



الأمم المتحدة

EP

UNEP(DEPI)/MED IG.23/14



الأمم المتحدة

برنامج البيئة

خطة العمل للبحر المتوسط

17 أكتوبر 2017

ترجمة عربية

الاجتماع العادي العشرون للأطراف المتعاقدة في

اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط و بروتوكولاتها

تيرانا، ألبانيا، 17-20 ديسمبر 2017

البند 3 من جدول الأعمال: المقررات المواضيعية

مشروع المقرر IG.23 / 11: دليل البحر المتوسط للتعاون والمساعدة المتبادلة في التصدي لحالات التلوث البحري

لأسباب بيئية وموفرة للتكاليف، طبعت هذه الوثيقة بعدد محدود. ويرجى من السادة المندوبين إحضار نسخهم إلى الاجتماعات وعدم طلب نسخ إضافية.

UNEP/MAP

أثينا، 2017

مذكرة من الأمانة العامة

اضافة الى توصيات اجتماع الخبراء الوطنيين المعني بتنقيح الاستراتيجية الإقليمية لمنع التلوث البحري الناجم عن السفن والتصدي له، الذي عقد في مالطة في الفترة من 11 إلى 12 مارس 2015، والاجتماع الحادي عشر لمنسقي التنسيق المركزي الإقليمي للاستجابة لحالات الطوارئ البحرية للتلوث البحري في البحر المتوسط، الذي عقد في مالطة في الفترة من 15 إلى 17 جوان 2015، لاستعراض التوجهات والمبادئ المتوسطة في ضوء التطورات الإقليمية والدولية الأخيرة، وافق الاجتماع العادي التاسع عشر للأطراف المتعاقدة في الاتفاقية من أجل حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر الأبيض المتوسط وبروتوكولاتها (مؤتمر الأطراف التاسع عشر) الذي عقد في أثينا باليونان في الفترة من 9 إلى 12 فيفري 2016، على تحديث "المبادئ و التوجهات بشأن التعاون والمساعدة المتبادلة" التي تتألف من:

- المبادئ التوجيهية للتعاون في مكافحة التلوث البحري بالنفط في البحر المتوسط، التي اعتمدها الاجتماع العادي الخامس للأطراف المتعاقدة في اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث والبروتوكولات ذات الصلة، الذي عقد في أثينا، اليونان من 7 إلى سبتمبر 1987؛

- المبادئ والتوجيهات المتعلقة بالتعاون والمساعدة المتبادلة، التي اعتمدها الاجتماع العادي السابع للأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة لعام 1976 والبروتوكولات ذات الصلة بها، التي عقدت في القاهرة، مصر في الفترة من 8 إلى 11 أكتوبر 1991.

- المبادئ التوجيهية المتعلقة بتبادل موظفي الاتصال بين الأطراف المتعاقدة في حالة عمليات الاستجابة التي تشمل عدة دول والمبادئ التوجيهية المتعلقة بالترتيبات التي يمكن اتخاذها بهدف ضمان الاتصال بين السلطات الحكومية وغيرها من الأطراف المهتمة في حالة وقوع حادث، الذي اعتمده الاجتماع العادي التاسع للأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة لعام 1976 وبروتوكولاتها، المنعقد في برشلونة، إسبانيا في الفترة من 5 إلى 8 جوان 1995.

عملا بالمقرر IG.22 / 20 بشأن برنامج العمل والميزانية للفترة 2016-2017 والقرار IG.22 / 18 الصادر عن الدورة التاسعة عشرة لمؤتمر الأطراف بشأن "التعاون والشركاء"، فإن المركز الإقليمي للاستجابة لحالات التلوث البحري في البحر المتوسط (مركز ريمبيك REMPEC) شرع في مراجعة مبادئ البحر الأبيض المتوسط وتوجيهاته بشأن التعاون والمساعدة المتبادلة، ووضع مشروع دليل متوسطي للتعاون والمساعدة المتبادلة في التصدي لحوادث التلوث البحري، يشار إليه فيما يلي باسم

" دليل المشروع "، يتضمن "المبادئ المقترحة المنقحة للبحر الأبيض المتوسط والمبادئ التوجيهية بشأن التعاون والمساعدة المتبادلة".

ويأتي دليل المشروع نتيجة لعملية تشاور واسعة النطاق شملت حلقة العمل الإقليمية التقنية بشأن ترتيبات التعاون في مجال التأهب للتصدي للانسكابات النفطية والكيميائيات الخطيرة (MEDEXPOL 2016) التي عقدت في مالطة في الفترة من 14 إلى 15 ديسمبر 2016، وفي الدورة الثانية عشرة لاجتماع جهات الاتصال التابعة للمركز الإقليمي للاستجابة لحالات التلوث البحري في البحر الأبيض المتوسط، الذي عقد في مالطة في الفترة من 23 إلى 25 ماي 2017. وشملت العملية جميع جهات الاتصال الرسمية التابعة لمركز ريمبيك، فضلا عن منظمات الأمم المتحدة ذات الصلة، والمنظمات غير الحكومية، والصناعة، والمنظمات والجمعيات المهنية الدولية.

وبناء على طلب الاجتماع الثاني عشر لمنسقي المركز الإقليمي للاستجابة لحالات التلوث البحري في البحر المتوسط، يقدم دليل المشروع الوارد في مرفق مشروع القرار الحالي إلى اجتماع جهات الاتصال التابعة لخطة عمل البحر المتوسط للنظر فيه وتمريضه إلى مؤتمر الأطراف في دورته العشرين لاعتماده، حسب الاقتضاء.

ويقدم دليل المشروع توجيهات شاملة بشأن المسائل العامة لإدارة التعاون والمساعدة المتبادلة في حالات حوادث التلوث، ولا سيما في السياق القانوني والمؤسسي، وكذلك بشأن الإجراءات العملية المتعلقة بهذه المسألة. وبالإضافة إلى الجوانب العملية، فإنه يزيد من الوعي ويجمع المعلومات الأساسية الخلفية اللازمة لفهم الإطار الإقليمي والدولي، ومختلف الحالات والعلاقة بين أصحاب المصلحة الذين من المحتمل أن يكونوا معنيين في حادث كبير في منطقة البحر الأبيض المتوسط. ويرتبط تنفيذ هذا القرار بالنتيجة 2-2-1 من برنامج العمل المقترح. ويترتب على ذلك آثار في الميزانية على الموارد الخارجية، ترد في الميزانية المقترحة.

وقد نظر اجتماع جهات اتصال خطة عمل البحر المتوسط (أثينا، اليونان، 12-15 سبتمبر 2017) في مشروع المقرر، الذي أقره لكي تنظر فيه الأطراف المتعاقدة في اجتماعها العشرين.

مشروع المقرر 11 / IG.23

دليل البحر المتوسط للتعاون والمساعدة المتبادلة في الاستجابة لحوادث التلوث البحري

إن الأطراف المتعاقدة في اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر الأبيض المتوسط وبروتوكولها في اجتماعها العشرين،

إذ تضع في اعتبارها البروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث الناجم عن السفن، وفي حالات الطوارئ، ومكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط، المشار إليه فيما يلي باسم بروتوكول المنع والطوارئ لعام 2002، وبروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن استكشاف واستغلال الجرف القاري وقاع البحر وباطن أرضه، المشار إليه فيما بعد بالبروتوكول البحري،

إذ يشير إلى المقرر 4 / IG.22 بشأن الاستراتيجية الإقليمية لمنع التلوث البحري الناجم عن السفن والتصدي له (2016-2021)، الذي اعتمده الأطراف المتعاقدة في اجتماعها التاسع عشر الذي يطمح، في إطار الهدف النوعي 21، إلى مراجعة التوصيات الحالية، والمبادئ التوجيهية، وتطوير أخرى جديدة لتيسير التعاون الدولي والمساعدة المتبادلة في إطار بروتوكول المنع والطوارئ لعام 2002،

وإذ يشير أيضا إلى المقرر 18 / IG.22 بشأن التعاون والشركاء اللذين اعتمدهما الأطراف المتعاقدة في اجتماعها التاسع عشر الذي طلب إلى الأمانة أن تبدأ مناقشات مع المنظمات الإقليمية والدولية ذات الصلة بهدف تحقيق أقصى قدر من التآزر والتنسيق بشأن الاستجابة والمساعدة في حالة التلوث العرضي الكبير في البحر الأبيض المتوسط،

وإذ يشير كذلك إلى المقرر 20 / IG.22 بشأن برنامج العمل والميزانية لفترة السنتين 2016-2017، الذي اعتمده الأطراف المتعاقدة في اجتماعها التاسع عشر، والذي طلب فيه إلى المركز الإقليمي للاستجابة لحالات الطوارئ البحرية للتلوث البحري في البحر الأبيض المتوسط تحديث المبادئ والتوجيهات المتوسطة بشأن التعاون والمساعدة المتبادلة،

وإذ تعترف مع الامتنان بالمساهمات المالية المقدمة من برنامج التعاون التقني المتكامل التابع للمنظمة البحرية الدولية والرابطة العالمية لصناعة النفط والغاز للمسائل البيئية والاجتماعية من أجل إعداد دليل البحر المتوسط للتعاون والمساعدة المتبادلة في التصدي لحالات التلوث البحري،

1 - تعتمد دليل البحر المتوسط للتعاون والمساعدة المتبادلة في التصدي لحالات التلوث البحري الوارد في مرفق هذا المقرر و المشار إليه فيما يلي باسم "الدليل"؛

2 - تحت الأطراف المتعاقدة على اتخاذ التدابير اللازمة لإدراج الإجراءات المحددة في الدليل في نظمها الوطنية والثنائية والمتعددة الأطراف للتأهب والاستجابة للتلوث البحري؛

3 - توصي الأطراف المتعاقدة بأن تختبر تلك الإجراءات بانتظام أثناء عمليات الاتصال والعمليات الكاملة؛

4 - ترحب بالحوار البناء الذي أقيم مع أصحاب المصلحة المعنيين لتحسين أوجه التآزر والتنسيق بشأن الاستجابة والمساعدة في حالة التلوث العرضي الكبير في البحر الأبيض المتوسط؛

5 - تطلب إلى الأمانة استكشاف الموارد المالية، بما في ذلك الدعم المقدم من الأطراف المتعاقدة، لإعداد منشور مطبوع للدليل لتيسير استخدامه ووضع نسخة إلكترونية من الجزء العملي من الدليل، مما ييسر طلبات المساعدة.

الملحق

دليل البحر الأبيض المتوسط حول التعاون والمساعدة المتبادلة في الاستجابة لحوادث التلوث البحري

مول هذا النشاط الصندوق الاستئماني للبحر الأبيض المتوسط، وبرنامج التعاون التقني المتكامل التابع للمنظمة البحرية الدولية، والرابطة العالمية لصناعة النفط والغاز للمسائل البيئية والاجتماعية، وتم تنفيذه من قبل المركز الإقليمي للاستجابة للطوارئ الملوثة للبحر المتوسط (ريمبيك).

تمهيد

أعد دليل البحر الأبيض المتوسط للتعاون والمساعدة المتبادلة في التصدي لحوادث التلوث البحري تمشيا مع ومهمة المركز الإقليمي للاستجابة لحالات الطوارئ البحرية في البحر المتوسط (المقرر 5 / IG.19) على النحو الذي وافقت عليه الدورة السادسة عشرة الاجتماع العادي للأطراف المتعاقدة، الذي عقد في مراكش، المغرب، في الفترة من 3 إلى 5 نوفمبر 2009، مع مراعاة هدفه ورسائلته ونطاق عمله على وجه الخصوص.

ويتمثل أحد أهداف المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري REMPEC في تطوير التعاون الإقليمي وتيسير التعاون فيما بين الدول الساحلية المتوسطية من أجل الاستجابة لحوادث التلوث التي تؤدي أو قد تؤدي إلى تصريف النفط أو المواد الخطرة والضرارة الأخرى التي تتطلب إجراءات طارئة أو غيرها من الاستجابة الفورية.

ومن بين المهام الرئيسية لمركز ريميبيك ما يلي:

- مساعدة الدول الساحلية في منطقة البحر الأبيض المتوسط التي تطلب، في حالات الطوارئ الحصول على مساعدة الأطراف الأخرى في البروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث الناجم عن السفن ومكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط وغيره من المواد الخطرة والضرارة في حالات الطوارئ ومنع التلوث الناجم عن السفن، أو عندما لا تكون هناك إمكانيات للمساعدة داخل المنطقة، في الحصول على مساعدة دولية من خارج المنطقة؛

- إعداد وتحديث الترتيبات التشغيلية والمبادئ التوجيهية التي تهدف إلى تيسير التعاون بين الدول الساحلية المتوسطية في حالات الطوارئ.

المقدمة

دليل البحر الأبيض المتوسط للتعاون والمساعدة المتبادلة في مواجهة حوادث التلوث البحري، المشار إليها فيما يلي باسم "الدليل"، هو أداة وضعها المركز الإقليمي للاستجابة لحالات الطوارئ البحرية للتلوث البحري (ريمبيك) لمساعدة الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها في إدارة طلبات وعروض المساعدة المقدمة من بلدان ومنظمات أخرى عندما تواجه حوادث تلوث بحري كبيرة أو معقدة أو هامة.

هذا الدليل المبني على الأدلة والمبادئ التوجيهية القائمة مجعول لتوفير المعلومات الأساسية والتوجيهات اللازمة للسلطات الوطنية المختصة المسؤولة عن إدارة وتنسيق التعاون والمساعدة الدولية عند الاستجابة لحوادث التلوث البحري.

ويتناول هذا الدليل احتياجات البلدان ذات القدرات المحدودة على الاستجابة وكذلك قدرات البلدان التي لديها نظم قوية للاستجابة والتأهب.

هدف

يوفر الدليل معلومات شاملة وعملية ومواد إرشادية لإدارة الاستجابة للتلوث البحري العرضي. وهي تنظر في الحالات والسيناريوهات وأنواع العلاقات التي يمكن أن تنشأ وقت وقوع حادث تلوث بحري. ويهدف إلى ضمان التعاون والتنسيق بين جميع الأطراف المعنية في حادث التلوث الرئيسي في منطقة البحر الأبيض المتوسط. ولا يغطي الدليل المسائل العملية والتقنية التي تتناولها أدلة ومبادئ توجيهية إقليمية ودولية أخرى.

ويركز الدليل على العلاقات بين السلطات الوطنية ذات الصلة التابعة للطرف المتعاقد المتضرر والأطراف الأخرى المعنية (الحكومات الأخرى، المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري، الملوث، الصناعات، القطاع الخاص، التأمينات، إلخ) مع مراعاة خصوصيات منطقة البحر المتوسط والبناء على الترتيبات القائمة.

الدليل:

- يستعرض عدة أنواع من السيناريوهات لطلبات وعروض المساعدة: الحكومة إلى الحكومة؛ الحكومة إلى مركز ريمبيك؛ الحكومة إلى القطاع الخاص؛ القطاع الخاص إلى الحكومة؛ والقطاع الخاص للقطاع الخاص؛

- النظر في أدوار سلطات البلد المعنية ومساعدة البلد المعني في دعم موظفي الاستجابة الحكومية والصناعية (أي المشغلين) للحصول على الأدوات والموارد المناسبة للاحتياجات العملية من خلال إنشاء هياكل إدارية مخصصة لجميع جوانب التعاون و المساعدة الدولية خلال حادث معين؛
- توضيح العلاقة بين السلطات المعنية بالدولة المتضررة / البلد المتقدم والملوث / الطرف المسؤول) و / أو ممثلي الطرف المسؤول ومتعهدي الاستجابة (في سياق إدارة التعاون والمساعدة الدولية: من الذي يبادر، ، والذي يوجه التماس وينسق ويدير موارد الاستجابة اللازمة والمقبولة؛
- يحدد دور السلطات المعنية بطلب البلد المعني: عند طلب المساعدة؛ في حل قضايا الجمارك والهجرة والتجارة؛ في التعجيل بصورة مناسبة باستلام موارد الاستجابة من بلدان أخرى؛ فضلا عن دور هيئة الاستجابة المسؤولة عن عمليات الاستجابة عندما يتعلق الأمر بتحديد الحاجة إلى المساعدة الدولية؛
- يراعي دور ومسؤولية البلد المساعد في الإشراف على الإذن بحرية حركة المعدات والأفراد المملوكين للحكومة والقطاع الخاص والإفراج عنهم، والذين قد تكون حركتهم مقيدة بسبب الحاجة إلى تلبية الحد الأدنى من متطلبات القدرة على الاستجابة؛
- يتناول اعتبارات صندوق البلد الطالبة أو يسدد التكاليف المرتبطة باستلام الموارد من بلد مساعد أو منظمة مساعدة؛
- ينظر في أفضل السبل لتقييم العروض المقدمة من قبل البلدان المساعدة أو المنظمات المساعدة لضمان تلبية الاحتياجات العملية للاستجابة. و
- يستذكر دور مركز ريمبيك في مساعدة البلدان بما في ذلك دورها في تنسيق المساعدة الدولية.

تنظيم واستخدام الدليل

يتألف الدليل من جزأين يمكن قراءتهما على حدة. وهو يحتوي على الحد الأدنى من المعلومات والتوجيهات التي ستحتاج السلطات إلى الوصول إليها بسرعة في حالة الطوارئ. وتستكمل المعلومات والإرشادات الواردة في الدليل بمرفقات وإشارات مفصلة إلى الوثائق الشاملة، بما في ذلك وصلات إلى مواقع متخصصة على شبكة الإنترنت، ولا سيما إلى نظام المعلومات الإقليمي الذي يطوره ويتحفظ عليه مركز ريمبيك. ويمكن أيضا أن تؤخذ العناصر الواردة في هذا الدليل في الاعتبار في النظام الوطني للتأهب والاستجابة.

الجزء الأول معلومات أساسية

يتضمن الجزء الأول المعلومات والتوجيهات الأساسية التي ستحتاج السلطات إلى الوصول إليها بسرعة في حالة الطوارئ.

يقدم الفصل 1 معلومات عن الإطار القانوني والمؤسسي المتعلق بحوادث التلوث البحري وعن المساعدة الإقليمية والدولية في حالات الطوارئ.

يقدم الفصل 2 لمحة عامة عن الحالة الراهنة.

يتناول الفصل 3 العلاقة بين الأطراف المعنية في الحادث ويقدم سيناريوهات مختلفة للطلب وتقديم المساعدة.

الجزء الثاني طلب وإدارة المساعدة الدولية (الإجراءات العملية)

يورد الجزء الثاني تفاصيل إجراءات طلب وإدارة وتنظيم التعاون والمساعدة الدولية.

يقدم الفصل 1 إرشادات خطوة بخطوة للإبلاغ وطلب المساعدة وتقديمها حتى انتهاء العملية. ويقترح أيضا مجموعة من النماذج الموحدة لتسهيل (إعداد) طلب وتقديم المساعدة على المستوى الإقليمي.

ويقدم الفصل 2 معلومات مفيدة عن الجوانب القانونية والإدارية والمالية لإدارة المساعدة الدولية.

يكتمل الدليل بمجموعة من المرفقات بما في ذلك الجذاذات والقوائم والدلائل والمخزونات والمبادئ والتوجيهات بشأن التعاون والمساعدة المتبادلة (المرفق الأول)، وأشكال الإبلاغ عن التلوث، وطلب المساعدة، وتقديم المساعدة، وقبول / رفض تقديم المساعدة (المرفق الثاني) وإجراءات إعداد المطالبات وتقديمها (المرفق الثالث).

وسيحتفظ الدليل إلكترونيا على الموقع الشبكي للمركز للسماح، على وجه الخصوص، بإجراء تعديلات دورية على القوائم والأدلة وقوائم الجرد المشار إليها في المرفق الأول.

ويوصى بأن ينظر إلى الدليل كأداة وأن تستخدمه السلطات المختصة في نسخة مطبوعة.

الفهرس

الجزء الأول معلومات أساسية

الفصل 1 الإطار القانوني والمؤسسي

1-1 الإطار القانوني

1.1.1 الاتفاقيات الدولية

13 1-1-1-1 اتفاقية قانون البحار

13 2-1-1-1 اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية

19 1.1.2 الاتفاقيات والبروتوكولات الإقليمية

19 1-2-1-1 اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث

20 2-2-1-1 بروتوكول الوقاية والطوارئ

21 1.1.2.3 البروتوكول البحري

22 1.1.3 الإطار القانوني الوطني

22 2-1 الإطار المؤسسي الدولي

22 1-2-1 المؤسسات الحكومية

22 1.2.1.1 المؤسسات المنتمية إلى منظومة الأمم المتحدة

24 2-1-2-1 المؤسسات الحكومية الدولية التي لا تنتمي إلى منظومة الأمم المتحدة

25 2-2-1 المؤسسات غير الحكومية

27 3-1 آليات المساعدة وترتيبات الصناعة

27 1.3.1 آليات المساعدة

31 1.3.2 الترتيبات الصناعية

33 الفصل 2 الوضع الراهن

1-2 الوضع الراهن في بلدان البحر الأبيض المتوسط فيما يتعلق بمنع

33 التلوث البحري و التآهب له والتصدي له

1-1-2 النظم الوطنية للوقاية والتآهب والاستجابة لجميع الأطراف

33 المتعاقدة في بروتوكول المنع والطوارئ

33 2-1-2 الاتفاقات دون الإقليمية والثنائية

34 2-2 حوادث التلوث ومختلف أنواع الحالات

34 1-2-2 مصادر التلوث

- 34 2.2.2 نوع الملوث
- 35 2.2.3 نوع الإصدار
- 35 2.2.4 حجم التلوث
- 35 5-2-2 مكان التلوث
- 36 6-2-2 طبيعة حادث التلوث (أسباب التلوث)
- 36 7-2-2 عدد البلدان المتضررة
- 2.3 أنواع مختلفة من نظم الاستجابة الوطنية عندما يتعلق الأمر بمن
- 37 هو المسؤول عن عمليات الاستجابة
- 38 2.3.1 بالنسبة للتلوث البحري الناجم عن السفن
- 2-3-2 بالنسبة لحوادث التلوث البحري الناشئة عن الوحدات البحرية
- 38 أو منشآت معالجة النفط والكيماويات الساحلية
- 39 2.3.3 في حالة التلوث الكبير
- 39 4-3-2 في ظروف استثنائية
- 40 4-2 الموارد المتاحة للمساعدة الدولية في منطقة البحر الأبيض المتوسط
- 40 2.5 المبادئ التوجيهية الحالية
- 40 1-5-2 المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية
- 41 2-5-2 المبادئ التوجيهية لمركز ريمييك
- الفصل الثالث العلاقات والتعاون والمساعدة المتبادلة في حالات الطوارئ
- 42 و التلوث البحري
- 42 1-3 الأطراف التي ستشارك فيها
- 42 3.1.1 حكومة (حكومات) البلد أو البلدان المتضررة
- 42 3.1.2 مصالح السفن
- 45 3.1.3 مشغلو الوحدات البحرية
- 45 4-1-3 مشغلو الموانئ البحرية ومرافق النفط والمناولة الكيميائية
- 46 5-1-3 الكيانات المساعدة
- 46 6-1-3 مساعدة البلدان
- 46 3.1.7 مقاولو الاستجابة
- 47 2-3 العلاقات مع الأطراف المعنية
- 47 1-2-3 العلاقات مع الطرف المسؤول والأطراف ذات الصلة

- 48 3.2.2 العلاقات مع ريمبيك
- 49 3-2-3 العلاقات مع الأطراف المتعاقدة الأخرى المتأثرة أو التي يحتمل أن تتأثر
- 50 3.2.4 العلاقات مع الأطراف المتعاقدة المطلوبة لتقديم المساعدة
- 50 3.2.5 العلاقات مع مقدمي الاستجابة
- 50 6-2-3 العلاقات مع منظمات التعويض عن حوادث التلوث في السفن
- 50 7-2-3 العلاقات مع شركات التأمين التابعة للوحدات البحرية والموانئ البحرية ومرافق معالجة النفط و هنس
- 51 3.3 أنواع الطلبات وعروض المساعدة السيناريوهات
- 51 3.3.1 حكومة البلد المتضرر إلى حكومة طرف متعاقد
- 51 3.3.2 حكومة البلد (البلدان) المتأثرة التي تطلب المساعدة من مركز ريمبيك من حكومة (حكومات) بلد (بلدان) أخرى
- 52 3.3.3 حكومة البلد المتضرر ويفضل أن يكون ذلك من خلال مركز ريمبيك إلى آليات المساعدة (المنظمة البحرية الدولية، مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية، دغ إكو / إرسك)
- 52 3.3.4 حكومة البلد المتضرر إلى الطرف المسؤول - مقاولو الاستجابة للقطاع الخاص
- 53 3.3.5 الطرف المسؤول لمقاولي الاستجابة
- 53 3.3.6 الطرف المسؤول لمساعدة البلد والمركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري
- 57 - الجزء الثاني طلب المساعدة الدولية وإدارتها
- 57 الفصل الأول إجراءات طلب المساعدة وتقديمها
- 57 1.1 النظام الوطني للتأهب والاستجابة، وهو شرط مسبق
- 57 1.1.1 المبادئ العامة
- 58 1.1.2 التقييم الأولي (من خلال هيكل القيادة للاستجابة التشغيلية)
- 58 1.1.3 الإخطار (من قبل السلطة المعنية / مركز تنسيق أوبرك - هيكل القيادة للاستجابة التشغيلية)
- 58 1.1.4 تفعيل خطة الطوارئ الوطنية
- 58 2-1 طلب المساعدة وتعبئة الموارد الخارجية
- 58 1.2.1 تقييم الاحتياجات (من خلال هيكل القيادة)

- 1.2.2 طلب الإجراءات (من قبل هيكل الإدارة، على أساس الاحتياجات التي يعبر عنها هيكل القيادة) 59
- 1.2.3 الأحكام والشروط 60
- 1.2.4 الاتصال والإبلاغ 61
- 3-1 عروض المساعدة 62
- 1.3.1 من الأطراف المتعاقدة 62
- 2-3-1 من آليات المساعدة (الآليات الحكومية الدولية، مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية، إدارة الشؤون الاقتصادية والاجتماعية / مركز تنسيق الشؤون الإنسانية) 63
- 1.3.3 من القطاع الخاص 63
- 1.3.4 القبول والانحراف (تقييم العروض) 64
- 4-1 الموارد التي يحشدتها الطرف المسؤول على نفقته الخاصة 65
- 1-4-1 بناء على طلب حكومة البلد المتضرر باتخاذ تدابير لمكافحة التلوث وتعبئة الموارد من جانب الطرف المسؤول على نفقته الخاصة 65
- 1.4.2 بمبادرة منها وبموافقة البلد المتضرر، تعبئة الموارد من قبل الطرف 65
- 1.4.3 المسؤول على نفقته الخاصة 65
- 5-1 عمليات الاستجابة المشتركة التي تقوم بها البلدان المجاورة 66
- 1-5-1 التعاون فيما بين البلدان المجاورة (طلب / عرض المساعدة) وتنسيق تعبئة الموارد 66
- 2-5-1 طلب المساعدة الدولية من كل بلد على حدة، وإدارة العروض الخارجية للمساعدة المقدمة إلى كل بلد على حدة (التنسيق) 67
- 6-1 إيفاد الموارد 67
- 1.6.1 دور ومسؤولية مساعدة البلد في إرسال الموارد 67
- 1.6.2 دور ومسؤولية الهيكل الإداري للبلد مقدم الطلب لتلقي وإرسال الموارد إلى المكان الذي ستستخدم فيه، بالتنسيق مع هيكل القيادة 67
- 7-1 القيادة التنفيذية للموارد المحشودة في سياق المساعدة الدولية 68
- 1-7-1 يكون لهيكل القيادة في البلد مقدم الطلب الرقابة التشغيلية الشاملة والإشراف على عمليات الاستجابة 68
- 1.7.2 الترتيبات التشغيلية في حالة عمليات الاستجابة المشتركة من قبل البلدان المجاورة 69
- 1.7.3 استخدام المواد المشتتة 69
- 4-7-1 التخلص من النفايات ومعالجتها 69
- 1.7.5 الحفاظ على الاتصال بين الطرف المساعد والبلد المقدم للطلب خلال عمليات الاستجابة، وفقا للظروف 69
- 1.8 إنهاء المساعدة 70
- 1.8.1 الإنهاء من قبل الطرف المساعد 70
- 1.8.2 الإنهاء من قبل البلد المتضرر 70

- 70 9-1 دور مركز ريمبيك في تنسيق المساعدة الدولية
- 75 الفصل 2 الجوانب الإدارية والقانونية والمالية
75 1-2 الجوانب الإدارية
75 2.1.1 الجمارك
76 2.1.2 قضايا الهجرة
76 2.1.3 نقاط الدخول
76 2-2 نقل موظفي الاستجابة والمعدات والمنتجات والوحدات القائمة بذاتها عبر الحدود
76 1-2-2 إجراءات التحليق
77 2.2.2 إجراءات الملاحة
77 3-2-2 الأفراد والمعدات والمنتجات والوحدات القائمة بذاتها التي توفرها الصناعة
77 3-2 الجوانب القانونية
77 2.3.1 2.3.1 المسؤولية عن الإصابات أو الضرر / التأمين للموظفين
78 2-3-2 2.3.2 التأمين الطبي والمساعدة الطبية
78 2.3.3 2.3.3 شروط العمل
78 4-3-2 4-3.2 الإطار القانوني
79 4-2 الجوانب المالية
79 2.4.1 2.4.1 تدابير الاستجابة والمساعدة في مجال التمويل
79 2.4.1.1 2.4.1.1 تدابير الاستجابة التمويلية المنفذة والمساعدة المقدمة من الأطراف
80 المساعدة (مساعدة المقاولين القطريين أو الخاصين) بناء على طلب البلد المتضرر
80 2- 4- 1- 2 يجوز للطرف المسؤول أن يقبل أن يدفع مباشرة الطرف المساعد
الذي طلبه البلد الطالب
81 3-1-4-2 3-1-4-2 المساعدة المقدمة من مركز ريمبيك
81 2-4-2 2-4-2 تسديد تكاليف تدابير الاستجابة والمساعدة
81 3-4-2 3-4-2 حساب تكاليف تدابير الاستجابة والمساعدة
82 4-4-2 4-4-2 إعداد المطالبات وتقديمها

الملاحق

- الملحق الأول - قوائم المديرين والمخزونات والخطوط التوجيهية
الملحق الأول - 1 المؤسسات الدولية والإقليمية
الملحق الأول - 2 النقاط المرجعية للأطراف المتعاقدة
الملحق I.3 - دليل الشركات التي تقدم الخدمات في منطقة البحر الأبيض المتوسط فيحالة الطوارئ
الملحق الأول - 4 المبادئ التوجيهية والمبادئ التوجيهية بشأن التعاون والمساعدة المتبادلة "
الملحق الأول - 5 وحدة مساعدة البحر الأبيض المتوسط لمكافحة التلوث البحري الملوث

- الملحق الثاني - إجراءات الطوارئ
المرفق الثاني. 1 - نظام الإبلاغ عن التلوث - (بولريب)
المرفق الثاني. 2 - نموذج بولب ستاندارد
المرفق الثاني. 3 - نموذج قياسي لطلب خبير
المرفق الثاني. 4 - نموذج قياسي لطلب المعدات والمنتجات
المرفق الثاني. 5 - نموذج قياسي لتقديم المساعدة
الملحق: ثانيا. 6 - نموذج استمارة الإقرار / الإقرار
المرفق الثاني. 7 - نموذج الموافقة

المرفق الثاني. 8 - نموذج انحراف / أون هولد فورم
المرفق الثاني. 9 - تقرير الحالة (سيترب)

الملحق الثالث - المطالبات

الملحق الثالث - 1 إعداد المطالبات

الملحق الثالث - 2 تقديم المطالبات وتقويمها وتسويتها

الملحق الرابع - مسرد المصطلحات والترابطات

الملحق IV.1 - مسرد المصطلحات

الملحق IV.2 - أكرونيمز

الجزء الأول

معلومات أساسية

يقدم الجزء الأول معلومات أساسية عن الإطار القانوني والمؤسسي الذي ينبغي بموجبه تنظيم التعاون والمساعدة الدولية للتصدي لحادث التلوث البحري يعطي أيضا لمحة عامة عن الحالة الراهنة ويقدم بإيجاز الأطراف التي قد تكون أو قد تشارك في حادث تلوث بحري وبالإضافة إلى ذلك، فإنه يتناول العلاقة بين الأطراف المعنية في الحادث ويقدم سيناريوهات مختلفة من طلب وتقديم المساعدة

الفصل 1 الإطار القانوني والمؤسسي

1.1 الإطار القانوني

1.1.1 الاتفاقيات الدولية

1.1.1.1 اتفاقية قانون البحار

تفرض اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS)

التزاما عاما على الدول بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها وتنص أيضا على أن تقوم الدول بما يلي :

- أن تتخذ، منفردة أو مجتمعة، حسب الاقتضاء، جميع التدابير الرامية إلى منع تلوث البيئة البحرية من أي مصدر والحد منه والسيطرة عليه، مستخدمة لهذا الغرض أفضل الوسائل العملية المتاحة تحت تصرفها ووفقا لقدراتها؛
- أن يكون لها الحق في اتخاذ وإنفاذ تدابير تتجاوز البحر الإقليمي تتناسب مع الأضرار الفعلية أو المهددة لحماية سواحلها أو المصالح ذات الصلة بالتلوث أو التهديد بالتلوث بعد وقوع إصابات بحرية؛ و
- وضع خطط للطوارئ أو الترويج لها بصورة فردية أو مشتركة من أجل الاستجابة لحوادث التلوث في البيئة البحرية.

1.1.1.2 اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية (IMO)

من خلال المنظمة الدولية المختصة، وهي المنظمة البحرية الدولية، تحدد القواعد والأنظمة الرامية إلى منع تلوث البيئة البحرية من السفن والحد منه والسيطرة عليه، فضلا عن التعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث. وهذه القواعد والأنظمة الواردة في الاتفاقيات التالية والتي استكملت بأدلة ومبادئ توجيهية هي الأساس لإنشاء نظم وطنية للتأهب والاستجابة لحوادث التلوث البحري، فضلا عن التعاون الدولي والإقليمي في حالات الطوارئ.

أ. اتفاقية ماربول (MARPOL)

الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن MARPOL هي الاتفاقية الدولية الرئيسية التي تشمل منع تلوث البيئة البحرية من السفن من أسباب تشغيلية أو عرضية. وتنص اتفاقية ماربول بموجب المادة 2.4 على تعريف واضح للسفينة¹. وينطبق عدد من أحكام اتفاقية ماربول على المنصات الثابتة أو العائمة، وكذلك الأحكام المحددة الواردة في مدونة وحدات الحفر البحرية المتنقلة Code MODU.

وتتعلق الأحكام الرئيسية للاتفاقية التي تتناول التصدي لحوادث التلوث البحري بما يلي:

- الإخطار والإبلاغ عن الحوادث، و
- التخطيط للطوارئ.

البروتوكول الأول: أحكام تتعلق بالتقارير عن الحوادث التي تنطوي على مواد ضارة

يقع على عاتق ربان السفينة أو أي شخص آخر يتحمل رسوما على أي سفينة متورطة في حادث ما أن يبلغ عن هذا الحادث دون تأخير وفقا لأحكام البروتوكول. ويحدد البروتوكول وقت إعداد التقارير ومحتويات التقرير وإجراءات الإبلاغ. اعتمدت المنظمة البحرية الدولية بموجب القرار (20) A.851 المبادئ العامة لنظم الإبلاغ عن السفن ومتطلبات الإبلاغ عن السفن، بما في ذلك المبادئ التوجيهية للإبلاغ عن الحوادث التي تنطوي على بضائع خطرة أو مواد ضارة و / أو ملوثات بحرية. وقد عدلت هذه القرارات بقرار لجنة حماية البيئة البحرية (53) MEPC.138 (المرجع: 2.5.1).

¹ السفينة هي أي نوع من المركبات التي تعمل في البيئة البحرية، وتشمل القوارب المحلقة والمركبات ذات الوسادة الهوائية والمركبات الغاطسة، و الطوافات، والمنصات ثابتة أو العائمة.

المادة 8 من اتفاقية ماربول: نقطة الاتصال الوطنية للإبلاغ عن التلوث

تقوم الأطراف في اتفاقية ماربول باتخاذ الترتيبات اللازمة لتعيين موظف أو وكالة مناسبة لتلقي ومعالجة جميع التقارير المتعلقة بالحوادث. وتبلغ الأطراف المنظمة البحرية الدولية IMO بتفاصيل كاملة عن هذه الترتيبات لتعميمها على الأطراف الأخرى والدول الأعضاء في المنظمة.

المادة 37 من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن، الملحق الأول: خطة طوارئ التلوث النفطي على متن السفن

يتطلب ذلك أن تحمل ناقلات النفط التي يبلغ وزنها الإجمالي 150 طنا وما فوقها، وجميع السفن التي يبلغ وزنها الإجمالي 400 طن وما فوقها خطة طوارئ معتمدة للتلوث النفطي على متن السفن SOPEP.

المادة 17 من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن، ماربول، الملحق الثاني: خطة طوارئ للتلوث البحري على متن السفن للمواد السائلة الضارة

وبالمثل، تقضي المادة 17 من المرفق الثاني لاتفاقية ماربول بأن تحمل جميع السفن التي يبلغ وزنها الإجمالي 150 طنا وما فوقها والحاملة لشحنات سائبة من المواد السائلة الضارة، خطة طوارئ معتمدة للتلوث البحري على متن السفن للمواد السامة الضارة.

ويمكن ربط هذه الأخيرة مع خطة طوارئ معتمدة للتلوث النفطي على متن السفن، لأن معظم محتوياتها هي نفسها ولأن وجود خطة موحدة على متن السفينة هو أكثر عملية من وجود خطتين منفصلتين في حالة الطوارئ. ولإيضاح أن الخطة موحدة، ينبغي الإشارة إليها على أنها خطة طوارئ للتلوث البحري على متن السفن (SMPEP).

تبنّت قرارات MEPC مبادئ توجيهية لوضع خطط طوارئ للتلوث البحري على متن السفن من أجل النفط و / أو المواد السائلة الضارة (MEPC.85(44) والمعدلة بالقرار (Ref: MEPC.137(53) (par. 2.5.1).

ب. اتفاقية أوبرك. OPRC، بروتوكول أوبرك /هنس. OPRC/HNS

إن الاتفاقية الدولية للتأهب والاستجابة والتعاون للتلوث النفطي لعام 1990 (أوبرك 90) والبروتوكول المتعلق بالتأهب والاستجابة والتعاون في حوادث التلوث بالمواد الخطرة والضرارة (بروتوكول أوبرك-هنس 2000) هي الأدوات الدولية التي توفر إطارا يهدف إلى تيسير التعاون الدولي والمساعدة المتبادلة في التحضير للحوادث الرئيسية المتعلقة بالنفط بالمواد الخطرة والضرارة والتصدي لها، ويطلب الدول

بالتخطيط وإعداد نفسها من خلال وضع نظم وطنية للاستجابة للتلوث في بلدانها، والمحافظة على قدر كاف من القدرات الموارد لمعالجة حالات التلوث النفطي أو التلوث بالمواد الخطرة والضارة.

ومن بين متطلبات اتفاقية الاتحاد الأوروبي لاتفاقية (أوبرك) وبروتوكول أوبرك / هنس، ينبغي التأكيد على ما يلي :

• خطط الطوارئ

على الأطراف:

- التأكد من وجود "خطة طوارئ التلوث البحري على متن السفن" على السفن.
- مطالبة مشغلي الوحدات البحرية الخاضعة لولايتها القضائية بوضع خطط طوارئ للتلوث النفطي يتم تنسيقها مع النظام الوطني والموافقة عليها وفقا للإجراءات التي تضعها السلطة الوطنية المختصة.
- مطالبة السلطات أو المشغلين المسؤولين عن الموانئ البحرية والمنشآت النفطية ومعالجة المواد الكيميائية (هنس) الخاضعة لولايتها القضائية بوضع خطط طوارئ للتلوث أو ترتيبات مماثلة يتم تنسيقها مع النظام الوطني والموافقة عليها وفقا للإجراءات التي تضعها السلطة الوطنية المختصة.

• إجراءات إعداد التقارير

على الأطراف:

- مطالبة المالكين أو أي أشخاص آخرين يتقاضون رسوما من السفينة بأن يبلغوا دون إبطاء عن أي حدث على سفينتهم يهم تفريغا أو تصريفًا محتملا للنفط أو المواد الخطرة؛
- يطلب من الأشخاص الذين يتقاضون رسوما على الموانئ البحرية و / أو منشآت معالجة المواد الخطيرة والضارة الخاضعة لولايتها أن يبلغوا دون تأخير عن أي حدث على مرافقهم ينطوي على تصريف أو تصريف محتمل للنفط أو المواد الخطرة؛
- يطلب من الأشخاص الذين يتقاضون رسوما من الوحدات البحرية الخاضعة لولايتهم أن يقدموا دون تأخير أي حدث على وحدتهم البحرية التي تنطوي على تصريف أو تصريف محتمل للنفط؛
- وتقدم التقارير وفقا للمتطلبات التي وضعتها المنظمة البحرية الدولية وتستند إلى المبادئ التوجيهية والمبادئ العامة التي اعتمدها المنظمة. (المرجع: الفقرة 2-5-1).

• النظم الوطنية والإقليمية للتأهب والاستجابة

على الأطراف:

- إنشاء نظام وطني للاستجابة الفورية والفعالة لحوادث التلوث ويشمل هذا النظام بصفة خاصة سلطة يحق لها أن تتصرف بالنيابة عن الدولة لطلب المساعدة أو أن تقرر تقديم المساعدة المطلوبة.
- السعي لإبرام اتفاقات ثنائية أو متعددة الأطراف للتأهب للتلوث والاستجابة له.

• التعاون مع صناعة الشحن، والصناعات النفطية والكيميائية، وسلطات الموانئ والكيانات الأخرى ذات الصلة

تحدد الأطراف، حسب الاقتضاء بالتعاون مع صناعات النفط والشحن، وسلطات الموانئ والكيانات الأخرى، ما يلي: الحد الأدنى من معدات مكافحة الجاهزة مسبقا، بما يتناسب مع المخاطر الممكنة؛ وآليات أو ترتيبات لتنسيق الاستجابة لحادث تلوث مع القدرة على تعبئة الموارد اللازمة.

• التعاون الدولي في مجال التصدي للتلوث

على الطرف الذي يتلقى تقريراً عن التلوث أن يبلغ دون إبطاء جميع الدول التي تتأثر مصالحتها أو التي يحتمل أن تتأثر بحادث التلوث هذا.

وبناء على طلب المساعدة من أي طرف متأثر أو من المحتمل أن يتأثر بحادث تلوث، اتفقت الأطراف على أنه وفقاً لقدراتها وتوافر الموارد ذات الصلة، فإنها ستتعاون وتقدم المساعدة للاستجابة لحادث التلوث. وتحدد الاتفاقية أحكاماً لتمويل تكاليف هذه المساعدة.

ويجوز للطرف الذي طلب المساعدة أن يطلب من المنظمة (المنظمة البحرية الدولية) أن تساعد في تحديد مصادر التمويل المؤقت لتكلفة المساعدة الدولية.

ج. قانون الإدارة الدولية للتشغيل الآمن للسفن وللوقاية من التلوث (قانون إيسم/ISM)

(الزامي في 1 جويلية 1998 بتعديلات على الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر، 1974 (سولاس/SOLAS.1974))

يطلب هذا القانون استعداداً لحالات الطوارئ حيث ينبغي أن تضع الشركة إجراءات لإعداد خطة طوارئ للتلوث البحري على متن السفن، وهي مطلوبة لتحديد حالات الطوارئ المحتملة على متن السفن ووصفها والاستجابة لها. في قانون إيسم، تعني "الشركة" مالك السفينة أو أي منظمة أو شخص آخر مثل المدير أو مستأجر السفينة، الذي تولى مسؤولية تشغيل السفينة عن مالك السفينة، والذي، على أساس تحمله لهذه المسؤولية، عليه تولى جميع الواجبات والمسؤوليات التي يفرضها القانون.

من المتوقع " أن تقوم كل شركة بتعيين شخص أو أشخاص على الشاطئ DPA يتمتعون بإمكانية الوصول المباشر إلى أعلى مستوى من الإدارة ". (اللائحة 1/9 من اتفاقية سولاس لعام 1974 والفقرة 1.1.2 من قانون إيسم).

د. توجيهات بشأن تطبيق أحكام السلامة والأمن وحماية البيئة على مكاتب الأمن العام وسلطات الأمن الفيدرالية (منشور MSC.2/MEPC.2 منشور 9 المؤرخ في ماي 2010)

يزود هذا المنشور الدول الأعضاء بتوجيهات كي تضع لوائح بشأن السلامة ومنع التلوث وأمن مرافق التخزين وتفريغ الإنتاج العائم FPSOs/ وحدات التخزين العائمة FSUs. وفي الغالبية العظمى من

الحالات، يوجد نظام ملائم للوقاية من التلوث والتلوث ينشأ بموجب التشريعات الوطنية استنادا إلى أحكام اتفاقية سولاس، بما في ذلك المتطلبات الواردة في قانون إيسم، واتفاقية خطوط الحمولة، واتفاقية ماربول، والاتفاقية الدولية لمعايير تدريب البحارة وإصدار شهاداتهم ومراقبتهم STCW، التي تنفذ جنباً إلى جنب مع إرشادات الصناعة.

الاختصاص والإدارة: فيما يتعلق بنظام السلامة الحالي لتخزين المنتجات العائمة وتفرغ المرافق / وحدات التخزين العائمة FPSOs/FSUs، ينص المنشور على أنه من الضروري الاعتراف بالحقوق السيادية للدولة الساحلية بالنسبة ل:

1. وحدات الإنتاج والتخزين والتفرغ العائمة، القابلة للفصل، الراسية بشكل دائم في المياه الخاضعة لولاية الدولة الساحلية وليس لديها وسائل ميكانيكية للعبور بدفعها الذاتي؛ و
 2. وحدات الإنتاج والتخزين والتفرغ العائمة غير القابلة للفصل، ذاتية الدفع أو غير ذاتية الدفع، حين تعمل على الموقع.
- و ينبغي أن تتعاون دول العلم و الدول الساحلية بغية ضمان التزام وحدات الإنتاج و التخزين و التفرغ العائمة بالمعايير الدولية المطبقة بشأن السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية وتدابير الإنفاذ والمراقبة مثل الاستقصاء ومنح الشهادات والبحث والإنقاذ البحريين والتحقيق في الإصابات والاستجابة لحالات الطوارئ

الاستجابة لحالات الطوارئ: يوصى بوضع إجراء للاستجابة لحالات الطوارئ لوحدات الإنتاج والتخزين والتفرغ العائمة لمعالجة مخاطر السلامة والتلوث المرتبطة بالنظم والعمليات البحرية والإنتاجية، مع مراعاة اتفاقية ماربول، وقانون إيسم والمبادئ التوجيهية المناسبة.

ه. اتفاقية التدخل لعام 1969 وبروتوكولها لعام 1973

وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، فإن الدول الساحلية مخولة باتخاذ وإنفاذ تدابير داخل مياهها الإقليمية والمنطقة الاقتصادية الخاصة لحماية خطها الساحلي أو مصالحها ذات الصلة، بما في ذلك التلوث أو التهديد الناجم عن التلوث في أعقاب حادث بحري.

يتم منح أساسيات التدخل لكل دولة ساحلية في حال وقوع حادث تلوث في أعالي البحار، أي خارج مياهها الإقليمية والمنطقة الاقتصادية الخاصة بها، من خلال الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالات إصابات التلوث النفطي (اتفاقية التدخل رقم 69) التي دخلت حيز التنفيذ في عام 1975.

وفي ظل ظروف معينة، تكون الدول الأطراف في الاتفاقية مخولة باتخاذ تدابير في أعالي البحار، حسب الاقتضاء، لتفادي أو تخفيف أو إيقاف الخطر الشديد والوشيك على خطها الساحلي أو المصالح ذات الصلة الناتجة عن التلوث أو التهديد بتلوث البحر بالنفط. واعتمد بروتوكول للاتفاقية في عام 1973 و توسع ليشمل موادا غير النفط. وتعتبر اتفاقية التدخل وبروتوكولها ذات أهمية خاصة في منطقة البحر الأبيض المتوسط نظرا لعدم إنشاء المناطق الاقتصادية الخالصة رسميا.

و. اتفاقية الإنقاذ (1989)

تنص الاتفاقية الدولية للإنقاذ (1989) على قواعد دولية موحدة فيما يتعلق بعمليات الإنقاذ، مع مراعاة تزايد الاهتمام بحماية البيئة والإسهام الذي يمكن أن تؤديه عمليات الإنقاذ الفعالة والموقوتة في سلامة السفن وغيرها من الممتلكات المعرضة للخطر، لحماية البيئة البحرية. وتنص اتفاقية الإنقاذ لعام 1989 على أن "تحدد المكافأة بهدف تشجيع عمليات الإنقاذ، مع مراعاة حماية البيئة البحرية".

لا يكفي أن يقوم المنقذ بتنفيذ عمليات الإنقاذ بالعناية اللازمة فحسب، بل يجب عليه أثناء ذلك "أن يقدم العناية اللازمة لمنع أو تقليل الضرر الذي يلحق بالبيئة". وبهذه الطريقة، تصبح العناية اللازمة لحماية البيئة واجبا قانونيا في جميع عمليات الإنقاذ التي تنطبق عليها الاتفاقية، ولا يمكن أن تتغير حسب العقد.

ز. اتفاقية إزالة الحطام

دخلت اتفاقية نيروبي الدولية بشأن إزالة حطام السفن، حيز التنفيذ في أبريل 2015، لتوفير أساس قانوني للدول لإزالة حطام السفن الواقعة داخل منطقتها الاقتصادية الخالصة التي قد يكون لها القدرة على التأثير سلبا على وسلامة الأرواح، والسلع، والممتلكات في البحر، فضلا عن البيئة البحرية والساحلية. ومن بين عدة أحكام، تضع الاتفاقية مسؤولية مالية مع ملاك السفن عن تحديد مواقع بعض الحطام ووضع علامات عليها وإزالتها عندما تشكل خطرا على الدولة المعنية.

ح. اتفاقية تحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية (LLMC)

تحدد اتفاقية تحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية لعام 1976 حد المسؤولية لمجموعة واسعة من المطالبات. وتنص الاتفاقية على نظام يتسم بالمسؤولية المحدودة غير قابل للكسر. ويجوز لمالكي السفن والعمال أن يحدوا من مسؤوليتهم "إلا إذا ثبت أن الخسارة نتجت عن فعل شخصي أو إغفال ارتكب بقصد إحداث مثل هذه الخسارة، أو تهور مع العلم أنه قد يؤدي إلى الخسارة". لا تطبق هذه الاتفاقية في حالة الضرر الناجم عن التلوث الذي تغطيه الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي أو اتفاقية المواد الخطرة والضرارة لعام 1992 عند دخولها حيز النفاذ. وتجدر الإشارة أيضا إلى أن اتفاقية تحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية قد تطبق على إزالة الحطام في بعض الولايات القضائية، ولكنها لا تطبق على نطاق عالمي، وقد تطبق أنظمة تقييد أخرى (على سبيل المثال اتفاقية الناقلات) وفقا لقانون الدولة التي يحدث فيها الانسكاب.

ط. اتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1992 (CLC)

تنظم اتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1992 مسؤولية أصحاب الناقلات عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي المستمر، وتضع نظاما للتأمين الإجباري على المسؤولية². ويمكن لمالك السفينة عادة أن يحد من مسؤوليته على مبدأ المسؤولية الصارمة (أي "لا خطأ") إلى مبلغ مرتبط بحمولة سفينته. وينطبق هذا القانون على أضرار تلوث النفط الناجم عن انسكاب النفط المستمر من الناقلات. ويغطي هذا القانون الضرر الذي حدث نتيجة التلوث في الإقليم أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو المنطقة المعادلة لدولة طرف في الاتفاقية.

لا تكون دولة العلم الخاصة بالناقلة وجنسية مالك السفينة ذات صلة بتحديد نطاق التطبيق. يعرف "الضرر الناجم عن التلوث" بأنه خسارة أو ضرر ناتج عن التلوث. ويشمل مفهوم الضرر الناجم عن التلوث تدابير، أينما اتخذت، لمنع أو تقليل الضرر الناجم عن التلوث في الإقليم أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة ("التدابير الوقائية"). المصاريف المتكبدة للتدابير الوقائية قابلة للاسترداد حتى في حالة عدم حدوث انسكاب نفطي، شريطة أن يكون هناك خطر كبيرو تهديد بوقوع أضرار تلوث. وبالنسبة للأضرار البيئية (باستثناء خسارة الأرباح الناجمة عن انخفاض قيمة البيئة) يقتصر التعويض على التكاليف المتكبدة فعلا أو التي يتعين تكبدها لاتخاذ تدابير معقولة لإعادة البيئة الملوثة إلى طبيعتها. ويغطي نطاق التعويض التكاليف المعقولة المرتبطة بما يلي: التدابير الوقائية (التنظيف)، والأضرار في الممتلكات، والخسائر الاقتصادية والأضرار البيئية (إعادة العمل). ولا يمكن حسب اتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1992 مطالبة أحد غير المالك المسجل للناقلة المعنية أو شركة التأمين التي يتبعها. يكون المؤمن عادة واحدا من جمعيات الحماية والتعويض (نوادي I&P) التي تضمن التزامات الطرف الثالث

² لاتر الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي لعام 1969 سارية المفعول في المنطقة في ليبيا.
تنص الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي لعام 1969 على تعويضات وتغطية أقل مما كان عليه عام 1992.

من مالك السفينة. وإذا تجاوز الضرر مسؤولية المالك بموجب هذا القانون أو كان المالك غير قادر من الناحية المالية ولم يكن تأمينه كافياً أو أعفي من المسؤولية بموجب الإعفاءات المحددة الواردة في اتفاقية عام 1992، فإن صندوق عام 1992 (انظر أدناه الفقرة 1-1-2-8) يدفع حصة التعويض التي لا تدفع بموجب اتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1992.

ي. اتفاقية صندوق عام 1992 وبروتوكول الصندوق التكميلي

تنص اتفاقية صندوق عام 1992 على ملحق لاتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1992 عندما لا يكون التعويض متاحاً من مالك السفينة أو الأموال المتاحة بموجب نفس الاتفاقية غير كافية لدفع المطالبات الناجمة عن انسكاب النفط المستمر من الناقلات.

يوفر هذا المستوى الثاني من التعويضات ما يصل إلى 203 ملايين من حقوق السحب الخاصة كما حددها صندوق النقد الدولي (بما في ذلك المبالغ المستحقة الدفع بموجب المسؤولية المدنية لعام 1992) وتدفع من صندوق (صندوق عام 1992) يموله مستقبلاً النفط في البلدان التي وقعت على اتفاقية صندوق عام 1992. ويتوفر صندوق تكميلي يوفر درجة ثالثة من التعويض تصل إلى 750 مليون وحدة من حقوق السحب الخاصة (حوالي 1.1 بليون دولار من دولارات الولايات المتحدة)، بما في ذلك المبالغ المستحقة بموجب اتفاقيتي المسؤولية المدنية و صندوق عام 1992 في البلدان التي وقعت على بروتوكول الصندوق التكميلي. وتتولى أمانة مقرها لندن إدارة الصناديق الدولية للتعويض عن التلوث النفطي، التي تتألف من صندوق عام 1992 والصندوق التكميلي (مع الصندوق الدولي للتعويض عن التلوث النفطي).

ك. اتفاقية بنكر لعام 2001 Bunkers Convention

تهدف هذه الاتفاقية إلى ضمان التعويض الكافي عن الاستجابة للتلوث والتلف الناجم عن انسكاب نفايات السفن التي لا يتم تعويضها في إطار اتفاقية المسؤولية المدنية. يتم تشكيل اتفاقية بانكر على اتفاقية المسؤولية المدنية لتوفير التعويض عن الاستجابة للتلوث والتلف الناجم عن التلوث. ولا تؤثر أحكام هذه الاتفاقية على حق مالك السفينة أو شركة التأمين في تحديد المسؤولية بموجب نظام التقييد الوطني أو الدولي الساري.

تقتضي الاتفاقية من المالك المسجل للسفينة أن تكون حمولته الإجمالية أكبر من 1 000 طن للحفاظ على التأمين الإجباري الذي يساوي حدود المسؤولية المحسوبة وفقاً لاتفاقية تحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية، بصيغتها المعدلة. كما هو الحال مع اتفاقية المسؤولية المدنية، يدفع التعويض بموجب اتفاقية بنكر من قبل مالك السفينة بدعم من شركة التأمين الخاصة بهم، وعادة نادي I&P.

ل. اتفاقية المواد الخطرة والضارة (اتفاقية هنس HNC) (لم تدخل حيز النفاذ بعد)

الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الأضرار المتعلقة بنقل المواد الخطرة والضارة عن طريق البحر (اتفاقية هنس لعام 1996، المعدلة بموجب بروتوكول هنس في عام 2010)، مبنية على غرار نظام تعويضات الطبقة الثانية من المسؤولية المدنية واتفاقيات الصندوق.

يتحمل مالك السفينة أو شركة التأمين المسؤولية الصارمة عن دفع مطالبات من الفئة الأولى بحد أقصى للمسؤولية يحدده حجم السفينة، مع تعويض يدفعه مؤمن السفينة، وعادة ما يكون نادي I&P. ويدفع المستوى الثاني، الذي يقدم تعويضاً بحد أقصى قدره 250 مليون وحدة من حقوق السحب الخاصة، من صندوق (صندوق هنس) أنشأه مستقبلاً هنس في البلدان التي انضمت إلى الاتفاقية. وتشمل الاتفاقية الضرر الناجم عن التلوث والأضرار الناجمة عن مخاطر أخرى (مثل الحرائق والانفجارات)، بما في ذلك الخسائر في الأرواح.

ويحق لمالك السفينة أن يحد من المسؤولية بموجب هذه الاتفاقية فيما يتعلق بأي حادثة إلى 10 ملايين وحدة من حقوق السحب الخاصة لحادث ناجم عن المواد الخطرة والضارة و 11.5 مليون وحدة من حقوق السحب الخاصة لحادث ناجم عن حمولة هنس معبأة لسفينة لا تتجاوز 2 000 طن. وبالنسبة للسفن

الأكبر حجماً، يضاف مجموع محسوب على أساس حمولة السفينة إلى ذلك المبلغ، ويقدم تعويضاً يصل إلى 100 مليون وحدة من حقوق السحب الخاصة للبضائع السائبة، و 115 مليون وحدة من حقوق السحب الخاصة للبضائع المعبأة.

تصنف مادة على أنها مواد خطيرة وضارة حسب الاتفاقية إذا أدرجت في قائمة أو أكثر من اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية وقوانينها الرامية إلى ضمان السلامة البحرية ومنع التلوث. ويشمل هنس النفط الهيدروكربوني غير المستمر، والشحنات السائبة (الصلبة، والسوائل أو الغازات المسيلة) والسلع المعبأة. وتفرض اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية المذكورة أعلاه شروطاً على السفن، وعلى دول العلم ودول الميناء لتضمن امتثال السفن لهذه المتطلبات. وعندما يتعلق الأمر بالوحدات البحرية ومرافق الموانئ البحرية والنفط والمناولة الكيميائية، يقع على عاتق الدولة في مجال الاختصاص الذي تعمل بموجبه وضع القواعد والأنظمة ولا توجد نظم عالمية للمسؤولية والتعويض عن التلوث من الوحدة البحرية.

1.1.2 الاتفاقية والبروتوكولات الإقليمية

1-1-2-1 اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث

وتهدف اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث (اتفاقية برشلونة) إلى حماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية من خلال منع التلوث والحد منه، وإلى أقصى حد ممكن القضاء على التلوث، سواء كان ذلك على اليابسة أو البحر. وتشير الاتفاقية إلى عدد من مصادر التلوث في منطقة البحر الأبيض المتوسط وهي الاتفاقية الإطارية الشاملة التي تنفذ بموجبها البروتوكولات. وبالإضافة إلى ذلك و إلى جانب تحديد الالتزامات العامة، تتناول الاتفاقية بعض المسائل الشاملة لعدة قطاعات، مثل رصد التلوث في البحر الأبيض المتوسط، والتعاون العلمي والتكنولوجي، والتشريعات البيئية، والإعلام والمشاركة، والمسؤولية والتعويض.

• التلوث الناجم عن السفن (المادة 6)

تتخذ الأطراف المتعاقدة جميع التدابير التي تتفق مع القانون الدولي لمنع تلوث منطقة البحر الأبيض المتوسط الناجمة عن تصريف السفن والتخلص منه ومكافحته، وإلى أقصى حد ممكن، وضمان التنفيذ الفعال في تلك المنطقة للقواعد المعترف بها عموماً على الصعيد الدولي فيما يتعلق بمكافحة هذا النوع من التلوث.

• التلوث الناجم عن استكشاف واستغلال الجرف القاري وقاع البحر وباطن أرضه (المادة 7)

تتخذ الأطراف المتعاقدة جميع التدابير المناسبة لمنع تلوث منطقة البحر الأبيض المتوسط وإزالته ومكافحته والقضاء عليه إلى أقصى حد ممكن نتيجة لاستكشاف واستغلال الجرف القاري وقاع البحر وباطن أرضه.

• التعاون في التعامل مع حالات الطوارئ الناجمة عن التلوث (المادة 9)

تتعاون الأطراف المتعاقدة على اتخاذ التدابير اللازمة للتعامل مع حالات الطوارئ الملوثة في منطقة البحر الأبيض المتوسط، أياً كانت أسباب حالات الطوارئ هذه، والحد من الأضرار الناجمة عنها أو القضاء عليها.

على أي طرف متعاقد يكون على علم بأي حالة طوارئ تلوث في منطقة البحر الأبيض المتوسط أن يخطر المنظمة دون إبطاء، سواء من خلال المنظمة أو مباشرة، عن أي طرف متعاقد يحتمل أن يتأثر بهذه الحالة الطارئة.

1-1-2-2 بروتوكول الوقاية والطوارئ

البروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن، وفي حالات الطوارئ، ومكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط (بروتوكول المنع والطوارئ) هو الإطار القانوني للتعاون الإقليمي في منطقة البحر الأبيض المتوسط في مجالات الوقاية من التلوث البحري والتصدي له .

الالتزامات العامة

يتعاون الأطراف على :

- تنفيذ اللوائح الدولية لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن والحد منه والسيطرة عليه؛ و
- اتخاذ جميع التدابير اللازمة في حالة حوادث التلوث.
- صيغ بروتوكول المنع والطوارئ على غرار اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية ذات الصلة، ولا سيما اتفاقية أوبرك، ويحتوي على نفس الشروط المنصوص عليها في الاتفاقية المذكورة. وتتصل الاحتياجات الرئيسية بما يلي:

• خطط الطوارئ (المادة 4)

- تدابير الطوارئ على متن السفن و على المنشآت البحرية وفي الموانئ (المادة 11)؛
- تقارير التلوث وإجراءات إعداد التقارير (المادتان 8 و 9)؛
- المساعدة (المادة 12)؛ و،
- تسديد تكاليف المساعدة (المادة 13).

وفيما يتعلق بالمساعدة، ينص البروتوكول على ما يلي: "يجوز لأي طرف يطلب المساعدة لمعالجة حادث التلوث أن يطلب المساعدة من أطراف أخرى، إما مباشرة أو عن طريق المركز الإقليمي...". وأنه "عندما لا تتفق الأطراف المشاركة في عملية لمكافحة التلوث على تنظيم العملية، يجوز للمركز الإقليمي، بموافقة جميع الأطراف المعنية، أن ينسق نشاط المرافق التي وضعتها هذه الأطراف موضع التنفيذ ((المادة 12))

وبالإضافة إلى ذلك، يتضمن البروتوكول (المادة 7) أحكاما محددة تطلب من كل طرف القيام مباشرة ومن خلال المركز الإقليمي (أي المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري، انظر الفقرة 1-1-2-1 (ج))، بتبادل المعلومات ونشرها على الأطراف الأخرى بشأن ما يلي:

- نظامها الوطني للوقاية من حوادث التلوث البحري والتأهب لها والتصدي لها،
- منظماتها الوطنية المختصة وسلطاتها المسؤولة عن التأهب لحالات التلوث البحري والتصدي لها، ولا سيما السلطات المعنية المسؤولة عن التعاون والمساعدة المتبادلة.

وتشجع الأطراف (المادة 17) على وضع اتفاقات دون-إقليمية ثنائية أو متعددة الأطراف والمحافظة عليها. وبناء على طلب الأطراف المعنية، يقوم المركز الإقليمي بمساعدتها.

1.1.2.3 البروتوكول البحري

يطلب بروتوكول حماية البحر المتوسط من التلوث الناجم عن استكشاف واستغلال الجرف القاري وقاع البحر وباطن أرضه (البروتوكول البحري) من الأطراف المتعاقدة أن تتخذ، منفردة أو من خلال التعاون الثنائي أو المتعدد الأطراف، جميع التدابير المناسبة لمنع، ومكافحة التلوث الناجم عن الأنشطة البحرية في منطقة البروتوكول.

- متطلبات التراخيص (المادة 5)

ينص الطرف المتعاقد على أن أي طلب للحصول على إذن بالاستكشاف أو الاستغلال يخضع لتقديم المشروع من قبل المشغل المرشح إلى السلطة المختصة وأن هذا الطلب يجب أن يتضمن على وجه الخصوص ما يلي:

- خطة الطوارئ الخاصة بالمشغل على النحو المحدد في المادة 16؛
- التأمين أو غيره من الضمانات المالية لتغطية المسؤولية المنصوص عليها في المادة 27 ("تتخذ الأطراف جميع التدابير اللازمة لضمان أن يكون لدى المشغلين غطاء تأميني أو أي ضمان مالي آخر من هذا النوع وأن يحافظوا عليه، وبموجب الشروط التي يحددها الطرف المتعاقد من أجل ضمان التعويض عن الأضرار الناجمة عن الأنشطة المشمولة بالبروتوكول").

- التخطيط للطوارئ ((المادة 16)

يطلب كل طرف من المشغلين المسؤولين عن المنشآت البحرية الخاضعة لولايته أن يكون لديهم خطة طوارئ للتلوث البحري منسقة مع نظام التأهب والاستجابة الوطنيين للطرف المتعاقد على النحو المطلوب في بروتوكول المنع والطوارئ وتكون الخطة وفقا للأحكام الواردة في المرفق السابع للبروتوكول البحري

•

• الإخطار (المادة 17)

يطلب كل طرف من المشغلين المكلفين بالمنشآت البحرية الخاضعة لولايته أن يبلغوا دون تأخير السلطة الوطنية المختصة عن أي حادث يقع على منشآتهم و يتسبب في التلوث أو يحتمل أن يتسبب فيه.

• المساعدة المتبادلة في حالات الطوارئ (المادة 18)

فيما يتعلق بالتأهب والاستجابة والمساعدة في حالة حادث التلوث البحري، يتعين على الأطراف أن تنفذ، مع ما يقتضيه اختلاف الحال، بروتوكول المنع والطوارئ. وفي حالات الطوارئ، يجوز للطرف الذي يطلب المساعدة أن يطلب المساعدة من الأطراف الأخرى، إما مباشرة أو عن طريق المركز الإقليمي، الذي يبذل قصارى جهده لتقديم المساعدة المطلوبة.

1.1.3 الإطار القانوني الوطني

يجب أن تتضمن قوانين ولوائح الأطراف المتعاقدة الأحكام ذات الصلة من الاتفاقيات الدولية (العالمية والإقليمية) التي هي طرف فيها، وتوفر بيئة عمل متينة ومألوفة وموحدة لجميع الأطراف المعنية. ولذلك فإن القوانين واللوائح تحدد المتطلبات المفروضة على الأطراف المعنية بموجب الاتفاقيات الدولية والمتطلبات المحددة التي قد تفرضها البلدان على الأطراف العاملة في المناطق الخاضعة لولايتها ولا سيما فيما يتعلق بخطة الطوارئ للوحدات البحرية ومرافق معالجة النفط والكيماويات. والأمر متروك للدولة الساحلية لوضع قواعد وأنظمة تتعلق بالاستكشاف والاستغلال في البحار، ولا سيما لمنع تلوث البيئة البحرية من هذه الأنشطة والحد منه والسيطرة عليه.

الأهم من ذلك أن القوانين واللوائح يجب أن تحدد المسؤوليات وأن تعين السلطات الوطنية المختصة المسؤولية عن:

• التأهب؛

• الاستجابة العملية؛ و

• إدارة التعاون والمساعدة الدولية.

ومن الشروط الأساسية لضمان الاستجابة الفورية والفعالة لحادث تلوث باستخدام الموارد الذاتية و / أو الموارد المقدمة من خلال المساعدة الدولية، إنشاء نظام وطني للتأهب والاستجابة. وتتضمن اتفاقية أوبرك وبروتوكول أوبرك / هنس وبروتوكول المنع والطوارئ الملحق باتفاقية برشلونة من الأطراف تعزيز

والحفاظ على نظام التأهب والاستجابة الذي ينشئ هياكل التأهب والإدارة والاستجابة المتاحة بسهولة قبل وقوع حادث التلوث.

ان أسس الإجراءات التي تتخذها السلطات المسؤولة عن عمليات الاستجابة والمسؤولين عن تقديم الدعم لها، ولا سيما فيما يتعلق بالتعاون والمساعدة الدولية، منصوص عليها في الأحكام ذات الصلة من الاتفاقيات الدولية ويجب إدراجها في القوانين الوطنية و اللوائح ويجب أن تكون لدى هذه السلطات معرفة جيدة بتلك الاتفاقيات والقوانين والأنظمة الوطنية.

1-2 الإطار المؤسسي الدولي

1.2.1 المؤسسات الحكومية

1.2.1.1 المؤسسات المنتمية لمنظومة الأمم المتحدة

أ. برنامج الأمم المتحدة للبيئة / خطة عمل البحر الأبيض المتوسط (UNEP/MAP)

تحدد اتفاقية برشلونة برنامج الأمم المتحدة للبيئة بوصفه مسؤولاً عن تنفيذ مهام الأمانة. ولتحقيق هذه الغاية، أنشئت تحت إشراف برنامج الأمم المتحدة للبيئة وحدة التنسيق بوصفها أمانة خطة عمل البحر المتوسط (خطة عمل البحر المتوسط) من برنامج الأمم المتحدة للبيئة وهي تنظم وتعد اجتماعات الأطراف المتعاقدة، وتقدم تقارير منتظمة إلى الأطراف المتعاقدة بشأن تنفيذ الاتفاقية والبروتوكولات، وتعد البرامج والميزانية، ويشرف على عناصر برنامج الأمم المتحدة للبيئة / خطة عمل البحر المتوسط (مراكز الأنشطة الإقليمية).

ومن مهام اجتماعات الأطراف المتعاقدة أن تقي قيد النظر تنفيذ الاتفاقية وبروتوكولها، وبوجه خاص الموافقة على البرامج والميزانية.

ب. المنظمة البحرية الدولية (IMO)

المنظمة البحرية الدولية هي وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة، يشار إليها في قانون البحار بوصفها المنظمة الدولية المختصة، التي لها مهمة وضع قواعد ومعايير عالمية قابلة للتطبيق عالمياً فيما يتعلق بالسلامة البحرية والأمن وحماية البيئة البحرية. وقد تم وضع نظام تنظيمي عالمي يتألف من اتفاقيات وبروتوكولات وأدلة ومبادئ توجيهية تشمل الوقاية من التلوث الناجم عن السفن والحد منه ومكافحته، بما في ذلك التأهب لحالات التلوث البحري والتصدي لها، فضلاً عن المسؤولية والتعويض.

لجنة حماية البيئة البحرية (MEPC) هي المنتدى الذي يتم فيه معالجة تلك القضايا.

وقد أسندت إلى المنظمة البحرية الدولية، بوصفها الوكالة المشتركة بين الوكالات، "مؤتمر المفوضين للدول الساحلية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط من أجل حماية البحر الأبيض المتوسط" (برشلونة، 1976)، وهي مسؤولة عن إنشاء وتشغيل عمليات REMPEC.

ج. REMPEC-IMO/UNEP

تتولى المنظمة البحرية الدولية وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة إدارة مركز REMPEC، الذي أنشئ بموجب القرار 7 الذي اعتمده مؤتمر المفوضين للدول الساحلية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط بشأن حماية البحر الأبيض المتوسط، وتعرف أهداف المركز ووظائفه الأطراف في اتفاقية برشلونة.

تعقد الاجتماعات العادية للأطراف في بروتوكول المنع والطوارئ بالاقتران مع الاجتماعات العادية للأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة. و مهمة اجتماعات الأطراف في هذا البروتوكول، هي خاصة ما يلي:

- دراسة ومناقشة التقارير الواردة من المركز بشأن تنفيذ البروتوكول؛
- صياغة واعتماد استراتيجيات وخطط عمل وبرامج لتنفيذ البروتوكول؛
- أن تبقي قيد المراجعة وأن تنتظر في فعالية هذه الاستراتيجيات وخطط العمل والبرامج، مع ضرورة اعتماد أية استراتيجيات وخطط عمل وبرامج جديدة ووضع تدابير لتحقيق ذلك؛ و
- القيام بوظائف أخرى قد تكون مناسبة لتنفيذ البروتوكول.

ويقوم المركز بصفة دورية (كل سنتين) بتنظيم اجتماع لمنسقي مركز REMPEC. وتقوم اجتماعات مراكز الاتصال التابعة لمركز REMPEC بدراسة ومناقشة تقارير المركز وصياغة واعتماد الاستراتيجيات وخطط العمل والبرامج. وتقدم نتائج هذه الاجتماعات إلى اجتماع الأطراف المتعاقدة للنظر فيها واعتمادها بصورة نهائية.

د. الوحدة المشتركة UNEP /OCHA

تستجيب الوحدة المشتركة بين برنامج الأمم المتحدة للبيئة ومكتب تنسيق الشؤون الإنسانية لحالات الطوارئ البيئية OCHA عن طريق تنسيق الجهود الدولية وتعبئة الشركاء لمساعدة البلدان المتضررة التي تطلب المساعدة. ومن خلال إقران الخبرات البيئية لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة بشبكة الاستجابة الإنسانية التي ينسقها مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية، تضمن وحدة التفتيش المشتركة نهجا متكاملًا في الاستجابة لحالات الطوارئ البيئية.

ويمكن أن تحدث حالة طوارئ بيئية بعد وقوع كارثة أو نزاع عندما تكون صحة الإنسان وسبل عيشه مهددة وتتأثر على نطاق كبير بسبب اصدار مواد خطيرة أو بسبب إلحاق أضرار جسيمة بالنظام البيئي. وتشمل حالات الطوارئ البيئية تسرب النفط، وإلقاء النفايات السامة، وتلوث المياه الجوفية، عندما تكون المخاطر البيئية حادة ويمكن أن تهدد الحياة.

1-2-1-2 المؤسسات الحكومية الدولية التي لا تنتمي إلى منظومة الأمم المتحدة

أ. صناديق IOPC

الصندوقان IOPC هما منظماتان حكوميتان دوليتان (صندوق عام 1992 والصندوق التكميلي) تقدمان تعويضاً عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي الناجم عن انسكاب النفط المستمر من الناقلات. وقد أنشئت صناديق IOPC من خلال بدء نفاذ:

- اتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1992 (1992 CLC)؛
- اتفاقية الصندوق لعام 1992؛ و
- بروتوكول الصندوق التكميلي لعام 2003.

وتمول صناديق IOPC من خلال المساهمات التي تدفعها الكيانات التي تتلقى أنواعاً معينة من الزيوت المعدنية الثابتة عن طريق النقل البحري. وتستند هذه المساهمات إلى كمية النفط المستلمة في السنة التقويمية ذات الصلة، وتغطي المطالبات، إلى جانب تكاليف إدارة الصناديق.

ويشترك صندوق عام 1992 والصندوق التكميلي في أمانة مشتركة مقرها لندن. والمدير هو المسؤول الإداري الأول وهو مسؤول عن الإدارة العامة للصناديق. وبغية الوفاء بمتطلبات اتفاقية صندوق عام 1992 وبروتوكول الصندوق التكميلي، تجتمع هيئات إدارة صناديق الصندوق الدولي للوقاية من التلوث مرتين في السنة عادة. يتعين على الهيئات الرئاسية، من بين أمور أخرى، أن تقدم تعليمات بشأن إدارة الصناديق إلى المدير والإشراف على التنفيذ السليم للاتفاقيات وقراراتها والجمعية هي الجهاز الأعلى للصندوق ذي الصلة وتقرر الميزانية السنوية والمساهمات في المنظمة وتوافق على البيانات المالية.

ب. مركز تنسيق الاستجابة الطارئة ERCC التابع للجنة الأوروبية

الاتحاد الأوروبي هو طرف متعاقد في اتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها. المفوضية الأوروبية هي السلطة التنفيذية للاتحاد الأوروبي، وداخلها المديرية العامة للحماية المدنية الأوروبية وعمليات المعونة الإنسانية (DG ECHO) تطور و تنفذ سياسات اللجنة بشأن المعونة الإنسانية والحماية المدنية. تهدف آلية الحماية المدنية للاتحاد الأوروبي (UCPM) إلى تعزيز التعاون بين الاتحاد والدول الأعضاء في مجال

الحماية المدنية من أجل تحسين فعالية نظم الوقاية والتأهب والاستجابة للكوارث الطبيعية والتي هي من صنع الإنسان بما في ذلك التلوث البحري الحوادث. مركز تنسيق الاستجابة للطوارئ (ERCC) داخل DG ECHO هو مركز التشغيل ل7/24 UCPM. يمكن العثور على مزيد من المعلومات حول ERCC على

http://ec.europa.eu/echo/what/civil-protection/mechanism_en.

الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية (EMSA) هي هيئة تابعة للاتحاد الأوروبي. وتقدم الوكالة الخبرة الفنية والمساعدة التنفيذية إلى المفوضية الأوروبية - آلية الحماية المدنية للاتحاد الأوروبي / المجلس الأوروبي للإغاثة من الكوارث، والدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، فضلا عن المساعدة التنفيذية للبلدان الثالثة التي تتقاسم حوض البحر الإقليمي مع الاتحاد الأوروبي في حالات حوادث التلوث البحري. مزيد من المعلومات في <http://www.emsa.europa.eu>. أنشطة الوكالة تركز على الاستجابة للتلوث البحري الذي مصدر السفينة، أولا التلوث النفطي ومن ثم التلوث بالمواد الخطرة والضارة. وللمركز أيضا مهمة الرد على التلوث البحري الناجم عن منشآت النفط والغاز.

في حالة حدوث حالة طوارئ كبرى وبناء على طلب من البلد المتضرر، تسهل ERCC التعاون في تدخلات المساعدة داخل الاتحاد الأوروبي وخارجه. و توفر محطة واحدة للحماية المدنية وقدرات للاستجابة للتلوث البحري وخبرات عن طريق EMSA وفي حالة التلوث البحري على نطاق كبير، من قبل الدول المشاركة في UCPM (28 دولة عضو في الاتحاد الأوروبي، واليوغوسلافية السابقة جمهورية مقدونيا أيسلندا، الجبل الأسود، النرويج، صربيا وتركيا). تقدم ERCC المساعدة لاحتياجات البلد المنكوب، وتعمل كمركز تنسيق بين الدول المشاركة والبلد المتضرر وفريق الخبراء الميدانيين الموفدين.

ويجوز للبلد المتضرر أن يطلب المساعدة من خلال ERCC ، ولكن يمكن أيضا طلب المساعدة عن طريق الأمم المتحدة ووكالاتها أو منظمة دولية ذات صلة.

2.1.3 المؤسسات غير الحكومية.

أ. ITOPF

الاتحاد الدولي لتلوث أصحاب الناقلات المحدودة (ITOPF) هي منظمة غير هادفة للربح تقدم مجموعة واسعة من الخدمات التقنية لأعضائها (أصحاب الناقلات) أو الشركات الزميلة (ملاك السفن الآخرين) وشركات التأمين على التلوث النفطي (نوادي I&P)، الذين يمولون أنشطتها. ويشرف عليها مجلس إدارة

دولي يمثل الأعضاء والمنتسبين والمؤمنين في مجال التأمين والضرائب. وITOPF هو المصدر الرئيسي للصناعة البحرية لتقديم المشورة التقنية الموضوعية والخبرة والمعلومات بشأن الاستجابة الفعالة لتلوث مصدره السفن. وتستند مشورة المعهد إلى تقدير علمي لمصير وأثار الملوثات في البيئة البحرية وتقييم عملي لخيارات الاستجابة والمطالبات بالتعويض. ومنذ السبعينيات، كان المعهد يقدم خدمات للاستجابة لحالات الطوارئ لأصحاب الناقلات (الأعضاء)، ومنذ عام 1999، ونظرا للوعي المتزايد بالتلوث من السفن غير الناقلات، تم تمديد هذه الخدمة رسميا إلى أصحاب الأنواع الأخرى من السفن الذين كانوا مؤهلين ليصبحوا شركاء ل ITOPF. وفي الآونة الأخيرة، فإن إمكانات تلويث المواد الأخرى غير النفط، ولا سيما المواد الكيميائية، وتطوير الاتفاقيات الدولية التي تخصها، المثال. (على سبيل اتفاقية هنس HNS)، أدت إلى زيادة في الطلب على خبرة ITOPF في هذه المجالات.

ويجوز ل ITOPF ، التي تتمتع بمركز استشاري لدى المنظمة البحرية الدولية و مركز مراقب لدى صناديق IOPC، أن تقدم خدماتها بناء على طلب الحكومات والمنظمات الحكومية الدولية مثل الصناديق الدولية للتعويض عن التلوث النفطي (IOPC).

ب. IOPG و IPIECA .

تكونت الرابطة العالمية لصناعة النفط والغاز للمسائل البيئية والاجتماعية (IPIECA) في عام 1974 عقب إطلاق برنامج الأمم المتحدة للبيئة UNEP. لا تستجيب IPIECA لحوادث التلوث - ولا تعمل ولايتها إلا كمنظمة عقد لصناعة النفط والغاز لتأسيس ممارسات جيدة. وهي تتعاون أيضا مع منظمات منظومة الأمم المتحدة مثل المنظمة البحرية الدولية IMO ومركز REMPEC للتشجيع على القيام بأنشطة مشتركة دعما لاتفاقيات من قبيل OPRC 1990.

تطور IPIECA الممارسات الجيدة وتسهل منتديات الصناعة لتبادل المعارف المتعلقة بالتأهب للانسكابات النفطية والاستجابة لها. تعمل بالتعاون مع الرابطة الدولية لمنتجي النفط والغاز (IOPG) في تطوير المواد الإرشادية للتأهب والاستجابة للتلوث المحتمل من المنشآت البحرية. تم تشكيل IOPG في عام 1974 وتعمل نيابة عن شركات التنقيب عن النفط والغاز في العالم لتعزيز عمليات آمنة ومسؤولة ومستدامة.

تتبع أنشطة الاستجابة للانسكابات النفطية في المقام الأول من عمل الفريق العامل المعني بالانسكابات النفطية التابع لـ IPIECA. وتهدف المجموعة منذ عام 1987 إلى تحسين التأهب للانسكابات النفطية والاستجابة لها في جميع أنحاء العالم من خلال :

- تمكين الصناعة وشركائها من تحسين التأهب للانسكابات النفطية والاستجابة لها في جميع أنحاء العالم؛
- إعلام السياسة العالمية وأصحاب المصلحة الخارجيين بشكل استباقي و مصداقية بشأن القضايا المتعلقة بالانسكاب النفطي؛ و
- الرصد والتقييم (وعند الضرورة) الاستجابة للتطورات المتعلقة بالانسكاب النفطي.

استمر مشروع الصناعة المشتركة للاستجابة للانسكابات النفطية (OSR-JIP) في الفترة 2012-2016، وقد تم إعداده لتنفيذ فرص التعلم فيما يتعلق بالتأهب للانسكابات النفطية والاستجابة لها في أعقاب حادث المراقبة الجيدة لعام 2010 في خليج المكسيك. وكجزء من هذا الجهد، أنتجت هذه المبادرة أكثر من 20 دليلاً عن الممارسات الجيدة، وهي متاحة بحرية. تقوم هذه الأدلة بتحديث واستبدال سلسلة تقارير تسرب النفط IPIECA الراسخة. وتغطي الأدلة الموضوعات التي تنطبق على نطاق واسع على كل من الاستكشاف والإنتاج، فضلاً عن أنشطة الشحن والنقل.

ج. CEF/ICE

المجلس الأوروبي للصناعات الكيماوية (CEFIC) هو منتدى الصناعة الكيماوية في أوروبا. وتعتبر CEFIC شريكاً ملتزماً لصانعي السياسات في الاتحاد الأوروبي، وتسهل الحوار مع الصناعة وتقاسم خبرتها الواسعة. وهو يمثل الآلاف من الشركات الكيماوية الكبيرة والمتوسطة والصغيرة في أوروبا.

وفي إطار برنامج الرعاية المسؤولة، أنشأت الصناعة الكيماوية الأوروبية برنامجاً تعاونياً يسمى "التدخل في حالات الطوارئ الكيماوية" ICE، يهدف إلى التقليل إلى أدنى حد من آثار الحوادث التي قد تحدث أثناء نقل المواد الكيماوية. وفي كل بلد أوروبي، يسعى إلى إيجاد إطار لتقديم المساعدة بطريقة فعالة :

- الاستفادة من مخططات الاستجابة للطوارئ الخاصة بشركات المواد الكيماوية الفردية؛
- الاستفادة من مخططات الاستجابة لحالات الطوارئ القائمة - المحلية والإقليمية والمواد المرتبطة بها (الكلور، إيزوسيانات، أكسيد الإثيلين، الخ)
- التعاون مع السلطات الوطنية من خلال الاتحاد الوطني الكيماوي؛
- تعزيز المساعدة المتبادلة داخل الاتحاد الوطني للكيماويات.

ولا ينطبق كل مخطط من برامج ICE الوطنية إلا على حوادث التوزيع (أي الحوادث التي تقع خارج مواقع التصنيع)، وهي رسمية في بروتوكول بين الاتحاد الوطني للصناعة الكيماوية والسلطات الوطنية المختصة.

وفيما يتعلق بحدث التلوث البحري CEFIC ، أنشأ مركز التوثيق والبحوث والتجارب بشأن التلوث العرضي للمياه (CEDRE) و EMSA شبكة MAR-ICE في عام 2008، لتقديم المعلومات ومشورة الخبراء بشأن المواد الكيماوية التي تنطوي على حالات طوارئ بحرية. الخدمة متاحة للإدارات الوطنية عبر نقاط اتصال مخصصة في CEDRE و EMSA. 7/24

ج. الاتحاد الدولي للإصلاح (ISU)

غالبية المنقذين المحترفين أعضاء في الاتحاد الدولي للإنقاذ (ISU). وتمثل هذه المنظمة نحو 60 شركة إنقاذ من 35 بلدا مختلفا حول العالم. وبالإضافة إلى ذلك، العضوية المنتسبة في ISU مفتوحة لجميع المنظمات والمهنيين الذين لديهم مصلحة في الإنقاذ، بما في ذلك النوادي I&P وغيرها من شركات التأمين البحري، وشركات المحاماة والموانئ ومنظمات الاستجابة الوطنية ومالكي السفن والمديرين والسلطات المحلية الساحلية والمنظمات البيئية المتخصصة في التنظيف. ويتمثل أحد الأهداف الرئيسية للاتحاد في تعزيز فهم أوسع لمساهمة صناعة الإنقاذ في حماية البيئة واستعادة الممتلكات.

شركات الإنقاذ لديها قاطرات ومعدات الإنقاذ الأخرى في عدد من الموانئ والمناطق المختلفة في جميع أنحاء العالم وبعض الشركات لديها قاطرات الإنقاذ المتمركزة في مواقع استراتيجية مختلفة. ويحتفظ بقاطرات الإنقاذ في محطات الإنقاذ في بعض الدول الساحلية نتيجة لترتيبات بين أصحابها ومصالح تجارية أخرى أو السلطات في تلك الدول

د. الرابطة الدولية لجمعيات التصنيف (IACS)

هي مكرسة للسفن الأمانة والبحار النظيفة، وتسهم إسهاما فريدا في السلامة البحرية والتنظيم من خلال الدعم التقني والتحقق من الامتثال والبحث والتطوير. أكثر من 90% من حمولة البضائع في العالم يغطيها تصميم التصنيف والبناء وقود ومعايير الامتثال مدى الحياة التي وضعتها الاثني عشر جمعية الأعضاء في IACS.

والغرض من جمعية التصنيف هو تقديم خدمات التصنيف والمساعدة القانونية للصناعة البحرية والهيئات التنظيمية فيما يتعلق بالسلامة البحرية ومنع التلوث، استنادا إلى تراكم المعارف والتكنولوجيا البحرية.

والهدف من تصنيف السفن هو التحقق من القوة الهيكلية وصحة الأجزاء الأساسية من بدن السفينة وملحقاتها، وموثوقية ووظائف أنظمة الدفع والتوجيه وتوليد الطاقة والسماح الأخرى والأنظمة المساعدة التي تم بناؤها السفينة من أجل الحفاظ على الخدمات الأساسية على متنها. وتهدف جمعيات التصنيف إلى تحقيق هذا الهدف من خلال وضع وتطبيق قواعدها الخاصة والتحقق من الامتثال للوائح القانونية الدولية و / أو الوطنية نيابة عن إدارات العلم.

1-3 آليات المساعدة وترتيبات الصناعة

1.3.1 . آليات المساعدة

في سياق هذه الآلية التوجيهية للمساعدة، تعني الآلية المنشأة داخل المنظمات / المؤسسات الحكومية الدولية / الحكومية الدولية (منظمات الأمم المتحدة والمنظمات غير التابعة للأمم المتحدة) وفقا للولاية الممنوحة لها بموجب الاتفاقيات الدولية (العالمية أو الإقليمية) أو قرارات الدول الأعضاء. وهذا يؤثر مسائل المسؤولية والدور المحددين لهذه المنظمات / المؤسسات وعلاقة الدول المتضررة بهذه المنظمات / المؤسسات؛ والعلاقات فيما بينها خصوصا عندما يتعلق الأمر بتنسيق المساعدة الدولية في حالة وقوع حادث تلوث ذي حجم كبير.

(تقدم العلاقة من خلال مخططين في نهاية الجزء الأول)

أ.دور REMPEC

إحدى المهام الرئيسية للمركز، المستمدة من ولايته هي "تقديم المساعدة إلى الدول الساحلية في منطقة البحر الأبيض المتوسط التي تطلب، في حالات الطوارئ، طلب المساعدة من الأطراف الأخرى في بروتوكول المنع والطوارئ أو عندما لا تكون هناك إمكانيات للمساعدة داخل المنطقة، في الحصول على المساعدة من خارج المنطقة".

ويمكن لأي طرف يتأثر بالتلوث البحري أن يطلب مساعدة المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري من خلال قناة الاتصال الرسمية أو من خلال تقرير التلوث (المرفق الثاني - 1 والمرفق الثاني - 2). ويمكن أن تشمل المساعدة المقدمة من المركز ما يلي:

تقديم المشورة والمعلومات التقنية والخبرة (الدور الاستشاري والتيسير)

• المساعدة عن بعد

• تقديم المعلومات والمشورة المطلوبة، عن طريق الهاتف أو وسائل الاتصال الأخرى، بشأن الجوانب العملية والتقنية والإدارية والقانونية للاستجابة للتلوث (مثل الاستجابة للنفط والاستجابة HNS)، ونموذج التنبؤ، والاستجابة للحياة البرية المتضررة، وما إلى ذلك؛

- تقديم المساعدة في الاتصال مع مختلف المحاورين نيابة عن الدولة (الدول) المعنية؛
- تقديم المشورة بشأن مصادر المعلومات غير المتاحة في المركز؛ و
- نظام المعلومات الإقليمي

أعد مركز REMPEC ويحافظ على نظام معلومات إقليمي (RIS) يتألف من أدلة وقوائم جرد؛ والأدلة العملية والوثائق التقنية، التي تستكمل بأدوات نظام دعم القرارات، بما في ذلك النظام المتكامل لمعلومات دعم القرارات البحرية (MIDSIS-TROCS)، ونظام دعم اتخاذ القرارات المتعلقة بإدارة النفايات، ونظام المعلومات الجغرافية المتكامل لمنطقة البحر المتوسط بشأن تقييم مخاطر التلوث البحري والاستجابة لها (MEDGIS- MAR).

• المساعدة في الموقع

- توفير مشورة الخبراء بشأن موقع الحادث عن طريق إيفاد موظفي مركز REMPEC أو عن طريق تعبئة وحدة المساعدة المتوسطة (MAU) (المرفق الأول - 5).
وقررت الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة، في اجتماعها المنعقد في أكتوبر 1993، إنشاء وحدة مساعدة متوسطة لمكافحة التلوث البحري العرضي الذي ينظمه مركز REMPEC وبناء على طلب طرف متعاقد سينشط في حدود ميزانيته و / أو الموارد المالية التي يمكن أن تعبئها.
وفي وقت كتابة هذا الدليل، كانت وحدة المساعدة المتوسطة تتألف من:

- مركز التوثيق والبحوث والتجارب بشأن التلوث العرضي للمياه، ومقره بريست، فرنسا

• الاتحاد الوطني للصناعات الكيماوية، ومقره في ميلانو، إيطاليا

المعهد العالي لحماية البيئة والبحوث، ومقره روما، إيطاليا (إيسبرا)؛

- مؤسسة إنذار البحر، ومقرها في بروكسل، بلجيكا (سي الأرم)، التي تتعاون مع مركز ريمبيك للاستجابة لحوادث الحياة البرية المتضررة بالنفط في منطقة البحر الأبيض المتوسط؛
- الشبكة العملية للبحر الأبيض المتوسط للنظام العالمي لرصد المحيطات (مونغوس).

تنسيق المساعدة الإقليمية (دور التنسيق)

في سياق حادث تلوث ذي حجم كبير، يتفاوت نوع المساعدة المقدمة (المشورة والخبرة والقوى العاملة والمعدات والدعم المالي وما إلى ذلك) فضلا عن المصادر (المنظمات الثنائية والدولية والمنظمات الحكومية الدولية والمنظمات غير الحكومية والقطاع الخاص والشركات، والأفراد، وما إلى ذلك). وتسهم

هذه المساعدة في عملية الاستجابة، حيث أن الخبرة والمعدات والقوى العاملة مطلوبة، في جملة أمور، للقيام بعمليات تنظيف على امتداد الشاطئ الممتد، وحماية مواقع مختلفة، واستعادة النفط في البحر (الذي يتطلب معدات ثقيلة ووسائل باهظة الثمن)، الخ.

غير أن التعبئة الضخمة يمكن أن تخلق أيضا صعوبات ولبساً بسبب تعقيد إدارة التنسيق المتعدد الجنسيات والمتعدد المنظمات، وبسبب كمية المعلومات التي تقدمها المصادر المختلفة التي تتطلب سياسة منهجية لفحص المعلومات ونشرها. ومن ثم، فمن الأهمية بمكان أن ينشئ في مرحلة مبكرة من الحادث إجراء تنسيق من أجل تفادي ازدواجية الجهود وزيادة فعالية المساعدة الدولية.

في ظروف استثنائية جدا (حادث كبير، لا أطراف مسؤولة مباشرة، والعروض الدولية من المساعدات من جميع أنحاء العالم) ريمبيك سوف تلعب دورا مركزيا هاما كآلية المقاصة بين الطرفين الذي يواجه الانسكاب والعروض الدولية للمساعدة من أجل تجنب ازدواجية الوسائل وعدم كفاية عروض المساعدة؛ والإسهام في تنسيق جيد لتعبئة الموارد والتعجيل بإيصالها.

أ. دور المنظمة البحرية الدولية IMO

في حالة الطوارئ، ستدعم المنظمة البحرية الدولية مركز ريمبيك في الاضطلاع بدورها ومسؤوليتها، وستيسر تقديم المساعدة التقنية والمشورة فضلا عن تحديد مصادر التمويل المؤقت.

ب. دور برنامج الأمم المتحدة للبيئة / مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية UNEP/OCHA

في حالات الطوارئ البيئية، سيقوم برنامج الأمم المتحدة للبيئة / مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية بتنسيق الجهود الدولية وتعبئة الشركاء لمساعدة البلدان المتضررة التي تطلب المساعدة. وفي حالات وقوع حادث تلوث بحري، عند وقوع كارثة أو نزاع أو عمل إرهابي، فإن صحة الإنسان والبيئة (النظام الإيكولوجي البحري الحساس) مهددان ويتأثران على نطاق واسع بطلب المساعدة من برنامج الأمم المتحدة للبيئة / مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية. وسيتعاون برنامج الأمم المتحدة للبيئة / مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية والمنظمة البحرية الدولية ومركز ريمبيك وينسقان جهودهما لتفادي الازدواجية.

ج. دور المديرية العامة للشؤون الإنسانية، ومركز تنسيق الاستجابة لحالات الطوارئ (ERCC)

الاتحاد الأوروبي طرف متعاقد في اتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها. مثل الأطراف الأخرى على الاتحاد الأوروبي أن يبذل قصارى جهده لتقديم المساعدة إلى الأطراف عند الطلب. ولهذا الغرض، رشح الاتحاد

الأوروبي السلطات المختصة في الاتحاد الأوروبي للمساعدة المتبادلة : وهي الهيئة التي تعمل داخل الإدارة العامة للشؤون الإنسانية و EMSA .
في حالة الطوارئ، تعمل اللجنة، من خلال ERCC، كمركز لجمع المعلومات وتعميمها بين الدول الأعضاء وتيسير عروض المساعدة وتعزيز الاتساق في التصدي للكوارث خارج الاتحاد.
والمركز ERCC هو جهة الاتصال الرئيسية للأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها من أجل:

- (1) طلب المساعدة من موارد وخدمات EMSA
- (2) تفعيل UCPM - تمديد طلب المساعدة لجميع الدول المشاركة في UCPM في حالة ظروف استثنائية و / أو تلوث على نطاق واسع.

خدمات مساعدة EMSA الرئيسية هي:

التجهيزات :

• شبكة سفن الاستجابة للانسكابات النفطية الاحتياطية الموزعة على طول الساحل الأوروبي والمجهزة بأنواع مختلفة من ترتيبات معدات مكافحة النفط بما في ذلك أنظمة رش المشتتات؛

• خدمة صيانة المعدات التي توفر مخزونات من معدات الاستجابة للتلوث البحري (معدات استجابة عالية السعة مثل الكاشطات، ووحدات التخزين العائمة، وغيرها و الأشخاص المؤهلين للعمل عليها)
المعلومات:

• شبكة البحر النظيفة التي هي خدمة القمر الصناعي لرصد تسرب النفط والكشف عن السفن و مراقبة الخدمة

• خدمة معلومات مار-سيسيس MAR-ICE (التدخل البحري في حالات الطوارئ الكيميائية) التي توفر معلومات الخبراء والمشورة في حالة الانسكابات الكيميائية في البحر؛

• قاعدة بيانات مار-سيسيس MAR-ICE لصحائف المعلومات الكيميائية البحرية الخاصة بمواد محددة؛

المساعدة من خلال تفعيل UCPM:

- مساعدة الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي التي ليست طرفا في اتفاقية برشلونة
- الموارد التي سبق الالتزام بها من الدول الأعضاء (الوحدات النمطية) والخبراء: في وقت كتابة الدليل تم تسجيل وحدثين للتلوث البحري:
 - فريق الاستجابة للحوادث البحرية لإطفاء الحرائق على متن السفن أو مرافق المناولة من هولندا؛
 - فريق الاستجابة لتنظيف السواحل والمدربين بالإضافة إلى معدات الوقاية لـ 50 شخصا من السويد.
- فرق الخبراء لدعم التقييم وتسهيل التنسيق في الموقع.

ويطلب من الطرف المتعاقد المتضرر تقديم المساعدة من وكالة حماية البيئة البحرية (إمسا EMSA) لتعبئة معدات الاستجابة للتلوث البحري (سفن الاستجابة ومعدات الاستجابة للتلوث) ولتوفير خدمات المعلومات من خلال ERCC أو من خلال النظام المشترك للاتصالات والمعلومات في حالات الطوارئ (سيسيس CECIS). وعند استلام الطلب من إحدى الدول، ستجمع وكالة حماية البيئة البحرية بيانات من "المقاول (مزود الاستجابة)" باستخدام شبكة معدات الاستجابة الاحتياطية للتلوث، وستبلغ الدولة الطالبة بتوافر المعدات في المنطقة، ووقت التعبئة، التعريفات (أسعار الإيجار الثابتة). واستنادا إلى المعلومات، تقرر الدولة الطالبة أي معدات لتعبئة وقبول عرض المساعدة. سوف تسهل EMSA توقيع عقد الاستجابة للحوادث بين الدولة الطالبة ومقاول "مقدم الطلب" (للحصول على المزيد من التفاصيل، راجع <http://www.emsa.europa.eu/operations/pollution-response-services.html>).

في حالة التلوث البحري على نطاق واسع و للحصول على المساعدة يجب أن يرسل الطلب إلى ERCC من قبل الطرف المتعاقد المتضرر إما مباشرة أو من خلال مركز ريمييك. في هذه الحالة سوف يقع تفعيل UCPM من قبل ERCC. وسيجري توسيع نطاق طلب المساعدة ليشمل جميع الدول المشاركة في UCPM (28 دولة عضوا في الاتحاد الأوروبي، وجمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة، وأيسلندا، والجبل الأسود، والنرويج، و صربيا، وتركيا). وسيسهل ERCC تنسيق المساعدة المقدمة من الدول المشاركة في UCPM ، مما يكفل استجابة أوروبية متماسكة أثناء حالات الطوارئ و يساعد على الحد من الازدواجية غير الضرورية والمكلفة في الجهود. ويجب أن يدمج تنسيق المساعدة المقدم من الاتحاد الأوروبي إدماجا تاما مع التنسيق الشامل الذي توفره المنظمة الدولية / الإقليمية ذات الصلة (المنظمة البحرية الدولية / برنامج الأمم المتحدة للبيئة (ريمييك)) وأن يحترم دورها القيادي.

ERCC هو نقطة الاتصال لجميع الاتصالات الرسمية وطلبات المساعدة : مساعدة EMSA للتلوث البحري في حالات حادث التلوث البحري؛ ومساعدة الاتحاد الأوروبي في حالة التلوث البحري على نطاق واسع.

د. دور آليات دعم تمويل الأمم المتحدة

وفي ظروف استثنائية، يستطيع البنك الدولي وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي تيسير وتنسيق الحصول على دعم التمويل الطوعي من البلدان (مثل تسرب النفط اللبناني في عام 2006).

1-3-2 الترتيبات الصناعة

أ. شركة تأمين المسؤولية

عادة ما يتم تغطية التزامات الطرف الثالث من مالك السفينة من قبل جمعيات التأمين المتبادل تسمى نوادي الحماية والتعويض (نوادي I&P) لمالكي السفن. ويغطي نادي I&P فقط المسؤوليات القانونية لمالك السفينة بمعنى الضرر أو التعويض الذي يكون المالك ملزما قانونا بدفعه للآخرين. ويحق لمالكي السفن الحد من مسؤوليتهم بموجب مختلف الاتفاقيات الدولية (مثل اتفاقية عام 1992 CLC أو اتفاقية بنكر لعام 2001، أو اتفاقية اتفاقية LLMC) أو القانون الوطني. وكثيرا ما يقتصر غطاء التأمين عمليا على مبلغ القيد المطبق على السفينة.

ب. فيدرالية ITOPF

يتم استدعاء ITOPF من قبل مالك السفينة أو نادي I&P في كل حالة تقريبا من حالات التلوث من أي حجم والتي تنطوي على النفط أو HNS. ولدى الفدرالية خبرة وتجربة في الجوانب العملية للاستجابة والتنظيف، وفي تقييم مدى معقولية الإجراءات التي يتعين اتخاذها. وبالتالي، فهي قادرة على إسداء المشورة لنادي I&P وصاحب السفينة على نوع ومدى التلوث و ما هو الأثر المرجح في ظل سيناريوهات مختلفة وما يجب القيام به لتخفيف أو منع آثاره. وهذه النصيحة متاحة أيضا للدولة الساحلية، إذا طلبت ذلك، وسوف يساعد التعاون بين الدولة الساحلية و ITOPF على ترتيب وتنسيق الاستجابة في مجال التلوث.

إذا كان التلوث النفطي يؤثر على دولة طرف في اتفاقية صندوق عام 1992، وإذا كان التلوث مدرجا في إطار الصندوق، فإن هناك أيضا تعاونا وثيقا بين نوادي الحماية والتعويض المعنية وصناديق اللجنة الدولية المعنية بتغير المناخ وعادة ما يمتد هذا التعاون إلى تعيين خبراء تقنيين مشتركين، بما في ذلك خبراء من الفيدرالية ITOPF.

ج. المستوى 2 والمستوى 3 من شركات الاستجابة للانسكابات النفطية

أنشئت شركات مختلفة للاستجابة للانسكابات لضمان إيفاد أفراد متخصصين ومعدات استجابة سريعة على الصعيد الإقليمي أو العالمي. في حين أن هذه الشركات يتم التعاقد معها بشكل عام من قبل القطاع الخاص، إلا أنها يمكن أن تستأجر من قبل القطاع العام، وفي بعض الحالات حتى إدارة وصيانة معدات الاستجابة المملوكة للحكومة (الملحق الثاني - 3 دليل الشركات التي تقدم خدمات في البحر الأبيض المتوسط في حالات الطوارئ).

د. CEFIC,ICE (الصناعة الكيميائية)

وفي إطار برنامج الرعاية المسؤولة، تقوم الصناعة الكيميائية، في حالة وقوع حادث، بتوفير المعلومات والمساعدة العملية، وعند الضرورة والممكن، للمعدات المناسبة للسلطات المختصة في حالات الطوارئ من أجل التقليل إلى أدنى حد من أي آثار ضارة. وستقدم شبكة MAR-ICE معلومات ومشورة الخبراء بشأن المواد الكيميائية الموجودة في حالات الطوارئ البحرية. وتتوفر هذه الخدمة على مدار 24 ساعة في اليوم / 7 أيام في الأسبوع عن طريق نقطة اتصال مخصصة في سيدر يمكن الوصول إليها من قبل الإدارات البحرية الوطنية ذات الصلة. لمزيد من التفاصيل استشارة الموقع EMSA على <http://www.emsa.europa.eu/chemical-spill-response/mar-ice-network.html>

وبالنسبة للحوادث على اليابسة، تقدم شركات الكيماويات مساعدة ICE و اعتمادا على قدراتها ومواردها، يمكنها تقديم ثلاثة مستويات من التدخل: المستوى 1 - معلومات عن المنتج عن بعد والمشورة العامة عن طريق الهاتف أو الفاكس. المستوى 2 - المشورة من خبير الشركة في مكان الحادث. المستوى 3 - تقديم المساعدة للأفراد / المعدات في مكان الحادث. وينطبق هذا الالتزام أولا على المنتجات المصنعة من قبل الشركة نفسها، وعادة ما يتم إدراجها في مخطط الاستجابة للطوارئ للتوزيع الخاص بالشركة. إذا كان مورد المنتج غير معروف أو لا يمكن الاتصال به، قد تقدم بعض الشركات المساعدة على أساس ترتيب مسبق مع مخطط ICE الوطني. ومع ذلك، في مثل هذه الحالة، لا يتم تنفيذ التدخلات من المستوى 2 والمستوى 3 على حساب سلامة مرافقها الخاصة.

الوثيقة الرئيسية في البروتوكول بين السلطات الوطنية المختصة والصناعات الكيميائية (التي يمثلها الاتحاد الكيميائي الوطني) هي قائمة الشركات المشاركة.

ه. الاتحاد الدولي للإنقاذ

يحتفظ بقاطرات الإنقاذ في محطات الإنقاذ في بعض الدول الساحلية نتيجة لترتيبات بين أصحابها ومصالح تجارية أخرى أو السلطات في هذه الدول. فبعض الشركات لديها القدرة على حشد المعدات، إما من مواردها الخاصة أو من أماكن أخرى، إلى جانب موظفين من الخبراء في مهلة قصيرة جدا.

الفصل 2 الوضع الراهن

2-1 الوضع الراهن في بلدان البحر الأبيض المتوسط فيما يتعلق بمنع التلوث البحري والتأهب والتصدي له
2-1-1 النظم الوطنية للوقاية والتأهب والاستجابة لجميع الأطراف المتعاقدة في بروتوكول المنع والطوارئ

منذ إنشائه قدم مركز ريمبيك مساعدته في مجال تطوير النظم الوطنية للتأهب والتصدي للتلوث البحري والتصدي له، إلى السلطات الوطنية المختصة في ألبانيا والجزائر وكرواتيا وقبرص ومصر وإسرائيل ولبنان وليبيا ومالطة والجبل الأسود، والمغرب، وسلوفينيا، والجمهورية العربية السورية، وتونس، وتركيا.

ويوجد حاليا في الدول الساحلية المتوسطة 18 نظاما وطنيا للاستعداد والاستجابة، بما في ذلك خطط طوارئ وطنية تنفيذية (ألبانيا والجزائر وكرواتيا وقبرص ومصر وفرنسا واليونان وإسرائيل وإيطاليا ومالطة وموناكو والجبل الأسود والمغرب وسلوفينيا وإسبانيا، والجمهورية العربية السورية، وتونس، وتركيا).

واستنادا إلى المعلومات المقدمة، يحتفظ مركز ريمبيك بلامح قطرية لكل طرف في اتفاقية برشلونة التي تشمل على وجه الخصوص ما يلي:

- حالة النظام الوطني للتأهب والاستجابة؛
- حالة التصديق على الاتفاقيات ذات الصلة؛
- قائمة جهات الاتصال للسلطات الوطنية المختصة؛
- الخبرة والموارد المتاحة للمساعدة الدولية

ويبدو من البيانات القطرية أن هناك في المنطقة ما يلي:

- البلدان ذات النظام الوطني المتطور بما في ذلك موارد المكافحة؛
- البلدان التي لديها خطة طوارئ وطنية ولكن بموارد محدودة؛
- البلدان التي لديها نظام وطني يتطلب تحسينا وبموارد محدودة جدا؛
- البلدان التي لديها نظام وطني لا يزال قيد الإعداد وبموارد محدودة للغاية.

وبالنظر إلى المستويات المختلفة لقدرات الاستجابة المتاحة في المنطقة، سيلزم التعاون والمساعدة الدوليين عددا من بلدان البحر الأبيض المتوسط حتى في حالات التلوث المتوسط الحجم. (المرفق الأول - 3)

2-1-2 الاتفاقات دون الإقليمية والثانية

بالإضافة إلى مساعدة الدول الساحلية الفردية في تطوير نظمها الوطنية، ووفقا لولايتها، يساعد REMPEC الدول الساحلية التي تطلب ذلك، في إعداد وتطوير اتفاقات تنفيذية ثنائية ومتعددة الأطراف بين البلدان المتجاورة. وشارك ريمبيك أيضا منذ عام 1992 في تطوير نظم دون إقليمية للتأهب والاستجابة لحالات التلوث البحري الرئيسية. وتؤدي هذه الترتيبات دون الإقليمية للمساعدة المتبادلة في حالات الطوارئ البحرية الملوثة إلى زيادة كبيرة في قدرات التصدي لحوادث الانسكاب في كل بلد على حدة، من خلال توفير آلية لتجميع الموارد والاشتراك في عمليات الاستجابة.

• الاتفاقات دون الإقليمية:

- ♣ جنوب شرق البحر الأبيض المتوسط (قبرص ومصر وإسرائيل) وقعت في 9 جوان 1995، ولم تدخل حيز النفاذ بعد
- ♣ أدرياتيك (كرواتيا وإيطاليا وسلوفينيا) وقعت في 9 ديسمبر 2005، ولم تدخل حيز النفاذ بعد
- ♣ جنوب غرب البحر الأبيض المتوسط (الجزائر والمغرب وتونس) وقعت في 20 جوان 2005 ودخل حيز النفاذ في 11 ماي 2011.
- ♣ RAMOGEPOL (فرنسا، إيطاليا، موناكو) المنقحة لعام 2012

• التفافيات الثنائية:

- دخلت خطة ليون (فرنسا وإسبانيا) حيز النفاذ في 22 تموز / يوليه 2002

2-2 حوادث التلوث ومختلف أنواع الحالات

لا يوجد حادثان للتلوث البحري متطابقان، ومن ثم فإن إجراءات الاستجابة تختلف تبعا لمصدر التلوث ونوع الملوثات المعنية وحجم التلوث ومكان التلوث وأسباب التلوث وعدد البلدان المتضررة.

2-2-1 مصادر التلوث

تتناول اتفاقية المنظمة البحرية الدولية مسألة التلوث من السفن فيما يتعلق بالوقاية والتأهب والاستجابة والمسؤولية والتعويض. ومن واجب دول العلم أن تكفل امتثال السفن التي ترفع علمها لمتطلبات تلك الاتفاقيات. ويضع هذا النظام القانوني إطاراً تقوم فيه السلطات الوطنية المختصة ببدء وتنظيم إجراءات الاستجابة بما في ذلك طلب المساعدة الدولية. وينبغي تغطية تكاليف المساعدة الدولية بنظامي المسؤولية والتعويض..

وتنظم الأنشطة البحرية والموانئ البحرية ومرافق النفط والمناولة الكيميائية أساساً بموجب القوانين واللوائح الوطنية. ومن ضمن هذا الإطار القانوني الوطني، الذي يتطلب من المشغلين وضع خطة للطوارئ والتأمين ضد المسؤولية، وأن السلطات الوطنية المختصة ستشرع وتنظم إجراءات الاستجابة بما في ذلك طلب المساعدة الدولية. وبالنسبة للأنشطة البحرية، والموانئ البحرية، ومرافق النفط والمناولة الكيميائية، لا توجد نظم تعويضية وتعويضية مماثلة لتلك التي تحددها السفن. ولذلك، يتعين على السلطات الوطنية المختصة أن تفرض على المشغلين شرط أن يكون قد وضع مسبقاً معدات مكافحة وترتيب لزيادة قدراتهم على الاستجابة وأن يكون لديهم تأمين أو ضمان مالي لتغطية عملية الاستجابة بما في ذلك المساعدة الدولية وتكلفة الأضرار التي قد تسببها.

في كثير من انسكابات النفط، يمكن تحديد مصدر النفط بشكل واضح. ومع ذلك، وفي بعض الحالات، قد لا يكون مصدر النفط المسكوب واضحاً، مع تحديد عدد من المصادر المحتملة. وتدعو الممارسة الجيدة إلى أخذ عينات من النفط المسكوب والنفط من المصادر المحتملة (مثل خزانات السفن ومساحات الآلات، والمحطات الطرفية، والمصادر الأخرى القائمة على الشاطئ) في أقرب وقت ممكن عملياً. يجب التعامل مع العينات بشكل مناسب وتخزينها ووضع عالمات عليها لضمان أنه في جميع الأوقات يمكن إثبات وجود سلسلة حراسة واضحة في المحكمة. يجب اتباع الإجراءات الصحيحة لأخذ العينات وتخزين العينات.

2.2.2 نوع الملوثات

نوع الملوثات، النفط (البضائع، المخبأ) HNS (البضائع، شكل حزمة) يمكن من تحديد نوع المساعدة المطلوبة من حيث الخبرة ومعدات الاستجابة وكذلك لمن إرسال طلب المساعدة. وإذا كان من السهل بالنسبة للنفط التعرف على الحاجة إلى موارد الاستجابة، بالنسبة إلى النظام المنسق للأغراض الصحية

فإنه من الأصعب بكثير عندما يتم نقل العديد من منتجات HNS على متن سفينة ولا تتوفر المعلومات عن المنتجات على الفور.

2.2.3 نوع الإصدار

قد يؤدي حادث التلوث إلى إفراغ فوري للنفط أو المواد الخطرة والضرارة أو في إطلاق مستمر، مثل التسرب المستمر من الخزان التالف من ناقلة أو انفجار على الوحدة البحرية.

2.2.4 حجم التلوث

أصبحت الاستجابة المتدرجة مفهوما عمليا مقبولا على نطاق واسع يوفر تصنيفا مناسباً لمستويات الاستجابة. ويمكن أيضا إدراج الاستجابة المتدرجة في متطلبات المعدات والتأهب العملي للسفن والمنشآت البحرية ومرافق معالجة النفط التي تعمل في إطار الولاية القضائية لدولة ما. وتستند نظم الاستجابة المتدرجة إلى المفهوم القائل بأن الاستجابة للانسكابات يمكن تصنيفها إلى المستويات الثلاثة التالية:

- المستوى 1 - القدرة على التأهب والاستجابة للانسكابات الصغيرة في نطاق مرفق فردي أو سلطة الميناء التي يمكن تخفيفها من الموارد المتاحة محليا.
- المستوى 2 - القدرة على التأهب والاستجابة للانسكابات المتوسطة التي تتطلب معدات وموارد من الموظفين تتجاوز تلك المتاحة محليا (المستوى 1). وبالنسبة لاستجابة المستوى 2، يمكن أن تأتي المساعدة من عدد من الكيانات خارج المنطقة الجغرافية المباشرة، بما في ذلك الموارد الوطنية، وإذا لم تتوفر الموارد الوطنية من المساعدة الدولية.
- المستوى 3 - القدرة على التأهب والاستجابة للانسكابات الرئيسية، بما في ذلك تلك ذات الأهمية الوطنية أو الدولية، التي تتطلب تعبئة الموارد الوطنية والدولية. وفي ظروف استثنائية تتعرض فيها صحة البشر وسبل عيشهم والبيئة للخطر والتهديد على مستوى كبير بعد وقوع كارثة أو نزاع أو عمل إرهابي، فإن تعبئة المساعدة من خلال آليات مساعدة دولية مكرسة (برنامج الأمم المتحدة للبيئة مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية، آلية الحماية المدنية/UCPM) قد تكون مطلوبة.

بعض البلدان ليس لديها معدات أو قدرة على الاستجابة للانسكابات النفطية من المستوى 2، كما أن قلة من البلدان لديها موارد من المستوى 3. وعلى الرغم من أنه يوصى عموماً بأن تكفل البلدان أن تكون معدات وقدرات الاستجابة من المستوى 1 في الموقع أو متاحة على الفور، هناك فهم بأن موارد المستوى

2، وإذا لزم الأمر، المستوى 3 "تتالي" بمرور الوقت. كما ينبغي التخطيط لدمج الموارد الإضافية التي قد تكون ضرورية، ومعالجتها في خطط الطوارئ المتعلقة بالانسكابات النفطية.

علاوة على ذلك، فإن قدرات الاستجابة المطلوبة على مدى الانسكاب النفطي ستختلف، مما يدعو إلى تعبئة وتسريح المعدات والأفراد على النحو الذي تمليه المتطلبات المتغيرة للانسكاب. ويمكن تخفيض آثار الاستجابة وتكاليفها إلى حد كبير عن طريق التعبئة السريعة والاستخدام الفعال للموارد وتسريح الموارد التي لم تعد هناك حاجة إليها. ومن أفضل الممارسات للمخططين ومنظمات الاستجابة أن يكون لديهم تحيز نحو استجابة استباقية في المراحل المبكرة من الانسكاب، خاصة عندما لا يمكن تحقيق مدى الانسكاب بالكامل. والاستجابة المبكرة تكون أكثر فعالية من الاستجابة في وقت لاحق (أي تأمين مصدر الانسكاب، أو سحب سفينة قبل ذلك، وما إلى ذلك). ويتعين على المخططين والمستجيبين تعبئة الموارد في وقت مبكر حيث أنه من الأفضل تقليل الموارد إذا لم تكن هناك حاجة إليها أكثر من أن تفقد فرصة للتخفيف من الانسكاب في وقت مبكر من الاستجابة لفرص الموارد.

5-2-2 مكان التلوث

يحدد مكان الانسكاب مع نوع الملوثات المعنية استراتيجيات الاستجابة ونوع المعدات المضادة. معدات الاستجابة للانسكابات هي، في معظمها، متخصصة جدا وتتوافق أنواع المعدات المحددة مع خيارات استجابة محددة. وتتطلب مكافحة الانسكاب الكبير في البحر معدات استجابة عالية السعة مثل سفن القفز بالمحيطات والطائرات البعيدة المدى الجوية والمراقبة الجوية ومعدات الحد من الانتشار وما إلى ذلك كما أن تزويد هذه المعدات بالأفراد الأكفاء لتشغيلها أمر محدود. القدرة على نقل هذه المعدات المتخصصة والموظفين بسرعة في منطقة الانسكاب، وعملية النقل والإمداد اللازمة لنقلها لمسافات طويلة سيكون حاسما والتأثير على خيارات الاستجابة / الاستراتيجية.

تتوافر معدات متخصصة وغير متخصصة لمكافحة التلوث بالقرب من الساحل وعلى الشاطئ داخل المنطقة وخارجها و توجد مخزونات من المعدات جنبا إلى جنب مع الموظفين المدربين والخبراء في تنظيف الشاطئ : فهي تنتمي إلى الحكومات أو صناعات النفط أو الصناعة الكيميائية أو القطاع الخاص (المصنعين والمستجيبين)، ويمكن تعبئتها بسهولة.

تختلف قدرات الاستجابة المطلوبة خلال فترة الانسكاب، التي تطالب بتعبئة وتسريح المعدات والأفراد على النحو الذي تمليه المتطلبات المتغيرة للانسكاب. قد يحدث الانسكاب في البحر العالي وينتقل إلى

الشاطئ. ويمكن أن يحدث الحادث في مناطق الميناء التي تشمل مرافق السفن أو النفط أو المناولة الكيميائية وتهدد صحة الإنسان والبيئة المباشرة فيتطلب اتخاذ إجراءات محددة.

2-2-6-2 طبيعة حادث التلوث (أسباب التلوث)

سبب التلوث مهم خصوصا عندما يتعلق الأمر بالنظر في الاستجابة المبكرة في حالة تأريض السفينة، الاصطدام، فشل المحرك، الانفجار وما إلى ذلك. ولكن الأهم من ذلك بكثير عندما يكون السبب في التلوث هو التخريب والهجوم الإرهابي، أو نزاع. وفي مثل هذه الحالات، لا توجد آليات للمسؤولية والتعويض يمكن تفعيلها لتغطية تكاليف عمليات الاستجابة والأضرار الاقتصادية والبيئية. وكما حدث في الماضي، يتم الاتصال بآليات المساعدة، وتساعد المنظمة البحرية الدولية وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة والمركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري في تيسير تعبئة الدعم المالي والمساعدة التقنية من خلال آليات التمويل التابعة للأمم المتحدة والتبرعات المقدمة من الدول بما في ذلك الاتحاد الأوروبي.

2-2.7-2 عدد البلدان المتضررة

في حالة تأثر أو احتمال تأثر أكثر من بلد واحد، وفي حالة عدم وجود اتفاق ثنائي أو شبه إقليمي، تتعاون البلدان المتضررة وتنسق تعبئة معدات الاستجابة ونشرها، وتنفق على من سيتولى القيادة وتحمل المسؤولية الشاملة عن جميع القرارات والإجراءات المتخذة لمكافحة التلوث وتنسيق عمليات الاستجابة المشتركة. والافتراض هو أن السلطة التنفيذية للبلد ستضطلع بالدور القيادي في المنطقة التي وقع فيها حادث التلوث البحري والتي تتأثر مباشرة. وعندما ينتقل الجزء الرئيسي من الانسكاب من منطقة مسؤولية البلد المتأثرة في البداية إلى منطقة مسؤولية بلد مجاور، ينبغي للبلدان أن توافق على نقل الدور القيادي من الأول إلى الآخر.

وما لم يتم إبرام اتفاق بشأن الترتيبات المالية التي تحكم إجراءات الأطراف في التعامل مع حوادث التلوث البحري على أساس ثنائي أو متعدد الأطراف قبل وقوع حادث التلوث، تتحمل الأطراف تكاليف إجراءات كل منها. وإذا قام أحد الأطراف باتخاذ الإجراءات بناء على طلب صريح من طرف آخر، يقوم الطرف الطالب بتسديد تكاليف إجراءاته إلى الطرف المعاون. وإذا اتخذ أحد الأطراف إجراء بشأن مبادرته لحماية مصالحه الخاصة، فإن ذلك الطرف سيتحمل تكاليف عمله.

2.3 أنواع مختلفة من نظم الاستجابة الوطنية عندما يتعلق الأمر بمن هو المسؤول عن عمليات الاستجابة

من سيقوم بأعمال الاستجابة التشغيلية لحادث التلوث البحري؟
الاستجابات الفعالة لحوادث التلوث البحري الرئيسية هي عمليات معقدة تتطلب الاندماج السلس للموارد المادية والعمليات التشغيلية وموظفي العديد من المنظمات المختلفة (العامة والخاصة / الوطنية والدولية)، تحت قيادة فريق مؤهل لقيادة الاستجابة. ويتحقق هذا التكامل من خلال إنشاء وتشغيل هيكل (هياكل) قيادية للاستجابة التشغيلية التي سندها هيكل إدارية تتعامل بوجه خاص مع التعاون والمساعدة الدولية. ويجب أن يكون نظام إدارة الاستجابة هذا مرنا بما فيه الكفاية للتوسع بسرعة أو التعاقد على إدارة الانسكاب على نحو فعال طوال مجمل الاستجابة. وبالنسبة لنظام إدارة الحوادث لتسهيل تكامل وتنسيق موارد الاستجابة الحكومية والصناعية والمساعدة على ضمان الاستجابة الأكثر فعالية، يجب أن يرتبط ممثلو الأطراف المسؤولة والمهتمة بهياكل القيادة والإدارة ومهامهم المحددة بوضوح بين مختلف الكيانات.

اعتمدت معظم البلدان مبدأ "الملوث يدفع" حيث يتعين على الطرف المسؤول عن الانسكاب أن يمول أنشطة الاستجابة إلى أقصى حد من مسؤوليته القانونية. وقد اشترت بعض الأطراف المتعاقدة المعدات وحافظت عليها؛ وتم تدريب الموظفين على استخدام معدات الاستجابة للانسكابات، في حين أن آخرين لديهم موارد وخبرة محدودة. وتعتبر حوادث التلوث البحري الهامة حدثًا غير متكرر وتكاليف معدات الاستجابة مكلفة بالنسبة للسلطة الوطنية.

بموجب اتفاقية OPRC لعام 1990، ينبغي أن تكفل الدولة، إما بصورة فردية أو عن طريق اتفاقات ثنائية أو متعددة الأطراف وبالتعاون مع صناعات النفط / HNS والنقل البحري وصناعات النقل البحري وسلطات الموانئ والكيانات الأخرى ذات الصلة، توافر معدات الاستجابة لتسرب النفط / HNS. و إحدى طرق ضمان توافر معدات الاستجابة الملائمة هي أن تطلب الدول من مشغلي الوحدات البحرية والمشغلين المكلفين بمرافق النفط أو المناولة الكيميائية أن يحافظوا على الحد الأدنى من المعدات المخزنة مسبقا بما يتناسب مع المخاطر التي تنطوي عليها وأن يكون لديهم ترتيبات لتعبئة إضافية بما في ذلك الموارد من الخارج. وينبغي وضع معايير لاستعادة النفط أو القدرة على الاحتواء، واستعادة القدرة على تخزين النفط، والجداول الزمنية للاستجابة.

ينبغي التمييز بوضوح بين الحالات التي سيوفر فيها الطرف المسؤول أغلبية موارد الاستجابة، والموارد التي تحتاج إلى تكملة هذه الموارد بمعدات وموظفين حكوميين، بما في ذلك تلك التي يتم تعبئتها من خلال المساعدة الدولية.

وسيتمتع إلى حد كبير مدى قدرة السلطات الوطنية المختصة على إدارة عمليات الاستجابة وقيادتها على مصدر التلوث (السفن والوحدات البحرية أو مرافق المناولة) ونوع الملوثات (النفط أو المواد الكيميائية) وحجم التلوث (صغيرة أو متوسطة أو كبيرة)، ومكان التلوث (في البحر أو على الشاطئ أو كليهما، ومنطقة الميناء)، وسبب التلوث (هناك طرف مسؤول أو لا يوجد طرف مسؤول)، وعدد البلدان المتضررة. ولذلك، عندما يتعلق الأمر بمن سيكون مسؤولاً عن الاضطلاع بعمليات الاستجابة، يمكن تحديد ثلاثة أنواع من نظم الاستجابة الوطنية:

- الحكومة مسؤولة تماما عن عمليات الاستجابة؛
- يقوم الطرف المسؤول تحت الرقابة العامة والإشراف من السلطة الحكومية بعمليات الاستجابة؛
- الجمع بين النظامين وفقا للظروف.

2.3.1 بالنسبة للتلوث البحري الناجم عن السفن

من واجب السفينة بموجب اتفاقية ماربول أن تكون لديها خطة طوارئ للتلوث البحري على متن السفن. بيد أنه لا توجد التزامات على مالك السفينة بأن يكون لديه معدات وترتيبات مسبقة لتعبئة معدات إضافية ولذلك، قد يؤدي ذلك إلى أن يكون البلد ذو نظام الاستجابة المتطور مسؤولاً تماما عن عملية الاستجابة. وعندما يكون لدى البلد نظام استجابة متطور، بما في ذلك مكافحة المعدات والأفراد المدربين، فمن الشائع أن يكون مسؤولاً عن عمليات الاستجابة وممارسة القيادة الكاملة لعمليات الاستجابة، حتى عندما يطلب من الملوث اتخاذ تدابير استجابة محددة. غير أنه في البلدان ذات القدرات المحدودة على الاستجابة أو بسبب سياستها الوطنية، سيطلب من مالك السفينة اتخاذ تدابير استجابة تهدف إلى ضبط التلوث والحد منه ومكافحته في حدود مسؤوليته. وفي هذه الحالة، توفر السلطة الوطنية المختصة، وهيكل القيادة، الإشراف لضمان أن مالك السفينة / ممثلها ينفذون الاستجابة على النحو الملائم وينسقون أنشطة كل الجهات المعنية الداعمة للوكالات الحكومية. وعلى أية حال، يجب على السلطة الوطنية المختصة المسؤولة عن عمليات الاستجابة إمداد الجهات التي تنفذ تدابير الاستجابة، بنسخة من خطة الطوارئ الوطنية، مع الإشارة إلى السياسة الوطنية والتأكيد على توقعات الحكومة.

من المفهوم عموماً أنه بموجب معظم عقود التأمين وبموجب المبادئ العامة للعديد من أنظمة قانون التأمين، على الرغم من أن مالك السفينة مؤمن عليه، يجب على مالك السفينة أن يعمل كشخص حصيف بدون تأمين. ولذلك، ينبغي لمالك السفينة أن يتصرف في حدود قدراته بغية تقليل المخاطر المحتملة إلى أدنى حد ممكن. وغالباً ما يطلق على بند عقد التأمين الذي يكرس هذا المبدأ شرط "المقاضاة والعمل". يجب على مالك السفينة ألا يتصرف بطريقة تزيد من المخاطر التي اكتسبها المؤمن. لذلك، تتوقع الدول الساحلية أن يتعاون مالك السفينة في الاتفاق على أي تدابير تود الدولة الساحلية وضعها موضع التنفيذ، مما يؤدي إلى تقليل المخاطر إلى أدنى حد ومكافحة التلوث، مما يقلل بالتالي من المسؤولية النهائية التي يتحملها مالك السفينة. وعلى أية حال، مهما كان ردها ومساعدتها على تنظيف السفينة، يكون مالك السفينة قادراً على حشد الموارد، والمشورة والخدمات التقنية من خلال شركة التأمين التابع لها. عملياً، عادة ما يكون المؤمن مشاركاً عن كثب.

2-3-2 بالنسبة لحوادث التلوث البحري الناشئة عن الوحدات البحرية أو منشآت معالجة النفط والكيماويات على الشاطئ

وفقاً لخطة الطوارئ التي يتعين تنسيقها مع النظام الوطني، يتعين على المشغلين اتخاذ تدابير فورية للاستجابة لنشر معدات مكافحة محملة مسبقاً كان ينبغي أن يطلب منهم الاحتفاظ بها، وعند الاقتضاء، تعبئة موارد إضافية (بما في ذلك من الخارج) وفقاً للترتيبات الموجودة مسبقاً. وفي اللحظة التي تتولى فيها السلطات الوطنية المختصة القيادة الكاملة لعمليات الاستجابة العملية تكون مسؤولة مباشرة عن جزء من عمليات الاستجابة يتم الاتفاق عليها وفقاً للظروف.

تتطلب منشآت إنتاج واستكشاف النفط في الخارج اهتماماً خاصاً نظراً لاحتمال ضياع كميات كبيرة من النفط على مدى فترة طويلة من الوقت في الحالات التي لا يمكن فيها تأمين مصدر الانسكاب فوراً. قد تطلب السلطات الوطنية أن يقوم مالك أو مشغل منشأة إنتاج أو استكشاف في الخارج بوضع خطة منفصلة لمراقبة المصدر أو قسم من خطة الطوارئ الخاصة بالتلوث النفطي يصف فيها كيف سيتحكم المالك أو المشغل في المصدر أو انفجار البئر أو أي خسارة أخرى في البئر. وعلى وجه الخصوص، ينبغي لخطة مراقبة المصدر أن تحدد مصادر معدات تحديد السد والاحتواء والموارد المرتبطة بها (المركبات التي تعمل عن بعد وأنظمة التطبيقات المشتتة تحت سطح البحر - عند الاقتضاء، ومعدات إزالة الحطام، وما إلى ذلك)، فضلاً عن إجراءات تعبئة المعدات ونشرها.

والنهج التعاوني مع الصناعات النفطية العاملة في مجال اختصاص البلد هو عنصر أساسي في إنشاء واستدامة نظام فعال للاستجابة. ودور الحكومة هو وضع الإطار القانوني والتنظيمي لهذه العلاقة. وأيا كانت العلاقة القائمة، ينبغي تحديد أدوار الحكومة والصناعة بوضوح. ومن الضروري أن تتوافق خطط الطوارئ الخاصة بالصناعة مع اللوائح الوطنية والخطة الوطنية للطوارئ. وفي بعض الولايات القضائية، ستكون الحكومة هي الجهة المستجيبة الأولى، بينما في حالات أخرى، قد يطلب من صاحب المرفق التشريع أن يستجيب تحت الإشراف والإشراف العامين لسلطة الاستجابة الحكومية ذات الصلة.

2.3.3 في حالة التلوث الرئيسي

قد يقوم الملوث (الطرف المسؤول) بتعبئة معدات الاستجابة من الخارج. وسيكون من الضروري أن تكفل السلطات ذات الصلة (الهيكل الإداري للتعامل مع المساعدة الدولية)، بالتعاون مع هيكل القيادة، ما يلي:

- أن تكون موارد مكافحة الملوث التي ينوي الملوث أن يجلبها في البلد مطابقة لاستراتيجية الاستجابة الوطنية والقيود المفروضة على استخدام تقنيات الاستجابة المختارة استناداً إلى موقع الانسكاب والظروف البيئية وقربها من المناطق الحساسة (موافقة وشروط استخدام المواد المشتتة، والحرق في الموقع)، والتخلص من النفايات ومعالجتها؛
- تطبيق الإجراءات المتوقعة لطلبات المساعدة الدولية فيما يتعلق بالجمارك والهجرة على وجه الخصوص، للتعجيل باستيراد الموارد الدولية.

وينبغي أن تحدد خطة الطوارئ الوطنية أساليب الاستجابة التي ينبغي استخدامها وفي أي ظروف.

قد ينطوي الحادث الذي يمس عدداً من البلدان على موارد حكومية كبيرة من مختلف البلدان، وينبغي الحرص على ضمان تفادي ازدواجية الجهود والموارد والنفقات، بغية تعظيم فرصة التعويض، وعند تقديم المطالبات في وقت لاحق للدفع إلى مالك السفينة / شركة التأمين و / أو صندوق عام 1992. ويمكن أيضاً حشد مقاولي الاستجابة الدولية لمواصلة تكملة الفريق التكتيكي في الموقع (انظر الرسم البياني 1 في نهاية الجزء الأول).

2.3.4 في ظروف استثنائية

في ظروف استثنائية، عند وقوع كارثة أو نزاع أو عمل إرهابي، فإن صحة الإنسان والبيئة مهددة وتتأثر على نطاق واسع بمساعدة آليات المساعدة (UNEP/OCHA, UCPM/ERCC). وستتعاون آليات المساعدة والمنظمة البحرية الدولية IMO والمركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري

وتنسيق جهودهما لتفادي الازدواجية. وسيعمل المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري REMPEC بوصفه آلية مقاصة لتفادي ازدواجية الوسائل وعدم كفاية عروض المساعدة، وكفالة التنسيق الجيد لتعبئة الموارد بالتعاون مع آليات المساعدة. وتحقيقا لهذه الغاية، يمكن إعاره الموظفين إلى مركز ريميبيك للمساعدة في تنفيذ هذه المهمة (انظر الرسم البياني 2 في نهاية الجزء الأول).

4-2 الموارد المتاحة للمساعدة الدولية في منطقة البحر الأبيض المتوسط

يمكن إيجاد موارد مختلفة من أجل الاستجابة للانسكابات التي يمكن استخدامها عند دعوة طرف متعاقد إلى تقديم المساعدة الدولية إلى بروتوكول المنع والطوارئ في منطقة البحر الأبيض المتوسط. ويسعى مركز ريميبيك لجمع جميع المعلومات ذات الصلة بهذه الموارد ونشرها على الأطراف المتعاقدة. ومن خلال شبكة مراكز الاتصال الوطنية التابعة لها، يمكن للمركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري الحصول على المعلومات المتعلقة بالمعدات المملوكة للحكومة أو التي تسيطر عليها في كل طرف متعاقد، وكذلك على الخبرة التي يمكن أن يقدمها كل بلد في حالة الطوارئ. ويمكن الاطلاع على المعلومات المتعلقة بمراكز الخبرة الوطنية في الملامح القطرية على الموقع الشبكي للمركز (<http://www.rempec.org/country.asp>).

يتم نشر معلومات عن معدات الاستجابة والسفن وغيرها من الموارد المتاحة من القطاع الخاص (المقاولون المتخصصون في الاستجابة للانسكابات، شركات الإنقاذ، إلخ) في دليل الشركات التي تقدم خدمات في منطقة البحر المتوسط في حالة الطوارئ (B3 RIS)، وهي جزء ب-3 من نظام المعلومات الإقليمي (المرفق الأول - 3).

ويمكن الاطلاع على نظام المعلومات الجغرافية المتكامل لمنطقة البحر الأبيض المتوسط بشأن تقييم مخاطر التلوث البحري والاستجابة لها (MEDGIS-MAR)، الذي يتضمن معلومات من بينها معلومات عن موارد الاستجابة، على الموقع الشبكي للمركز (http://www.rempec.org/tools.asp?theName&theIDS=2_250) = أدوات و daChk = (1).

2.5 الإرشادات الحالية

2-5-1 المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية IMO

وضعت المنظمة البحرية الدولية عددا من الأدلة والمبادئ التوجيهية والأدوات التي تغطي جوانب كثيرة من التأهب والاستجابة والتعاون في مجال التلوث البحري. وتشمل تلك التي لها أهمية خاصة ما يلي:

- دليل التلوث النفطي:

- القسم الأول - الوقاية (طبعة 2011)
- القسم الثاني - التخطيط للطوارئ (التحديث الذي سينشر في عام 2017)
- القسم الثالث - الإنقاذ (طبعة 1997)
- القسم الرابع - مكافحة الانسكابات النفطية (طبعة 2005)
- القسم الخامس - الجوانب الإدارية لاستجابة التلوث النفطي (طبعة 2009)
- القسم السادس - المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية بشأن أخذ عينات من السوائل النفطية وتحديدها (طبعة 1998)
- دليل تقييم مخاطر الانسكاب النفطي وتقييم الاستجابة للاستجابة (طبعة 2010)
- وثيقة توجيهية بشأن تنفيذ نظام إدارة الحوادث (IMS) (طبعة 2012)
- المبادئ التوجيهية لتطوير خطط الطوارئ للتلوث البحري على متن السفن (طبعة 2010)

• دليل التلوث الكيميائي CP:

- القسم 1 - ترتيبات تقييم المشاكل والاستجابة (طبعة 1999)
- القسم 2 - البحث والاسترداد للسلع المعبأة المفقودة في البحر (طبعة 2007)
- القسم 3 - الجوانب القانونية والإدارية لحوادث HNS (طبعة 2015)
- مبادئ توجيهية بشأن العروض الدولية للمساعدة في الاستجابة لحادث تلوث نفطي بحري (طبعة 2016)
- المبادئ التوجيهية للإبلاغ عن الحوادث التي تنطوي على بضائع خطرة أو مواد ضارة و / أو ملوثات بحرية (قرار المنظمة البحرية الدولية 851 (20) المعدل بموجب قرار لجنة حماية البيئة البحرية (MEPC.138 (53))
- مبادئ توجيهية لوضع خطط طوارئ للتلوث البحري على متن السفن من أجل النفط و / أو المواد السائلة الضارة (القرار مييك44 (MEPC.85))
- مبادئ توجيهية لتيسير الاستجابة لحادث تلوث (قرار المنظمة البحرية الدولية 24 (A.983))

وتتظر اللجنة الفرعية المعنية بمنع التلوث والاستجابة له في المنظمة البحرية الدولية في إعداد مواد إرشادية جديدة وتحديث المواد الموجودة.

ويقدم قسم التأهب والاستجابة للتلوث في الموقع الشبكي للمنظمة البحرية الدولية أيضا معلومات مفيدة كثيرة عن جميع جوانب التأهب والاستجابة والتعاون في مجال التلوث البحري <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionResponse/Pages/Default.aspx>

2.5.2 إرشادات ريمبيك REMPEC

وعلى مر السنين، وضع مركز ريمبيك عددا من المبادئ التوجيهية بشأن التأهب والاستجابة للنفط وHNS، بما في ذلك المبادئ التوجيهية والمبادئ التالية التي اعتمدها الأطراف المتعاقدة، والتي تم استنساخها [بصيغتها المعدلة واعتمادها من قبل الاجتماع العادي العشرين للأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة، تيرانا، 18-22 ديسمبر 2017]، في المرفق الأول - 4.

• مبادئ توجيهية للتعاون في مكافحة تلوث النفط البحري في البحر الأبيض المتوسط (اعتمده في 11 سبتمبر 1987 في الاجتماع العادي الخامس للأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة)؛

• المبادئ و التوجيهان المتعلقة بالتعاون والمساعدة المتبادلة التي تتضمن المبادئ و التوجيهات وقوائم المراجعة التالية (التي اعتمدها الاجتماع السابع للأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة في 11 أكتوبر 1991):

المبادئ و التوجيهات المتعلقة بدور ومسؤوليات الخبراء الذين أوفدهم المركز في بعثات، بناء على طلب دولة في حالة الطوارئ، وواجبات والتزامات الدول تجاههم؛

o المبادئ والتوجيهات المتعلقة بإرسال المعدات واستقبالها وإعادتها في حالة عملية المساعدة الدولية؛

o المبادئ و التوجيهات المتعلقة بالترتيبات والإجراءات التشغيلية التي يمكن تطبيقها في حالة العملية المشتركة.

o التحقق من قائمة الإجراءات الواجب اتباعها والأشخاص الذين سيتم الاتصال بهم في حالة الطوارئ.

o مراجعة قائمة الأحكام المؤسسية الرئيسية التي تهدف إلى تيسير المساعدة المتبادلة في حالة وقوع حادث كبير للتلوث البحري ينبغي إدراجها في خطط الطوارئ الوطنية.

• المبادئ التوجيهية المتعلقة بتبادل ضباط الاتصال بين الأطراف المتعاقدة في حالة عمليات الاستجابة التي تشمل عدة ولايات (التي اعتمدها الاجتماع العادي التاسع للأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة بين 5 و 8 جوان 1995)؛

• المبادئ التوجيهية المتعلقة بالترتيبات التي يمكن اتخاذها بهدف ضمان الاتصال بين السلطات الحكومية والأطراف المهمة الأخرى (الذي اعتمده الاجتماع العادي التاسع للأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة في الفترة من 5 إلى 8 جوان 1995).

الفصل 3 : العلاقات والتعاون والمساعدة المتبادلة في حالات الطوارئ والتلوث البحري

يتناول هذا الفصل العالقة بني الأطراف المشاركة في حادث ويقدم سيناريوهات مختلفة لطلبات وعروض المساعدة.

3-1 الأطراف التي ستشارك فيها

3.1.1 حكومة (حكومات) البلد أو البلدان المتضررة

عندما تواجه الدولة الساحلية حالة طوارئ تتعلق بالتلوث البحري، ينبغي لها أن تنظر في حقوقها وواجباتها الدولية فضلا عن إطارها القانوني والمؤسسي الوطني.

وينبغي لسطة الدولة الساحلية المختصة المسؤولة عن إجراءات الاستجابة أن تركز اهتمامها على استجابتها الخاصة لحالة التلوث البحري، وقد يطرح سؤال واحد هو المدى الذي يمكن أن تتخذ فيه الدولة الساحلية إجراءات ضد رغبات الربان أو الأطراف الأخرى الذين لديهم مصالح في السفينة أو البضائع. ومن الناحية المثالية، ستنظر الدولة الساحلية في موقف القانون الدولي بشأن التدخل بالاقتران مع إعداد خطتها للطوارئ قبل نشوء حالة التلوث البحري، وسن تشريعات أو تضع أحكاما مرضية أخرى لاتخاذ الخطوات المناسبة عند نشوء حالة طوارئ . ويتمثل أحد الخيارات لتدخل دولة ساحلية في شرط قبول خدمات الإنقاذ أو تقديمها، أو حتى القيام بها بنفسها.

ينبغي أن يحقق التعاون بين ربان السفينة والدولة الساحلية كل ما هو ضروري، باعتبار أن مهمة الدولة الساحلية المتمثلة في تنسيق وترتيب جميع إجراءات التصدي والتدابير المتعلقة بالتلوث في إطار خطة الطوارئ الخاصة بها يجب ألا تعوقها مصالح السفينة أو البضائع. وينطبق نفس الشيء على مشغل منصة خارجية أو مشغل منشأة معالجة نفطية / كيميائية.

3.1.2 مصالـح السفينة

أ. مالك السفينة

قد تكون هناك مصالـح ملكية متنوعة في سفينة. وأهم تلك التي تواجهها دولة ساحلية في حالة طوارئ تلوث بحري هي: مالك السفينة، ومستأجر الرحلة / الرحلة / السفينة، والمدير أو المشغل (في قوانين ISM تعني "الشركة" مالك السفينة أو أي سفينة أخرى منظمة أو شخصا مثل المدير أو مستأجر السفينة، الذي يتولى مسؤولية تشغيل السفينة من مالك السفينة والذين وافقوا على تحمل هذه المسؤولية و تولى جميع الواجبات والمسؤوليات التي يفرضها القانون). وفي بعض الحالات، يمكن أن تكون السفينة مملوكة لأكثر من كيان واحد في أسهم متساوية أو غير متكافئة. وفي مثل هذه الحالات، عادة ما يكون هناك اتفاق بين الملاك المختلفين بأن أحدهم سيتخذ قرارات تنفيذية نيابة عنهم جميعا، ولا تصبح الملكية المشتركة ذات أهمية خاصة إلا عند طلب استرداد التعويضات.

وما لم يكن هناك مستأجر أو مدير للسفينة، يكون مالك السفينة عادة الكيان المسؤول عن تشغيل السفينة، ويكون صاحب السفينة هو ممثل مالك السفينة لهذا الغرض، على الأقل إلى أن يتم الاتصال المباشر بين الدولة الساحلية ومالك السفينة.

الشاغل الأول لمالك السفينة في حالة طوارئ تلوث بحري هو الحفاظ على السفينة وجميع الأحياء على متنها جنبا إلى جنب مع أكبر قدر ممكن من البضائع. ولذلك، فإن شواغله ستمثل في حماية مصلحته الخاصة في السفينة بقدر تأثير المواد الملوثة التي قد تكون قد انسكبت أو قد تهدد بالانسكاب في البحر أو الساحل. لأنه يمكن أن يكون مسؤولا عن دفع تعويض عن التلوث الناجم. يمكن أن يتصل مالك السفينة، إما من خلال ربان السفينة أو / مباشرة من مكتبه من خلال شخص يعينه (ISM القسم 4)، مع جميع المعنيين مباشرة بموقف السفينة في حالة الطوارئ. ويتوقف التزام مالك السفينة في اتخاذ تدابير التصدي للتلوث وتدابير التنظيف على قانون الدولة التي يحدث فيها التلوث.

ب. سيد السفينة

وهو المسؤول عن سلامة السفينة، والبضائع وجميع الموظفين على متنها، ويجب أن يكون كذلك و يسعى ما في وسعه لتحقيق ذلك حال وقوع الحادث الذي أدى إلى حالة الطوارئ.

والسيد هو عادة الشخص المسؤول عن تقديم إخطار إلى أقرب دولة ساحلية للحدث الذي أدى إلى التلوث البحري. هو في معظم النظم القانونية ، إن لم يكن كلها، وكيل مالك السفينة في الملاحة وإدارة السفينة. وعندما تكون البضاعة في خطر، فإنه يعتبر عادة وكيل مالك البضاعة في حال اتخاذ أي إجراء لحفظ البضاعة. ولذلك قد تتعامل الدول الساحلية مع السيد على أساس أن كلمته ستلزم مالك السفينة عندما يتعلق الأمر بأمن السفينة والشحن و لا يكون مالكوها على اتصال بالدولة الساحلية. السيد قادر على التوصل إلى اتفاق مع المنفذ مباشرة. و هو مؤهل ليرسل المكالمات استغاثة حسب الاقتضاء بعد وقوع الحادث، و يدعو خصيصا لسحابات إذا كان هذا هو ما يحتاج إليه. يحاول سيد في كثير من الأحيان أن يكون على اتصال مباشر مع مكتب مالك السفينة بمجرد ظهور حالة الطوارئ. ويجب أن تكون حماية البيئة البحرية، بعد الأرواح البشرية، شاغلا رئيسيا له في جميع الحالات التي تنشأ، وينبغي ألا تتداخل الضغوط الاقتصادية وغيرها من الضغوط على السيد في أي وقت مع القرارات التي يجب أن يتخذها في هذا الصدد.

ج. الشخص المعين على الشاطئ DPA (قانون ISM الجزء 4):

ويشترط قانون ISM أن يكون لدى الشركة شخص معين على الشاطئ لديه إمكانية الوصول المباشر إلى أعلى مستوى من الإدارة لضمان التشغيل الآمن لكل سفينة وتوفير صلة بين الشركة والأشخاص الموجودين على متنها. ينبغي أن تشمل مسؤولية وسلطة الشخص المعني أو الأشخاص رصد الجوانب المتعلقة بالسلامة ومنع التلوث في تشغيل كل سفينة وضمان تطبيق الموارد الكافية والدعم القائم على الشاطئ، حسب الاقتضاء

د. مالك البضائع

قد لا يكون من السهل تحديد من يملك البضائع، على الرغم من أن سلسلة من التحقيق سوف تبدأ مع شاحن اسمه في بوليصة الشحن، والتي سيتم الاحتفاظ بنسخة منها على متن السفينة من قبل السيد. تميل البضائع السائبة من المواد الكيميائية الحادة إلى أن تكون مملوكة من قبل كيان واحد، أو ربما من قبل عدد قليل من الكيانات المختلفة. ومن ناحية أخرى، يرجح أن تكون بضائع حمولات HNS المعلبة مملوكة لمجموعة أكبر من الكيانات المختلفة.

ولا يكون مالك البضائع الفردي مسؤولا عادة عن تعويض أي شخص يعاني من أضرار تلحق بالتلوث، وبالتالي لا يوجد أي نظام قانوني دولي ينص على مسؤولية صاحب البضاعة عن هذا الضرر.

ولا يحمل مالك البضاعة عادة مكانة بارزة في حالة طوارئ التلوث البحري. وإذا كان مالك البضاعة مستخدماً نهائياً لنوع البضائع المعنية، فقد يكون لديه موظفون فنيون على دراية بالخصائص السلوكية للبضاعة، وهو ما يشكل دائماً تقريباً مصدر طوارئ التلوث البحري. ولذلك، قد يكون مالك البضاعة شخصاً قد توجه إليه الدولة الساحلية أو حتى مالك السفينة المشورة بشأن الحمولة وكيفية التعامل معها في حالة الطوارئ. وإذا كان مالك البضاعة شركة تجارية لا تستخدم البضاعة نفسها، فمن غير المرجح أن تكون هذه الخبرة التقنية متاحة من هذا المصدر، وقد يتعين السعي إليها من جهة تصنيع الشحنة أو من هيئة صناعية.

ه.التأمين: نوادي I&P، ITOPF

يمكن أن تكون تكاليف العمل للتعامل مع التلوث أو التهديد بالتلوث قابلة للاسترداد على أساس التزامات الطرف الثالث القانونية مع مالك السفينة، من حيث ينبعث التلوث / يهدد بالانتشار. ويجب أن يتم تأمين هذه الالتزامات. تدخل السفن مع واحد أو أكثر من نوادي I&P. تغطي نوادي I&P المسؤولية القانونية لطرف ثالث من حيث المسؤولية عن الضرر أو التعويض الذي يكون المالك ملزماً قانونياً بدفعه للآخرين. ويحق لمالكي السفن عادة الحد من مسؤوليتهم بموجب الاتفاقيات الدولية أو القانون الوطني. ومن الناحية العملية، يقتصر غطاء التأمين في معظمه على مبلغ التقادم المطبق على السفينة. المهمة الرئيسية لشركة التأمين في حالة الطوارئ البحرية التلوث هو التعامل مع جميع المطالبات ضد أعضائها ودفع تلك صالحة منها. أول شيء يمكن أن يفعله نادي I&P، هو توفير الأمن المالي لضمان الإفراج عن السفينة، في حال تم القبض عليها ويتم ذلك عادة إما من قبل صاحب المطالبة الذي يقبل خطاب ضمان أو سند بنك محلي.

وعادة ما يحصل نادي I&P على مساعدة تقنية مستقلة من ITOPF لتقديم المشورة بشأن نوع ومدى الضرر الناجم عن التلوث، وما هو التأثير المحتمل في ظل سيناريوهات مختلفة و ما يجب القيام به لتخفيف أو منع الأثار والطريقة الأكثر فعالية للقيام بذلك. وتتاح هذه المشورة للدولة الساحلية إذا طلبت ذلك. كما يشارك نادي I&P أيضاً في تقرير ما إذا كان سيتم تفريغ السفينة إلى سفينة أخرى بسبب المسؤوليات التي قد تتحملها السفينة الأخف وزناً وكذلك إزالة أي حطام، وهذا الأخير هو أحد المخاطر المؤمنة من قبل P & I. و المؤمن هو للدولة الساحلية، واحد من أهم الكيانات، على جانب مصلحة السفن، للدخول في مناقشات في حالة تلوث بحري ناجم عن النفط أو مواد ضارة أخرى.

و.صناديق IOPC

عندما يحدث حادث، يتعاون صندوق عام 1992 بشكل وثيق مع شركة تأمين مالك السفينة، التي عادة ما تكون واحدة من نوادي الحماية والتعويض التي تكفل التزامات الأطراف الثالثة لمالكي السفن، بما في ذلك المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي. وعادة ما يتعاون نادي I&P المعني وصندوق عام 1992 في معالجة المطالبات، لا سيما عندما يكون واضحا منذ البداية أن التعويض سوف يدفع بموجب الاتفاقيتين. وبما أن صندوق عام 1992 لا يدفع في معظم الحالات إلا التعويض الذي يدفعه مالك السفينة / شركة التأمين إلى الحد الذي ينطبق على السفينة المعنية، ينبغي أن تقدم المطالبات أولاً إلى مالك السفينة أو ناديه المعني بالرصد والتقييم. في الممارسة العملية، غالباً ما يتم توجيه المطالبات من خلال مكتب مراسل I&P الأقرب إلى موقع الحادث. وبسبب التعاون الوثيق بين الصندوق وشركة التأمين، فإن المطالبات، بما في ذلك الوثائق الداعمة، لا تحتاج إلا إلى إرسالها إلى نادي P&I / أو صندوق عام 1992.

في بعض الأحيان، عندما يثير حادث عدد كبيراً من المطالبات، أنشأ صندوق عام 1992 ونادي الحماية والتعويض مكتباً للمطالبات المحلية بحيث يمكن معالجة المطالبات بسهولة أكبر. وعلى أصحاب المطالبات بعد ذلك تقديم مطالباتهم إلى مكتب المطالبات المحلية. وترد تفاصيل مكاتب المطالبات في الصحف المحلية، وهي متاحة على الموقع www.iopcfunds.org.

ز. دولة العلم

وبموجب المادة 12 من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن، تلتزم دولة العلم باكتشاف وقائع إصابة أحد سفنها في حالة ما إذا كان الإصابات قد أحدثت أثراً ضاراً كبيراً على البيئة البحرية.

3.1.3 مشغلو الوحدات البحرية

وفقاً لاتفاقية OPRC ، وبروتوكول المنع والطوارئ والبروتوكول البحري، يتعين على المسؤولين عن المنشآت البحرية أن يبلغوا دون إبطاء عن أي حدث يتعلق بمراقبتهم البحرية التي تنطوي على تصريف نفايات أو تصريف محتمل للنفط، إلى الدولة الساحلية التي تخضع الوحدة لولايتها القضائية. يجب أن يكون لدى مالكي / مشغلي المرافق منظمة استجابة متعددة المستويات تتألف من فريق واحد أو أكثر لكل مستوى. يتم تنشيط المستوى الأول عموماً لجميع الانسكابات والمستويات اللاحقة يقع تفعيلها حسب الضرورة لإدارة الحوادث المتصاعدة. ومن الناحية المثالية يتم تنظيمها حول مفهوم الطبقات الثلاث.

وينبغي أن تجري استجابة المستوى 1 من قبل فرق داخلية من العمال المدربين على الاستجابة للتلوث، على أن يستكملها المقاولون المحليون عند الضرورة، للقيام بالأنشطة التكتيكية مثل طفرة الاحتواء ونشر الكاشطة وتشغيلها. وقد يتألف فريق إدارة الحوادث من موظفي المرافق لدعم العمليات التكتيكية. ويتم إخطار الوكالات الحكومية وتتولى السلطة التنفيذية الوطنية مراقبة عملية الاستجابة التي يقوم بها المشغل البحري والإشراف عليها، وقد تساهم في الاستجابة.

وقد يتكون فريق الاستجابة من المستوى 2 من فريق إدارة الحوادث أو الشركات التابع للمالك / المشغل الذي قد يستكمله مقاولون أو خبراء متخصصون بمهارات محددة. يمكن تعبئة فريق إدارة الحوادث من المستوى 2 إلى الموقع وهناك يتكامل مع موظفي إدارة الحوادث من المستوى 1 ولكن يمكنهم أيضا أداء وظائفهم عن بعد. ويمكن أيضا حشد المقاولين الإقليميين أو الوطنيين إلى الموقع لتكملة الفريق التكتيكي من المستوى 1، وتتولى السلطة التنفيذية الوطنية مراقبة عملية الاستجابة التي يقوم بها المشغل الخارجي والإشراف عليها، وقد تساهم في الاستجابة.

تضمن سلطة الاستجابة الوطنية من المستوى 3 اتخاذ إجراءات الاستجابة والتعاون مع موظفي إدارة المنشآت / الفاعلين والمقاولين من أجل زيادة توسيع قدرات موارد المستوى 2. وقد تنطوي حادثة تؤثر على عدد من البلدان على موارد حكومية كبيرة من مختلف الدول. ويمكن أيضا حشد مقاولي الاستجابة الدولية لمواصلة تكملة الفريق التكتيكي في الموقع.

ووفقا للبند 27 من البروتوكول البحري، يتعين على الأطراف اتخاذ جميع التدابير اللازمة لضمان أن يكون لدى المشغلين غطاء تأميني أو أي ضمان مالي آخر من هذا النوع وأن يحافظوا عليه، وبموجب الشروط التي يحددها الطرف المتعاقد من أجل ضمان التعويض عن الأضرار الناجمة عن ذلك من خلال الأنشطة التي يغطيها البروتوكول.

3.1.4 مشغلو الموانئ البحرية ومرافق النفط والمناولة الكيميائية

ووفقا لاتفاقية OPRC، وبروتوكول HNS / OPRC وبروتوكول المنع والطوارئ، يتعين على مشغلي الموانئ البحرية ومرافق معالجة النفط والكيماويات الإبلاغ دون إبطاء عن أي حدث في منشآتهم ينطوي على تصريف أو تفريغ محتمل للنفط أو غير ذلك المواد الضارة إلى الدولة الساحلية التي تخضع مرافقها لولايتها القضائية. يجب على مالكي / مشغلي المنشآت أن يقيموا الحد الأدنى من معدات مكافحة ما قبل التجهيز، بما يتناسب مع المخاطر التي ينطوي عليها ذلك. يتم تنشيط المستوى الأول عموما لجميع

الانسكابات والمستويات اللاحقة يتم تفعيلها حسب الضرورة لإدارة الحوادث المتصاعدة. ومن الناحية المثالية يتم تنظيمها حول مفهوم الطبقات الثلاثة. أما بالنسبة للوحدات البحرية، فينبغي على بلدان البحر الأبيض المتوسط أن تضمن أن يكون لدى مشغلي الموانئ البحرية ومرافق معالجة النفط والكيماويات والحفاظ على تغطية تأمينية أو ضمان مالي آخر من أجل ضمان التعويض عن الأضرار التي تسببها أنشطتهم / مرافقهم.

3.1.5 الكيانات المساعدة

REMPEC

في حالة الطوارئ في منطقة البحر الأبيض المتوسط التي تتطلب التعاون والمساعدة الدوليين، فإن الهيئة المساعدة للإخطار / الاتصال على سبيل الأولوية هي REMPEC. وتتمثل مهام المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري وفقا لبروتوكول المنع والطوارئ وولايته في تعزيز الاستجابة المنسقة والمنسقة إقليميا لأي حادث تلوث بحري يتجاوز موارد الأشخاص الذين تسببوا في انسكاب النفط البحري أو الذين لم تقع اجابتهم على نحو مناسب من قبل هؤلاء الأشخاص والتي تؤثر على طرف متعاقد لا تتوفر له موارد المكافحة اللازمة، وهو في حاجة إلى مساعدة دولية.

آليات المساعدة

وستكون الكيانات الأخرى التي قد تشارك في تقديم المساعدة والدعم لها هي IMO, UN/OCHA, ERCC/EMSA. REMPEC وسيسهل مركز ريميبيك التعاون والتنسيق على المستوى الإقليمي مع هذه الكيانات المساعدة، حسب الاقتضاء.

3.1.6 البلدان المساعدة

أ. بموجب بروتوكول المنع والطوارئ

البلدان التي يرسل إليها طلب المساعدة هي الأطراف المتعاقدة في بروتوكول المنع والطوارئ التي تستطيع، وفقا لقدراتها، تقديم هذه المساعدة. ويشمل ذلك الاتحاد الأوروبي كطرف متعاقد. ولتحقيق هذه الغاية، يمكن طلب المساعدة من مركز ريميبيك.

ب. وبموجب اتفاقية OPRC

يجوز للأطراف المتعاقدة في بروتوكول المنع والطوارئ، وهي أطراف في اتفاقية OPRC ، أن تطلب مساعدة من طرف في اتفاقية OPRC ، إما مباشرة أو من خلال مركز ريمبيك.

3.1.7 مقاولو الاستجابة

قد يتم التعاقد مع مقدمي الاستجابة من قبل الملوث و / أو من قبل البلد المتأثر، و / أو من قبل بلد أو منظمة مساعدة (آليات المساعدة).

(هناك أطراف أخرى ستشارك فيها ولكن يجب أن تعالج العلاقات ودور تلك الأطراف في خطط الطوارئ الوطنية)

3-2 العلاقات مع الأطراف المعنية

3-2-1 العلاقات مع الطرف المسؤول والأطراف ذات الصلة

يجب على السلطات الوطنية المختصة لطرف متعاقد متضرر من حادث التلوث البحري أن تنشئ وتحافظ، طوال جميع مراحل تخطيط وتنفيذ أنشطة الاستجابة، على الاتصال مع الأطراف الأخرى التي لها مصلحة في حادث التلوث (الأطراف المسؤولة والأطراف المعنية). وتشمل هذه:

- مالكي السفينة (ربان السفينة، والشخص المعين على الشاطئ-ISM والبضائع، وعلى وجه الخصوص شركات التأمين الخاصة بهم (نادي I&P) والمستشارين التقنيين والخبراء المعنيين بها (ITOPF)؛
- مشغل الوحدة البحرية، ومشغل الميناء البحري ومرافق النفط والكيماويات، بما في ذلك شركات التأمين الخاصة بهم؛

• شركة إنقاذ، في ظروف معينة.

ويكون هدف الاتصال ما يلي:

- في المقام الأول الحصول على المعلومات الفنية اللازمة وتبادلها لتخطيط وتنفيذ التدابير المناسبة لمواجهة التلوث؛
- ضمان قدر الإمكان من خلال التنسيق الفعال، فعالية عمليات الاستجابة التي تحد من التأثير على البيئة وخفض التكاليف الإجمالية لتدابير التلوث؛
- النظر في الآثار القانونية والمالية المحتملة لإجراءات الاستجابة المتخذة أو المخطط لها.

يتعين على الأطراف المسؤولة / الأطراف المعنية / الأطراف ذات الصلة تقديم أو تقديم معلومات عن:

- الحادث (مصدر التلوث، نوع الملوثات، حجم التلوث، مكان التلوث، سبب التلوث)؛
- الكمية المحتملة وأنواع البضائع / المخازن المعرضة للمخاطر
- تدابير الاستجابة المتخذة و / أو المزمع اتخاذها
- موارد الاستجابة بما في ذلك الأفراد والمعدات والوسائل الأخرى المتاحة لهذه الأطراف و / أو سوف تحصل عليها للرد على الحادث وتنوي استخدامها؛
- خطط الطوارئ التي أعدتها ،
- توافر الأموال من خلال شركات التأمين الخاصة بهم.

الإجراءات الواجب اتخاذها من قبل السلطات الوطنية المختصة في الطرف المتعاقد المتضرر:

- في المرحلة الأولى من حادث التلوث، وإذا شعروا أن الوضع يبرر (التأخير في اتخاذ التدابير المناسبة، ...)، يجوز للسلطات الوطنية المختصة في الطرف المتعاقد المتضرر أن تطلب / تفرض على الأطراف المسؤولة اتخاذ تدابير استجابة محددة مع تحديد أنه في حالة عدم اتخاذ إجراءات، ستتخذ تدابير الاستجابة من جانب البلد المتضرر (أو المهدد بأن يتأثر) على نفقة الطرف المسؤول.

- ينبغي للسلطات الوطنية المختصة في الطرف المتعاقد المتضرر أن تبلغ الطرف المسؤول في منظماتها الوطنية عن الاستجابة الطارئة للتلوث البحري، فضلا عن القوانين والأنظمة الوطنية التي تغطي مجال التلوث البحري العرضي بما في ذلك المسؤولية والتعويض. وينبغي أن تقدم تفاصيل بشأن هيكل (هياكل) القيادة للاستجابة التنفيذية، وكذلك عن الهيكل الإداري للتعاون والمساعدة المتبادلة. وينبغي إعطاء إشارة واضحة فيما يتعلق بالطريقة التي ستضطلع بها السلطات المختصة في الطرف المتعاقد بالمسؤولية العامة للدولة عن حماية خطوطها الساحلية أو المصالح ذات الصلة بالتلوث أو التهديد بالتلوث: ما إذا كانت الحكومة ستكون مسؤولة تماما عن عمليات الاستجابة . أو يقوم الطرف المسؤول تحت المراقبة العامة والإشراف على السلطات الحكومية بتنفيذ عمليات الاستجابة؛ أو، سيتم تطبيق مزيج من النظامين وفقا للظروف.

- ينبغي أن يقدم الطرف المتعاقد المتضرر معلومات عن:

- (أ) موارد الاستجابة (العامة والخاصة) المتاحة أو التي قد تتاح في البلد؛
- (ب) التخطيط والترتيبات المتخذة لاستجابة العمليات / استراتيجيات الاستجابة؛

(ج) النية والترتيبات التي اتخذت بالفعل للحصول على المساعدة الدولية.

• من أجل ضمان وجود اتصال دائم مع الطرف المسؤول، ينبغي للسلطات الوطنية المختصة أن تدمج عند الضرورة ممثلين من الطرف المسؤول في هياكل القيادة للاستجابة التنفيذية والهيكل الإداري للتعاون والمساعدة الدولية.

• ينبغي للسلطات الوطنية المختصة في الطرف المتعاقد المتضرر أن تنشئ وتحافظ على جميع مراحل الاتصال مع شركات التأمين وممثليها للنظر في الآثار القانونية والمالية المترتبة على إجراءات الاستجابة المتخذة والمخطط لها فضلا عن التعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث ومعالجتها.

2-2-3 العلاقات مع مركز REMPEC

بموجب بروتوكول المنع والطوارئ، تلتزم الأطراف المتعاقدة بإبلاغ المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري بجميع حوادث التلوث البحري التي تشكل أو من المحتمل أن تشكل خطرا على البيئة البحرية أو على سواحلها أو المصالح ذات الصلة. تزود الأطراف المتعاقدة مركز ريمبيك بمعلومات تتعلق بتقييم الحالة وعن الإجراءات المتخذة والمزمع اتخاذها. وتستخدم الأطراف المتعاقدة النموذج الموحد المتفق عليه بصورة متبادلة للإبلاغ عن حوادث التلوث (المرفق الثاني - 1 والمرفق الثاني - 2)

تتمثل إحدى المهام الرئيسية للمركز في مساعدة الدول الساحلية في منطقة البحر الأبيض المتوسط، في حالة الطوارئ، على طلب المساعدة. لذلك يمكن للطرف المتعاقد الذي يحتاج إلى المساعدة في حالة الطوارئ الاتصال بمركز ريمبيك باستخدام خط الطوارئ للحصول على:

• المعلومات والمشورة باستخدام نظام معلومات الخبرة في المركز وشبكته؛
• تلقي المشورة من خبراء مختارين في موقع الحادث عن طريق إيفاد موظفي مركز ريمبيك أو عن طريق تعبئة MAU؛

• الوصول إلى المعدات والموارد المطلوبة من الأطراف المتعاقدة الأخرى أو من بلدان خارج المنطقة أو من القطاع الخاص؛

• الدعم من آليات المساعدة الدولية ومنظومة الأمم المتحدة في حالة وقوع حادث تلوث كبير جدا و / أو في حالة عدم وجود آليات للتعويض والتعويض يمكن تفعيلها لتغطية تكاليف عمليات الاستجابة والأضرار الاقتصادية والبيئية.

• إنشاء آليات وترتيبات خاصة لتنسيق عرض وتعبئة ونشر المساعدة الدولية في حالة حدوث تلوث كبير جدا

وينبغي للدولة التي تطلب مساعدة الخبراء (موظفو مركز MAU / REMPEC)

- تحديد لأكبر قدر ممكن من الدقة، بالنظر إلى الظروف المعينة، مجال أو مجالات الخبرة المطلوبة باستخدام النموذج الموحد لطلب المساعدة (المرفق الثاني - 3)؛
- اتخاذ الترتيبات اللازمة المتعلقة بإجراءات الهجرة والتخليص الجمركي للخبير والمواد؛
- اتخاذ الترتيبات اللازمة لإيواء الخبير وتوفير أماكن العمل والمرافق المكتبية اللازمة؛
- توفير حرية وصول الخبير إلى مرافق الاتصال الضرورية

ويغطي المركز الإقليمي (المرفق الأول - 5) التمويل الأولي (تذاكر الطيران، وبدل الإقامة اليومي، وما إلى ذلك).

ينبغي للدولة التي تطلب المساعدة من مركز ريمبيك للحصول على المعدات والموارد من الأطراف المتعاقدة الأخرى أو من بلدان خارج المنطقة أو من القطاع الخاص:

- تحديد أكبر قدر ممكن من حاجتها باستخدام النموذج الموحد لطلب المساعدة (المرفق الثاني - 3)؛
- اتخاذ التدابير الإدارية والمالية اللازمة (انظر الجزء الثاني).

وينبغي أن يكون مفهوما أنه في حالة طلب أو عرض لتعبئة موارد الاستجابة، فإن مركز ريمبيك له دور تيسيري ولكنه لن يشارك في المفاوضات وفي الجانب المالي، ولا سيما مع مقدمي الاستجابة.

3.2.3 العلاقات مع الأطراف المتعاقدة الأخرى المتضررة أو المحتمل أن تتأثر

بموجب بروتوكول المنع والطوارئ، يقوم الطرف المتعاقد في المنطقة التي يقع فيها حادث تلوث بحري، بإبلاغ المعلومات فوراً إلى الأطراف المتعاقدة الأخرى التي يحتمل أن تتأثر وإبقاء هذه الأطراف المتعاقدة على علم بتقييمها، مباشرة أو من خلال مركز ريمبيك، للحالة وعن التدابير المتخذة والمزمع اتخاذها. وما لم تعالج خطة الطوارئ الثنائية أو شبه الإقليمية بالفعل التعاون فيما بين البلدان المجاورة المتضررة أو التي يحتمل أن تتأثر بحادث التلوث نفسه، ينبغي لهذه البلدان المجاورة أن تقوم بما يلي:

- التعاون والتنسيق لتعبئة ونشر معدات الاستجابة والاتفاق على من سيضطلع بالدور القيادي ويتحمل المسؤولية الشاملة عن جميع القرارات والإجراءات المتخذة لمكافحة التلوث والتنسيق عمليات الاستجابة المشتركة؛

- توافق على أن تضطلع السلطة التنفيذية للبلد بالدور القيادي في المنطقة التي وقع فيها حادث التلوث البحري والتي تتأثر مباشرة؛

- الموافقة على نقل الدور القيادي من الأول إلى الآخر عندما ينتقل الجزء الرئيسي من الانسكاب من منطقة مسؤولية البلد المتأثرة في البداية إلى منطقة مسؤولية بلد مجاور؛

- الموافقة على تحمل تكاليف إجراءات كل منها. وإذا اتخذ أحد الأطراف الإجراءات بناء على طلب صريح من طرف آخر، يتعين على الطرف الطالب أن يسدد للطرف المستفيد تكاليف إجراءاته. وإذا اتخذ الطرف إجراء بشأن مبادرته لحماية مصالحه الخاصة، فإن ذلك الطرف سيتحمل تكلفة إجراءاته (المرفق الأول - 4)

يجوز لأي دولة معنية، طرف في خطة طوارئ ثنائية أو شبه إقليمية، أن تصعد أنشطة الاستجابة وأن تطلب المساعدة من الدول الأخرى المشاركة في الخطة أو من الدول أو المنظمات غير المشاركة في الخطة (بما في ذلك الأطراف المتعاقدة الأخرى والمركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري والآليات للحصول على المساعدة مثل لجنة تنسيق الشؤون الإنسانية، ومكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية، والمنظمة البحرية الدولية، وما إلى ذلك).

3.2.4. العلاقات مع أطراف متعاقدة طلبت تقديم المساعدة

يجوز لأي طرف متعاقد يحتاج إلى مساعدة للتعامل مع حادث التلوث أن يطلب المساعدة من الأطراف المتعاقدة الأخرى (بما في ذلك الاتحاد الأوروبي). ويتبع الطرف المتعاقد الطالب قدر الإمكان التوصيات الواردة في الجزء الثاني من هذا الدليل ويستخدم الأشكال المكرسة التي ترد في المرفقات (المرفق الثاني - 3 والمرفق الثاني - 4).

3.2.5. العلاقات مع مقدمي الاستجابة

يجوز للطرف المتعاقد المتأثر البحث عن موارد استجابة محددة والاتصال مباشرة بمقدمي الردود. مرة أخرى على الطرف المتعاقد المتأثر اتباع التوصيات والإجراءات الواردة في الجزء الثاني من هذا الدليل واستخدام النماذج المقترحة في مجموعة المرفقات المتعلقة بإجراءات الطوارئ.

6-2-3 العلاقات مع منظمات التعويض عن حوادث التلوث بالسفن

تعتمد السرعة التي تسوى بها المطالبات على المدة التي يستغرقها المطالبون بتقديم المعلومات المطلوبة. ومن المنصوح به الاتصال بالهيئات التي يحتمل أن تشارك في دفع تعويضات (ومستشاريها التقنيين) في أقرب وقت ممكن بعد وقوع حادث لمناقشة عرض المطالبات.

وينبغي للمطالبين أن يقدموا مطالباتهم في أقرب وقت ممكن بعد وقوع الضرر. أما بالنسبة للحوادث التي تشمل صناديق IOPC ، فسوف تتاح استمارة مطالبات خاصة بالحوادث على الموقع الإلكتروني لصناديق IOPC .

إذا تعذر تقديم مطالبة رسمية بعد وقوع الحادث بفترة قصيرة، ينبغي إخطار صندوق عام 1992 في أقرب وقت ممكن باعتزام صاحب المطالبة بتقديم مطالبة في مرحلة لاحقة.

ويخسر المطالبون حقهم في الحصول على تعويض من مالك السفينة وشركات التأمين التابعة له بموجب اتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1992 ما لم يقدموا دعوى قضائية ضدهم في غضون ثلاث سنوات من تاريخ وقوع الضرر. وبالمثل، فإن أصحاب المطالبات سيفقدون في نهاية المطاف حقهم في التعويض بموجب اتفاقية صندوق عام 1992 ما لم يقدموا دعوى قضائية ضد صندوق عام 1992 في نفس الإطار الزمني، أو يخطرون رسمياً صندوق عام 1992 بإجراءات قضائية ضد مالك السفينة أو شركة التأمين التابعة له خلال فترة السنوات الثلاث.

على الرغم من أن الضرر قد يحدث في وقت ما بعد وقوع الحادث، يجب أن يتم اتخاذ إجراءات المحكمة في كلتا الحالتين في أي حال من الأحوال في غضون ست سنوات من تاريخ الحادث. وبغية تفادي سقوط مطالباتهم بحكم الزمن، يحظر على أصحاب المطالبات التماس المشورة القانونية إذا لم يتمكنوا من تسوية مطالباتهم. وإذا اتخذت خطوات لحماية المطالبة المقدمة ضد صندوق عام 1992، فإن أي حق في الحصول على تعويض إضافي من الصندوق التكميلي سيحمي تلقائياً.

ومن الأهمية بمكان أن تبلغ الحكومات صناديق IOPC فوراً بأية حوادث قد يتعين على الصندوق أو قد يتعين عليها دفع تعويض عنها. وإذا كان هناك احتمال معقول بأن تشارك صناديق IOPC ، ينبغي أن يتشاور أصحاب المطالبات المحتملون مع الصناديق وخبرائها التقنيين في أقرب وقت ممكن، ولا سيما فيما يتعلق بأي بنود إنفاق رئيسية. والهدف من الصناديق هو تعويض أصحاب المطالبات بموجب أحكام الاتفاقيات؛ ولذلك تعتبر الأموال نفسها بمثابة خدمة عامة دولية، وتجري معالجة مطالباتها وفقاً لذلك.

3.2.7. العلاقات مع شركات التأمين في الوحدات البحرية والموانئ البحرية ومرافق معالجة النفط و

HNS

في حالة وقوع حادث تلوث ناجم عن وحدة بحرية أو منشأة معالجة، يكون نظام المسؤولية المطبق هو النظام الذي يفرضه البلد على مشغلي الوحدات البحرية ومرافق المناولة وفقا للقانون الوطني. وتطلب الحكومات من مشغلي الوحدات البحرية ومرافق المناولة الحصول على تأمين أو ضمان مالي لتغطية مسؤوليتهم في حالة التلوث. ولذلك فمن المهم أن يتم تأسيس علاقات مع شركات التأمين مباشرة بعد وقوع حادث التلوث.

3.3 أنواع الطلبات و سيناريوهات عروض المساعدة

حيثما توجد تنسيقات وترتيبات لتوفير موارد الاستجابة للانسكابات النفطية، توجد موارد وهي تتكون أساسا عن طريق عقد ميرم بين شركات الشحن أو الوحدات البحرية أو منشآت معالجة النفط، ومنظمة للاستجابة للانسكابات النفطية التي تحتفظ بمخزونات من المعدات، وخبراء مدربين على الاستجابة للانسكابات النفطية ، والدعم اللوجستي لتقديمها كلها لموقع التسرب. وهناك عدد قليل من الترتيبات القائمة بين الحكومات ومنظمات الاستجابة للانسكابات النفطية. يمكن للصناعة أن تحتفظ وتعمل محليا بالمعدات والموارد الأولية المناسبة لمواجهة الانسكابات النفطية اللازمة للانسكابات الصغيرة والأكثر احتمالا.

للتصدي للحوادث البحرية التي تنطوي على مواد كيميائية، قامت الصناعة الكيميائية الأوروبية بتطوير مخطط ICE الذي يعزز المساعدة المتبادلة داخل الصناعة الكيميائية.

وعندما تكون التسربات أكبر من حيث الحجم، ينبغي عندئذ وضع آليات أو ترتيبات سبق إنشاؤها لضمان توافر معدات و موارد كافية لمواجهة التلوث في إطار زمني فعال.

وقد أعدت EMSA ، كجزء من آلية الحماية المدنية التابعة للاتحاد الأوروبي، آليات وترتيبات محددة سلفا لضمان توافر معدات الاستجابة للانسكابات النفطية في ظل ظروف متفق عليها.

وعندما يصل حادث التلوث البحري إلى مستوى يتجاوز قدرات الاستجابة للطرف المتعاقد المتأثر، سيبدأ الطرف عملية طلب المساعدة. وتحقيقا لهذه الغاية، من المحتمل أن يستخدم الطرف المتأثر واحدة أو أكثر من الآليات الممكنة للتعاون والمساعدة. ويعرض ما يلي أنواعا محتملة من آليات طلبات المساعدة وعروضها.

3.3.1 حكومة البلد المتضرر إلى حكومة طرف متعاقد

وفقا للفقرة 12 من المادة 12.1 من بروتوكول المنع والطوارئ، على أي طرف متعاقد يطلب المساعدة لمعالجة حادث التلوث البحري، أن يطلب المساعدة من أطراف أخرى، إما مباشرة أو من خلال مركز ريمبيك. وعلى الأطراف المطلوبة لذلك أن تبذل قصارى جهدها لتقديم هذه المساعدة. وتشمل هذه الآلية "الحكومية إلى الحكومة" لطلب المساعدة جميع التفاعلات والمعاملات المتصلة بالتعاون والمساعدة الدولية بين السلطة الوطنية المختصة المعينة للتعامل مع المساعدة الدولية المقدمة من الطرف المتعاقد المتضرر والسلطة المماثلة لأي طرف متعاقد آخر. ويمكن أيضا توجيه طلب المساعدة أو تقديم المساعدة إلى حكومة ليست طرفا في البروتوكول أو من المنطقة أو تأتي منها. وفي بعض الحالات، قد تؤدي الطلبات المقدمة من البلد الطالب إلى بلد مساعد إلى تقديم المساعدة إلى البلد الذي يوصي بالتواصل مع القطاع الخاص (مثل مقاولي الانسكاب النفطي وبائعي المعدات والمصنعين، فضلا عن أي شركة / منشأة نפט قد يكون لديها معدات لتقديمها) داخل بلده. ومع ذلك، في هذه الحالة، يظل البلد مقدم الطلب حرا في اختيار مزود الاستجابة الخاص الذي يعتزم التعاقد معه.

3.3.2 حكومة البلد (البلدان) المتأثرة التي تطلب المساعدة من خلال ريمبيك من حكومة (حكومات) بلد آخر (بلدان أخرى)

يقوم مركز ريمبيك وفقا لبروتوكول المنع والطوارئ ووظائفه بمساعدة الأطراف المتعاقدة التي تطلب ذلك في الحصول على المساعدة من الأطراف المتعاقدة الأخرى. وعندما لا تتوفر إمكانيات المساعدة داخل منطقة البحر الأبيض المتوسط، سيساعد مركز ريمبيك في الحصول على المساعدة الدولية من خارج المنطقة. وتشمل آلية "الحكومة إلى مركز ريمبيك" لطلب المساعدة جميع التفاعلات المتعلقة بالتعاون والمساعدة الدولية بين حكومات الأطراف المتعاقدة التي تطلب المساعدة والمركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري والمعرضين للمساعدة. قد يلعب مركز ريمبيك دورا مهما في تسهيل وتنسيق عروض المساعدة.

يساعد مركز ريمبيك على تحديد المعدات والموارد المطلوبة من السلطات المختصة ذات الصلة في الأطراف المتعاقدة وتسهيل الاتصال بين السلطات المختصة ذات الصلة في البلد الطالب وتلك التابعة للطرف المتعاقد والتي قد تكون قادرة على توفير الأصول أو تشير إلى توافرها في السوق الخاص وقد يساعد مركز ريمبيك أيضا في بعض الحالات على الحصول على الدعم الفني والتمويل. بيد أن المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري لا يتفاعل مباشرة مع القطاع الخاص (مقاولو

الانسكاب أو مصنعو المعدات أو شركات خاصة أخرى مزودة بمعدات استجابة) داخل بلدان الأطراف المتعاقدة.

3.3.3 حكومة البلد المتأثر من المستحسن من خلال مركز ريمبيك إلى آليات المساعدة (IMO,) UNEP/OCHA Joint Unit, DG ECHO/ERCC)

يجوز لطرف في اتفاقية أوبرك وللبروتوكول أوبرك / هنس أن يطلب، مباشرة أو من خلال مركز ريمبيك، المنظمة البحرية الدولية المساعدة في تحديد مصادر التمويل المؤقت. وبالمثل، في حالة وقوع حادث رئيسي للتلوث البيئي، يمكن طلب المساعدة من برنامج الأمم المتحدة للبيئة / مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية و / أو آلية الحماية المدنية التابعة للاتحاد الأوروبي (DG ECHO/ERCC). وتستخدم هذه الآلية لطلب المساعدة أساسا في ظروف استثنائية عندما تكون صحة الإنسان وسبل عيشه والبيئة مهددة وتتأثر على نطاق واسع بعد وقوع كارثة أو نزاع أو عمل إرهابي، ولا سيما عندما لا تكون هناك مسؤولية وتعويض الآليات التي يمكن تفعيلها لتغطية تكاليف عمليات الاستجابة والأضرار الاقتصادية والبيئية.

عندما يطلب ذلك من المنظمة البحرية الدولية فإنها تقوم، بالتعاون مع آليات التمويل التابعة للأمم المتحدة (البنك الدولي، وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي) والاتحاد الأوروبي، بإطلاق عملية لجمع الدعم المالي. وتشمل هذه الآلية لطلب المساعدة جميع التفاعلات المتصلة بالتعاون والمساعدة الدولية بين حكومات الأطراف المتعاقدة التي تطلب المساعدة والمركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري وآليات المساعدة وآليات التمويل هذه. ويؤدي مركز ريمبيك بدعم من المنظمة البحرية الدولية دورا هاما في تيسير وتنسيق هذه المساعدة.

3.3.4 حكومة البلد المتضرر إلى الطرف المسؤول - المتعاقدين مع القطاع الخاص مقاولو الاستجابة

من بين التدابير التي قد تتخذها السلطات المختصة في أي طرف متعاقد متأثر، هو أن تطلب من الطرف المسؤول (مالك السفينة / ربان السفينة أو مشغل الوحدة البحرية أو مشغل النفط أو منشأة المناولة الكيميائية) اتخاذ إجراءات الاستجابة. وفي حالة عدم اتخاذ الإجراءات المناسبة أو عدم كفاية الإجراءات، قد تتعاقد السلطات المختصة الوطنية المختصة مع القطاع الخاص مثل المنقذين، ومقاولي الاستجابة للانسكابات، ومقدمي المعدات، فضلا عن أي مركز للاستجابة لشركة نפט قد يكون لديها معدات لتقديمها. وستشمل آلية طلب المساعدة جميع التفاعلات والمعاملات بين السلطات المختصة ذات الصلة في البلد المتضرر والطرف المسؤول ومع المتعاقدين للاستجابة لضمان توافر المعدات والأفراد للمكافحة.

3.3.5 الطرف المسؤول لمقاولي الاستجابة

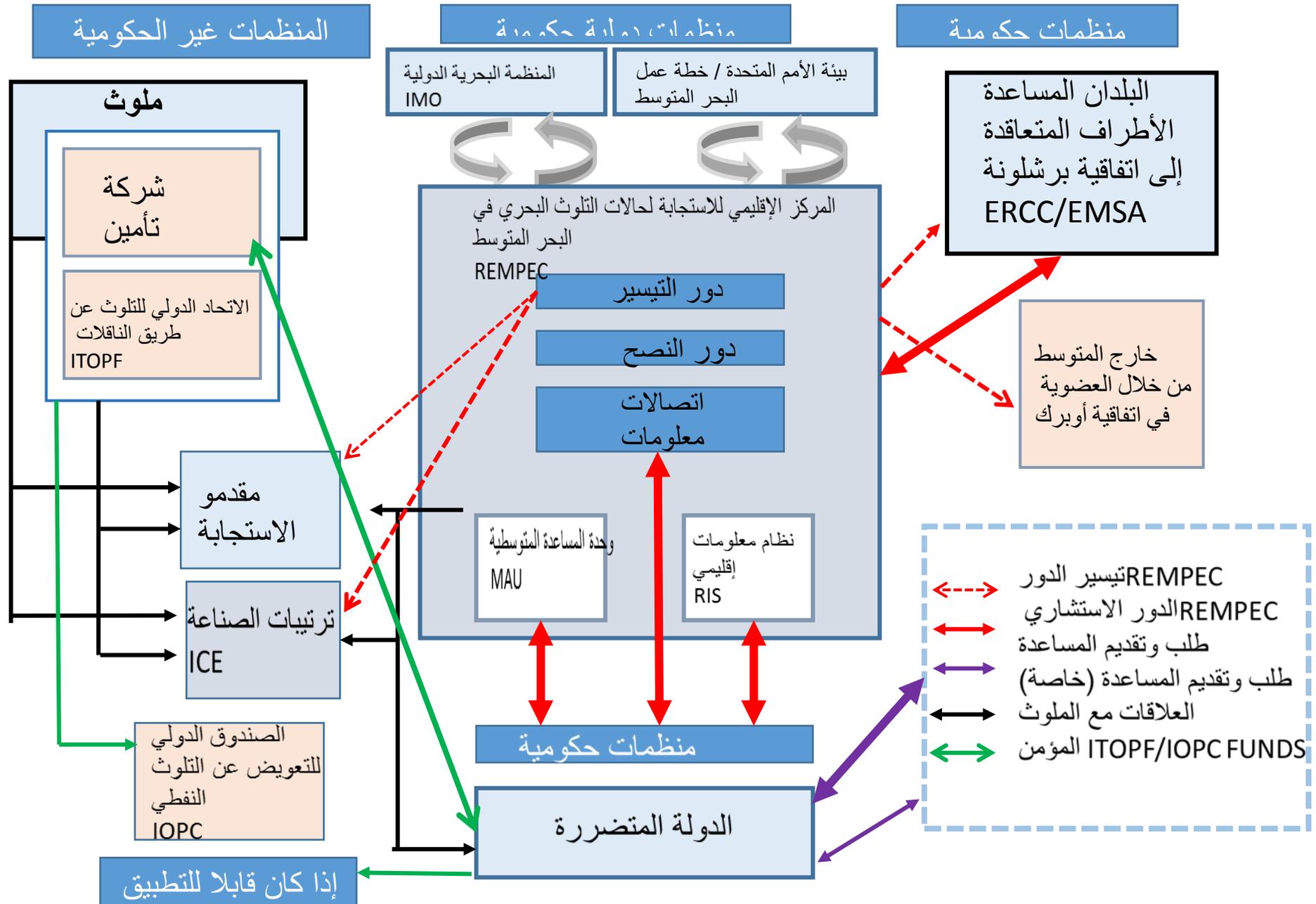
تشمل هذه الآلية جميع التفاعلات التي يقوم بها الطرف المسؤول (أو ممثله) مباشرة مع القطاع الخاص مثل مقاولي الانسكاب ومصنعي المعدات والبائعين. وفي حين أن المعاملات والمفاوضات التي تجري عن طريق هذه الآلية ستجري أساساً من قبل الطرف المسؤول (أو ممثله)، فإنه بمجرد أن تبدأ عملية تعبئة موارد الاستجابة، ينبغي إبلاغ السلطات المختصة الوطنية المختصة في البلد المتضرر، للموافقة على تعبئة وتتبع عمليات التعبئة هذه للحفاظ على الوعي العام بالحالة المتعلقة بأنواع وموارد محددة من الموارد التي ستدخل حدودها واتخاذ الإجراءات المناسبة المتعلقة بهذه التعبئة (انظر الجزء الثالث والجزء الرابع). وعليهم أن يقيموا ويحافظوا على علاقاتهم مع المتعاقدين الذين يتعاقد معهم الطرف المسؤول.

3.3.6 الطرف المسؤول لمساعدة البلد و REMPEC

تشمل هذه الآلية جميع التفاعلات التي يقوم بها الطرف المسؤول (أو ممثله ومقاولو التسربات) مباشرة مع بلد مساعد ومركز ريمييك. وقد تكون هناك حالات قد يكون فيها البلد المساعد أو المركز الإقليمي ريمييك مستعداً أو قادراً على تيسير أو التفاوض مباشرة مع الطرف المسؤول أو مقاول الانسكاب الخاص به لتعبئة قطعة معينة من المعدات أو موارد الاستجابة. وبمجرد بدء عملية التعبئة، كما هو الحال مع الآليات الأخرى، ينبغي أن تكون السلطات الوطنية المختصة ذات الصلة في البلد المتضرر على علم تام، وأن توافق على تعبئة وتتبع عمليات التعبئة هذه للحفاظ على الوعي العام بالحالة لأنواع وموارد محددة من الموارد أن يدخلوا حدودهم وأن يتخذوا الإجراءات حسب الاقتضاء.

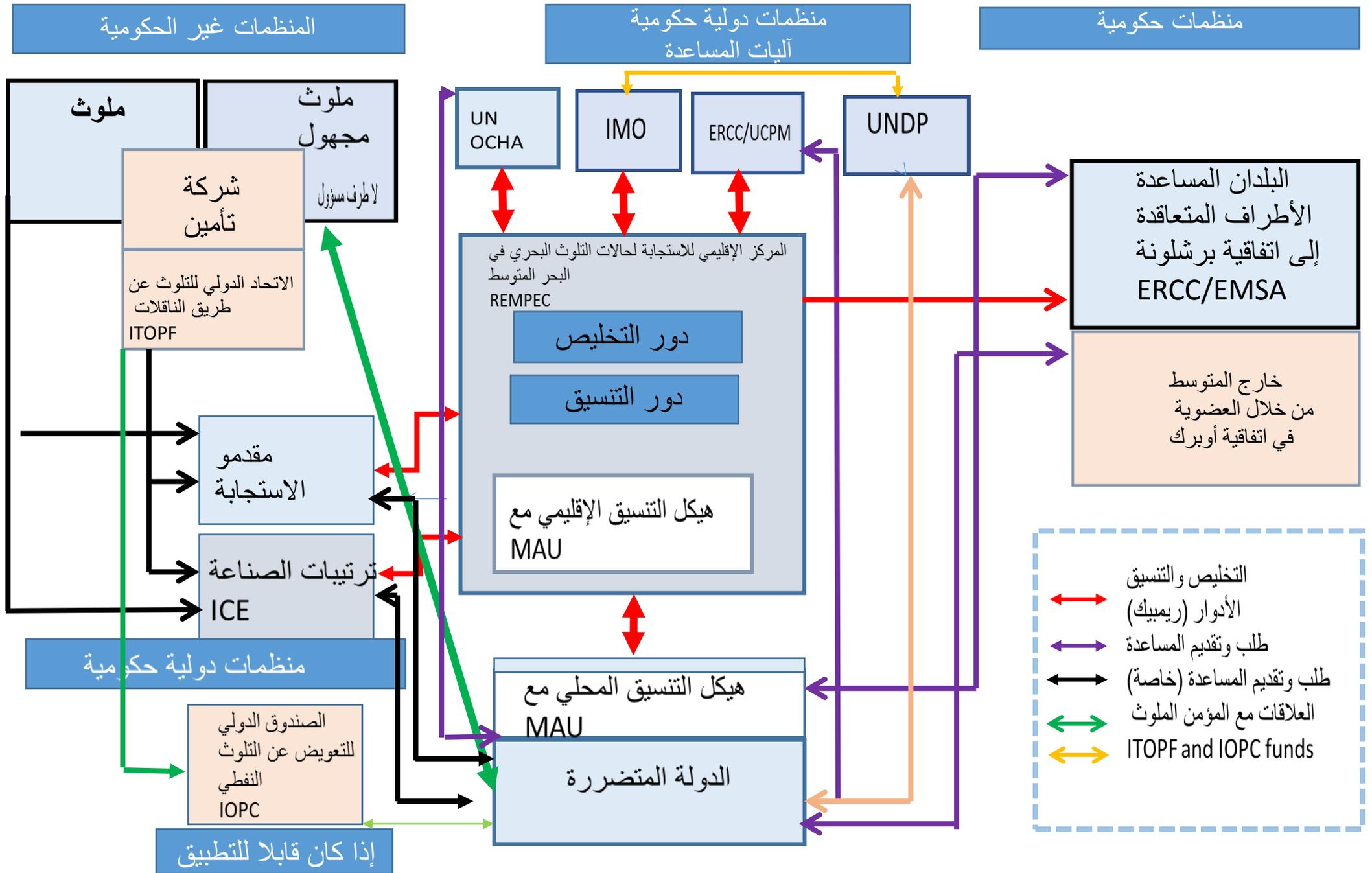
رسم للعلاقات بين مركز ريمبيك والمنظمات الأخرى

الرسم 1	<p>يتعلق هذا الرسم التخطيطي بالتعاون والمساعدة المتبادلة في الحالات من المستوى 2 أو المستوى 3 عندما يطلب طرف متعاقد متأثر المساعدة من طرف متعاقد آخر و مقدمي الاستجابة أو ترتيبات الصناعة؛ وعندما يقدم مركز ريمبيك النصائح الفنية ومساعدة الخبراء (من خلال تعبئة MAU) ولديه في الغالب دور استشاري وتسهيلي.</p>
المستويين 2 و 3	<p>نوع الحالات: تتعلق الحالات من المستوى 2 أو المستوى 3 بالتلوث المتوسط أو الكبير عندما يمكن الحصول على تعبئة موارد الاستجابة المطلوبة من الأطراف المتعاقدة والصناعة ضمن الإطار الإقليمي.</p>



في حالة تسرب النفط من الناقلات

<p>_____</p> <p>الرسم 2</p> <p>_____</p> <p>ظروف استثنائية</p>	<p>ويتعلق هذا الرسم البياني بظروف استثنائية و تلوث كبير ومعقد يؤدي إلى تعبئة ضخمة لوسائل الاستجابة التي توفرها مصادر مختلفة (من المنطقة وخارجها) قد تشمل حالة لا توجد فيها أطراف مسؤولة مباشرة تثير قضية تمويل مساعدة دولية. وتأتي الوسائل التي يتم تعبئتها من الآليات الحكومية الدولية، والحكومات الفردية، والمنظمات غير الحكومية، والشركات الخاصة.</p> <p>الحالات التي سيؤدي فيها المركز REMPEC دورا للتنسيق من أجل تفادي ازدواجية الوسائل وعدم كفاية عرض المساعدة وضمن التنسيق الجيد لتعبئة الموارد.</p>
---	---



الجزء الثاني طلب المساعدة الدولية وإدارتها (الإجراءات التشغيلية)

يتناول الجزء الثاني تفاصيل إجراءات إدارة وتنظيم التعاون والمساعدة الدولية.

الباب الأول: إجراءات طلب وتقديم المساعدة

يقدم الفصل الأول توجيهات عن خطوات الإبلاغ وطلب المساعدة وعرضها حتى إنهاء العملية ويدعم هذه التوجيهات مخطط انسيابي مرفق في نهاية هذا الفصل. وتقترح مجموعة من النماذج الموحدة لتسهيل طلب وتقديم المساعدة على الصعيد الإقليمي.

1.1 النظام الوطني للتأهب والاستجابة، شرط أساسي

1.1.1 المبادئ العامة

وفقا للاتفاقية الدولية للتأهب والاستجابة والتعاون في مجال التلوث النفطي OPRC (المادة 6) وبروتوكول الوقاية وحالات الطوارئ (المادة 4)، يتعين على الأطراف المتعاقدة أن تنشئ وتحافظ على نظام وطني للاستجابة السريعة والفعالة لحوادث التلوث البحري. ويشمل هذا النظام تعيين: السلطة الوطنية المختصة المسؤولة عن مكافحة حوادث التلوث البحري؛ السلطة المختصة المسؤولة عن تلقي تقارير التلوث؛ والسلطة المسؤولة المكلفة بالتعاون والمساعدة الدولية. وينبغي إبلاغ هذه المعلومات إلى الأطراف المتعاقدة الأخرى وإلى المركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط REMPEC، وهذه المتطلبات هي شرط أساسي لنجاح التعاون والمساعدة الدولية. (المرفق I.2)

وبغية ضمان التنسيق الفعال للمساعدة الإقليمية والدولية، يوصى بأن يميز النظام الوطني بوضوح بين إدارة المساعدة الدولية وإدارة تدابير الاستجابة التشغيلية. وتحقيقا لهذه الغاية، ينبغي لخطة الطوارئ الوطنية أن تنشئ هيكلًا إداريًا مخصصًا للتعاون والمساعدة المتبادلة للاستجابة لحوادث التلوث البحري، التي يتعين تفعيلها عند الحاجة.

يعمل الهيكل الإداري للمساعدة الدولية بالتنسيق الكامل مع هياكل القيادة للاستجابة التشغيلية التي عينتها خطة الطوارئ الوطنية والتي ينبغي أن تسعى إلى تقديم الدعم اللازم لها. يقدم الهيكل الإداري للمساعدة الدولية الدعم لسلطات الاستجابة الوطنية وللصناعة التي قد تشارك في عملية الاستجابة، ولا سيما في مجال إدارة وتنسيق توظيف الأفراد والمعدات والموارد الأخرى والاهتمام بالدعم اللوجستي والهجرة والإجراءات الجمركية. وتحدد خطة الطوارئ الوطنية وظائف ومهام الهيكل الإداري للمساعدة الدولية، فضلا عن تعيين أعضاء الهيكل. وتحدد خطة الطوارئ الوطنية، على وجه الخصوص، السلطة التي تتحمل المسؤولية العامة عن طلب المساعدة أو قبولها أو تقديمها. ينبغي إنشاء نظام متماسك من الإجراءات لطلب وتلقي وإدارة وقبول المساعدة الدولية من مصادر متعددة (الحكومات الوطنية، من خلال المركز الإقليمي، والقطاع الخاص، ...)، ويعمل كنقطة اتصال مركزية لتنسيق نشر الخدمات

اللوجستية الخاصة بالموارد المقبولة في المنطقة المتضررة. كما يجب وضع ترتيبات العمل، وإجراءات الاتصال والإبلاغ.

2.1.1 تقييم أولي (بواسطة الهيكل القيادي للاستجابة التشغيلية)

عند استلام تقرير عن التلوث من قبل السلطة المعنية / المكتب المعين ووفقا للفقرة 1 (أ) من المادة 10 من بروتوكول الوقاية وحالات الطوارئ، يتعين على أي طرف متعاقد يواجه حادث تلوث "إجراء التقييمات اللازمة لطبيعة الحادث ونطاقه وعواقبه المحتملة، أو حسب الحالة، نوع وكمية النفط التقريبية أو المواد الخطرة والضارة بالإضافة إلى اتجاه وسرعة تدفق التسرب". وتتولى السلطة المسؤولة عن الاستجابة إجراء التشغيلية هذا التقييم الأولي.

3.1.1 الإشعار (من قبل جهة التنسيق المعنية / مركز التأهب والاستجابة والتعاون في مكافحة التلوث النفطي OPRC - الهيكل القيادي للاستجابة التشغيلية)

ووفقا للفقرة 1 (ج) من المادة 10 من بروتوكول الوقاية وحالات الطوارئ، يتعين على أي طرف متعاقد يواجه حادث تلوث "أن يبلغ فوراً جميع الأطراف التي يحتمل أن تتأثر بحادث التلوث بالتقييم الذي أجري وبأي إجراء سبق اتخاذه أو يعتزم اتخاذه وأن يقدم في نفس الوقت نفس المعلومات إلى المركز الإقليمي والذي يتكفل بإبلاغها إلى جميع الأطراف الأخرى". وتحقيقاً لهذا الغرض، يتعين على الأطراف استخدام النموذج الموحد المتفق عليه فيما بينهم والذي اقترحه المركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري REMPEC للإبلاغ عن حوادث التلوث والإبلاغ عنها (POLREP تقرير التلوث). وترد في المرفق الثاني -1 والمرفق الثاني-2 تفاصيل إجراءات الإخطار والإبلاغ وفقاً لصيغة تقرير التلوث "POLREP".

4.1.1 تفعيل الخطة الوطنية للطوارئ

واستناداً إلى التقييم الأولي، يجوز للسلطة المسؤولة عن الاستجابة التنفيذية، والهيكل القيادي، أن تقرر / تقترح تفعيل خطة الطوارئ الوطنية، وإذا اقتضت الحاجة، تقرر / تقترح إنشاء الهيكل الإداري للتعاون والمساعدة الدولية.

2.1 طلب المساعدة، وتعبئة الموارد الخارجية

1.2.1 تقييم الاحتياجات (بواسطة هيكل القيادة)

تقيم السلطة المسؤولة عن الاستجابة التشغيلية للطرف المتعاقد المتأثر من حادث وتحدد مستوى الاستجابة المطلوبة وما إذا كان يستدعي طلب المساعدة، أخذاً في الاعتبار شدة الحادث بما في ذلك مكان حدوثه، وطبيعة وكمية الملوثات وغيرها من العناصر ذات الصلة.

ويقوم الخبراء (الخبراء الوطنيون أو الدوليون / خبراء وحدة المساعدة بالبحر الأبيض المتوسط MAU) للهيكل القيادي في الميدان بإجراء تقييم مفصل للوضع. وفي تلك المرحلة، قد يقترح الهيكل القيادي على الهيكل الإداري للمساعدة الدولية طلب المساعدة من خبراء وحدة المساعدة بالبحر الأبيض المتوسط MAU لإجراء تقييم مفصل للوضع. (المرفق الثاني - 3)

ويقوم الخبراء في الميدان (وحدة القيادة الميدانية) بمساعدة القائد المباشر في الموقع (OSC) والقائد الأعلى في الموقع (SOSC) / القائد الوطني المباشر في الموقع (NOSC) الذي يتحمل المسؤولية الشاملة عن عمليات الاستجابة لتحديد قيود الموارد والإمدادات المحدودة من المعدات المطلوبة على وجه التحديد وموارد الاستجابة الأخرى، طوال فترة الاستجابة. ويقوم هيكل القيادة بتقييم احتياجات المساعدة الدولية مع مراعاة الموارد الوطنية والموارد المعبئة من الطرف المسؤول بما في ذلك تلك الواردة من الخارج.

وبعد التقييم المفصل للحالة، يحدد هيكل القيادة، بدقة، نوع وكمية المعدات والمنتجات المطلوبة.

ويوصى بأن يتم إعداد طلبات المعدات وموارد الاستجابة والأخصائيين التقنيين من طرف الهيكل القيادي للاستجابة التشغيلية للبلد المقدم للطلب على مستوى الهيكل القيادي الميداني وأن يتم إضفاء الطابع الرسمي عليها ضمن هيكل الإدارة للتعاون والمساعدة الدولية

وينبغي للهيكل (الهيكل) القيادي والهيكل الإداري للمساعدة الدولية أن يتعاونوا معاً بشكل وثيق في العمل. ويوصى بأن تقوم هذه الهياكل بالتواصل باستمرار لتحديد أي احتياجات متغيرة وأن تقدم تحديثات حول حالة وصول العروض المقبولة والموارد التي يقوم الطرف المسؤول بتعبئتها من الخارج.

ويوصى بأن يقوم الخبير التقني التابع لوحدة القيادة الميدانية بعد ذلك بالإبلاغ عن الاحتياجات من الموارد والمعدات لدى الهيكل الإداري للتعاون والمساعدة الدولية من خلال استمارة الميدان الموحدة لطلب الموارد (مرفق للملحق الثاني - 4)، ومن خلال اتصال جماعي يومي، يحدد أي احتياجات متغيرة ويوفر تحديثات عن حالة وصول العروض المقبولة ومسار الموارد التي تم تعبئتها من خارج البلاد من قبل الطرف المسؤول.

ويمكن أن يشمل طلب المساعدة:

- المعدات المحددة فقط؛
- معدات محددة مع موظفين مدربين؛
- فرق تدخل كاملة؛
- موظفون ذوو خبرة خاصة؛
- المراقبة الجوية.

وتتألف فرق التدخل المشار إليها أعلاه من:

- قائد فريق قادر على قيادة عمل فرق التدخل بشكل مستقل وفقاً لتعليمات القائد المباشر في الموقع (OSC).
- طاقم وأفراد مدربين على التعامل مع المعدات؛
- سفن وطائرات متخصصة وغير متخصصة؛
- معدات الاستجابة المتخصصة وغير المتخصصة؛
- أجهزة ومرافق الاتصالات؛

- (معدات الوقاية الشخصية، والسترات الواقية، وأجهزة التنفس، وما إلى ذلك)؛
- سعة تخزين لكميات محدودة من النفط المسترجع، وما إلى ذلك، على متن الباطنة (إذا كانت سعة الخزان متاحة).

2.2.1 إجراءات الطلب من طرف هيكل الإدارة، على أساس الاحتياجات التي يعبر عنها الهيكل القيادي

ويوصى بأن تقوم وزارة الخارجية التابعة للطرف المتأثر، الذي يتصرف نيابة عن هيكل الإدارة وبالتنسيق معه، بمجرد تفعيل الهيكل الإداري للمساعدة الدولية، بتقديم توجيهات من خلال قنواتها الدبلوماسية إلى سفاراتها وبعثاتها في البلدان الأطراف المتعاقدة أخرى، والاتصال بالمركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري REMPEC بغية تيسير المساعدة الدولية.

ويجب تقديم طلب المساعدة بطريقة واضحة ودقيقة (الكمية والنوع وما إلى ذلك) من خلال الإشارة إلى الأغراض التي ستستخدم فيها المعدات والمنتجات وموظفي الاستجابة.

ويوصى بأن يستخدم البلد الطالب النموذج الموحد لطلب المساعدة الوارد في المرفق الثاني - 3 (استمارة موحدة لطلب الخبراء) والمرفق الثاني - 4 (استمارة موحدة لطلب المعدات والمنتجات).

و ينبغي أن يقوم البلد مقدم الطلب، بغية تقديم المعلومات إلى الطرف المساعد بشأن تفاصيل الحادث والاحتياجات التشغيلية، كجزء من طلب موارد محددة، وذلك باستخدام الاستمارة الموحدة للحصول على معلومات إضافية (POLINF) المضمنة في المرفق الثاني - 2 وضمها للطلب.

ويوصى بأن تتضمن استمارة طلب المساعدة كحد أدنى ما يلي:

- اسم الحادث، رقم تسلسلي / مرجعي والمكان؛
- تاريخ ووقت الإرسال؛
- اسم ممثل مقدم الطلب، ومنصبه ومعلومات الاتصال به؛
- نقطة الاتصال لمصدر المعدات، بما في ذلك اسم ومعلومات الشخص المعني.
- العدد الدقيق والنوع ومواصفات المعدات المطلوبة بما في ذلك المعايير التقنية للمساعدة المطلوبة (مثل الجهد الكهربائي، والتردد (الضخ)، والقدرة، والوصلات، والتوصيل) بأكبر قدر ممكن من التفاصيل حسب الضرورة؛
- متطلبات محددة أخرى (مثل وضع العلامات، والتعبئة، وتواريخ انتهاء الصلاحية، ولغة أدلة التشغيل)؛
- تاريخ ومكان وجود المعدات عند الحاجة إليها، والإشارة إلى المدة الحاجة إليها (أو الإشارة إلى طلب التبرع)؛
- بيان ما إذا كان البلد مقدم الطلب سيقوم بإعفاء جميع المساعدات العينية / السلع من كل الرسوم الجمركية والضرائب والتعريفات ومن جميع قيود التصدير والاستيراد؛

- نقاط تسليم الموارد بما في ذلك نوعها (الأرضية والجوية والبحرية)، واسم النقطة وموقع / عنوان النقطة؛
- ما إذا كان البلد مقدم الطلب سيوفر التخزين داخل البلد؛
- ما إذا كان البلد المقدم للطلب سيتولى توزيع الموارد داخل البلد؛
- اسم المرسل إليه وبيانات الاتصال؛
- واسم المسؤول المخوّل، والمنصب، والجهة، والتوقيع وتاريخ التوقيع.

وينبغي أن تتضمن الطلبات أيضا معلومات عن الإجراءات ذات الصلة مثل:

- معلومات عن الردود الأولية على عروض المساعدة، بما في ذلك، عند الاقتضاء، وصف كيفية تقييم عرض المساعدة لاحقا في إطار الهيكل القيادي للاستجابة التشغيلية والقوانين واللوائح ذات الصلة، وأي إجراءات تقييمية قابلة للتطبيق بين الوكالات؛
- تعليمات لتقديم معلومات مفصلة عن كل عرض مساعدة من حكومة أجنبية أو منظمة دولية؛
- وتعليمات إعادة توجيه وإرسال أي عروض إلى أقرب سفارة أو بعثة دبلوماسية للبلد الطالب. ويوصى أيضا بأن يقدم البلد الطالب تعليمات إلى سفارته وبعثاته في جميع أنحاء العالم بشأن كيفية تقديم هذه العروض للموظف المعين المسؤول عن تلقي وإيفاد الموارد إلى المكان الذي ستستخدم فيه، وذلك بالتنسيق مع الهيكل القيادي.
- تفاصيل الاتصال بوزارة الخارجية (مثل البريد الإلكتروني والفاكس والهاتف، ومعلومات الاتصال بنقاط اتصال معينة والتي تتطلب المعلومات).

3.2.1 الأحكام والشروط

- ويوصى بإنشاء اتصال واضح ورسمي بين السلطات المعنية في الطرف المتعاقد المتأثر والسلطات المعنية في الطرف المساعد، وكذلك مع REMPEC بشأن من سيقود المفاوضات.
- ويجب أن يتفق البلد المساعد والبلد الطالب على الأحكام والشروط المحددة للمعاملة وذلك لكي يكون طلب المساعدة مقبولا تماما وحتى يتسنى البدء في تعبئتها للمنطقة المتأثرة. ويشمل ذلك:
- اتفاق واضح وفهم لتوقعات التعويض: ما إذا كانت قطعة من المعدات (أو الموارد) ستحتاج إلى أن يتم تدفع ثمنها أو تأجيرها، أو إعادتها "عينا"؛
 - واتفاق واضح بين جميع الأطراف فيما يخص شؤون المسؤولية، ومتطلبات التأمين، وشروط إرجاع المعدات (إن وجدت)، وما إلى ذلك (المرفق الثاني - 7).

وفي حال عدم وجود اتفاقات ثنائية أو متعددة الأطراف، تنص المادة 13 من بروتوكول الوقاية وحالات الطوارئ على أن يتحمل كل طرف من الأطراف تكاليف إجراءاته في التعامل مع التلوث. وإذا اتخذ أحد

الأطراف الإجراءات بناء على طلب صريح من طرف آخر، يقوم الطرف الطالب بتسديد تكاليف إجراءات الطرف المساعد. وإذا اتخذ الطرف الإجراءات بمبادرة منه، يتحمل ذلك الطرف تكاليف إجراءاته.

ويوصى بأن يتم الاتفاق على الشروط المالية للعملية بين الأطراف الطالبة والمساعدة قبل بدء نقل المعدات أو الموارد.

ويكون الطرف المساعد مستعداً لتقديم معلومات عن التبعات المالية للمساعدة المطلوبة. ويتعين على الطرف المساعد أن يبذل قصارى جهده من أجل تقديم المساعدة المطلوبة وأن يقرر إلى أي مدى يمكن الامتثال للطلب. ويكون الطرف المساعد مستعداً لتعيين ضباط اتصال لموظفي الهيكل القيادي و / أو الهيكل الإداري للطرف الطالب من أجل تأمين المعرفة اللازمة بالموارد الوطنية المقدمة. (المرفق الأول - 4 - 3)

يوصى بـ:

- تحديد على الترتيبات العامة والتعويض عن إرسال واستقبال وإعادة المعدات المطلوبة أو المعروضة والاتفاق عليها، بسرعة بمجرد بدء عملية المساعدة الدولية؛
- يقوم الطرف المساعد في رده بإحاق قائمة مفصلة بالمعدات أو النظم أو المواد المتاحة، بما في ذلك تفاصيل الشحن الضرورية لتشمل المقاسات ونوع الوقود وأساليب النقل المتوخاة. ويوصى بأن تشير القائمة أيضاً إلى المعدات اللازمة لمعالجة هذه المواد في الميناء أو في مطار الدخول، وعدد الأشخاص اللازمين لعمليات التفريغ، والوسائل اللازمة لنقل مواد الاستجابة إلى موقع الحادث. (المرفق الأول - 4 - 2 ب)

4.2.1 الاتصال والإبلاغ

ضرورة وجود تصور تشغيلي موحد ووعي دقيق بالحالة من قبل جميع الأطراف المشاركة، أمر بالغ الأهمية. ويوصى بأن يسهر هيكل القيادة الميدانية على إبلاغ المستوى الوطني والهيكل القيادي وهيكل الإدارة للمساعدة الدولية بالحالة وبوتيرة التطور، ولا سيما الاحتياجات المتطورة لموارد الاستجابة المحدودة أو الحرجة.

ويوصى بأن تنظر الأطراف، من الناحية العملية، في إنشاء بوابة (بوابات) على شبكة الإنترنت لتيسير ما يلي:

- تقديم معلومات إلى الأطراف المتعاقدة أو لـ REMPEC، أو المنظمات الدولية أو غيرها بشأن الاحتياجات التنفيذية الحالية أو المتوقعة والتي يمكن تلبيتها من خلال المساعدة الدولية؛
- توفير المعلومات المتعلقة بمستوى دقة التفاصيل المطلوبة للمساعدة الدولية (المعدات والأفراد) لضمان إجراء استعراض وتقييم يتسمان بأكبر قدر من الفاعلية والكفاءة؛
- توفير البوابة (البوابات) لتقديم عروض المساعدة الدولية التي تبسّط عملية جمع المعلومات وتيسّر الاتصالات فيما يتعلق باستلام العروض وحالتها؛

- توفير المعلومات بشأن النطاق الكامل لجهود الاستجابة لوسائل الإعلام والعموم والاعتراف علناً، حسب الاقتضاء، بكل من يساهم في الاستجابة؛
- وتوفير نقاط الاتصال بالأطراف المتعاقدة، أو REMPEC أو المنظمات الدولية للحصول على معلومات إضافية.

3.1 عروض المساعدة

1.3.1 من الأطراف المتعاقدة

ويمكن تقديم عروض المعدات من الأطراف المتعاقدة التي يمكن نشرها أو استخدامها في عمليات الاستجابة، استجابة لطلب من الطرف المتعاقد المتأثر أو من طرف متعاقد بمبادرة منها.

ويوصى بأن تشمل عروض المساعدة المقدمة إلى البلد المتأثر، باستعمال نموذج مفصل لتقديم المساعدة (المرفق الثاني - 5) ما يلي:

- نوع ومواصفات المعدات المعروضة بدقة بما في ذلك، إلى أقصى حد ممكن، صور فوتوغرافية تفصيلية للمعدات، مع تحديد الجهة المصنعة، وأرقام النماذج، ووثائق المواصفات، وإن أمكن، أي معلومات تتعلق باستخدام الميداني السابق للمعدات المعروضة في الأحداث المشابهة من انسكاب/تسرب للنفط أو المواد الخطرة؛

- الحالة الراهنة للمعدات وإمكانية تدهور حالة المعدات أثناء الاستخدام الميداني؛
- مجموع عدد أو كمية كل نوع أو فئة معينة من المعدات المعروضة؛
- الوزن، المقاسات والخصائص المادية الأخرى للمعدات المعروضة؛
- تاريخ ومدة إتاحة المعدات (أو الإشارة إلى التبرع)؛
- وما إذا كانت المعدات تقدم على أساس استرداد التكاليف أو بدون رسوم، وموجز لشروط وأحكام العرض إذا كانت المعدات مقدمة على أساس الرسوم؛

- وسائل النقل المطلوبة؛
- مكان تواجد المعدات حالياً؛
- موقع المطار أو الميناء الدولي الذي ستنتقل منه المعدات؛
- ما إذا كانت البلاد أو المنظمة المساعدة ستقوم بنقل المعدات، بالإضافة إلى الشروط والأحكام التي تم بموجبها تقديم وسائل النقل بما في ذلك أي قيود تصديرية أو جمركية قد تنطبق على القوانين الوطنية للبلاد المساعدة؛

- بما في ذلك النوع (الأرضية والجوية والبحرية)، واسم النقطة، وموقع / عنوان النقطة؛
- أي مشاكل لوجستية خاصة يمكن مواجهتها في نقل المعدات أو نشرها؛
- أي شروط محددة بخصوص استخدام المعدات من قبل الطرف أو الجهة العارضة؛

- تقديرات الوقت اللازم لجعل المعدات متاحة للنقل؛
 - معلومات الاتصال بنقاط / ضباط الاتصال المعترف بهم الذين لديهم دراية بالتفاصيل الفنية ذات الصلة بالمعدات المعروضة، والذين يكونون مستعدين لمناقشة التفاصيل التقنية أو التشغيلية الإضافية مع المتخصصين التقنيين؛
 - التوقعات المتعلقة بتنظيف وإصلاح المعدات قبل إعادتها إلى البلد المساعد؛
 - اسم المسؤول المخوّل، وعنوانه، والجهة، والتوقيع وتاريخ التوقيع
- وفيما يتعلق بعروض المساعدة الشخصية أو التقنية أو الاستشارية أو مساعدة الخبراء من طرف متعاقد أو منظمة دولية، فإن المعلومات التفصيلية التي يتعين تقديمها إلى الطرف المتعاقد الطالب قد تشمل، دون أن تقتصر، على ما يلي:
- المؤهلات و / أو وصف موجز لخبرة كل فرد يقدم المساعدة؛
 - تقييم قدرة كل فرد يشارك في عمليات الاستجابة على تحدث اللغة الرسمية للبلد وقرائنها، وتوافر خدمات الترجمة الفعالة إذا كان من المتوقع وجود حاجز لغوي؛
 - توافر كل فرد من حيث (1) مدى سرعة إرسال الفرد لعمليات الاستجابة، (2) مدة إلحاق ذلك الفرد و (3) أي شرط لمغادرة الفرد موقع العمليات على مدى فترة المهمة المتوقعة؛
 - أي تكاليف يتوقع أن تتكبدها الحكومة المستقبلية (مثل السفر بالطائرة، والإقامة، والبدل اليومي، وتكاليف التعويض عن المرتب المدفوع أثناء المساعدة)؛
 - ما إذا كان الطرف أو المنظمة المتعاقدة ستيسر الاتصالات المباشرة بين الأفراد الذين يقدمون المساعدة والأخصائيين التقنيين في البلد الطالب لمواصلة تقييم العرض؛
 - أي متطلبات خاصة للطرف المتعاقد أو المنظمة المتعاقدة فيما يتعلق بحالة الفرد خلال أي فترة تكليف (على سبيل المثال اشتراط أن يتمتع الفرد بمنصب موظف فني بالسفارة)؛
 - وإنشاء وسائل لضمان السلامة الشخصية والأمن للأفراد المستجيبين عند أداءهم للمساعدة في البلد المتأثر، فضلا عن ضمان حصانتهم إزاء أي من القوانين التي تخص مسؤولية المستجيب والسارية داخل ذلك البلد.

2.3.1 من آليات المساعدة (الآليات الحكومية الدولية ومكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية والمديرية العامة للمساعدات الإنسانية والحماية المدنية / مركز تنسيق الاستجابة لحالات الطوارئ)

ويمكن تقديم عروض المعدات من آليات المساعدة التي يمكن نشرها أو استخدامها كمساهمة في عمليات الاستجابة واسعة النطاق بناء على طلب مشترك من مركز ريمبيك REMPEC والطرف المتعاقد المتأثر في حالة حدوث تلوث كبير و / أو ظروف استثنائية.

وينبغي لكل آلية من آليات المساعدة أن تيسر وتنسق تقديم المساعدة التي يمكن تسخيرها من خلال آلية المساعدة الخاصة بها. كما ينبغي أن تضمن اتساق المساعدة المقدمة مع طلب واحتياجات البلاد

المتضررة. وسوف تثمر عروض المساعدة المذكورة المقدمة كمساهمة في التدخل بقيادة مركز ريميبيك REMPEC في حالات التلوث الكبرى والظروف الاستثنائية عن تنسيق جيد بين هذه الآليات والمركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري بغية تجنب الازدواجية في الوسائل وعدم كفاية عرض المساعدة

وفيما يتعلق بعروض المساعدة المقدمة من آليات المساعدة، تقدم معلومات مفصلة إلى المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري والطرف المتعاقد المتضرر، ينبغي أن يتضمن ذلك معلومات مماثلة على النحو المذكور أعلاه. ولهذا الغرض يمكن استخدام النموذج الموحد لعرض المساعدة.

3.3.1 من القطاع الخاص

العروض الصادرة عن كيانات خاصة بناء على طلب من الهيكل الإداري للمساعدة الدولية للطرف المتأثر.

وبناء على مشورة هيكل الاستجابة، يمكن لهيكل إدارة المساعدة الدولية أن يتفاوض مباشرة مع مقدمي الاستجابة أو مصنعي المعدات أو مراكز الخبرة في البلد الأجنبي للحصول على قطعة المعدات أو الخبرة المطلوبة بالضبط.

عروض مقدمة من قبل كيانات خاصة

وخلال التصدي للانسكابات الواسعة النطاق أو المعقدة أو العظيمة، قد تُرد عروض تلقائية من كيانات خاصة لتوفير المعدات والموارد والموظفين التقنيين. ويوصى بإحالة العروض غير الملتزمة إلى الهيكل الإداري للمساعدة الدولية، حتى لو وردت مباشرة من وحدة القيادة الميدانية.

يوصى بـ:

- أن يقوم هيكل إدارة المساعدة الدولية بتسجيل كل عرض من هذه العروض وتتبع وضع الردود، بما في ذلك الأوقات التي أرسلت فيها ومحتوياتها؛
- أن يقوم هيكل إدارة المساعدة الدولية بإنشاء قائمة بالمعدات والموارد المتاحة، وتقاسمها بانتظام مع وحدة القيادة الميدانية، حيث قد تنشأ حاجة في وقت لاحق خلال الاستجابة لبعض المعدات والموارد المقدمة؛
- قد يتعين رفض بعض العروض إذا كانت المعدات أو الموارد المعروضة غير ضرورية أو غير مناسبة ولا يتوقع أن تكون مطلوبة لاحقاً في الاستجابة.

4.3.1 القبول والرفض (تقييم العروض)

أثناء استقبال العروض الملتزمة وغير الملتزمة، يوصى بـ:

- أن يتم تسجيلها وتتبع وضعها كما تتم معالجتها وتقييمها، ثم قبولها أو رفضها لاحقاً؛
- أن يكون لهيكل إدارة المساعدة الدولية ما يكفي من الموظفين والتدريب حتى يكون قادراً على التعامل مع هذه المجموعة من إجراءات المعالجة.

وعندما يتلقى البلد المتأثر عرضاً للمساعدة، سواء كان ناتجاً عن التماس سابق أو غير ملتمس، يوصى بأن يجيب البلد المتأثر بإشعار استلام / إقرار بالعرض (المرفق II.5)، بما في ذلك:

- اسم الشخص (أسماء الأشخاص) الذين تلقوا العرض؛
- تاريخ ووقت استلام العرض؛ و
- التاريخ المقترح لإشعار مقدم العرض بقرار القبول / الرفض.

ويتمثل أحد الأهداف الرئيسية لنظام المساعدة الدولية الناجح في السهر على أن تقدم العروض العون والدعم في الاستجابة، باستخدام الأدوات اللازمة فقط، وعدم إعاقة تقدم الاستجابة بواسطة المعدات غير الضرورية أو غير المرغوب فيها أو التي عفا عليها الزمن.

ويوصى بتشكيل فريق تقييم مكلف باستلام هذه العروض وتقييمها وقبولها / رفضها. ومن الأهمية بمكان لنجاح المساعدة الدولية أن تضم فرق التقييم أخصائيين تقنيين يشاركون عن كثب في عملية الاستجابة، وأن يكون لديهم إلمام تام باحتياجات الاستجابة الآنية والمستقبلية بالتفصيل، مثل نوع الكاشطة وفتتها، والحواجز المطاطية العائمة، أو غيرها من المعدات.

عندما يتخذ بلد متأثر قراراً بشأن قبول عرض أو رفضه، يوصى بأن يستجيب البلد المتضرر لطرف الطرح بواسطة استمارة قبول / رفض (المرفقين II.6 / II.7) والتي يمكن أن تشمل:

- اسم / وصف كل عرض والقرار المتخذ بشأنه (مقبول أو المرفوض أو قيد الانتظار)؛
- لكل عرض مقبول، يذكر التاريخ لزوم الوسيلة، أسماء ومواقع نقاط التسليم وطريقة النقل الخاصة بالوسيلة؛
- لكل عرض مرفوض، يذكر السبب المؤدي لهذا الرفض؛
- اسم المسؤول المخوّل، وصفته، وجهة العمل والتوقيع وتاريخ التوقيع

4.1 الموارد التي يوظفها الطرف المسؤول على نفقته الخاصة

1.4.1 وبناء على طلب حكومة البلد المتأثر باتخاذ تدابير لمكافحة التلوث، يقوم الطرف المسؤول بحشد الموارد على نفقته الخاصة

ويجوز للسلطة المعنية المختصة في البلد المتأثر أن تطلب من مالك سفينة أو مشغل وحدة بحرية أو مشغل مرفق معالجة اتخاذ تدابير استجابة تهدف إلى ضبط التلوث والحد منه ومكافحته في حدود مسؤوليته. تبعاً لذلك، قد يتعين على الطرف المسؤول أن يقوم بحشد موارد مكافحة التلوث من الخارج ونقلها إلى البلد المتأثر على نفقته الخاصة.

وفي هذه الحالة، ستتكفل السلطات ذات الصلة التابعة لهيكل القيادة وهيكل الإدارة بالعمل على تطبيق إجراءات حشد المساعدة الدولية.

وبمجرد انطلاق عملية المساعدة الدولية، ينبغي أن تكون السلطات الوطنية المختصة ذات الصلة في البلد المتأثر على علم تام وأن تتبع هذه المعاملات للحفاظ على الإلمام الشامل بأوضاع أنواع الموارد المحددة

التي ستتدخل حدودها وأن تتخذ ما يلزم من الإجراءات إزاء هذه العملية. وعليهم إنشاء علاقات مع المستجيبين المتعاقدين المكلفين من الطرف المسؤول والحفاظ على هذه العلاقات.

2.4.1 وبمبادرة منها وبموافقة البلد المتأثر، يقوم الطرف المسؤول بتعبئة الموارد على نفقته الخاصة

وفي حالة حوادث التلوث واسعة النطاق والكبيرة، قد / سوف يقوم الملوث (الطرف المسؤول) بحشد معدات الاستجابة من الخارج. وسيكون من واجب السلطات المعنية، وهيكل إدارة التعامل مع المساعدة الدولية، بالتعاون مع هيكل القيادة أن تضمن ما يلي:

- أن تكون موارد مكافحة التلوث التي يعتزم الملوث جلبها إلى البلد متوافقة مع استراتيجية الاستجابة الوطنية والقيود المفروضة على استخدام تقنيات الاستجابة المختارة استناداً إلى موقع الانسكاب والظروف البيئية وقربها من المناطق الحساسة، أو تفضيل هذا الاستخدام، (الموافقة وشروط استخدام المواد المشتتة)، اللوائح التنظيمية الخاصة بالتخلص من النفايات ومعالجتها؛
- ستطبق إجراءات طلب المساعدة الدولية، ولا سيما الجمارك والهجرة، للتسهيل باستيراد الموارد من البلدان الأجنبية.

وينبغي أن تحدد خطة الطوارئ الوطنية طرق وأساليب الاستجابة التي ينبغي استخدامها وفي أي ظروف، بما في ذلك القضاء على مصدر التلوث واحتواء واسترداد النفط العائم في البحر، واستخدام المشتتات، وحماية المناطق الحساسة، وتنظيف الشاطئ.

عندما يطلب المشغل أو الشخص المعين في خطة الطوارئ لوحدة بحرية أو منشأة معالجة المساعدة من الخارج فيما يتعلق بالموظفين أو المعدات أو المنتجات التي يوفرها القطاع، يجب أن يكون ذلك مسبقاً بموافقة هيكل القيادة والهيكل الإداري للمساعدة الدولية، التي سيتم إنشاؤها بموجب خطة الطوارئ الوطنية. (وهذا يشير على وجه الخصوص إلى الوسائل التي تتيحها المخزونات الإقليمية أو العالمية التي يديرها القطاع).

5.1 عمليات الاستجابة المشتركة التي تقوم بها البلدان المجاورة

"عمليات الاستجابة المشتركة" تعني جميع عمليات الاستجابة للتلوث التي يشترك فيها على الأقل بلدان متجاوران متأثران أو مهددان بالضرر بصورة مباشرة بواسطة الأفراد والمعدات والمنتجات و / أو غيرها من الوسائل الأخرى. (المرفق II.4.2)

ويشير هذا إلى وقوع حادث بحري من شأنه أن يسبب أو يحتمل أن يسبب تلوثاً، والذي يمكن أن يؤثر على طرف متعاقد واحد أو أكثر، مما يبرر طلب المساعدة من الأطراف الأخرى المهتدة. وقد يكون الحادث انسكاباً يحدث في منطقة مسؤولية طرف متعاقد واحد ويهدد منطقة مسؤولية جهة أخرى.

وتقوم السلطة المختصة للطرف المتعاقد الذي يقع في منطقة مسؤوليتها أو اهتمامها حادث التلوث، بعد تلقي تقرير التقييم الأولي والتحقق منه، بإبلاغ السلطات التنفيذية للأطراف المتعاقدة الأخرى فوراً من خلال جهات الاتصال الوطنية التابعة لها وكذلك مركز ريمبيك.

1.5.1 التعاون فيما بين البلدان المجاورة (طلب / عرض المساعدة) وتنسيق حشد الموارد

ويمكن إرسال طلب المساعدة، على أساس متطلبات هيكل الاستجابة والمشورة، بعد تفعيل خطة الطوارئ الوطنية أو خطة الطوارئ الثنائية أو المتعددة الأطراف، من قبل السلطة المختصة لهيكل إدارة الطرف المتعاقد المتأثر إلى السلطات المعنية للأطراف المتعاقدة المهتدة باستخدام النموذج الموحد لطلب المساعدة (المرفق 3.2)

وما لم تعالج خطة الطوارئ الثنائية أو المتعددة الأطراف مسألة تجميع الموارد في حالة الطوارئ، ينبغي تطبيق إجراءات حشد موارد الاستجابة الموصوفة في هذا الدليل وتنسيقها. وسيتم استكمال الموارد الوطنية للطرف المتعاقد المتأثر، حسب الضرورة، عن طريق الموظفين والوسائل التي تقدمها الأطراف المتعاقدة المجاورة (المهتدة) بناء على طلب الهيكل الإداري للطرف المتأثر.

وينبغي أن تقوم الأطراف المتعاقدة بتبادل المعلومات المتعلقة بالطائرات المناسبة لمراقبة الانسكاب (بما في ذلك الخصائص التقنية والمعدات المتخصصة) التي يمكن لكل طرف متعاقد الوصول إليها، ويفضل أن يكون ذلك من خلال مركز ريمبيك REMPEC. وهذا صحيح بالنسبة للطائرات التي تنتمي إلى الأطراف أو التي تمتلكها المنشأة العاملة.

وسيتولى الدور القيادي هيكل قيادة الطرف المتعاقد الذي تضررت منطقة مسؤوليته أو من المحتمل أن يلحق بها الضرر جراء حادث تلوث والذي طلب المساعدة.

وعندما ينتقل الجزء الرئيسي من المادة الملوثة من منطقة مسؤولية الطرف المتعاقد الذي طلب المساعدة في البداية إلى منطقة مسؤولية طرف متعاقد آخر يطلب المساعدة أيضاً، يجوز للطرفين أن يتفقا على نقل الدور القيادي من الطرف الأول إلى الطرف الثاني.

2.5.1 طلب المساعدة الدولية من كل بلد على حدة، وإدارة العروض الخارجية للمساعدة المقدمة إلى كل بلد على حدة (التنسيق)

وفي حالة وقوع تلوث كبير واسع النطاق يمتد تأثيره إلى أكثر من بلد واحد، يمكن لكل بلد أن يطلب مساعدة دولية بشكل منفرد، بالإضافة إلى تجميع الموارد بشكل جماعي. وفي مثل هذه الحالة، حيث يمكن للبلدان أن تطلب مساعدة دولية منفردة من أجل نفس الحادث، هناك حاجة إلى تعاون قوي فيما بين البلدان المعنية من أجل تقييم الحاجة إلى المساعدة الدولية ولحشد وتنسيق عملية نشر موارد المكافحة. وفي هذه الحالة، قد تطلب البلدان المتأثرة مساعدة المركز الإقليمي للاستجابة لحالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري REMPEC لتنسيق المساعدات الدولية. وينبغي للبلدان المتأثرة، لدى التعاون، أن تضع في الحسبان جميع الآثار المالية المترتبة على أعمالها.

6.1 توزيع الموارد

تتطبق القواعد والمبادئ التوجيهية المتعلقة بإرسال واستقبال وإرجاع المعدات في حالة عمليات المساعدة الميدانية الدولية الواردة في المرفق B I.4.2.

1.6.1 دور ومسؤولية البلد المساعد في توزيع الموارد

يتمثل دور البلد المساعد ومسؤولية في الإشراف والإذن بصرف المعدات المملوكة للحكومة والقطاع الخاص والموظفين الذين قد تكون حركتهم مقيدة بسبب الحاجة إلى تلبية الحد الأدنى من متطلبات القدرة على الاستجابة.

ويوصى بأن يقوم الطرف المساعد بـ

- إرفاق (نموذج عرض المساعدة - المرفق II.4) قائمة مفصلة بالمعدات أو النظم أو المنتجات المتاحة، بما في ذلك تفاصيل الشحن الضرورية لتشمل الأبعاد ونوع الوقود وطرائق النقل المتوخاة ضمن ردها. ويوصى بأن تحدد القائمة أيضا المعدات اللازمة لمعالجة مثل هذه المواد في الميناء أو في مطار الدخول، وعدد الأشخاص اللازمين لأعمال التفريغ والوسائل اللازمة لنقل مواد الاستجابة هذه إلى موقع الحادث؛

- تحديد المعايير الدنيا لما يلي:

- التدريب اللازم لتشغيل المعدات المرسله إلى الطرف الطالب؛
- إجراءات السلامة اللازمة لتشغيل المعدات المرسله إلى الطرف الطالب؛
- الصيانة اللازمة لتشغيل المعدات المرسله إلى الطرف الطالب؛
- الإجراءات الأمنية اللازمة لتشغيل المعدات المرسله إلى الطرف الطالب؛

2.6.1 دور ومسؤولية الهيكل الإداري للدولة الطالبة لتلقي وإرسال الموارد إلى المكان الذي ستستخدم فيه، بالتنسيق مع هيكل القيادة

وينبغي أن يكون الهيكل الإداري للتعاون والمساعدة الدولية بمثابة نقطة اتصال مركزية للاستجابة لمعالجة الطلبات واستلام وتقييم وقبول عروض المساعدة الدولية من مصادر متعددة (الحكومات الوطنية والمركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري والقطاع الخاص وما إلى ذلك) والتنسيق اللوجستي لعملية نشر الموارد المقبولة في المنطقة المتأثرة.

يقوم هيكل الإدارة بما يلي:

- تعيين هيئة لاستلام المعدات والمنتجات و / أو استقبال الموظفين، وضمان مراقبة العمليات منذ لحظة وصول المعدات والمنتجات والموظفين إلى البلاد، وأثناء نقلها من وإلى مكان العمليات؛

- اتخاذ الترتيبات اللازمة للدخول السريع للمعدات والمنتجات والأفراد قبل وصولهم وضمان تيسير الإجراءات الجمركية إلى أقصى حد ممكن. ويوصى بقبول المعدات على أساس مؤقت وإدخال المواد مع الإعفاء من الرسوم والضرائب؛
- توفير كل ما هو مطلوب لتشغيل وصيانة المعدات بشكل صحيح وتوفير أماكن الإقامة والغذاء لفرق الاستجابة؛
- ضمان منح السفن جميع التراخيص اللازمة والتصاريح للطائرات للطيران في المجال الجوي الوطني، إن توقرت السفن والطائرات. ويوصى بتقديم خطة طيران أو إخطار بمواعيد الرحلات الجوية واعتمادها كتصريح للطائرات بالاقلاع والهبوط أرضاً أو في البحر خارج المطارات الجمركية العادية؛
- إعادة جميع المواد غير المستخدمة وضمان إعادة المعدات أو تعويضها على النحو المتفق عليه مسبقاً، بمجرد اكتمال عمليات الاستجابة؛
- إرسال تقرير عن فعالية المعدات والمواد والأفراد الذين تم تسخيرهم إلى السلطات المختصة أو ممثلي الطرف المساعد؛
- وتسجيل المعدات التي تم استخدامها وكذلك مكان وجودها وأي معلومات أخرى ذات صلة.

ويضمن هيكل القيادة أن يتم استخدام المعدات المطلوبة من طرف الموظفين الوطنيين المؤهلين تماماً لهذه المهمة.

7.1 قيادة عمليات الموارد المحشودة في سياق المساعدة الدولية

وتقع على عاتق حكومة البلد المتأثر المسؤولية الكاملة عن اتخاذ وإنفاذ التدابير لحماية خطوطها الساحلية أو المصالح ذات الصلة من التلوث أو التهديد بالتلوث. وبالتالي، على الرغم من أن النظم الوطنية قد تكون مختلفة (على سبيل المثال، تكون الحكومة أحياناً مسؤولة تماماً عن عمليات الاستجابة، أو يقوم الطرف المسؤول بعملية الاستجابة تحت المراقبة والإشراف العام للسلطة الحكومية، أو مزيج من النظامين معاً وفقاً للظروف)، فإن السلطات المختصة في البلد الطالب هي التي تتولى الرقابة التشغيلية والإشراف على عملية الاستجابة.

1.7.1 ويتولى هيكل قيادة البلد مقدم الطلب الرقابة التشغيلية الشاملة والإشراف على عمليات الاستجابة

يجب على الموظفين من البلد المساعد تنفيذ مهامهم وواجباتهم تحت رقابة هيكل القيادة في البلد الطالب وإشرافه التشغيلي، وفقاً لقرارات هيكل القيادة (السلطة التنفيذية، القائد الأعلى للموقع) والقيادة التكتيكية لقادة فرقهم ووحداتهم.

ويتعين على هيكل القيادة، بالإضافة إلى تولي القيادة / القيادة التشغيلية عموماً، أن يكون مسؤولاً على وجه التحديد عن تنسيق الإجراءات التي تتخذها الوسائل الوطنية (فرق التدخل والسفن والطائرات) للبلد الطالب مع تلك التي تتخذها وسائل الأطراف المساعدة (الحكومة، القطاع الخاص).

ويتولى الهيكل الإداري تعيين موظف مسؤول في الميدان (ضمن هيكل القيادة الميدانية) لاستقبال الأفراد والمعدات والمنتجات و / أو وسائل أخرى من البلد / الأطراف المساعدة ولتسهيل اندماجهم في عمليات الاستجابة منذ لحظة وصولهم إلى البلاد إلى لحظة رحيلهم. وينبغي على هذا الموظف أن يتعاون عن كثب مع مسؤول الاتصال في البلد / الطرف المساعد.

2.7.1 الترتيبات التشغيلية في حالة عمليات الاستجابة المشتركة بين البلدان المجاورة

إذا وقع حادث تلوث في منطقة مصالح أحد البلدان بحيث يشكل في نفس الوقت تهديدا مباشرا (وشيكا) لمصالح بلد آخر، فيمكن لهذين البلدين، في ظل غياب اتفاق ثنائي أو شبه إقليمي، أن يتفقا عن طريق الاتصالات المباشرة بين سلطات هيكلتي قيادتهما التشغيلية، على أن تطلع الدولة المهتدة بالدور القيادي (الرقابة التشغيلية والإشراف).

ويجوز للبلدان أن توافق على نقل الدور القيادي من ذلك البلد إلى آخر عندما ينتقل الجزء الرئيسي من الملوث من منطقة مسؤولية البلد الذي طلب المساعدة في البداية إلى منطقة مسؤولية البلد الآخر المتضرر حاليا والذي يطلب المساعدة.

وينبغي الاتفاق على نقل الدور القيادي في الحالات التي ينتقل فيها الجزء الأكبر من الملوث من منطقة مصلحة بلد ما إلى منطقة مسؤولية بلد آخر بعد إجراء مشاورات بين البلدان المعنية.

ويكون البلد الرائد مسؤولا عن مراقبة التلوث وتقييم الوضع والتنبؤ بحركة الانسكاب والإبلاغ، وممارسة دور القيادة التشغيلية لعمليات الاستجابة المشتركة

تنطبق المبادئ والمبادئ التوجيهية المتعلقة بالترتيبات والإجراءات التشغيلية التي يمكن تطبيقها في حالة عملية مشتركة (المرفق الأول - 4-2 / جيم).

3.7.1 استخدام المشتتات

ينبغي على البلد مقدم الطلب إطلاع الأطراف الأخرى المساعدة (الحكومة والقطاع الخاص) على سياسته المتعلقة باستخدام المشتتات. ويجب أن تتضمن المعلومات قائمة بالمشتتات المصرح باستخدامها في المياه الإقليمية للبلد المقدم للطلب مع الإشارة إلى المناطق التي يكون فيها استخدام المواد المشتتة مسموحا به أو مقيدا أو محظورا، فضلا عن أية معلومات أخرى تعتبر ذات أهمية.

4.7.1 التخلص من النفايات ومعالجتها

ينبغي على البلد مقدم الطلب إطلاع الأطراف الأخرى المساعدة (الحكومة والقطاع الخاص) على سياسته المتعلقة بالتخلص من النفايات التي يتم جمعها أثناء عملية الاستجابة ومعالجتها. ويجب أن تتضمن المعلومات تحديدا واضحا لمكان تخزين النفايات والتخلص منها مؤقتا وإجراءات المعالجة الأولية التي قد تتطلبها هذه النفايات.

5.7.1 الحفاظ على الاتصال بين الطرف المساعد والبلد المقدم للطلب خلال عمليات الاستجابة وفقا للظروف

- ينبغي الحفاظ على الاتصال بين الطرف المساعد والبلد المقدم للطلب خلال عمليات الاستجابة من خلال:
- الاتصالات المباشرة، عن طريق ضابط الاتصال التابع للطرف المساعد المنضم لموظفي هيكل قيادة الميدان (القائد الأعلى لمسرح الحادث / قائد مسرح الحادث)؛ (المرفق الأول - 4 - 3)
 - تقارير الوضع (المرفق الثاني - 8) خلال كامل الفترة الفاصلة بين إيفاد الموارد وإنهاء المساعدة.

وعلى البلد الطالب إفادة الأطراف المساعدة والمركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري بالمعلومات بشكل مستمر عن طريق تقارير الوضع SITREP (المرفق الثاني - 8) بشأن:

- تطورات الوضع فيما يتعلق بحادث التلوث؛
- الإجراءات المتخذة لمكافحة التلوث؛
- التقدم المحرز في عمليات الاستجابة؛
- وسجل الموارد المستخدمة.

8.1 إنهاء المساعدة

1.8.1 الإنهاء من قبل الطرف المساعد

إذا اقتضت الظروف، يمكن للطرف المساعد أن ينهي مساعدته كليا أو جزئيا. وينبغي إبلاغ السلطة المختصة للطرف الطالب بنبأ الإنهاء.

2.8.1 الإنهاء من قبل البلد المتضرر

ينبغي رصد التقدم المحرز في عمليات الاستجابة والتنظيف، وفي الوقت الذي تتناقص فيه الأنشطة، يجب أن تبدأ عملية تسريح الموارد، وينبغي في نهاية المطاف اتخاذ قرار بإنهاء الاستجابة. وعند اتخاذ هذا القرار، تدخل الاستجابة مرحلة الإصلاح أو الترميم لرصد أو تعزيز التعافي الطبيعي للمناطق المتأثرة.

وينبغي إنهاء المساعدة الدولية وفقا لقرار هيكل القيادة، عند:

- استكمال تدابير الاستجابة للتلوث وتوقف التهديد الذي يمثله الملوث لمصالح البلد الطالب؛ أو
- الوصول إلى مرحلة تكون فيها قدرات البلد الطالب على الاستجابة كافية لاستكمال أنشطة الاستجابة بنجاح.

وبمجرد اتخاذ القرار المتعلق بإنهاء المساعدة الدولية، ما لم يتفق على خلاف ذلك، يتعين على جميع الأفراد والمعدات والمنتجات غير المستخدمة وغيرها من الوسائل التي تنطوي عليها عمليات الاستجابة

أن ترجع أو تعاد إلى بلدانها الأصلية. يجب أن تكون المعدات التي يتم إرجاعها سليمة وفي أفضل حالاتها (إرشادات التنظيف والإصلاح في المرفق 1.4).

9.1 الدور المحتمل للمركز الإقليمي للاستجابة لحالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري REMPEC في تنسيق المساعدة الدولية

ووفقا للمهمة المناطة بعهدته، يمكن للمركز الإقليمي للاستجابة لحالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري REMPEC، عندما يطلب منه ذلك في حالات الطوارئ، مساعدة الطرف المتعاقد المتأثر في:

- تقديم المشورة والمعلومات التقنية والخبرة (دور التيسير)
- مساعدة هيكل القيادة في الميدان على إجراء تقييم مفصل للحالة؛
- مساعدة هيكل القيادة على تقييم الاحتياجات من المساعدة الدولية، وتحديد نوع المعدات والمنتجات المطلوبة وكميتها، بأبزر قدر ممكن من الدقة؛
- مساعدة هيكل الإدارة في تحديد الجهة التي يجب طلب المساعدة منها؛
- تقييم عروض المساعدة؛
- تقديم المشورة التقنية؛
- تيسير الاتصالات وتبادل المعلومات؛
- تيسير ربط العلاقات مع مختلف الأطراف المشاركة.
- تنسيق المساعدة الدولية (دور التنسيق)
- المساعدة في تحديد مصادر المساعدة من خارج المنطقة؛
- في الظروف الاستثنائية، بالمساعدة في حشد موارد الاستجابة والدعم المالي، ولا سيما من خلال آليات المساعدة وآليات الأمم المتحدة للتمويل؛
- التواصل مع آليات للمساعدة وتنسيق المساعدة الدولية

مخطط انسيابي للخطوات الواجب اتباعها فيما يتعلق بطلب المساعدة الإقليمية والدولية في حالات وقوع حوادث التلوث البحري

1. استلام بلاغ التلوث
من طرف السلطة / الإدارة المعنية (MARPOL: البند 8، الفقرة 2.1)
من ربان سفينة أو مشغل وحدة بحرية أو مشغل منشأة معالجة.

2. التقييم الأولي
عن طريق السلطة / الإدارة المعنية المسؤولة عن متابعة الإجراءات عند استلام بلاغ التلوث (الهيكل القيادي)

3. الإشعار
من طرف جهة الاتصال المعنية من السلطة / الاتفاقية الدولية للتأهب والاستجابة والتعاون في مجال التلوث النفطي OPRC (الهيكل القيادي) إلى جميع الأطراف المتعاقدة التي قد تتعرض للضرر وإلى المركز الإقليمي للاستجابة لحالات التلوث البحري في البحر المتوسط REMPEC من خلال ملء تقرير التلوث (POLREP)، بداية من إنذار التلوث POLWARN ومواصلة تحديث التطورات اللاحقة تباعا باستخدام نموذج معلومات التلوث POLINF.

من طرف جهة الاتصال للاتفاقية الدولية للتأهب والاستجابة والتعاون في مجال التلوث النفطي

تقرير التلوث POLREP: القسم الأول: إنذار التلوث
POLWARN: القسم الثاني: معلومات التلوث

إلى: جميع الأطراف المتعاقدة التي قد تتأثر و REMPEC

4. تفعيل خطة الطوارئ الوطنية
إنشاء هيكل القيادة والهيكل الإداري للتعاون والمساعدة الدولية.

5. تقييم الاحتياجات من قبل هيكل القيادة
(ينبغي أن يقوم الخبراء في الميدان بإجراء تقييم مفصل للحالة)

5.1 يمكن طلب المساعدة من خبراء وحدة المساعدة في البحر الأبيض المتوسط MAU لإجراء التقييم. يحدد هيكل القيادة طبيعة الخبرة المطلوبة ويقوم بملء نموذج طلب نموذج مساعدة خبراء الوحدة.

من: هيكل القيادة

إلى: الهيكل الإداري

نموذج طلب المساعدة من خبراء وحدة المساعدة في البحر الأبيض المتوسط

5.2 استنادا إلى تقييم الخبراء، يجب تعبئة طلب المعدات والمنتجات من قبل هيكل القيادة.

من: هيكل القيادة

إلى: الهيكل الإداري

نموذج طلب المعدات والمواد

6. طلب مساعدة من طرف هيكل الإدارة للتعاون والمساعدة المتبادلة
(بناء على الطلب والحاجيات المصرح بها من طرف هيكل القيادة)

6.1 إرسال طلب مساعدة من خبراء وحدة المساعدة في البحر الأبيض المتوسط MAU من خلال ملء نموذج طلب مساعدة خبراء هذه الوحدة.

إلى: و المركز
الإقليمي
للاستجابة في
حالات الطوارئ
الناشئة عن
التلوث البحري
في منطقة البحر
الأبيض المتوسط
REMPEC

نموذج طلب المساعدة من خبراء وحدة المساعدة في البحر
الأبيض المتوسط

من: الهيكل الإداري

6.2 إرسال طلب معدات ومواد من خلال ملء نموذج طلب معدات ومواد:
- مباشرة إلى الأطراف المتعاقدة الأخرى أو إلى الأطراف المتعاقدة الأخرى من خلال مركز
REMPEC (دور التيسير) و / أو؛
- خارج منطقة البحر المتوسط عن طريق مركز REMPEC (دور التيسير)

إلى: الأطراف المتعاقدة
مباشرة
أو عبر مركز REMPEC

نموذج طلب المعدات والمواد

من: الهيكل الإداري

وتضمنين النموذج الموحد للمعلومات الإضافية POLINF المتاح في المرفق 2-2 - صفحة 92

7. عروض المساعدة
يوصى بأن يقوم الطرف الذي يعرض المساعدة على البلد المتأثر بتعبئة تفاصيل المساعدة المقترحة

إلى: البلد المتأثر

عرض المساعدة

من: الطرف المساعد

8. قبول أو رفض عروض المساعدة
إقرار باستلام عرض مساعدة من خلال تعبئة النموذج الموحد؛
تقييم العروض والتفاوض بشأنها (المرجع: بنود التذييل التي يجب النظر فيها)؛
القبول أو الرفض / قيد الانتظار من خلال تعبئة النموذج الموحد.

إلى: الطرف المساعد /
الأطراف المساعدة
إلى: الطرف المساعد /
الأطراف المساعدة
إلى: الطرف المساعد /
الأطراف المساعدة

نموذج إقرار الاستلام

من: الهيكل الإداري

نموذج القبول

من: الهيكل الإداري

نموذج الرفض / قيد الانتظار

من: الهيكل الإداري

9. حشد واستلام وتوزيع الموارد
اتخاذ جميع الترتيبات اللازمة لتعبئة الموارد المطلوبة واستلامها وإرسالها؛
حفظ سجل خاص بالموارد المستخدمة.

10. إفادة الأطراف المساعدة والمركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة
البحر الأبيض المتوسط بالمعلومات بصورة مستمرة
رفع تقرير الحالة عن طريق ملء النموذج الموحد المعد للغرض.

إلى المركز الإقليمي
للاستجابة في حالات
الطوارئ الناشئة عن التلوث
البحري في منطقة البحر

تقرير الحالة SITREP

من: البلد المتأثر

الأبيض المتوسط
REMPEC
والطرف المساعد / الأطراف
المساعدة

11. إنهاء المساعدة / التسريح

إرسال إشعار الإنهاء إلى مركز REMPEC والأطراف المساعدة.

إلى المركز الإقليمي للاستجابة في
حالات الطوارئ الناشئة عن
التلوث البحري في منطقة البحر
الأبيض المتوسط REMPEC
والطرف المساعد / الأطراف
المساعدة

إشعار الإنهاء

من: البلد المتأثر

الخطوة 1:	النموذج	مرفق
3.	تقرير التلوث POLREP	(المرفق 11.2)
5.1 و 6.1	طلب المساعدة من خبراء وحدة المساعدة في البحر الأبيض المتوسط	(المرفق 11.3)
5.2 و 6.2	نموذج طلب المعدات والمواد	(المرفق 11.4)
7.	عروض المساعدة	(المرفق 11.5)
8.	إقرار الاستلام	(المرفق 11.6)
8.	القبول	(المرفق 11.7)
8.	العناصر التي يجب أن تأخذ في الاعتبار من قبل كلا الطرفين	تذييل المرفق 11.7
8.	الرفض / قيد الانتظار	(المرفق 11.8)
10.	تقرير الحالة SITREP	(المرفق 11.9)

الباب الثاني: الجوانب الإدارية والقانونية والمالية

يقدم هذا الفصل معلومات مفيدة عن الجوانب الإدارية والقانونية والمالية المتصلة بطلبات المساعدة وعروضها.

2.1 الجوانب الإدارية

وما إن يقبل الهيكل الإداري للبلد المتأثر بعروض المساعدة الملتزمة وغير الملتزمة من بلدان وكيانات خاصة أخرى، بما في ذلك تقديم الطرف المسؤول لموارد الصدد، يتعين عليه القيام خاصة بما يلي:

- اتخاذ الترتيبات اللازمة لإيواء جميع موظفي المساعدة ونقلهم داخل البلد؛
- أن تتخذ التدابير اللازمة لتوفير المرافق التالية للمعدات والوسائل الأخرى الواردة من الأطراف المساعدة:
- أماكن تخزين آمنة أو مواقف، حسب الاقتضاء، بما في ذلك الرافعات البرجية والشوكية وغيرها من معدات المناولة؛
- الوقود و مواد التشحيم ومرافق الإصلاح والصيانة الأساسية.

وفيما يتعلق بالبقاء في أراضي البلد الطالب، بالنسبة للسفن والطائرات التي تقدمها الأطراف الأخرى للمساعدة، يتوجب على هيكل الإدارة اتخاذ التدابير اللازمة لضمان مساعدة الطواقم في المطارات والموانئ، حسب الاقتضاء، وتوفير الأمن والخدمات المتعلقة بالسفن والطائرات والمعدات ذات الصلة وهي راسية في موانئ أو في مطارات البلد الطالب.

1.1.2 الجمارك

ويتوجب على الهيكل الإداري تحديد أفضل السبل لتيسير دخول المعدات أو الممتلكات أو الموظفين الوافدين من الأطراف المساعدة إلى أراضيها. وقد تكون هذه الموارد مملوكة للحكومة أو القطاع الخاص أو لخبراء مركز REMPEC. وتحقيقاً لهذه الغاية، ينبغي أن يتكفل هيكل الإدارة باتخاذ التدابير اللازمة لتيسير دخول الموارد المقبولة، بما في ذلك الإجراءات السريعة أو الإعفاء التام من متطلبات الجمارك والتأشيرات.

كما يوفر هيكل الإدارة معلومات منتظمة وتحديثات للخبراء القادمين أو فرق الاستجابة فيما يتعلق بنقاط الدخول والجمارك ومتطلبات التأشيرة وترتيبات الوصول الأخرى.

ولدى العديد من البلدان قوانين معمول بها فيما يتعلق بالرسوم الجمركية و / أو الإعفاءات التقييدية فيما يتعلق بأنواع معينة من الموارد المستوردة والمصدرة لاستخدامها في حالات الطوارئ. ويقوم هيكل الإدارة بتقييم قابلية هذه القوانين للتطبيق، إن وجدت في نفس البلد، في حالات الطوارئ الناشئة عن حوادث التلوث البحري.

وإذا كانت هذه القوانين موجودة داخل البلد المتأثر وقابلة للتطبيق على المساعدة الدولية من أجل الاستجابة للتلوث، يحدد هيكل الإدارة كيفية تنفيذ هذه الإعفاءات لمعدات الاستجابة والممتلكات والموظفين الوافدين من الأطراف المساعدة. ويتعين على الأطراف الدولية المستجيبة من الجهات المساعدة أن يكونوا مستعدين وأن تتوفر لديهم سجلات بيانات تفصيلية جاهزة لمعداتهم أو ممتلكاتهم، بغية تيسير التعجيل بإجراءات الجمارك.

2.1.2 قضايا قوانين الهجرة

قد تستوجب قوانين الهجرة المتعلقة بتوظيف الرعايا الأجانب الحصول على موافقة لهم للعمل داخل بلد ما. مراعاة لقوانين الهجرة والجمارك والجبائية، يوصى بأن تنتظر البلدان المتأثرة، رهنا بالاعتبار الأمني، في وضع إجراءات طارئة خاصة أو السماح بالارتفاقات المؤقتة التي يمكن أن يلتمسها الهيكل الإداري في حالة حدوث انسكاب يستدعي الاستعانة بخدمات الاستجابة لكيانات أجنبية. ويوصى بأن يقوم الهيكل الإداري للمساعدة الدولية بالتنسيق الوثيق مع الوكالات أو الإدارات الوطنية المختصة في البلد المتأثر لتحديد ما إذا كان من الممكن إجراء أي ارتفاقات أو أحكام لتيسير مرور الرعايا الأجانب العاملين على الاستجابة للانسكابات، إذا كان ذلك ملائماً. ومن المستحسن أن يتم هذا التنسيق في مرحلة التخطيط، قبل وقوع حادث التلوث البحري.

3.1.2 نقاط الدخول

ويوصى بأن تنتظر جميع الأطراف والهيكل المتعاقد في تحديد نقاط دخول معينة مسبقاً للموارد الواردة عند تطبيق نظام للمساعدة الدولية كجزء من استجابتها للانسكابات الواسعة النطاق أو المعقدة أو الهامة. ويمكن أن تكون نقاط الدخول أي نوع من المعابر الحدودية (مثل الطرق والأنهار والموانئ والسكك الحديدية والمطارات). ويوصى بأن يتخذ الهيكل الإداري للطرف المتأثر جميع الترتيبات اللازمة لاستقبال الموارد الواردة والإسراع بإدخالها عند نقاط الدخول، حسب الاقتضاء.

2.2 حركة أفراد الاستجابة والمعدات والمواد والوحدات القائمة بذاتها عبر الحدود

يتعين على الهيكل الإداري للطرف المتأثر القيام بما يلي:

- اتخاذ الترتيبات اللازمة للدخول السريع للمعدات والمواد والأفراد قبل وصولهم وضمن تيسير الإجراءات الجمركية إلى أقصى حد ممكن. وينبغي قبول المعدات على أساس مؤقت وإدخال المواد مع الإعفاء من الرسوم والضرائب؛
- في حالة توفير السفن والطائرات، ينبغي العمل على ضمان حصولها على جميع التراخيص اللازمة ويوصى بإعداد وملء خطة طيران أو إخطار بمواعيد الرحلات الجوية واعتمادها كتصريح للطائرات بالاقلاع والهبوط أرضاً أو في البحر خارج المطارات الجمركية العادية؛

1.2.2 إجراءات التحليق

وينبغي أن يسمح الهيكل الإداري للطرف المتأثر لطائرات الأطراف المساعدة بالدخول إلى المجال الجوي للبلد المتأثر والعمل فيه لأحد الأغراض التالية:

- البحث والإنقاذ؛
- طلعات الرصد والمراقبة الجوية؛
- نقل أفراد الاستجابة والمعدات والمواد؛
- رش المشتتات أو غيرها من المواد العلاجية.

ينبغي على الطرف المتعاقد أن يتخذ، بشكل مسبق، الترتيبات اللازمة المتعلقة بالتسريع بمنح التراخيص والتصاريح للطائرات المدنية (الأجنحة الثابتة أو طائرات هليكوبتر) للأطراف المتعاقدة الأخرى وغيرها من الأطراف المساعدة التي تم أو قد يتم استدعائها للمشاركة في عمليات الاستجابة داخل مجالها الجوي. وسيتم اتخاذ ترتيبات مماثلة لاستخدام مرافق المطار من طرف الطائرات المدنية الثابتة الجناحين وطائرات هليكوبتر المشاركة في عمليات الاستجابة.

يخضع التحليق فوق الأجواء الوطنية أو المياه الإقليمية لأحد الأطراف المتعاقدة، للأغراض المذكورة أعلاه، لقرار الأطراف المعنية حسب كل حالة.

2.2.2 إجراءات الملاحه

بناء على طلب الهيكل الإداري للطرف المتأثر وموافقتهم، يمكن لسفن الأطراف المساعدة الدخول إلى المياه الإقليمية للبلد المتأثر والعمل فيها لأحد الأغراض التالية:

- البحث والإنقاذ؛
- عمليات الإغاثة؛
- عمليات مكافحة التلوث، بما في ذلك احتواء واسترجاع المواد المسكوبة، ورش المشتتات أو غيرها من مواد المعالجة، وتخزين ونقل الملوثات المسترجعة؛
- نقل أفراد الاستجابة والمعدات والمواد؛
- أي رحلة أخرى تتعلق بعمليات الاستجابة للتلوث.

ينبغي على هيكل القيادة للطرف المتعاقد أن يتخذ، بشكل مسبق، الترتيبات اللازمة المتعلقة بالتسريع في منح تراخيص وتصاريح ملاحه للسفن المدنية (السفن والقوارب والمراكب المتخصصة في مكافحة التلوث) للأطراف المتعاقدة الأخرى وغيرها من الأطراف المساعدة التي تم أو قد يتم استدعائها للمشاركة

في عمليات الاستجابة داخل مياهها الإقليمية الداخلية. وسيتم اتخاذ ترتيبات مماثلة لاستخدام مرافق الموانئ من طرف السفن المدنية المتدخلة في عمليات الاستجابة المشتركة.

تخضع الملاحة في المياه الإقليمية أو الداخلية للطرف المتأثر من طرف سفن الأطراف المتعاقدة الأخرى، للأغراض المذكورة أعلاه، لقرار الأطراف المعنية حسب كل حالة.

وفي جميع الحالات، ستأخذ الأطراف المعنية في الاعتبار أحكام الاتفاقية الدولية لتسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية، بصيغتها المعدلة.

3.2.2 الموظفين والمعدات والمواد والوحدات القائمة بذاتها التي يقدمها القطاع

يحتاج كافة الأفراد وكذلك المعدات والمواد والوحدات القائمة بذاتها التي يوفرها القطاع أو أي كيان آخر في إطار الاستعداد للاستجابة لحادث تلوث بحري وقع على أراضي الطرف المتأثر أو في مياهه الإقليمية إلى موافقة الهيكل الإداري للتعاون الدولي والمساعدة المتبادلة لهذا الطرف. وما إن تتم الموافقة، سيعمل هيكل الإدارة على تيسير تحركاتها كما ذكر أعلاه.

3.2 الجوانب القانونية

1.3.2 المسؤولية عن الإصابات أو الأضرار / تأمين الأفراد

ويتولى الهيكل الإداري للطرف المتأثر التنسيق مع الأطراف المساعدة لتحديد الطرف الذي سيتحمل المسؤولية عن الأضرار والخسائر الناجمة في المعدات، فضلا عن مطالبات الأطراف الثالثة. ويجوز لأحد الأطراف المسؤولة الحصول على تغطية المسؤولية الموثقة وتأمين الموظفين. وإذا تعذر الحصول على تأمين مناسب يحدد التكاليف لأي من الطرفين، يوصى بضرورة طلب وسيلة ضمان أخرى. وهناك وسيلة آمنة لتأمين استبدال المعدات التالفة أو المفقودة تتمثل في طلب وضع سند لدى مؤسسة مالية بقيمة المعدات وإدراجها في تكلفة المعدات المعارة.

ومن أجل تبسيط وتسريع عملية التعاون هذه وتفاذي أي احتمال لسوء الفهم في وقت لاحق، يوصى بأن يتفق الهيكلين الإداريين للطرفين المتأثر والمساعد على مبادئ التعويض عن الأضرار المحتملة التي قد تتكبدها أطراف ثالثة في أقرب وقت ممكن، ويفضّل أن يتم ذلك أثناء مراحل طلب المساعدة الدولية وعرضها وقبولها. ويوصى بأن يعلن كل من الهيكل الإداري للطرف المتأثر والطرف المساعد رغبتهما أو عدم رغبتهما في تغطية الأضرار التي لحقت بأطراف ثالثة. (المرفق II.4)

2.3.2 التأمين الطبي والمساعدة الطبية

يتعين على الأطراف، أي الطرف الطالب والأطراف المساعدة والقطاع الصناعي (الحكومة، والقطاع الخاص) أن تتخذ التدابير اللازمة لتوفير تأمين ضد الموت والمرض والإصابة لموظفيها المحتمل أن يشاركوا في عمليات الاستجابة.

سوف يسعى الهيكل الإداري للطرف المتأثر إلى تقديم أكبر قدر ممكن من الرعاية والخدمات الطبية الأولية الممكنة إلى أي شخص من طرف مساعد يتعرض للإصابة أو المرض أثناء مشاركته في عمليات الاستجابة.

وسييسهل الهيكل الإداري للطرف المتأثر إعادة الموظفين الذين يقدمون المساعدة إلى أوطانهم في حالة المرض أو الإصابة أثناء عمليات الاستجابة.

يمكن أن يتحمل الطرف الطالب تكاليف الاستشفاء والمساعدة الطبية المقدمة في بلد الطرف المتأثر إلى الجرحى أو المرضى من رعايا الطرف المساعد وفقا للتأمين الطبي. ويجوز للطرف الطالب أن يقرر إدراج هذه التكاليف في مطالباته.

3.3.2 ظروف العمل

وينبغي أن يتكفل الهيكل الإداري للطرف المتأثر بتوفير مرافق وخدمات محلية كافية لإدارة أصول الطرف المساعد.

4.3.2 الإطار القانوني

ومن أكبر العقبات القانونية المحتملة لقبول المساعدة الدولية والانتفاع بها تتمثل في المخاطر المحتملة والمسؤولية المالية التي يمكن أن يواجهها مستجيب يشارك في أنشطة الاستجابة في بلدان أو في مياه أجنبية. ويعد الإلمام بالقوانين المنطبقة على الطرف المساعد ومسؤولياته عنصرا أساسيا في تجنب أية مشاكل محتملة تتعلق بالمسؤولية (مثل الغرامات لمن يتسبب في التلوث الثانوي والإضرار بالممتلكات، والنزاعات المتعلقة بنجاح عملية التنظيف وإنهاءها، ولوائح التخلص من النفايات، إلخ).

وتقع على عاتق الدولة الطالبة مسؤولية ضمان توفير حلول سليمة ومنهجية، تكون جاهزة لتحديد المشاكل القانونية ذات الصلة التي قد تشكل عقبات في سبيل تحقيق الهدف العام المتمثل في تيسير تقديم المساعدة الدولية، والعمل على تعديل التشريعات إن اقتضى الأمر.

ويوصى بأن ينظر الهيكل الإداري للطرف المتأثر في منح الإعفاءات القانونية، ولا سيما فيما يتعلق بما يلي:

- حصانة الطرف المستجيب (جزئيا أو كليا)؛
- حصانة المواد لحماية المزود / المصنّع (جزئيا أو كليا)؛
- إعفاء المعدات المطلوبة / المقبولة من جميع الرسوم الجمركية أو الضرائب أو الرسوم الجمركية أو أي رسوم حكومية، وإعفائها من جميع قيود العبور المفروضة على الصادرات والواردات؛
- تبسيط وتقليل متطلبات الوثائق المتعلقة بالتصدير والعبور والاستيراد؛
- السماح بإعادة تصدير السلع والمعدات المستخدمة، عندما يكون الطرف الطالب مطالبا أو ملزما من الطرف المساعد بإعادة تلك السلع والمعدات؛ و

- إلغاء متطلبات التفتيش أو تخفيفها (حيثما يكون ذلك صعبا، يوصى بالنظر في استخدام عمليات ما قبل التطهير حيثما أمكن للتسريع بإزالة المعدات).

4.2 الجوانب المالية

وبغية التعهد بالتزامات مع المصادر الأجنبية للمعدات وموارد الاستجابة والأخصائيين التقنيين، ينبغي لهيكل إدارة التعاون والمساعدة الدولية أن يطلب الإذن بالإفناق وتخصيص الأموال اللازمة، سواء على المستوى الوطني أو الميداني. وفي عدد من الحالات، هناك قدر أكبر من الكفاءة لسلطة الإفناق والتمويل، على أن يتم تعيينها على المستوى الميداني. وبالإضافة إلى ذلك، من المهم أن نوضح مسبقا سلطات ومصادر التمويل التي ستستخدم خلال عملية المساعدة الدولية، حيث أن الالتزام غير المرخص به من أي نوع كان لمصدر أجنبي، بدون تفويض الإفناق، يمكن أن يعوق في نهاية المطاف الموارد اللازمة للمساعدة في الاستجابة للانسكاب. ولهذه الأسباب، ينبغي أن توضح الهيئات على المستويين الوطني والميداني أدوارها المالية وتفهمها استنادا إلى اللوائح المعمول بها قبل البدء في عملية المساعدة الدولية. ويجب أن يكون لدى هيكل الإدارة قسم مالي، مع مسؤول مالي على الصعيد الميداني.

1.4.2 الإجراءات المالية للاستجابة والمساعدة

وقد تتطلب تدابير الاستجابة المالية التي تتخذها حكومة البلد المتأثر باستخدام مواردها أو الموارد المتعاقد عليها محليا وكذلك الموارد المطلوبة التي تقدمها الأطراف المساعدة الأجنبية من البلد المتأثر أن يدفع مقدما باستخدام أمواله الداخلية. وقد يستغرق التعويض عن الملوث أو لا يستغرق وقتا، أو قد يلا يكون قابلا للتحقيق تبعا لكيفية تطبيق مسؤولية الملوث ونظم التعويض وإنفاذها في البلد المتأثر.

ولذلك ينبغي إيلاء الاعتبار الواجب للتمويل والسداد عند طلب المساعدة الدولية.

وعندما يستجيب بلد ما لانسكاب نفطي كبير أو معقد يتطلب مساعدة دولية، ينبغي على هيكل الإدارة والتعاون والمساعدة الدولية أن يحدد إلى أي درجة يجب على الطرف المسؤول التمويل المسبق للموارد المستخدمة كجزء من المساعدة الدولية، بالإضافة إلى التكاليف المتعلقة بالتفاوض على الصيانة، والإيجار، والتعويض أو تكاليف الاستبدال، وتكاليف النقل. وينبغي على هيكل الإدارة للتعاون والمساعدة الدولية، إذا كان البلد المتأثر متحملا لأي من التكاليف المسبقة المرتبطة بالحصول على الموارد المطلوبة ونقلها ونشرها وإعادةها خلال عملية المساعدة الدولية، تحديد المصاريف وإلى أي مدى بإمكانها تمويل موارد المساعدة الدولية وما يتعلق بها من تكاليف "من مالها الخاص"، وكذلك الآليات التي سيتم اتباعها لاسترداد تكاليف هيكل الإدارة أو تعويضها،

وإذا لم يتمكن البلد المتأثر من تقديم أموال "من ماله الخاص" للحصول على موارد من المساعدة الدولية أو من تكاليف أخرى، يوصى بأن يعمل الهيكل الإداري للتعاون والمساعدة الدولية وغيرها من الجهات ذات الصلة مع الطرف المسؤول لتحديد قدرة هذا الأخير على تغطية تكاليف المساعدة الدولية. ويجوز للطرف المساعد أن يطلب ويقبل ضمانا للدفع من البلد الطالب. ويمكن الحصول على هذا الضمان من نادي التأمين على الحماية والتعويض P & I للسفينة المعنية أو من شركة التأمين التابعة لوحدة بحرية أو مرفق مناولة.

وقد يكون للبلد المتأثر سبل أخرى متاحة له. يوصى بأن يقوم البلد المتأثر بالتحقيق فيما إذا كانت هذه الخيارات متاحة له قبل حدوث حالة انسكاب نفطي.

1.1.4.2 تدابير الاستجابة المالية المنفذة والمساعدة المقدمة من الأطراف المساعدة (البلد المساعد أو مقاولين من القطاع الخاص) بناء على طلب البلد المتأثر

ويتضمن كل من الاتفاقية الدولية للتأهب والاستجابة والتعاون في مجال التلوث النفطي OPRC وبروتوكول الوقاية وحالات الطوارئ (المادة 13) أحكاماً محددة تتعلق بسداد تكاليف المساعدة: والمبدأ هو:

• تتحمل الأطراف تكاليف الإجراءات التي يتخذها كل منها في مجال التصدي للتلوث ما لم يتم إبرام اتفاق بشأن الترتيبات المالية المنظمة لإجراءات الأطراف للتعامل مع حوادث التلوث على أساس ثنائي أو متعدد الأطراف قبل وقوع حادث التلوث:

- وإذا اتخذ أحد الأطراف الإجراءات بناء على طلب صريح من طرف آخر، يقوم الطرف الطالب بتسديد تكاليف إجراءات الطرف المساعد. وفي حالة إلغاء الطلب، يتحمل الطرف الطالب التكاليف التي تكبدها أو التزم بها الطرف المساعد؛

- وإذا بادر أحد الأطراف باتخاذ إجراءات فردية، فإن ذلك الطرف يتحمل تكاليف إجراءاته.

- تطبق المبادئ المنصوص عليها في الفقرات الفرعية أعلاه ما لم تتفق الأطراف المعنية على خلاف ذلك في أي حالة فردية.

• وما لم يتفق على خلاف ذلك، فإن تكاليف الإجراءات التي يتخذها أحد الأطراف بناء على طلب طرف آخر، تحسب وفقاً للقانون والممارسة الحالية للطرف المساعد فيما يتعلق بسداد هذه التكاليف.

• يتعاون الطرف الذي يطلب المساعدة والطرف المساعد، عند الاقتضاء، في اتخاذ أي إجراء للرد على المطالبات بالتعويض. ولهذه الغاية، عليهما مراعاة النظم القانونية القائمة وفقاً للأصول. في الحالات التي لا يسمح فيها بالإجراء الذي تم الاتفاق عليه بالتعويض الكامل عن النفقات المتكبدة في عملية المساعدة، يجوز للطرف الذي يطلب المساعدة أن يطلب من الطرف المساعد إعفاءه من تسديد النفقات التي تتجاوز المبالغ المعوضة أو خفض التكاليف التي تم حسابها. يجوز له أيضاً أن يطلب تأجيل سداد هذه التكاليف. وعند النظر في هذا الطلب، ينبغي على الأطراف المساعدة مراعاة احتياجات البلدان النامية.

لا يجوز تفسير هذه الأحكام على أنها تمس بأي شكل من الأشكال بحقوق الأطراف في استرداد تكاليف الإجراءات المتخذة لمعالجة حوادث التلوث من أطراف ثالثة بموجب أحكام وقواعد أخرى من القانون الوطني والدولي القابلة للتطبيق على أي من الأطراف المشاركة في المساعدة.

2.1.4.2 ويجوز للطرف المسؤول أن يقبل بالخلاص المباشر للطرف المساعد بناءً على طلب البلد الطالب

قد ينطبق هذا الأمر، لا سيما عندما يعتبر خبراء شركة التأمين في السفينة أن موارد الاستجابة المطلوبة والإجراءات المخطط لها والمعمول بها، لها ما يبررها تماما ومعقولة، وبإمكانها الإسهام بكفاءة في الحد من تأثير التلوث.

وعندما يكون من المتوقع، وفقا للنظام الوطني للتأهب والاستجابة، أن يقوم الطرف الملوث بعمليات الاستجابة وتوفير معظم موارد الاستجابة، سوف يظلم هذا الأخير بدعم تكلفة تدابير الاستجابة التقنية في حدود المعقول والمتخذة بناءً على طلب الحكومة أو التي على المبادرة الخاصة به وذلك بموافقة السلطات الحكومية ذات الصلة.

3.1.4.2 مساعدة مركز REMPEC

وسيدعم مركز REMPEC التمويل الأولي لإرسال الخبراء لتقديم المساعدة المذكورة أعلاه. وبالإضافة إلى ذلك، سيبدل مركز REMPEC قصارى جهده في الظروف الاستثنائية لتحديد مصادر التمويل المؤقت لتغطية تكاليف المساعدة المطلوبة.

2.4.2 استرداد تكاليف تدابير الاستجابة والمساعدة

مبدأ "الملوث يدفع" هو مفهوم مقبول عموما في جميع أنحاء العالم، ولكن ينبغي أن يتم إكسائه صيغة تشريع أو سياسة رسمية. تحدد المسؤولية القانونية عن تكاليف حادث التلوث عموما في التشريعات الوطنية ذات الصلة. ومن الناحية العملية، تقضي القوانين الوطنية بأن يتحمل كل من تسبب في التلوث تكاليف جهود الاستجابة والعلاج وفقا للمسؤولية القانونية للملوث وبموجب شروط نظام المسؤولية القابل للتطبيق.

وفي حالة التلوث الناجم عن سفينة، يجوز للبلدان أن تحصل على تعويض فوري بموجب نظام التعويض الدولي الذي هي طرف فيه (الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي CLC لعام 1969 / 1992، واتفاقية الصندوق وبروتوكول الصندوق التكميلي، واتفاقية المخابئ).

في الحالات التي لا يوجد فيها مسؤول، مثل تسرب مجهول المصدر، أو في الحالات التي يكون فيها الملوث غير قادر على دفع ثمن الاستجابة، فإن الحكومة عادة ما تتحمل مصاريف الاستجابة ومن ثم تسعى للحصول على الأجر من صندوق الاستجابة الوطني للتلوث حيثما كان ذلك متاحا أو وفقا للاتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسؤولية والتعويض التي تكون الحكومة طرفا فيها.

في حالة التلوث الناجم عن وحدة خارجية أو مرفق مناولة، فإن نظام المسؤولية المطبق هو النظام الذي يفرضه البلد على مشغلي الوحدات البحرية ومرافق المناولة. تشترط الحكومة أن يكون لدى مشغل الوحدة البحرية ومرفق المناولة تأمين أو ضمان مالي لتغطية مسؤوليتهم في حالة التلوث.

3.4.2 حساب تكاليف تدابير الاستجابة والمساعدة

بموجب النظام الدولي للمسؤولية والتعويض، قد يكون استرداد تكاليف الإجراءات المتخذة أثناء الانسكابات من السفن متاحاً لتدابير الاستجابة المعقولة. ونتيجة لذلك، يوصى بالنظر بعناية في تعبئة الموارد لضمان أن تكون معقولة، إذا كان المطلوب التماس التعويض في وقت لاحق من خلال إحدى الاتفاقيات ذات الصلة. ويشتمل دليل المطالبات الخاص بالصناديق الدولية للتعويض عن التلوث النفطي IOPC على مزيد من المعلومات عن مقبولية المطالبات ومعاييرها (<http://www.iopcfunds.org/publications>). (المرفق III.1)

وسيساعد التوثيق الدقيق للأنشطة التنفيذية وما يترتب عنها من تكاليف أثناء الاستجابة لانسكاب في حل المنازعات المتعلقة باسترداد التكاليف وفي إعداد المطالبات بالتعويض. وفي حالة ضياع المعدات أو تلفها، يجب أن تكون مطالبات التأمين مدعومة بالوثائق المؤيدة.

ومن المهم ضمان تقديم وثائق دقيقة وشرح للأنشطة التشغيلية، بالإضافة إلى تعيين وتدريب الموظفين لتنفيذ مهمة الاحتفاظ بسجل للإجراءات المرتبطة بالانسكاب والتكاليف المتعلقة بها.

ويوصى بالحفاظ على السجلات اليومية للموارد التي يحشدتها الهيكل الإداري للمساعدة الدولية (على المستوى المركزي والميداني)، وتوثيقها كحد أدنى:

- تدابير الاستجابة: يجب الاحتفاظ بسجلات تفصيلية لتدابير الاستجابة التي نفذت أثناء العملية بكاملها، والتكاليف ذات الصلة التي تتكبدها الأطراف المشاركة في الاستجابة (إعداد الوثائق اللازمة)؛
- المعدات: تاريخ تعيبتها، ومدة الاستخدام، والموقع، والحالة الأولية، والحالة أثناء الاستخدام والانتهاؤ منه، والمشغلين المناوبين والمواد القابلة للاستهلاك المستخدمة وتكلفة الاستبدال؛
- والموظفين: تاريخ تكليفهم، وعدد العاملين في الموقع، وعدد ساعات العمل، والتعويض والحضور.

ويجوز لكل من تعرض لخسارة ناجمة عن أضرار تلوث النفط أن يقدم مطالبة بالتعويض، ولكن الهيكل الإداري للتعاون والمساعدة الدولية قد يقرر تجميع المطالبات وتقديمها إلى جانب الوثائق اللازمة إلى الطرف المسؤول أو شركات التأمين و / أو الصناديق الدولية للتعويض عن التلوث النفطي IOPC، أو الآليات الأخرى المسؤولة عن التعويض.

4.4.2 إعداد وتقديم المطالبات

عند اتخاذ التدابير للتصدي إلى الانسكابات النفطية، وكذلك عند طلب أو تقديم المساعدة، وجب على كلتا الدولتين الطالبة والمقدمة للمساعدة مراعاة العملية اللازمة لإعداد وتقديم المطالبات إلى الصندوقين الدوليين للتعويض عن التلوث بالنفط. يحتوي المرفقان الثالث - ألف والثالث - باء على معلومات موجزة تتعلق بإعداد وتقديم وتقييم وتسوية المطالبات.

بالرغم من أن المعلومات المشمولة في هذين المرفقين تنطبق في المقام الأول على الحوادث المتعلقة بالصندوقين، فإنها، مع التعديل لاختلاف الحال، تصلح كذلك كتوجيهات للعديد من الاختصاصات القضائية الأخرى مثل الحوادث في بلدان غير منتمية للصندوقين أو حوادث سفن غير ناقلة للنفط أو حوادث أخرى تتعلق بالمنشآت البحرية ومرافق مناولة النفايات وتتسبب في تلوث البيئة البحرية.

المرفقات

مشروع دليل البحر الأبيض المتوسط بشأن التعاون والمساعدة
المتبادلة في التصدي لحوادث التلوث البحري

المرفق الأول

القوائم، الكتب الدليلية، قوائم الجرد والمبادئ التوجيهية

المرفق الأول – ألف

المؤسسات الدولية والإقليمية (حكومية وغير حكومية)

المؤسسات الدولية الحكومية:

1. المنظمة البحرية الدولية (IMO):
العنوان: 4، ألبرت إمبانكمنت، لندن، SE1 7SR، المملكة المتحدة
الهاتف: +44 (0)20 7735 7611
الفاكس: +44 (0)20 7587 3210
البريد الإلكتروني: info@imo.org
الموقع الإلكتروني: <http://www.imo.org/>
2. برنامج الأمم المتحدة للبيئة وخطة عمل البحر الأبيض المتوسط (UNEP/MAP)
العنوان: شارع فاسيليوس كونستانتينو، 11635 أثينا، صندوق مكتب البريد: 18019، اليونان
الهاتف: +30 210 7273100
+356 79 505 011
الفاكس: +30 210 7253196
البريد الإلكتروني:
الموقع الإلكتروني: <http://www.rempec.org>
3. المركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر المتوسط (REMPEC)
العنوان: ماريتايم هاوس، لاسكاريس وارف، فاليتا، VLT 1921، مالطا
الهاتف: +356 21 337 296 - +356 21 337 297 - +356 21 337 298
هاتف الطوارئ: +356 79 505 011
الفاكس: +356 21 33 99 51
البريد الإلكتروني للاستفسارات العامة: rempec@rempec.org
البريد الإلكتروني للطوارئ: emergency@rempec.org
الموقع الإلكتروني: <http://www.rempec.org>
4. الوحدة المشتركة (JEU) لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة (UNEP) / مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية (OCHA)
العنوان: قصر الأمم، CH-1211 جنيف 10
الهاتف:
خط الطوارئ: +41 22 917 2010 (الضابط المناوب ل OCHA)
الفاكس:
البريد الإلكتروني: ochaunep@un.org
الموقع الإلكتروني: <http://www.unocha.org/unesp>
5. الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالنفط (IOPC Funds)
العنوان: 4، ألبرت إمبانكمنت، لندن، SE1 7SR، المملكة المتحدة
الهاتف: +44 (0)20 7592 7100
الفاكس: +44 (0)20 7592 7111
البريد الإلكتروني: info@iopcfunds.org (الاستفسارات العامة)
claims@iopcfunds.org (الاستفسارات المتعلقة بالمطالبات)
الموقع الإلكتروني: <http://www.iopcfunds.org/>
6. المفوضية الأوروبية (EC)

مركز تنسيق الاستجابة للطوارئ (ERCC):
العنوان: 86، شارع القانون 1049 بروكسل، بلجيكا
الهاتف: +32 2 29 21 112
الفاكس: +32-2 298 66 51

البريد الإلكتروني: echo-ercc@ec.europa.eu
الموقع الإلكتروني: http://ec.europa.eu/echo/what/civil-protection/emergency-response-coordination-centre-ercc_en

الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية (EMSA):
العنوان: براكا أوروبا، 4، كيس دو سودري 1249-206، لشبونة، البرتغال
الهاتف المحمول: +351 911 089 200
الهاتف: +351 211 209 415
الفاكس: +351 211 209 480

البريد الإلكتروني: MaritimeSupportServices@emsa.europa.eu
الموقع الإلكتروني: <http://www.emsa.europa.eu/>

سندت المعلومات المرجعية (قانونية، مؤسسية، علاقات، الخ) لكل مؤسسة دولية حكومية قد تشارك في التنسيق و/أو المساعدة المتبادلة في حالة التلوث على التوالي وهي تنقسم كالاتي: من (اسم المؤسسة، مركزها، مسؤولياتها)، ماذا (الدور/ الخدمات، الموارد)، كيف (إجراءاتها، شروطها واتصالاتها)

دليل البحر الأبيض المتوسط بشأن التعاون على والمساعدة المتبادلة في التصدي لحوادث التلوث البحري
معلومات موجزة بشأن المؤسسة التالية حول مسؤولياتها، مشاركتها ودورها في التصدي لحوادث التلوث البحري؛ بالخصوص حول المساعدة التي بإمكانها تقديمها عند الطلب



المنظمة البحرية الدولية

من

تقديم وجيز

المنظمة البحرية الدولية هي وكالة مخصصة تتبع الأمم المتحدة وهي السلطة العالمية الواضحة لمعايير سلامة وأمان النقل البحري الدولي وأداءه البيئي. خلق إطار تنظيمي عادل وفعال لصناعة النقل البحري يتم اعتماده وتنفيذه عالمياً. يتمثل دورها الرئيسي في خلق اطار تنظيمي عادل وفعال لصناعة النقل البحري يتم اعتماده وتنفيذه على الصعيد العالمي.

نوع المركز:

حكومية دولية | حكومية | غير حكومية | دولية | إقليمية | وطنية

تم تأسيس المنظمة البحرية الدولية (المسماة سابقاً وإلى 1981 بالمنظمة البحرية الدولية الاستشارية) إثر اتفاقية تم اعتمادها في جنيف في 1948 ودخلت حيز التنفيذ في 1958. عقدت المنظمة أول اجتماع لها في 1959. للمنظمة 172 دول أعضاء حالياً و3 أعضاء منتسبين اعتباراً من يناير 2017

الالتزامات والمسؤوليات:

بصفتها المنظمة التي تحدد الإطار التنظيمي العالمي للنقل البحري، شجعت المنظمة البحرية الدولية على اعتماد خمسين اتفاقية وبروتوكول واعتمدت أكثر من ألف قانون وتوصية بشأن السلامة والأمن البحري والوقاية من التلوث بسبب النقل البحري وغيره من العوامل المشابهة. وقد تم اعتماد سلسلة من الاتفاقيات ووسائل أخرى تحدث وتعديل بشكل دوري في سبيل حماية البيئة البحرية والتأهب والتصدي لحوادث التلوث وكيفية تعويض اضرارها.

وفي هذا الصدد، تعلن الاتفاقية الدولية للتأهب والاستجابة والتعاون في حالات التلوث النفطي (OPRC) والبروتوكول الدولي الملحق بها للتأهب والاستجابة والتعاون في حالات التلوث النفطي أو بمواد خطرة ومضرة في البحار (OPRC-HNS) عدداً من الالتزامات الدولية المتعلقة بحالاتي التأهب والتصدي لحالات التلوث البحري عبر النفط والمواد الخطرة الضارة.

بالإضافة إلى تشجيع ومساعدة الدول الأعضاء على تصديق وتنفيذ الاتفاقية والبروتوكول، تطاب المادة اثنا عشر من الاتفاقية والمادة العاشرة من البروتوكول من المنظمة أن تضطلع حسب موافقتها وتوافر مواردها بعدد من الوظائف تتضمن توفير وتنسيق خدمات معلومات والمساعدة على تحديد مصادر تمويل وتسهيل توفير المساعدة والمشورة التقنية حسب طلب الأطراف. (للتفاصيل انظر ادناه القسم المخصص لـ "الدور و/أو الخدمات").

وافق المؤتمر الذي عُقد في برشلونة لمفوضي الدول الساحلية في إقليم البحر الأبيض المتوسط لحماية هذا البحر (برشلونة في 1976) على تأسيس مركز إقليمي وعلى توكيل هذه المسؤولية وكذلك مسؤولية سير عمل المركز المذكور إلى المنظمة البحرية الدولية بصفتها وكالة متعاقدة، وهذا مع اتباع مفهوم أن ممارسة المنظمة للوظائف والمسؤوليات لا يجب أن تؤدي إلى زيادة في ميزانيتها. وفي أعقاب هذا، تم تأسيس المركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر المتوسط (REMPEC).

ماذا

دور و/أو خدمات متعلقة بالاستجابة لحالات الطوارئ والتعاون الدولي والمساعدة

يتمثل تركيز المنظمة الرئيسي في خلق وتنفيذ إطار تنظيمي النقل البحري. تحتل المعطيات التالية الأدوار والخدمات الرئيسية للمنظمة المتعلقة بالتلوث البحري والاستجابة والتعاون

1. خدمات معلومات

تتلقى المنظمة وتجمع وتنتشر المعلومات المقدمة من قبل الأطراف ومصادر أخرى والتي تخص حالات التلوث البحري

المعطيات الواجب توفيرها للمنظمة

نقاط الاتصال التشغيلية الوطنية المسؤولة على تلقي تقارير حالات التلوث

وفقا لمحتوى بروتوكول 1 من اتفاقية ماربول، يجب على كل ريان سفينة له علاقة بحالة تلوث أن يعلم بدون أي تأخير أقرب دولة ساحلية؛ وعلى الأطراف المشاركة في الاتفاقية أن تعين موظفا أو وكالة مناسبة لتلقي ومعالجة التقارير وأن تعلم المنظمة البحرية الدولية بدقيق التفاصيل حول التعيين بغرض التعميم على باقي الأطراف والدول الأعضاء.

المعطيات المتعلقة بحالات التلوث بالمواد الخطرة والضرارة أو بالبترول

عندما تتطلب حالة التلوث بالبترول أو المواد الخطرة والضرارة، على الأطراف التي تتلقى تقريرا متعلقا بحالات تلوث أو بمعلومات عن التلوث من قبل مصادر أخرى أن تعلم المنظمة مباشرة أو عبر الوكيل الإقليمي أو وفق الترتيبات الملائمة بالمعطيات التالية:

- طبيعة ومدى حالة التلوث والنتائج المحتملة
- تفاصيل تقييم الطرف وأي إجراء قد اتخذ أو ينوي اتخاذه للتعامل مع الحادثة
- مزيد من التفاصيل إذا لزم الأمر

عندما تتطلب حالة التلوث بالبترول أو المواد الخطرة والضرارة، تدعى كل الدول الأخرى المتضررة من التلوث الى اعلام المنظمة مباشرة أو عبر الوكيل الإقليمي أو وفق الترتيبات الملائمة بالاتي:

تقييم الدول الأخرى المتضررة لمدى التهديد الذي تشكله الحادثة لمصالحهم وأي إجراء قد اتخذته أو تنوي اتخاذه
(انظر المادة 4 والفقرات 1 و2 و3 من المادة 5 من اتفاقية OPRC والفقرة 1 من المادة 3 من بروتوكول OPRC-HNS)

2. توفير المساعدة على تحديد مصادر التمويل

يمكن لطرف قد طلب إعانة فيما يتعلق بأحكام اتفاقية OPRC أو بروتوكول OPRC-HNS أن يطلب مساعدة المنظمة في تحديد مصادر التمويل المؤقت لمصاريف تلك الإعانة
(الفقرة 2 و1 من المادة 7 و12 على التوالي لاتفاقية OPRC والفقرة 2 و1 من المادة 5 و10 لبروتوكول OPRC-HNS)

3. تسهيل توفير المساعدة والمشورة التقنية

بناء على طلب الدول التي تواجه حالات تلوث كبيرة، قد تساعد المنظمة البحرية الدولية ال REMPEC على توفير المساعدة والمشورة التقنية

4. دعم REMPEC

في حالات التلوث البحري التي تستوجب مساعدة دولية، سوف تساعد المنظمة البحرية الدولية ال REMPEC على الاضطلاع بوظائفها وتوفير الدعم اللازم للوضعية.

الموارد (حسب الاقتضاء):

1) IMODOCS (وثائق المنظمة)

<https://docs.imo.org/>

تحتوي على منشورات، رسائل دورية، وثائق الاجتماعات، الملفات الصوتية للاجتماعات، مذكرات شفوية، معاهدات، الخ

2) نظام معلومات النقل البحري المتكامل العالمي (GISIS)

<https://gis.imo.org/Public/Default.aspx>

تم وضع ال GISIS من قبل الأمانة العامة للمنظمة البحرية الدولية وفقا لقرارات أطراف المنظمة الذين يطلبون الوصول إلى مجموعات البيانات المجموعة من قبل الأمانة العامة والمخزنة في قواعد بيانات خارج الشبكة. يتمثل هدف هذا النظام في سماح الوصول إلى المعلومات المزودة مباشرة إلى الأمانة العامة من قبل الإدارات البحرية وفقا لوسائل المنظمة. تتم إدارة وتحديث قواعد البيانات من قبل الإدارات البحرية الدولية مباشرة أو عبر التواصل مع الأمانة العامة.

3) قائمة نقاط الاتصال التشغيلية الدولية المسؤولة على تلقي وبعث ومعالجة التقارير الطارئة عن حالات ذات صلة بمواد مضرّة بما

فيه النفط، من السفن إلى الدول الساحلية

يمكن العثور على نقاط الاتصال الأكثر تحديثا عن طريق الاطلاع على الوحدة المناسبة من نظام معلومات النقل البحري المتكامل العالمي على: (GISIS)

<http://www.imo.org/OurWork/Circulars/Pages/CP.aspx>

تم ضم هذه القائمة كمرافق للمنشور MSC-MEPC.6 (لجنة السلامة البحرية ولجنة حماية البيئة البحرية) بصيغته المعدلة، والذي يتم تحديثه بشكل

ربع سنوي وفق قاعدة البيانات لنظام معلومات النقل البحري المتكامل العالمي (GISIS). تستعمل القائمة من أجل استيفاء المتطلبات التالية المذكورة في المادة 8 لاتفاقية ماربول والاتفاقية الدولية للتأهب والاستجابة والتعاون في حالات التلوث النفطي (OPRC) والبروتوكول الدولي للتأهب والاستجابة والتعاون في حالات التلوث النفطي أو بمواد خطرة ومضرة في البحار (OPRC-HNS).

ينص البند 37 من المرفق I لاتفاقية ماربول على أن خطة الطوارئ على السفن لمواجهة التلوث النفطي (SOPEP) يجب أن تحتوي على قائمة سلطات وأشخاص يتم الاتصال بهم في حالة تلوث بمواد خطرة ومضرة. ترد متطلبات خطط الطوارئ للتلوث النفطي وإجراءات الإبلاغ عنه في المادة 3 و4 من الاتفاقية الدولية للتأهب والاستجابة والتعاون في حالات التلوث النفطي (OPRC).

ينص البند 17 من المرفق II لاتفاقية ماربول على أن خطة الطوارئ على السفن لمواجهة التلوث النفطي أو بمواد خطيرة ومضرة (SOPEP) يجب أن تحتوي على قائمة سلطات وأشخاص يتم الاتصال بهم في حالة تلوث بهذه مواد. في هذا السياق، ترد كذلك متطلبات خطط الطوارئ للتلوث بمواد خطيرة ومضرة وإجراءات الإبلاغ عنه في المادة 3 من البروتوكول الدولي للتأهب والاستجابة والتعاون في حالات التلوث النفطي أو بمواد خطرة ومضرة في البحار (OPRC-HNS).

4 منشورات المنظمة البحرية الدولية (IMO):

<http://www.imo.org/en/Publications/Pages/Home.aspx>

تتيح المنشورات مثل الاتفاقيات، الفوانين، المبادئ التوجيهية، الدلائل والدورات النموذجية للشراء.

I توفير الخبراء

بناء على طلب الدول، وحسب توفر الموارد المناسبة، يمكن أن توفر المنظمة موظفين أو خبراء خارجيين لتقديم المساعدة والمشورة للتأهب لأكبر حالات التلوث

كيف

الاجراء:

1. المعلومات الواجب تقديمها للمنظمة البحرية الدولية

انظر أعلاه قسم "الأدوار و/أو الخدمات".

2. الاستجابة للاستفسارات

يمكن لأي شخص أو هيكل لديه استفسارات حول الاتفاقية الدولية للتأهب والاستجابة والتعاون في حالات التلوث النفطي (OPRC) والبروتوكول الدولي للتأهب والاستجابة والتعاون في حالات التلوث النفطي أو بمواد خطرة ومضرة في البحار (OPRC-HNS) أن يتواصل مع المسؤولين على أمور متعلقة بال OPRC/OPRC-HNS داخل قسم البيئة البحرية التابع للمنظمة البحرية الدولية.

الشروط:

IMODOCS و GISIS: تسجيل المستعملين ضروري للنفذ مجاناً
قائمة نقاط الاتصال التشغيلية الدولية: لا توجد قيود للنفذ (الموقع الشبكي العام)
منشورات المنظمة البحرية الدولية (IMO): يمكن اقتناء منشورات ومواد المنظمة البحرية الدولية المدرجة في الدليل من المنظمة أو موزعيها المرخص لهم.
توفير الخبراء: حسب الطلب، وبناء على موافقة المنظمة البحرية الدولية وتوفير الموارد الملائمة

الاتصال:

المسؤولون على أمور متعلقة بال OPRC/OPRC-HNS
قسم البيئة البحرية

الهاتف: +44 (0)20 7735 7611 (بدالة التليفونات التابعة للمنظمة البحرية الدولية (IMO))
الفاكس: +44 (0)20 7587 3210
البريد الإلكتروني: info@imo.org

التغييرات أو الإضافات في نقاط الاتصال ل SOPEP
حدّث قاعدة البيانات في *GISIS* (<https://gisis.imo.org/Public/Default.aspx>) - نقاط الاتصال - قائمة نقاط الاتصال التشغيلية الدولية
المسؤولة على تلقي، بث ومعالجة التقارير الطارئة للحوادث بالمواد الخطرة والمضرة مثل النقط من السفن الى الدول الساحلية. في حالة الطوارئ،
(مثل عدم التمكن من النفاذ الى قاعدة البيانات) ابعث المعطيات على هذه التغييرات أو الإضافات الى:

الفاكس: +44 (0)20 7587 3210
البريد الإلكتروني: SafePol-contacts@imo.org

عنوان البريد

المنظمة البحرية الدولية
4، ألبرت إيمانكمنت
لندن، المملكة المتحدة
SE1 7SR

دليل البحر الأبيض المتوسط بشأن التعاون على والمساعدة المتبادلة في التصدي لحوادث التلوث البحري
معلومات موجزة بشأن المؤسسة التالية حول مسؤولياتها، مشاركتها ودورها في التصدي لحوادث التلوث البحري؛ بالخصوص حول المساعدة التي بإمكانها تقديمها
عند الطلب



المركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في
منطقة البحر المتوسط (REMPEC)

من

تقديم وجيز

REMPEC هو احدى مكونات (مركز نشاطات إقليمي) خطة عمل البحر الأبيض المتوسط (UNEP/MAP). تقوم المنظمة البحرية الدولية (IMO) وUNEP بإدارته. يتمثل أحد أهداف REMPEC في تطوير التعاون الإقليمي وتسهيلها بين الدول الساحلية بالبحر الأبيض المتوسط من أجل التصدي لحوادث التلوث المسببة في الانسكاب النفطي أو مواد خطيرة ومضرة أخرى والتي تقتضي إجراءات طارئة أو استجابة فورية من نوع آخر

نوع المركز: حكومية دولية | حكومية | غير حكومية | دولية | إقليمية | وطنية

تأسس المركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر المتوسط (REMPEC) بحكم القرار 7 بحكم المؤتمر الذي عُقد في برشلونة لمفوضي الدول الساحلية في إقليم البحر الأبيض المتوسط لحماية هذا البحر (برشلونة في 1976). تتمثل أسسه القانونية في بروتوكول الوقاية وحالات الطوارئ وبروتوكول المناطق البحرية فيما يتعلق بالاستجابة إلى حادث التلوث البحري وتتولى الأطراف المتعاقدة على اتفاقية جنيف أمر تحديد أهدافه ووظائفه.

الالتزامات والمسؤوليات:

بروتوكول الوقاية وحالات الطوارئ، المادة 12: "يمكن لأي طرف في حاجة للمساعدة للتعامل مع حادث تلوث أن يطلبها من الأطراف الأخرى إما مباشرة أو عبر المركز الإقليمي" و "إذا ما تخالف أطراف متشاركون في عملية صد تلوث على تنظيم هذه الأخيرة، يمكن للمركز الإقليمي، ومع موافقة كل الأطراف المعنية، تنسيق نشاطات المرافق المخولة من قبل هذه الأطراف."

بروتوكول المناطق البحرية، المادة 16: "في حالات الطوارئ، يجب على الأطراف المتعاقدة تنفيذ بروتوكول حالات الطوارئ مع إجراء التعديلات اللازمة"

المادة 18: "في حالات الطوارئ، يمكن لطرف في حاجة للمساعدة طلبها من الأطراف الأخرى إما مباشرة أو عبر المركز الإقليمي (REMPEC)، وعلى تلك الأطراف بذل ما في وسعهم لتوفير الاعانة المطلوبة"

وظائف REMPEC: بعض من وظائف REMPEC هي كالآتي:

- مساعدة الدول الساحلية في منطقة البحر الأبيض المتوسط على تلقي اعانة الأطراف الأخرى لبروتوكول الوقاية والطوارئ إذا ما طلبتها. أما إذا لم تتوفر إمكانية المساعدة في المنطقة، فعلى المركز تقديم المساعدة على تلقي اعانة دولية من خارج المنطقة.
- تحضير والحرص على تحديث ترتيبات تشغيلية ومبادئ توجيهية هدفها تسهيل التعاون بين الدول الساحلية بمنطقة البحر الأبيض المتوسط في حالات الطوارئ.
- تنظيم وتشغيل وحدة المساعدة الخاصة بالبحر الأبيض المتوسط لمكافحة التلوث البحري العرضي، التي تم انشاءها اثر قرار الاجتماع العادي الثامن للأطراف المتعاقدة (أنطاليا، 12-14 تشرين الأول/أكتوبر)، حسب شروط هذا القرار.
- جمع ونشر معطيات حول التلوث، وفي حالات الطوارئ معطيات حول إجراءات الاستجابة.

ماذا

أدوار أو خدمات:

طور REMPEC نظام معلومات إقليمي (RIS) يتكون من كتب دليلية وقوائم جرد، دلائل تشغيلية ووثائق تقنية وتكملة وسائل نظام دعم قرارات بما فيها نظام المعلومات البحري المتكامل لدعم القرارات (MIDSIS-TROCS)، نظام إدارة النفايات لدعم القرارات، ونظام المعلومات الدولي المتكامل للبحر الأبيض المتوسط لتقييم مخاطر التلوث البحري والاستجابة له (MEDGIS-MAR).

يحافظ REMPEC بشكل دائم على الاتصال مع سلطات وطنية ضليعة من الأطراف المتعاقدة وخصيصاً مع OPRC المختار وطنياً، المساعدة المشتركة وجهات الاتصال المتوفرة على مدار الساعة

في حالات الطوارئ، يقوم REMPEC بـ:

- توفير المعطيات والنصائح المطلوبة فيما يخص جوانب الاستجابة للتلوث التشغيلية والإدارية والقانونية.
 - جمع ونشر معلومات على أحداث تلوث بحري وإجراءات متابعتها
 - تسهيل تلقي المساعدة وإذا تطلب الأمر طلب تنسيق توفير المساعدة الدولية (آلية المقاصة).
- بشكل خاص، يمكن لـ REMPEC تقديم:
- اعانة الهيكل القيادي في المجال بإعداد تقييم مفصل للوضعية؛
 - اعانة الهيكل القيادي في تقييم الحاجة الى مساعدة دولية وبالأخص نوع وكمية المعدات والمنتجات اللازمة؛
 - اعانة الهيكل الإداري في تحديد العناصر المساعدة
 - تقييم عروض المساعدة
 - تنسيق المساعدة الدولية
 - تسهيل العلاقات بين الأطراف المعنية
 - تسهيل التواصل وتبادل المعلومات
 - في ظروف استثنائية، الاعانة على حشد الدعم المالي.

الموارد (حسب الاقتضاء):

- توفير نصائح خبراء في موقع الحادث وذلك بإرسال مسؤولي REMPEC أو بحشد وحدة المساعدة للبحر الأبيض المتوسط (MAU).
- بغرض توفير مساعدة فورية (إرسال مسؤولو REMPEC أو MAU) لطرف قد طلبها في حالة طوارئ، تم تأسيس صندوق دائر

كيف

الإجراء:

الإبلاغ عن حادثة تلوث

يجب على أول تواصل تجريه الأطراف المتعاقدة أن يحدث عن طريق الضابط المناوب لـ REMPEC بـ:
اتصال هاتفي على **خط الطوارئ** الشغال على مدار الساعة
إرسال بريد إلكتروني على **بريد الطوارئ**

عندما يتم التواصل عبر الهاتف أو البريد الإلكتروني، يمكن إجراء مزيد من التواصل عبر فاكس الـ REMPEC في صيغة تقرير التلوث البحري الموحدة **POLREP format**.

(عندما يتم حشد REMPEC اتباعاً للإجراء المذكور أعلاه، يمكن إجراء اتصالات على خطوط المكتب).

طلب المساعدة

اطلب مباشرة مساعدة خبراء REMPEC أو MAU (مع استعمال الاستمارة الموحدة).
اطلب المعدات والمنتجات عبر REMPEC (الدور التسهيلي والتنسيقي) مع استعمال الاستمارة الموحدة.

إعلام REMPEC بانتظام
استعمل تقرير الوضعية (SITREP).

الشروط:

يتولى REMPEC أمر المصاريف الأولية لإرسال مسؤوليها أو مسؤولي MAU: تذاكر الطيران، بدل الإقامة اليومي وربما الرسوم المبرمجة مسبقاً.

الاتصال:

الهاتف +356 21 337 296/7/8	العنوان REMPEC بيت ماريتيمي لاسكاريس وارف فاليتا 1921 VLT مالطا
الفاكس +356 21 339 951	الموقع الإلكتروني www.rempec.org
البريد الإلكتروني rempec@rempec.org	

فقط في حالات الطوارئ (على مدار الساعة) – يقتصر على الاستعمال الرسمي فقط:

خط الطوارئ
+356 - 79 505 011

البريد الإلكتروني للطوارئ
emergency@rempec.org

<p>دليل البحر الأبيض المتوسط بشأن التعاون على والمساعدة المتبادلة في التصدي لحوادث التلوث البحري معلومات موجزة بشأن المؤسسة التالية حول مسؤولياتها، مشاركتها ودورها في التصدي لحوادث التلوث البحري؛ بالخصوص حول المساعدة التي بإمكانها تقديمها عند الطلب</p>	
	<h2>الوحدة المشتركة لـ UNEP/OCHA (JEU)</h2>

من
<p>تقديم وجيز: الوحدة المشتركة (JEU) لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة (UNEP) /مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية (OCHA) هي آلية الأمم المتحدة لحشد وتنسيق المساعدة الطارئة لبلدان تعاني من حالات بيئية طارئة وأزمات إنسانية ذات نتائج بيئية كبيرة</p>
<p>نوع المركز: <input checked="" type="checkbox"/> حكومية دولية <input type="checkbox"/> حكومية <input type="checkbox"/> غير حكومية <input type="checkbox"/> دولية <input checked="" type="checkbox"/> إقليمية <input type="checkbox"/> وطنية</p> <p>OCHA هو الجزء من الأمانة العامة للأمم المتحدة المسؤول على جمع الجهات الفاعلة الإنسانية لضمان استجابة موحدة وسلسلة للطوارئ. تتخذ JEU مقرها في فرع خدمات الطوارئ (ESB) لـ OCHA وتتمتع بالوصول التام لوسائل وخدمات OCHA لدعم الدول الأطراف في تنسيق الاستجابة الدولية</p>
<p>الالتزامات والمسؤوليات: يعترف بـ JEU ككيان متعدد الأطراف ونقطة الاتصال الرئيسية لحشد وتنسيق الإجراءات الدولية بالشراكة مع جهات فاعلة وطنية ودولية في نطاق الاستجابة للطوارئ البيئية.</p> <p>فيما يخص حوادث التلوث البحري رغم أن الدور الرئيسي يعود لمنظمات أخرى (IMO/REMPEC) وأنظمة الاستجابة والتحضر الوطنية والدولية، فإن مساعدة JEU يمكن أن تكون مطلوبة خاصة إذا ما كانت الصحة الإنسانية والبيئة (النظم الايكولوجية الحساسة) مهددتان ومتضررتان على نطاق واسع.</p> <p>عند تلقي طلب رسمي للمساعدة من قبل دولة متضررة، تنصح JEU باتخاذ إجراءات فورية وبعث طلب مساعدة لشبكة شركائها إذا ما اقتضى الأمر. توفر JEU الدعم خاصة في عناصر التنسيق للاستجابة وكذلك في تقييم وتخفيف النتائج الضارة للبيئة المحتملة عند حصول كارثة أو حالة طوارئ.</p> <p>في حالة تلوث بحري قد يتطلب مساعدة JEU، تعمل الوحدة بالتعاون الوثيق مع المنظمة البحرية الدولية (IMO)، المنظمات الإقليمية (REMPEC و UNEP/MAP) وكذلك مع جهات فاعلة إنسانية وللاستجابة للكوارث أخرى، بما فيها المجموعات والمنظمة الصحة العالمية.</p>

ماذا
<p>الدور و/أو الخدمات: توفر JEU مجموعة واسعة من الخدمات للدول الأطراف والمنظمات الإنسانية في نطاق الاستجابة لحالات الطوارئ البيئية، بما فيها:</p> <ul style="list-style-type: none">- توفير الخبرة التقنية من خلال آليات استجابة وتأهب للطوارئ متواجدة.- إدامة شبكة واسعة من الاتصالات والشركاء الذين يوفر الدعم في عدد من المواضيع البيئية.- تطوير مبادئ توجيهية مشتركة ووسائل توفر أفضل ممارسة وتبادل معرفي للخبرة عبر مركز الطوارئ البيئية (www.eccentre.org).

الموارد:

تتمتع JEU بالوصول إلى الموارد ووسائل الاستجابة للنظام الدولي الإنساني. تشمل هذه الموارد المركز الإلكتروني لتنسيق العمليات في الموقع (VOSOCC) (<https://vosocc.unocha.org>)، وهو منبر انترنت آني صُمم لدعم تبادل المعطيات والتنسيق بين الجهات المستجيبة الدولية في المرحلة المبكرة للكوارث المفاجئة الكبرى. يتمثل مفهوم مركز تنسيق العمليات في الموقع (OSOCC) في وسيلة استجابة سريعة ل OCHA وفرق الأمم المتحدة للتقييم والتنسيق المخصصة للكوارث والتي تعمل في تعاون وثيق مع الحكومة المتضررة والمنسقين الوطنيين المكلفين. يتمثل مركز الطوارئ البيئية (EEC) (www.eecentre.org) في وسيلة استجابة على الانترنت مصممة لتقوية قدرة المستجيبين الدوليين للطوارئ البيئية.

أنواع المساعدة: حسب طبيعة الحادثة، تسعى JEU لتلبية مستوى الخبرة اللازمة. يمكن طلب أنواع دعم الاستجابة الآتية:

نصائح خبراء خارج الموقع
نصائح خبراء على الإنترنت
معاينة وتحليل على الانترنت
الوساطة بين مستجيبين للكوارث معنيين

مجالات الخبرة:

إطلاق مواد خطرة وسامة
تأثر المواد الخطرة والسامة على الموارد الطبيعية وسبل العيش.
تلوث المياه
إدارة النفايات والأنقاض الناجمة عن الكوارث

الإجراء:

عند طلب المساعدة في حالة طوارئ بيئية، الرجاء المد بأكثر عدد ممكن من المعطيات المتعلقة بالحادثة وحاجاتكم عن طريق استعمال القائمة المرجعية الموجودة في المبادئ التوجيهية للطوارئ البيئية، 2017 (المرفق 2) كدليل توجيه. الرجاء بعث معطياتكم عبر بريد الكتروني للوحدة المشتركة لـ UNEP/OCHA (JEU) (ochaunep@un.org)، والاتصال الفوري بالضابط المناوب لـ OCHA (متوفر على مدار الساعة على الرقم +41 22 917 2010). بناء على حاجاتكم ومتطلباتكم، يضع الطرف مقدم الطلب أطر مرجعية مفصلة مع دعم JEU.

الشروط: يجب على الدولة المتضررة تقديم طلب رسمي.

الاتصال:

الوحدة المشتركة لـ UNEP/OCHA – فرع خدمات الطوارئ لـ OCHA،
قصر الأمم،
1211- سي اتش جنيف 10،
سويسرا
البريد الإلكتروني: ochaunep@un.org
الهاتف: +41 22 917 2010 (فقط للطوارئ، الضابط المناوب لـ OCHA)
www.unocha.org/unep

دليل البحر الأبيض المتوسط بشأن التعاون على والمساعدة المتبادلة في التصدي لحوادث التلوث البحري
معلومات موجزة بشأن المؤسسة التالية حول مسؤولياتها، مشاركتها ودورها في التصدي لحوادث التلوث البحري؛ بالخصوص حول المساعدة التي بإمكانها تقديمها عند الطلب



الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالنفط (IOPC Funds)

من

تقديم وجيز

يتمثل الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالنفط (IOPC Funds) في منطمتين حكوميتين دوليتين (صندوق 1992 والصندوق التكميلي) توفران تعويضات عن أضرار التلوث النفطي الناتج عن الانسكابات النفطية من ناقلات النفط.

شارك IOPC Funds في 150 حادثة منذ 1978 ودفع 600 مليون يورو كتعويض. لصندوق 1992 114 دول أطراف منها 31 طرف مشارك أيضا في الصندوق التكميلي.

نوع المركز:

حكومية دولية | حكومية | غير حكومية | دولية | إقليمية | وطنية

تم إنشاء النظام الدولي للمسؤولية والتعويض في 1978 وهو الآن قائم على اتفاقيتين للمنظمة البحرية الدولية تضمنان تشارك مالك السفينة وملقي النفط في دفع ثمن حادثة الانسكاب النفطي. الاتفاقيتان المذكورتان هما:

- الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية على أضرار التلوث النفطي لعام 1992 (اتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1992)
- الاتفاقية الدولية لتأسيس صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث النفطي (اتفاقية الصندوق لعام 1992)

تم اعتماد بروتوكول لاتفاقية الصندوق لعام 1992 ابتداء من 2003 وعلى ضوء هذا البروتوكول، تم إنشاء صندوق تكميلي (بروتوكول الصندوق التكميلي).

يتم تمويل الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالنفط من قبل الصناعة النفطية وإدارته من قبل الحكومات وتحدد أهدافه ووظائفه من قبل الأطراف المتعاقدة على اتفاقية الصندوق لعام 1992 وبروتوكول الصندوق التكميلي.

الالتزامات والمسؤوليات:

المادة II من اتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1992:

تنطبق هذه الاتفاقية على (أ) أضرار التلوث:

- (i) في المنطقة بما فيها المياه الإقليمية لدولة متعاقدة و
- (ii) في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة متعاقدة والتي تحدد وفقا للقانون الدولي؛ وإذا لم يتم تحديد منطقة اقتصادية خالصة لها، ففي منطقة خارج وملاصقة لمياهها الإقليمية تحدها الدولة المعنية وفق القانون الدولي ولا تتعدى 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها نطاق المياه الإقليمية

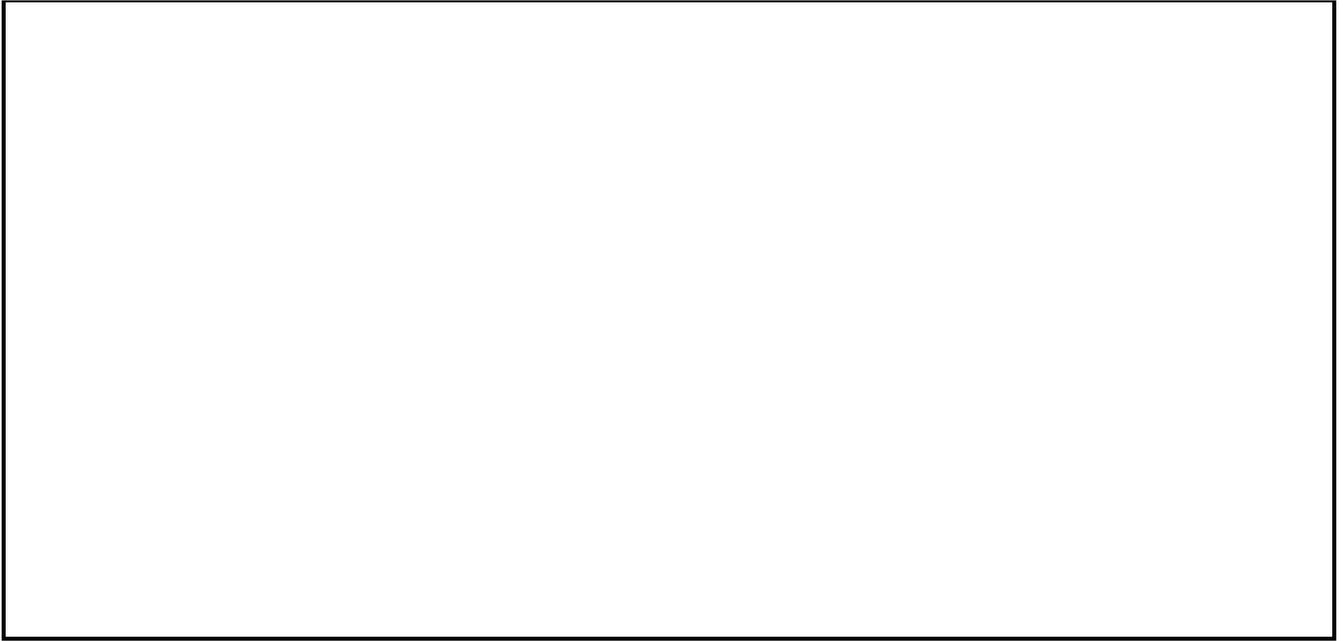
(ب) التدابير الوقائية المعتمدة لصد أو الحد من الأضرار

المادة 2 من اتفاقية الصندوق لعام 1992:

يتمثل الهدف من صندوق 1992 هو توفير تعويض عن أضرار التلوث حيثما تكون الحماية الموفرة من قبل اتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1992 غير كافية.

المادة 4 من بروتوكول الصندوق التكميلي:

يدفع الصندوق التكميلي تعويضا لأي شخص متضرر من التلوث إذا لم يتمكن من الحصول على تعويض كامل ومناسب إثر مطالبة ثابتة، وهذا حسب شروط اتفاقية الصندوق لعام 1992، لأن قدر الأضرار يتعدى أو يمكن أن يتعدى الحد المنطبق للتعويض المذكور في الفقرة 4 من المادة 4 لاتفاقية الصندوق لعام 1992.



ماذا

الأدوار و/أو الخدمات

عملا باتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1992 التي توفر الشق الأول من التعويض، على مالك السفينة المسؤولية التامة فيما يتعلق بأي أضرار تلوث بالنفط، أي أنه مسؤول حتى إن لم يرتكب وطاقمه خطأ. ولكن بإمكان مالك السفينة وضع حدود لمسؤوليته المالية حسب الحمولة الاجمالية لسفينته. ويضمن هذا المبلغ شركات التأمين على السفينة

توفر اتفاقية الصندوق لعام 1992 شقا ماليا ثانيا من التعويض والذي يتم تمويله من قبل متلقي النفط إلى الدول الأعضاء لصندوق 1992 بعد النقل البحري. تتاح إضافة تعويضية تكميلية إلى الدول الأعضاء في الصندوق التكميلي. بإمكان النظام الدولي للمسؤولية والتعويض توفير مبالغ تصل إلى 203 مليون من حقوق السحب الخاصة (285.6 مليون دولار أمريكي) للدول الأعضاء في صندوق 1992 و 750 مليون من حقوق السحب الخاص (1055 مليون دولار أمريكي) للدول الأعضاء في الصندوق التكميلي.

تنطبق اتفاقية صندوق 1992 أيضا على انساكابات النفط الثابت حتى ولو تعذر تحديد السفينة المصدر، شريطة أن تلقى رضاء صندوق 1992، أو شريطة أن يكون مصدر النفط سفينة كما تنص اتفاقية صندوق 1992 في حالة عدم رضاء محكمة مختصة.

الموارد (عند الاقتضاء):

عادة ما يحضر صندوق 1992 استمارات مطالبات لكل حادثة¹ تصبح الاستثمارات متاحة للتنزيل من الموقع www.iopcfunds.org أو يمكن طلبها من صندوق 1992/ تأمين مالك السفينة. ينصح المطالبون باستعمال استمارات المطالبة وتحميلها مع كل الوثائق اللازمة لدعم مطالباتهم.

قد نشر صندوق IOPC حزمة معلومات للمطالبات لمساعدة المطالبين بدول أعضاء إثر حادثة انساكاب نفطي. تتضمن الحزمة دليل مطالبات صندوق 1992، وهو دليل عملي لتقديم مطالبات من صندوق IOPC، كما تتضمن عددا من المبادئ التوجيهية المتعلقة بقطاعات محددة. تتوفر هذه الوثائق في شكل نسخ الكترونية على موقع الصندوق (www.iopcfunds.org) وفي شكل نسخ مطبوعة عند الأمانة العامة حسب الطلب.

أحيانا ما ينظم صندوق 1992 بالشراكة مع الفريق الدولي لرابطات الحماية والتعويض مكتب مطالبات إقليمي من أجل تسهيل عملية معالجة المطالبات.

تتصح السلطات التابعة لدول أعضاء في صندوق IOPC متضررة بحادث ناتج عن ناقلة نفط ثابت بالاتصال بالأمانة العامة لصندوق IOPC في أقرب وقت ممكن بعد الحادث لأن الإخطار الفوري يمكن صندوق IOPC من النظر في اتخاذ الإجراءات اللازمة التي يمكن أن تساعد على معالجة المطالبات في المستقبل.

¹ يتم تطوير نظام تقديم مطالبات على الانترنت ومن المتوقع أن يكون متوفرا بداية من 2017

كيف

الاجراء:

يجب اعلام صندوق 1992 بأي حادثة تلوث بسبب ناقلة نפט ثابت في أسرع وقت ممكن لتمكينه من توفير خبراء ومراقبة الوضعية عن كثب. بما أن في أغلب الحالات لا يدفع صندوق 1992 تعويضا إلا إذا ما دفع مالك السفينة/ مؤمنها حد المبلغ الملائم لسفينته، يجب بعث المطالبات أو لا إلى مالك السفينة أو إلى نادي الحماية والتعويض الذي يتبعه. عمليا، يتم توجيه المطالبات عبر مراسل مكتب نادي الحماية والتعويض الأقرب لموقع الحادثة. يكفي ارسال المطالبات والوثائق اللازمة الى الصندوق أو نادي الحماية والتعويض/المراسل بحكم التعاون الوثيق بينهما. يحاول صندوق 1992 ونوادي الحماية والتعويض التوصل إلى وفاق من المطالبين ودفع تعويضات بأسرع ما يمكن. يمكنهم دفع سداد مبلغ مؤقت قبل التوصل إلى اتفاق نهائي إذا كان المطالب يعاني من عسر مالي لا داعي له. بعد شهر واحد من تلقي استمارة مطالبة كاملة وتسجيلها، تعمل الأمانة العامة على تقديم إقرار باستلام المطالبة وتفسير إجراءات التقييم التي سيتم اتخاذها إلى المطالب. بالإضافة إلى ذلك، بعد ستة أشهر توفير نظرة أولية في شكل رسالة للمطالب. إذا تعذر التوصل إلى وفاق فيما يتعلق بتقييم المطالبة، للمطالب الحق في تقديم مطالبته قبل المحكمة المختصة في الدولة حيث حصل الضرر. ولكن منذ أن تأسس نظام التعويض الدولي في 1978، لم تكن إجراءات المحاكم المتخذة من قبل المطالبين ضرورية في أغلب الحوادث المتعلقة بصندوق 1992 والهيكل السابق له. عملا باتفاقية صندوق 1992 يخسر المطالبون الحق في المطالبة إلا إذا ما أتوا بدعوة قضائية ضد صندوق 1992 في غضون ثلاث سنوات من تاريخ الحادثة أو إخطار الصندوق رسميا بدعوة قضائية ضد مالك السفينة أو مؤمنها في غضون نفس المدة. بالرغم من أن الأضرار يمكن أن تأخذ وقتا للظهور، يجب الاستظهار بدعوة قضائية في غضون ست سنوات من تاريخ الحادثة.

الشروط:

فقط أولئك المتضررين من التلوث في دولة طرف في اتفاقية صندوق 1992 يمكنهم المطالبة بتعويض من صندوق 1992. تم تحديد معايير المقبولية في دليل المطالبات. طرح الأسئلة التالية قد يساعد المطالب في تقرير ما إذا كان يجب عليه تقديم مطالبة.

- هل سبق لك وأن عانيت في الواقع من نفقات، خسارة أو ضرر؟
- هل تتعلق النفقات بالتدابير المتخذة بعد الحادث المعقولة والتي يمكن تبريرها؟
- هل كانت النفقات أو الخسائر أو الأضرار ناجمة عن التلوث الناجم عن الانسكاب؟
- هل بإمكانك أن تربط بشكل معقول بين سبب النفقات أو الخسارة أو الضرر الذي تغطيه المطالبة و التلوث الناجم عن الانسكاب؟
- هل بإمكانك تحديد الخسارة التي قد عانيت منها؟
- هل بإمكانك إثبات مبلغ النفقات أو الخسارة أو الضرر وتقديم الوثائق المناسبة أو أدلة أخرى؟

الاتصال:

الصناديق الدولية للتعويض عن التلوث النفطي
4 ألبرت إمبانكمنت
لندن SE1 7SR
المملكة المتحدة

الهاتف: +44 (0)20 7592 7100
الفاكس: +44 (0)20 7592 7111
البريد الإلكتروني: info@iopcfunds.org
الموقع: www.iopcfunds.org

دليل البحر الأبيض المتوسط بشأن التعاون على والمساعدة المتبادلة في التصدي لحوادث التلوث البحري
معلومات موجزة بشأن المؤسسة التالية حول مسؤولياتها، مشاركتها ودورها في التصدي لحوادث التلوث البحري؛ بالخصوص حول المساعدة التي بإمكانها تقديمها عند الطلب



الاتحاد الأوروبي المديرية العامة للمكتب الإنساني للمفوضية العامة (DG ECHO) – مركز تنسيق الاستجابة للطوارئ (ERCC) والوكالة الأوروبية للسلامة البحرية (EMSA)

من

تقديم وجيز

المفوضية العامة – DG ECHO: تهدف آلية الاتحاد للحماية المدنية (UCPM) داخل المفوضية الأوروبية و المديرية العامة للمكتب الإنساني للمفوضية الأوروبية (DG ECHO) إلى تقوية التعاون بين الاتحاد والدول الأعضاء في الحماية المدنية من أجل تحسين فعالية الأنظمة في الوقاية والتحضر والاستجابة إلى كوارث طبيعية وكوارث من صنع الإنسان بما فيها حوادث التلوث البحري. يعتبر مركز تنسيق الاستجابة للطوارئ (ERCC) داخل DG ECHO مركز العمليات الشغال على مدار الساعة لUCPM. اعثر على المزيد من المعلومات على http://ec.europa.eu/echo/what/civil-protection/mechanism_en

في حالات التلوث البحري، توفر الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية (EMSA) الخبرة التقنية و المساعدة التشغيلية إلى المفوضية الأوروبية – آلية الاتحاد (ERCC) والدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي و المساعدة التشغيلية لدول العالم الثالث التي تشارك الاتحاد الأوروبي في حوض بحر إقليمي. اعثر على المزيد من المعلومات على <http://www.emsa.europa.eu/>

نوع المركز: حكومية دولية | حكومية | غير حكومية | دولية | إقليمية | وطنية

المفوضية الأوروبية هي مؤسسة من الاتحاد الأوروبي. EMSA هي واحدة من 44 وكالة لامركزية للاتحاد الأوروبي قد تأسست في 2003 ويوجد مقرها في لشبونة البرتغال. الاتحاد الأوروبي (EU) هو طرف متعاقد لاتفاقية وبروتوكولات برشلونة.

الالتزامات والمسؤوليات:

عبر DG ECHO، للمفوضية الأوروبية المسؤولية على إدارة ERCC، نظام تواصل ومعلومات للطوارئ مشترك (CECIS)، تأسيس القدرة الأوروبية للاستجابة في حالات الطوارئ (EERC) متكونة من موارد مرصودة مسبقا من الدول الأعضاء (وحدات²) وخبراء. في حالة طوارئ، و عبر ERCC، تعمل المفوضية كمركز لجمع المعلومات وتعميمها بين الدول الأعضاء وتسهيل عروض المساعدة وتعزيز الاتساق في الاستجابة الى كوارث خارج الاتحاد. يمكن للدولة المتضررة طلب المساعدة عن طريق ERCC (راجع ادناه) أو عن طريق الأمم المتحدة ووكالاتها أو عن طريق منظمات معنية بالأمر. توفر EMSA للدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي ودول العالم الثالث تشارك في حوض بحر معها أصول استجابة إضافية عندما يتم تقديم طلب من قبل الدولة المتضررة.

ماذا

² تتمثل الوحدات في موارد مرصودة مسبقا (معدات وأشخاص) قادرة على العمل بشكل مستقل، معينة من قبل الدول الأعضاء، يرجع قرار إرسالها إلى الدولة التي قدمت المورد.

³ تشارك 28 دولة عضو، جمهورية مقدونيا اليوغسلافية السابقة، آيسلندا، الجبل الأسود، النرويج، صربيا وتركيا في UPCM.

الدور و/أو الخدمات (في مقام اتفاقية وبروتوكولات برشلونة):

المفوضية الأوروبية – DG ECHO

المعلومات والتنسيق

يعتبر **ERCC** نقطة الاتصال الرئيسية للأطراف المتعاقدة على اتفاقية وبروتوكولات برشلونة ل:

- (1) طلب المساعدة من موارد وخدمات EMSA (راجع ادناه)؛ و،
 - (2) تشغيل UCPM – تمديد طلب المساعدة لكل الدول المشاركة في UCPM³.
- موارد يمكن حشدها:

- فرق خبراء لدعم التقييم وتسهيل التنسيق على عين المكان.
- موارد نقل إضافية (يمكن أن توفر UCPM إلى حد 55% من مصاريف النقل للمساعدة التي يوفرها MS).
- وحدات تحت EERC. حالياً، تم تسجيل وحدتين للتلوث البحري:
 - فريق الاستجابة للحوادث البحرية لإطفاء الحرائق على متن السفينة من هولندا
 - فريق الاستجابة لتنظيف السواحل، مدربين + معدات واقية ل 50 شخصاً من السويد.

EMSA

الموارد:

- شبكة من المراكب للتصدي لانسكاب النفط الاحتياطية، مع أنواع مختلفة من تحضيرات معدات ومشتتات لمحاربة النفط.
- خدمة معدات المساعدة التي توفر معدات مخزونات مكرسة لتصدي التلوث.

الخدمات

- الشبكة البحرية للتدخل في حالات الطوارئ الكيميائية هي خدمة للطوارئ الكيميائية توفر معلومات ونصائح خبراء يمكن أن تتاح إلى دول العالم الثالث. للوصول إلى هذه الخدمة، يجب على دول العالم الثالث طلب الوصول إلى DG-ECHO.
- توفر الوكالة أيضاً دائرة رصد ساتلية للانسكاب النفطي تعرف باسم كليسينات (CleanSeaNet). في أي حالة طوارئ، يمكن إتاحة الخدمة لدول العالم الثالث عن طريق تقديم طلب ل DG-ECHO.

يمكن العثور على المزيد من المعلومات المتعلقة بخدمات EMSA للتصدي للتلوث على الموقع: <http://emsa.europa.eu/operations/pollution-response-services.html>
وفي نظام المعلومات الجغرافية للبحر الأبيض المتوسط لتقييم والتصدي لمخاطر التلوث البحري (MEDGIS MAR):

http://www.rempec.org/tools.asp?theIDS=2_250&theName=Tools&daChk=1

لمزيد من المعلومات على CleanSeaNet: <http://emsa.europa.eu/operations/earthobservationservices.html>

الاجراء:

يجب أن تتم طلبات المساعدة الرسمية من موارد/خدمات EMSA و/أو تشغيل آلية الحماية المدنية للاتحاد UCPM من خلال ERCC عن طريق CECIS. CECIS (نظام المعلومات والتواصل للطوارئ الموحد للتلوث البحري) هو تطبيق يتم تحميلها على ERCC واستعمالها في حالة تلوث بحري. رابط CECIS: <https://webgate.ec.europa.eu/CECIS>
كبدل لذلك، إذا لم يكن للدولة الوصول إلى CECIS، يمكن تحرير الطلب كتابة (مثل عبر البريد الإلكتروني) ل ERCC (الهاتف: +32 2 29 21112؛ الفاكس: +32 2 29 866 51؛ البريد ECHO-ERCC@ec.europa.eu)
ملحوظة: من المنصوح به أن يتم أيضا إنذار EMSA بوضع خدمات الدعم البحرية على نسخة:
البريد الإلكتروني: MaritimeSupportServices@emsa.europa.eu؛ الهاتف: +351 211 209 415؛ الفاكس: +351 211 209 480

الشروط:

في حالة تشغيل خدمات التصدي للتلوث EMSA (مراكب ومعدات خدمات المساعدة)، سوف تطبق الأحكام المحددة في عقد التصدي للحوادث. يعتبر عقد التصدي للحوادث إطار عمل توفير خدمات التصدي للدول الطالبة إثر حادثة ويغطي كل شروط أداء عمليات استرداد النفط بما فيها التعريفات.

الاتصال:

<p>العنوان المفوضية الأوروبية المديرية العامة للحماية المدنية الأوروبية وعمليات المعونة الإنسانية إيكو / 1 - مركز تنسيق الاستجابة للطوارئ (ERCC) L-86 00/11 B-1049 بروكسل / بلجيكا الموقع الإلكتروني http://ec.europa.eu/echo/what/civil-protection/emergency-response-coordination-centre-ercc_en</p>	<p>الهاتف +32 2 29 21112 الفاكس +32 2 29 866 51 البريد الإلكتروني ECHO-ERCC@ec.europa.eu</p>
<p>العنوان EMSA Praça Europa n°4 1249-206 Lisboa/Portugal الموقع الإلكتروني http://emsa.europa.eu/</p>	<p>الهاتف + 351 211 209 415 الفاكس + 351 211 209 480 البريد الإلكتروني MaritimeSupportServices@emsa.europa.eu</p>

مؤسسات لا حكومية:

7. الاتحاد الدولي لأصحاب الناقلات المعني بحدوث تلوث (ITOPF):

العنوان: 1 أوليفرز يارد 55 سيتي رود، لندن، EC1Y 1HQ، المملكة المتحدة
الهاتف: +44 (0)20 7566 6999
هاتف الطوارئ: +44 (0) 7623984606 (البديل: +44 (0)20 7566 6998)
الفاكس
البريد الإلكتروني: central@itopf.com
الموقع الإلكتروني: <http://www.itopf.com/>

8. رابطة صناعة النفط والغاز للمشاكل البيئية والاجتماعية (IPIECA):

العنوان: الطابق 14، برج المدينة، 40 شارع باسينغال، لندن، EC2V 5DE، المملكة المتحدة
هاتف: +44 (020) 7633 2388
الفاكس: +44 (020) 7633 2389
البريد الإلكتروني:
الموقع الإلكتروني: <http://www.ipieca.org/>

9. المجلس الأوروبي للصناعات الكيماوية (CEFIC) / التدخل في حالات الطوارئ للنقل الكيماوي (ICE):

العنوان: شارع E. فان نيويتهويس، 4 صندوق 1 - 1160 بروكسل - بلجيكا
الهاتف: +32 2 676 73 78
الفاكس: +32 2 676 73 31
البريد الإلكتروني: fle@cefic.be
الموقع الإلكتروني: <http://ice-chem.net>

10. الاتحاد الدولي للإنقاذ (ISU):

العنوان: الاتحاد الدولي للإنقاذ، هولاند هاوس، 1 - 4 بوري ستريت، لندن، EC3A 5AW، إنجلترا
الهاتف الجوال: +44 7805 955348
الهاتف: +44 20 7220 6597
الفاكس:
البريد الإلكتروني: isu@marine-salvage.com
الموقع الإلكتروني: <http://www.marine-salvage.com/>

11. الرابطة الدولية لجمعيات التصنيف (IACS):

العنوان: الأمانة الدائمة، الطابق السادس، 36 برودواي، لندن SW1H 0BH، المملكة المتحدة
الهاتف: +44 (0)20 7976 0660
الفاكس: +44 (0)20 7808 1100
البريد الإلكتروني: permsec@iacs.org.uk
الموقع الإلكتروني: <http://www.iacs.org.uk/>

المعلومات الأساسية (القانونية والمؤسسية والعلاقات، وما إلى ذلك) لكل المؤسسات غير الحكومية التي قد تكون مشتركة في التنسيق و / أو المساعدة المتبادلة في حالة وقوع حادث التلوث يتم تطويرها في فيشس التي تصف اسمها، والوضع، والتزامات / مسؤوليات (من)؛ ودورها / خدماتها، ومواردها (ما)؛ وإجراءاتها وشروطها واتصالاتها (كيف).

دليل البحر الأبيض المتوسط بشأن التعاون على المساعدة المتبادلة في التصدي لحوادث التلوث البحري

معلومات موجزة بشأن المؤسسة التالية حول مسؤولياتها، مشاركتها ودورها في التصدي لحوادث التلوث البحري؛ بالخصوص حول المساعدة التي بإمكانها تقديمها عند الطلب

International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF)



من

تقديم وجيز:

يعتبر ITOPF مصدر الصناعة البحرية الرئيسي للمشورة التقنية الموضوعية، للخبرة والمعلومات على التصدي العال للتلوث المتأني من السفن. تتركز نصيحة ITOPF على إحاطة علمية بمصير وتأثيرات الملوثات في المحيط البحري وعلى تقييم عملي لخيارات التصدي وللمطالبات بالتعويض. يوفر ITOPF منذ السبعينات خدمات تصدي للطوارئ لملاك الناقلات (الأعضاء) ومنذ 1999 وبحكم تنامي الوعي بالتلوث بسبب سفن غير ناقلية للنفط، تم رسمياً تمديد هذه الخدمة على ملاك أنواع أخرى من السفن قد كانوا كفاء بشراكة ITOPF. منذ تأسيس ITOPF في 1968، تصدى الاتحاد لأكثر من 400 انسكاب بحري على النطاق العالمي. ويقع الاستفادة من هذه الخبرة المباشرة خلال مهمات تدريبية وتحضير خطط طوارئ والمساهمة في نقاشات السياسات المعتمدة والنصوص القانونية بفضل مركزه المراقب في المنظمة البحرية الدولية وصندوق IOPC. أصبحت خبرة ITOPF مطلوبة أكثر مؤخراً ويعود ذلك إلى احتمال التلوث بسبب مواد غير النفط (المواد الكيميائية بشكل رئيسي) وفي المقابل تشكل اتفاقيات دولية مثل اتفاقية HNS التي أدت إلى ارتفاع في طلب خبرة ITOPF في المجال.

نوع المركز:

حكومية دولية | حكومية | لا حكومية | دولية | إقليمية | وطنية

يتمثل اتحاد ملاك الناقلات الدولي للتلوث (ITOPF) في رابطة للمعاملات التجارية المتبادلة ذات أنشطة مراقبة من قبل مجلس إدارة دولي يمثل أعضائه وشركاءه ومؤمنييه.

الالتزامات والمسؤوليات:

غير متوفر

ماذا

الدور و/أو الخدمات:

التصدي للانسكابات

يكون ITOPF متوفر على مدار الساعة والسنة وعالمياً لحضور انسكابات نفطية أو مواد كيميائية أو مواد خطرة أخرى.

تحليل المطالبات وتقييم الأضرار

يقدم ITOPF النصيحة فيما يتعلق بالانسكابات ويقدم الاستحقاقات التقنية للمطالبات بالتعويض.

التدريب والتعليم

يجري ITOPF دورس تدريبية وندوات حول العالم حيث يتبادل خبرته التقنية وتجربته المباشرة مع المشاركين. يتم التدريب عادة في حضور أهم الشركاء الحكوميين وأهم الهيئات الصناعية.

التخطيط للطوارئ والمشورة:

ينصح ITOPF بشكل دائم الحكومات والصناعة البحرية فيما يتعلق بتحضير خطط طوارئ وأمر أخرى ذات صلة بالتلوث العرضي بسبب السفن. تعتبر هذه النشاطات فرصاً لتبادل التمرن الجيد خارج الظروف المضغوطة خلال حادثة حقيقية.

البحث والتطوير:

يدعم ITOPF البحث ونشاطات التطوير عبر جائزته السنوية R&D ويمثل مصدراً للمعلومات الشاملة حول التلوث البحري من خلال مكتبته، منشوراته التقنية، احصائياته، أفلامه وموقعه الإلكتروني.

الموارد

يضم فريق ITOPF المتمركز في لندن 15 موظف تقني يتمتعون بمجموعة من المهارات المتنوعة من جنسيات مختلفة وست لغات (الإنجليزية، الفرنسية، الإيطالية، الصينية المندارينية، البرتغالية والإسبانية).

كيف

الإجراء:

في حالة انسكابات نفطية أو مواد خطرة ومضرة، الرجاء الاتصال بالأرقام أسفله للمشورة و/أو للحشد إلى الموقع.

الشروط:

عادة ما يتم تقديم خدمات **ITOPF** مجاناً للأعضاء (ملاك الناقلات)، الشركاء (ملاك سفن من نوع آخر) ومؤمنيههم. تتاح خدمات **ITOPF** لغير الأعضاء/ الشركاء أيضاً على أساس دفع رسوم. يخضع قرار توفير الخدمات لغير الأعضاء والشركاء لتقدير **ITOPF** حسب توافر الموظفين وانعدام احتمال تضارب مصالح فيما يتعلق بالنشاط المقترح.

الاتصال:

العنوان 1 أوليفرز بارد 55 شارع المدينة لندن EC1Y 1HQ المملكة المتحدة	الهاتف +44 (0)20 7566 6999
الموقع الإلكتروني www.itopf.com	الفاكس +44 (0)20 7566 6950
البريد الإلكتروني central@itopf.com	
فقط في حالات الطوارئ (على مدار الساعة) - يقتصر على لاستعمال الرسمي فقط:	
البريد الإلكتروني للطوارئ الرجاء إعلام ITOPF بالطوارئ فقط عبر الهاتف	خطوط الطوارئ +44 (0) 20 7566 6999 (UK business hours) +44 (0) 76 23984606

دليل البحر الأبيض المتوسط بشأن التعاون على والمساعدة المتبادلة في التصدي لحوادث التلوث البحري
معلومات موجزة بشأن المؤسسة التالية حول مسؤولياتها، مشاركتها ودورها في التصدي لحوادث التلوث البحري؛ بالخصوص حول المساعدة التي بإمكانها تقديمها عند الطلب

رابطة صناعة النفط والغاز للمشاكل البيئية والاجتماعية (IPIECA)

IPIECA

من

تقديم وجيز

تقوم IPIECA بتطوير وتبادل وتعزيز الممارسة الجيدة والمعرفة لمساعدة الصناعة وتحسين أدائها البيئي والاجتماعي. نحن نعمل هذا على أساس أن المشاكل المهيمنة على خطة التنمية المستدامة - الطاقس والطاقة، المشاكل البيئية والاجتماعية - أكبر من أن تحلها شركات فردية وحدها. يجب على الصناعة العمل معا لتحقيق تقدم ذي تأثير حقيقي. تساعد IPIECA على تحقيق هذا الهدف.

نوع المركز:

حكومية دولية | حكومية | لا حكومية | دولية | إقليمية | وطنية

تتمثل IPIECA في جمعية غير ربحية توفر منتدى لتشجيع التقدم الدائم لأداء الصناعة، وهي الجمعية العالمية الوحيدة التي تضم صناعة النفط والغاز الابتدائية والنهائية. هي منظمة لا حكومية ذات "مركز استشاري خاص" مع الأمم المتحدة وأيضا قناة الاتصال الرئيسية مع الأمم المتحدة.

الالتزامات والمسؤوليات:

يمكن أن يكون للانسكابات النفطية أثر بيئي واجتماعي واقتصادي طويل الأجل، ومن ثم تشكل خطرا جسيما يلزم صده؛ تعمل IPIECA منذ 30 سنة لتسخير الخبرات والتكنولوجيا الجماعية لصناعة النفط والغاز على الاستعداد للانسكابات النفطية والاستجابة لها. وفي حين أن الوقاية هي الهدف دائما، تعطي الصناعة أيضا أولوية عالية لتطوير القدرة على الاستجابة للانسكابات، مما يمكن أعضاءها من تحسين التأهب والاستجابة عالميا.

لا تستجيب IPIECA لحوادث التلوث - ولا تعمل ولايتها إلا كمنظمة عقد لصناعة النفط والغاز لتأسيس ممارسات جيدة. وهي تتعاون أيضا مع منظمات منظومة الأمم المتحدة مثل المنظمة البحرية الدولية ومركز REMPEC للتشجيع على القيام بأنشطة مشتركة دعما لاتفاقيات من قبيل الاتحاد الروسي لعام 1990.

ومن بين الأنشطة الطويلة الأمد التي تضطلع بها الرابطة شراكة مع المنظمة البحرية الدولية من خلال المبادرة العالمية التي تجمع بين الصناعة والحكومات لتعزيز الاستعداد للانسكابات النفطية والاستجابة لها. والمبادرة العالمية هي برنامج شامل تعمل الحكومات من خلاله، من خلال المنظمة البحرية الدولية، وصناعة النفط، من خلال الرابطة الدولية للملكية الفكرية، على مساعدة البلدان على تطوير الهياكل والقدرات الوطنية اللازمة للاستعداد لمواجهة الانسكابات النفطية والاستجابة لها.

ماذا

الدور و/أو الخدمات:

تطور وتنشر إرشادات الممارسات الجيدة؛ حلقات عمل دورية بشأن مختلف مواضيع التصدي للانسكابات النفطية؛ ويدعم التحسينات الإقليمية في مجال التأهب للاستجابة للانسكابات النفطية من خلال برنامج المبادرة العالمية (GI) بالاشتراك مع المنظمة البحرية الدولية (IMO).

الموارد (عند الاقتضاء):

كيف

الإجراء:

غير متوفر

الشروط:

غير متوفر

الاتصال:

الهاتف: +44 (0) 20 7633 2388

الفاكس: +44 (0) 20 7633 2389

إيبিকা (IPIECA) | الطابق الرابع عشر | برج المدينة | 40 شارع باسينغال | لندن EC2V 5DE

تويتر: @IPIECA | LinkedIn: IPIECA

IPIECA

THE GLOBAL OIL AND GAS INDUSTRY ASSOCIATION
FOR ENVIRONMENTAL AND SOCIAL ISSUES

دليل البحر الأبيض المتوسط بشأن التعاون على والمساعدة المتبادلة في التصدي لحوادث التلوث البحري
معلومات موجزة بشأن المؤسسة التالية حول مسؤولياتها، مشاركتها ودورها في التصدي لحوادث التلوث البحري؛ بالخصوص حول المساعدة التي بإمكانها تقديمها عند الطلب

التدخل في حالات الطوارئ للنقل الكيميائي (ICE)

من

تقديم وجيز:

تبذل الشركات الكيميائية التي تمارس الرعاية المسؤولة® كل جهد لنقل البضائع من وإلى مواقع التصنيع ومواقع التخزين بأمان وبما يتوافق تماما مع اللوائح وقواعد الممارسة ذات الصلة. وفي حالة وقوع حادث، يلتزمون بتقديم المعلومات والمساعدة العملية، وإذا لزم الأمر وسنحت الفرصة، المعدات المناسبة للسلطات المختصة المسؤولة عن الاستجابة لحالات الطوارئ للتقليل إلى أدنى حد من أي آثار ضارة للحادث. وقد وضعت خطة ICE (التدخل في حالات الطوارئ للنقل الكيميائي) لتحقيق هذا الهدف.

نوع المركز:

حكومية دولية | حكومية | غير حكومية | دولية | إقليمية | وطنية

ICE هي شبكة تعاونية من المراكز الوطنية في البلدان الأوروبية التي تشارك في الخطة على أساس طوعي. يتم تنسيقها من قبل CIFEC. وفي كل بلد أنشئ فيه نظام وطني، يسعى المعهد إلى وضع إطار لتقديم المساعدة بطريقة فعالة. وعادة ما يتم فتحه لجميع مصنعي وموزعي المنتجات الكيماوية، ويديره الاتحاد الوطني للصناعات الكيماوية الذي يحتفظ بسجل للأعضاء المشاركين ويرتب للمساهمة المالية.

الالتزامات والمسؤوليات:

يسعى المعهد إلى وضع إطار لتقديم المساعدة بطريقة فعالة: (1) الاستفادة من مخططات الاستجابة لحالات الطوارئ لشركات كيميائية فردية؛ (2) من خلال البناء على مخططات الاستجابة لحالات الطوارئ القائمة سواء المحلية أو الإقليمية أو المتعلقة بالمنتجات (الكحول، الأيزوسيانات، أكسيد الإيثيلين، وما إلى ذلك)؛ (3) من خلال التعاون مع السلطات الوطنية من خلال الاتحادات الكيميائية الوطنية؛ و (4) من خلال تعزيز المساعدة المتبادلة داخل الصناعة الكيميائية.

المشاركة في خطط ICE الوطنية هي مشاركة طوعية. ولتقديم المعلومات ذات الصلة إلى السلطات المسؤولة عن الاستجابة لحالات الطوارئ، يجب أن يرد المستجيبون في مراكز ICE الوطنية أو في الشركات لعدد من المتطلبات الدنيا، إما عن طريق الخبرة أو بالتدريب. وقد تم الاتفاق على هذه المتطلبات في الصناعة الكيميائية، وهي موصوفة في منشور CEFIC (انظر المصادر / مصادر المعلومات).

قبل تقديم المساعدة أو المشورة في الحوادث التي تنطوي على منتجاتها الخاصة، يجب على الشركات الكيميائية أن تؤكد مع شركات التأمين الخاصة بهم أن سياساتها تغطي أي مطالبات محتملة قد تنشأ عن هذه المشاركة. ويجب على الشركات التي قد تشارك في تقديم المساعدة أو المشورة فيما يتعلق بمنتجات المصنعين الآخرين أن تخطر شركات التأمين الخاصة بها على وجه التحديد بهذه الحقيقة وأن تحصل على تأكيد بأن سياساتها العامة للمسؤولية العامة ستوفر تغطية لهذه الأنشطة.

الدور و/أو الخدمات

تطبيق مخططات ICE الوطنية على حوادث التوزيع (أي الحوادث التي تحدث خارج الأسوار الصناعية).

بالنسبة للحوادث البحرية، أنشأت Cefic و Cedre و EMSA شبكة MAR-ICE من أجل توفير المعلومات ومشورة الخبراء بشأن المواد الكيميائية المتورطة في حالات الطوارئ البحرية. تقدم مار-إيس معلومات عن بعد ومعلومات عن الحوادث الخاصة والمشورة في غضون ساعة واحدة من الطلب، ومعلومات أكثر تفصيلاً بعد ذلك بوقت قصير. وتتوفر هذه الخدمة على مدار 24 ساعة في اليوم / 7 أيام في الأسبوع عن طريق نقطة اتصال مخصصة في Cedre يمكن الوصول إليها من قبل الإدارات البحرية الوطنية ذات الصلة. للاتصال بموقع EMSA، انقر [هنا](#)

بالنسبة للحوادث على اليابسة، تقدم شركات الكيماويات المساعدة على الجليد. اعتماداً على قدراتهم ومواردهم، يمكنهم تقديم ثلاثة مستويات من التدخل: المستوى 1 - معلومات عن المنتج عن بعد والمشورة العامة عن طريق الهاتف أو الفاكس. المستوى 2 - المشورة من خبير الشركة في مكان الحادث. المستوى 3 - تقديم المساعدة للأفراد / المعدات في مكان الحادث. وينطبق هذا الالتزام أولاً على المنتجات المصنعة من قبل الشركة نفسها، وعادة ما يتم إدراجها في مخطط الاستجابة للطوارئ للتوزيع الخاص بالشركة. إذا كان مورد المنتج غير معروف أو لا يمكن الاتصال به، قد تقدم بعض الشركات المساعدة على أساس ترتيب مسبق مع مخطط إيس الوطني. ومع ذلك، في مثل هذه الحالة، لا يتم تنفيذ التدخلات من المستوى 2 والمستوى 3 على حساب سلامة مرافقها الخاصة.

الوثيقة الرئيسية في البروتوكول بين السلطات الوطنية المختصة والصناعات الكيميائية (التي يمثلها الاتحاد الكيميائي الوطني) هي قائمة الشركات المشاركة. تقدم هذه الوثيقة تفاصيل الاتصال لكل مشارك مثل العنوان ورقم الهاتف والفاكس ومجموعة المنتجات (يتم تحديد المنتجات الخطرة من قبل رقم الأمم المتحدة المكون من أربعة أرقام)، وتوافر الوقت، ومعدات التدخل ومجال التدخل (إذا كان محدوداً). وهي تتضمن عادة خريطة تبين موقع الشركات المشاركة بحيث يمكن للسلطات المختصة الاتصال بالموقع الأقرب إلى حادث النقل.

الموارد:

أعضاء شبكة ICE هم BELINTRA (بلجيكا)، CERET (إسبانيا)، CHEMIEFACHBERATUNG (سويسرا)، CHEMSAFE (المملكة المتحدة)، DCRM (هولندا)، DINS (سلوفاكيا)، FINTEC (فنلندا)، KEMIAKUTEN (السويد)، PIBF-RVK (الدنمارك)، RVK (النرويج)، SET (إيطاليا)، SPOT (بولندا)، TRANSAID (فرنسا)، TRINS (التشيك)، TUIS (النمسا / ألمانيا)، VERIK (هنغاريا).

تُشغل المراكز الوطنية 24 ساعة في اليوم من قبل شخص واحد على الأقل يمكنه بالإضافة إلى اللغة المحلية التحدث باللغة الإنجليزية لتسهيل الاتصال بالمراكز الوطنية الأخرى.

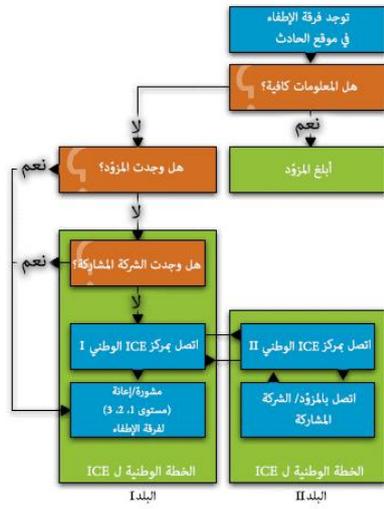
مصادر المعلومات

صحائف بيانات السلامة (SDS) هي المصدر الرئيسي للمعلومات. وبالتالي، فإن الشركات المشاركة تضمن أن تكون منتجات SDS متاحة في جميع الأوقات في المواقع التي تحددها جهات اتصال الشركة في مخطط ICE الوطني. ولتقديم المشورة الميدانية، توجد في المراكز الوطنية ل ICE سلسلة من الكتب المرجعية أو قواعد البيانات أو قد تتوافر لها إمكانية الوصول إلى مجموعة من برامج التنمية المستدامة.

وقد أصدرت سيفيك مبادئ توجيهية بشأن "توزيع الاستجابة الطارئة - مبادئ توجيهية لاستخدامها في الصناعة الكيميائية" (1993). وقد أنتجت EMSA دراسة على شبكة MAR-ICE. للوصول إلى ذلك، انقر

على: <http://www.cefic.org/Documents/IndustrySupport/Transport-and-Logistics/EMSA-MAR-ICE-Information-service-for-use-in-marine-chemical-emergencies.pdf>

كيف



الإجراء:

والمركز الوطني للمركز الدولي للبحوث هو مركز التنسيق للسلطات المسؤولة عن الاستجابة الطائرة لحالات النقل البري. ويمكنهم الاتصال بها عندما: (1) لا يمكن الاتصال بالمورد. (2) وقوع حادث للحركات الدولية يستلزم التنسيق مع البلدان الأخرى؛ (3) الحاجة إلى تعبئة المساعدة المتبادلة في إطار الخطة الوطنية للتعليم والتدريب المهني؛ (4) المنتج أو الشركة المنتجة لا يمكن التعرف عليها بسهولة. وعند الاتصال به، يقدم المركز الوطني للمركز الدولي للشرطة الجنائية، باللغات المحلية، مشورة هاتفية أولية للتحكم المباشر في الحادث. فإنه ينبه فوراً الشركة المنتجة، يحصل على مزيد من المعلومات (ربما عن طريق مراكز وطنية أخرى أيس) أو تعبئة المساعدة المتبادلة. وللقيام بذلك، يوجد تحت تصرف المركز معدات اتصال مناسبة، ومكتبة للكتب المرجعية أو قواعد بيانات، وقوائم حديثة لأرقام الهاتف والفاكس للاتصالات في الصناعة الكيميائية. ويوضح الرسم البياني التالي التدفق النمطي للاستجابة في حالات الطوارئ في النقل البري. ومع ذلك، يمكن لكل بلد أن يكيف عملية تشغيل مخطط إيس وطني وفقاً لاحتياجاته الخاصة وممارساته القائمة بالفعل.

الشروط:

يتم توفير معلومات المستوى 1 مجاناً من قبل المراكز الوطنية المشاركة في أيس. والتكاليف المتكبدة بالنسبة للمستويين 2 و3 تدخلات قابلة للاسترداد.

الاتصال:

<p>الهاتف +32 2 676 73 78</p> <p>الفاكس +32 2 676 73 31</p> <p>البريد الإلكتروني fle@cefic.be</p>	<p>العنوان CEFIC شارع فان نيوينهويس 4 B-1160 بروكسل بلجيكا</p> <p>الموقع الإلكتروني www.ice-chem.net</p>
<p>فقط في حالات الطوارئ (على مدار الساعة) – يقتصر على الاستعمال الرسمي فقط:</p>	
<p>خط الطوارئ غير متوفر</p>	<p>البريد الإلكتروني للطوارئ غير متوفر</p>

من

تقديم وجيز

الاتحاد الدولي للإنقاذ (ISU) هو المنظمة التمثيلية الوحيدة لصناعة الإنقاذ البحرية الدولية مع عضوية 60 شركة إنقاذ من 35 دولة مختلفة. وتقتصر عضوية وحدة دعم التنفيذ على الشركات التي لديها سجل ناجح في مجال الإنقاذ ومنع التلوث. ويطلب من الأعضاء أن يكون لديهم مستوى عال من الخبرة المتوقعة من المتقدين المحترفين.

بالإضافة إلى ذلك، العضوية المنتسبة في وحدة دعم التنفيذ مفتوحة لجميع المنظمات والمهنيين الذين لديهم مصلحة في إنقاذ، بما في ذلك نوادي الحماية والتعويض وغيرها من شركات التأمين البحري، وشركات المحاماة والموانئ ومنظمات الاستجابة الوطنية ومالكي السفن والمديرين والسلطات المحلية الساحلية والمنظمات البيئية، والمتخصصين في التنظيف وغيرها. تضم وحدة دعم التنفيذ نحو 80 عضوا منتسبا ومنتسبا.

نوع المركز: حكومية دولية | حكومية | لا حكومية | دولية | إقليمية | وطنية

ISU هي شركة محدودة الضمان مضمونة بموجب القانون الإنجليزي.

حصلت المنظمة على مركز استشاري لدى المنظمة البحرية الدولية منذ عام 1979.

تتمتع ISU القياسي بمركز استشاري في الصندوق الدولي لاتفاقية التلوث النفطي (IOPC).

الالتزامات والمسؤوليات:

يتمثل أحد الأهداف الرئيسية للاتحاد في تعزيز فهم أوسع لمساهمة صناعة الإنقاذ في حماية البيئة واستعادة الممتلكات. وتضطلع وحدة التفتيش الدولية أيضا بدور نشط في تشجيع النقاش فيما بين الصناعة بشأن العديد من المسائل القانونية والتجارية التي تؤثر على الأداء الفعال لخدمات الإنقاذ ومنع التلوث.

ISU هو عضو من فريق الإنقاذ ل Lloyd ولجنة SOPIC .

الاتحاد الدولي للتأمين البحري، و **INTERTANKO**، و **INTERCARGO**، و **BIMCO**، ومنظمة بورصة البلطيق، ورابطة صناعة الوقود الدولية، والمنتهدي الدولي للصناعات البحرية، ورابطة متوسطي الضبط، ورابطة أصحاب السفن الأوروبية، ومركز لندن للشحن البحري، والرابطة الدولية لمديري السفن، جمعية الإنقاذ التابعة ل **ISU** على أساس المعاملة بالمثل.

ماذا

الدور و/أو الخدمات:

توفير تمثيل لصناعة الإنقاذ البحري الدولية في العديد من المنتديات الدولية والوطنية والقانونية والتجارية.

الموارد (عند الاقتضاء):

يتم إدارة ISU من قبل أمانة عامة مقرها لندن.

دليل البحر الأبيض المتوسط بشأن التعاون على المساعدة المتبادلة في التصدي لحوادث التلوث البحري
معلومات موجزة بشأن المؤسسة التالية حول مسؤولياتها، مشاركتها ودورها في التصدي لحوادث التلوث البحري؛ بالخصوص حول المساعدة التي بإمكانها تقديمها عند الطلب



الاتحاد الدولي للإنقاذ (ISU)

كيف

الاجراء:

غير متوفر

الشروط:

غير متوفر

الاتصال:

مارك هوددينوت
مدير عام



الاتحاد الدولي للإنقاذ

هولاند هاوس، 1-4 بوري ستريت، لندن، EC3A 5AW، المملكة المتحدة

الهاتف: +44 20 7220 6597 | الهاتف الجوال: +44 7805 955348

البريد الإلكتروني: isu@marine-salvage.com | الموقع الإلكتروني: www.marine-salvage.com

دليل البحر الأبيض المتوسط بشأن التعاون على والمساعدة المتبادلة في التصدي لحوادث التلوث البحري
معلومات موجزة بشأن المؤسسة التالية حول مسؤولياتها، مشاركتها ودورها في التصدي لحوادث التلوث البحري؛ بالخصوص حول المساعدة التي بإمكانها تقديمها عند الطلب

IACS

الرابطة الدولية لشركات التصنيف (IACS)

من

تقديم وجيز

هي مكرسة للسفن الأمانة والبحار النظيفة، وتسهم إسهاماً فريداً في السلامة البحرية والتنظيم من خلال الدعم التقني والتحقق من الامتثال والبحث والتطوير. أكثر من 90٪ من البضائع في العالم تحمل حمولة تغطيها تصميم التصنيف والبناء والامتثال مدى الحياة القواعد والمعايير التي وضعتها اثنتي عشرة جمعية الأعضاء من IACS.

نوع المركز: حكومية دولية | حكومية | غير حكومية | دولية | إقليمية | وطنية

الالتزامات والمسؤوليات:

IACS هي جمعية فنية من أعضائها التي تطور وتوافق على الحد الأدنى من المعايير التقنية، والتفسيرات للوائح الدولية ذات الصلة والقرارات الأخرى ذات الصلة. جميع منشورات IACS متاحة على الموقع IACS.

لا يشارك المركز في الأنشطة التنفيذية والتجارية لأعضائه، بما في ذلك تقييم المسح، والموافقة على الموافقة، واختبار السفن والمواد والمعدات، وإصدار الشهادات والتشريعات القانونية عند الإذن بذلك.

وبالمثل، فإن IACS لا تصادق على منتجات أو خدمات الشركات بما في ذلك الموافقة على النوع. ومع ذلك، أعضاء IACS تفعل. كل عضو IACS يتضمن معايير IACS في قواعدها الخاصة. وفي الوقت نفسه، لا يزال كل عضو من أعضاء الفريق الاستشاري الدولي المعني بالمجاري المائية (IACS) حراً في وضع شروط أشد صرامة في قواعده، إذا رغب في ذلك.

ماذا

الدور و/أو:

لا يوجد ل IACS أي دور توديه، ولا توجد خدمات لتقديمها ولا مسؤوليات في الاستجابة لحوادث التلوث البحري، كما أنها غير قادرة على تقديم المساعدة عند الطلب.

الموارد (عند الاقتضاء):

لمساعدة تلك الهيئات / المنظمات التي تبحث عن مقدمي خدمات الاستجابة لحالات الطوارئ القائمة على الشاطئ، أنتجت الرابطة الدولية للأرصاد الجوية (إكش) التوصية رقم 145: توصية بتشغيل خدمات الاستجابة للطوارئ القائمة على الشاطئ، وهي متاحة على موقعها الشبكي على العنوان التالي: <http://www.iacs.org.uk/publications/publications.aspx?pageid=4§ionid=5>

يقدم هذا المنشور توصيات لتنفيذ خدمات الاستجابة لحالات الطوارئ القائمة على الشاطئ من أجل المساعدة في الامتثال للوائح والمبادئ التوجيهية التالية، فضلا عن أي متطلبات تنطبق على الهيئة الوطنية.

- ماريبول المرفق الأول، المادة 37 - خطة طوارئ التلوث النفطي على متن السفن (SOPEP)
- المرفق الثاني من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن (ماربول)، المادة 17 - خطة طوارئ التلوث البحري على متن السفن للمواد السامة الضارة (SMPEP)
- قانون التلوث النفطي (OPA 90)، CFR 155.240 - معلومات استقرار الأضرار لصهاريج النفط والبورج البحرية
- ISM اللائحة 8 - التأهب لحالات الطوارئ
- SOLAS، الفصل الثاني - 1، الجزء باء - 1، البند 1-8 - قدرات النظام والمعلومات التشغيلية بعد وقوع فيضانات على سفن الركاب
- MSC تعميم 1400 - المبادئ التوجيهية بشأن المعلومات التشغيلية لسفينة الركاب للسفن العوددة الأمانة إلى ميناء من قبل السلطة الخاصة أو تحت السحب

كيف

الاجراء:

غير متوفر

الشروط:

استخدام مواد الموقع، بما في ذلك Rec.145، يجب أن يتم فقط وفقا للمبادئ التوجيهية ل IACS و البنود والشروط.

الاتصال:

الأمانة الدائمة ل IACS

IACS الرابطة الدولية لتصنيف الجمعيات المحدودة

36 برودواي، لندن، إنجلترا SW1H 0BH

الهاتف: +44 (0)20 7976 0660 الفاكس: +44(0)20 7808 1100

البريد الالكتروني: permsec@iacs.org.uk الموقع الالكتروني: www.iacs.org.uk

المرفق الأول-ب
3 قائمة نقاط الاتصال للأطراف المتعاقدة

1. نقطة الاتصال الحكومية 4

البلد	الاسم أو القسم أو المنصب	معلومات الاتصال
ألبانيا	السيدة كلوديانا ماريكا مدير التنوع البيولوجي والمنطقة المحمية وزارة البيئة	BLV. زاندارك تيرانا الهاتف: +355 4 22 67 233 الهاتف الخليوي: +355 69 20 92 2 الفاكس:
الجزائر	السيد جهاد الدين بلقاس مدير البيئة والتنمية المستدامة	برومونتوار ديس أناسرس كوبا الجزائر الهاتف: +213 21 50 43 18 الهاتف الخليوي: الفاكس +213 21 50 13 22
البوسنة والهرسك	الأستاذ طارق كوبوسوفيك مستشار خاص لوزير التخطيط العمراني والبيئة، معهد هندسة هايديو	ستيبانا توميكا 1 71000 سراييفو الهاتف: +387 33 212 466/7 الهاتف الخليوي: +387 61 158 007 الفاكس: +387 33 207 949
كرواتيا	السيد ماريو STIPETIĆ رئيس القطاع وزارة البيئة والطاقة مديرية الأنشطة المناخية، التنمية المستدامة وحماية التربة والهواء والبحر قطاع حماية التربة والهواء والبحر	رادنيكا سيستا 80 10000 زغرب الهاتف: +385 1 37 17 204 الهاتف الخليوي: +385 91 61 06 758 الفاكس: +385 1 37 17 135
قبرص	الدكتور تشارالامبوس هاجيبياكوس كبير موظفي البيئة وزارة الزراعة والتنمية الريفية والبيئة	(17) تاغمتار هو بوليو، نيقوسيا 1411 الهاتف: +357 22 408 927 الهاتف الخليوي: الفاكس: +357 22 77 49 45
مصر	الدكتورة منى محمد كمال الرئيسة التنفيذية وكالة شؤون البيئة المصرية (EEAA) وزارة البيئة مجلس الوزراء	30 طريق مصر حلوان الزراعي المعادي، القاهرة الهاتف: +20 22 525 64 45 الهاتف الخليوي: الفاكس: +20 22 525 64 54

3 مستخرجة من الملف القطري ل REMPEC - اتصالات محدثة من قبل مركز REMPEC بناء على إخطار رسمي
4 نقطة الاتصال الحكومية: مكتب أو ضابط من وزارة الخارجية أو وزارة البيئة التي عادة ما تكون هي نفس المكتب أو الموظف الذي يؤدي دور
مركز تنسيق خطة عمل البحر المتوسط الذي يتحمل المسؤولية العامة عن تنفيذ أحكام اتفاقية برشلونة وبروتوكولها وللتنسيق على الصعيد الوطني
لأنشطة خطة عمل البحر المتوسط

<p>رو دي فارينس، 75007 باريس 69 الهاتف: +33 1 42 75 66 53 الهاتف الخليوي: +33 6 61 53 95 01 الفاكس: +33 1 42 75 66 78</p>	<p>السيدة ماري صوفي دوفافو - ريشيت رئيس بعثة الشؤون الدولية، الأمانة العامة للبحر</p>	<p>فرنسا</p>
<p>أكتي فاسيليادي - بوابة E1-E2 (داخل الميناء)، 18510 بيرايوس الهاتف: +30 213 1371 718 الهاتف الخليوي: الفاكس: +30 210 422 07 71</p>	<p>سعادة وزير الشؤون البحرية والسياسة الداخلية وزارة الشؤون البحرية والسياسة الداخلية</p>	<p>اليونان</p>
<p>15a شارع بال-يام ، صندوق البريد: 811، الحيفاء 31007 الهاتف: +972 4 863 35 00 الهاتف الخليوي: +972 50 62 33 050 الفاكس: +972 4 863 35 20</p>	<p>السيد ران أمير مدير شعبة البيئة البحرية والساحلية، وزارة حماية البيئة</p>	<p>اسرائيل</p>
<p>عبر كريستوفورو كولومبو، 44، 00147 روما الهاتف: +39 06 57 22 34 33 الهاتف الخليوي: الفاكس: +39 06 57 22 34 70</p>	<p>السيدة ماريا كارميلا جياراتانو المدير العام مديرية الطبيعة وحماية البحر وزارة البيئة والأرض والبحر</p>	<p>إيطاليا</p>
<p>ميدتون - مبنى لازاربه لينة A طابق 4 (غرفة 7- 49) صندوق البريد 2727/11، بيروت الهاتف: +961 (1) 976 555 ext 412 الهاتف الخليوي: +961 (3) 029 547 الفاكس: +961 (1) 976 512</p>	<p>السيد جورج بيرباري رئيس دائرة الإدارات الإقليمية والشرطة البيئية، وزارة البيئة</p>	<p>لبنان</p>
<p>ص ب: صندوق 83618 طرابلس ليبيا الهاتف: الهاتف الخليوي: +218 91 311 1994 الفاكس: +218 21 361 52 45</p>	<p>السيد عبد الباسط حسين العامري مدير مكتب الطوارئ البيئية الهيئة العامة للبيئة (EGA)</p>	<p>ليبيا</p>
<p>بالازو باريسيو شارع ميرتشاننت فاليتا VLT1171 الهاتف: +356 2204 22 86 الهاتف الخليوي: الفاكس: +356 21 240 210</p>	<p>السيدة شانثال سسيبيراس مدير القضايا المتعددة الأطراف والعالمية وزارة الخارجية</p>	<p>مالطا</p>
<p>مكان الزيارة MC-98000 موناكو الهاتف: +377 98 98 85 67 الهاتف الخليوي: الفاكس: +377 98 98 92 33</p>	<p>السيدة ماري - بيير غراماجليا مستشار الحكومة للمعدات والبيئة والعمران</p>	<p>موناكو</p>

<p>IV لواء بروليتيرسك رقم 19 81000 بودغوريتشا الهاتف: +382 20 446 225 الهاتف الخليوي: +382 67 255 604 الفاكس: +382 20 446 215</p>	<p>السيدة جيلينا كنيزيفيك رئيس قسم التنمية المستدامة والسياحة</p>	<p>مونتينيغرو</p>
<p>9، شارع العرار، القسم 16، حي رياض، الرباط رقم الهاتف: +212 5 37 57 06 01 الجوال: +212 662 10 81 54 الفاكس: +212 5 37 57 66 45</p>	<p>السيدة نوال زبير رئيسة مصلحة الساحل إدارة البرامج والإنجازات وزارة مفوضة ومكلفة بالبيئة</p>	<p>المغرب</p>
<p>أوكمار جيف ترغ 2، 6000 كوبر رقم الهاتف: +386 5 66 32 100 الجوال: الفاكس: +386 5 66 32 102</p>	<p>السيد أليس غومباك وزارة البنية التحتية، الإدارة البحرية السلوفينية، إدارة سلامة البحر الساحلي</p>	<p>سلوفينيا</p>
<p>سيرانو غالفاش رقم 26 28071 مدريد رقم الهاتف: +34 91 379 17 35/ 44 الجوال: الفاكس: +34 91 394 86 49</p>	<p>السيد خوسيه كونسارناو غوارديولا نائب المدير العام للمنظمات الفنية الدولية المديرية العامة للسياسة الخارجية والشؤون المتعددة الأطراف والعالمية والأمنية وزارة الخارجية والتعاون</p>	<p>إسبانيا</p>
<p>ساحة يوسف العزيمة ص ب 3773 دمشق رقم الهاتف: +963 11 239 63 91/231 63 71 الجوال: +963 93 229 14 50 الفاكس: +963 11 231 21 20</p>	<p>المهندسة فتحية محمد مديرية سلامة المواد الكيميائية والنفايات الصلبة وزارة الدولة لشؤون البيئة</p>	<p>سوريا</p>
<p>المركز العمراني الشمالي، 15 شارع 7051، حي السلام 2080 تونس ص ب 52، البلقيدير رقم الهاتف: +216 71 767 448 الجوال: +216 22 560 141 الفاكس: +216 71 751 268/751 750</p>	<p>السيد المدير العام الوكالة الوطنية لحماية المحيط</p>	<p>تونس</p>
<p>إهليبيت ماهاليسي، سيهون شارع عاطف كانسو 1271 شارع رقم 13 06520، بالغات، أنقرة رقم الهاتف: +90 312 586 30 44 الجوال: الفاكس: +90 312 474 03 35</p>	<p>السيد مرات توران رئيس قسم الإدارة البحرية والساحلية وزارة البيئة والتحصن المديرية العامة للإدارة البيئية</p>	<p>تركيا</p>
<p>المفوضية الأوروبية، 2004 B-1049 بروكسل / بلجيكا شارع بوليو 5، مكتب BU 04/110 9 رقم الهاتف: +32 2 2982011 البريد الإلكتروني: marijana.mance@ec.europa.eu</p>	<p>ماريجانا مانس مسؤولة السياسات المفوضية الأوروبية، 2004 المديرية العامة للبيئة</p>	<p>الاتحاد الأوروبي</p>

2. نقاط الاتصال الخاصة بالاتفاقية الدولية للتأهب والاستجابة والتعاون في مكافحة التلوث النفطي (OPRC)⁵

البلد	الاسم أو القسم أو المنصب	معلومات الاتصال
ألبانيا	السيد إلسون ثانا اختصاصي، قسم سياسات النقل البحري، وزارة النقل	5 سكاندربيغ سكواري تيرانا رقم الهاتف: +355 4 23 80 744 الجوال: +355 68 68 11 242 الفاكس: +355 4 22 25 196
الجزائر	السيد رؤوف الحاج عيسى مساعد مدير في قسم المحافظة على الساحل وعلى الوسط البحري والمناطق الرطبة بوزارة الموارد المائية والبيئة	03 نهج القاهرة، القبة، الجزائر العاصمة رقم الهاتف: +213 21 43 28 75 الجوال: +213 550 82 51 86 الفاكس: +213 21 43 28 75
البوسنة والهرسك	الأستاذ طارق كوبوسوفيك مستشار خاص لوزير التخطيط العمراني والبيئة، معهد الهندسة هايدو	ستييانا توميكا 1، 71000 سراييفو رقم الهاتف: +387 33 212 466/7 الجوال: +387 61 158 007 الفاكس: +387 33 207 949
كرواتيا	الكابتن داركو غلازار مدير الميناء، وزارة الشؤون البحرية والنقل والبنية التحتية وسلامة الملاحة والبيئة البحرية ووكالة حماية المياه الداخلية	سينجسكو بريستيسيت، 3، 51000 ريبيكا رقم الهاتف: +385 51 214 113 الجوال: +385 99 2111 247 الفاكس: +385 51 211 660
قبرص	المدير إدارة الصيد البحري والبحوث البحرية، وزارة الزراعة والموارد الطبيعية والبيئة	101 شارع فيثليم، نيقوسيا 1416 رقم الهاتف: +357 22 807 867 الجوال: الفاكس: +357 22 781 226 +357 22 77 59 55
مصر	السيد أحمد قاسم قاسم شتا مدير الكوارث البيئية وإدارة الأزمات، وكالة الشؤون البيئية المصرية، مجلس الوزراء	30 طريق مصر حلوان الزراعي، المعادي، القاهرة رقم الهاتف: +20 22 525 64 91-92 الجوال: +20 100 382 46 00

⁵ نقاط الاتصال الخاصة بالاتفاقية الدولية للتأهب والاستجابة والتعاون في مكافحة التلوث النفطي: مكتب أو مسؤول من السلطة الوطنية المسؤولة عن التأهب والاستجابة إلى التلوث البحري الناتج عن الحوادث مع تعيينه في هذه الخطة في مخططات الطوارئ الوطنية المعنية إن كان ذلك ممكناً؛ وتختلف مسؤولية التأهب والاستجابة إلى التلوث البحري الناتج عن الحوادث من بلد إلى آخر إذ من الممكن أن تكون راجعة إلى الهيئة الوطنية للشؤون البحرية أو الهيئة الوطنية للبيئة أو الهيئة الوطنية للحماية المدنية.

<p>الفاكس: +20 22 525 64 94</p>		
<p>69 نهج فارينس، 75007 باريس رقم الهاتف: +33 1 42 75 66 53 الجوال: +33 6 61 53 95 01 الفاكس: +33 1 42 75 66 78</p>	<p>السيدة ماري صوفي دوفاو - ريشيت مُكلّفة بالشؤون الدولية، الأمانة العامة للبحر</p>	<p>فرنسا</p>
<p>أكتي فاسيليادي - بوابة E1-E2 (داخل الميناء)، 18510 بيرايوس رقم الهاتف: +30 213 137 1132 الجوال: +30 694 433 1880 الفاكس: +30 210 422 04 40</p>	<p>الكابتن هـ.س.ج (إنغ) ماركولاكيس ستيليانوس مدير إدارة حماية البيئة البحرية وزارة الشؤون البحرية والسياسة الداخلية</p>	<p>اليونان</p>
<p>15أ شارع بال-يام، ص ب 811، حيفا 31007 رقم الهاتف: +972 4 863 35 00 الجوال: +972 50 62 33 050 الفاكس: +972 4 863 35 20</p>	<p>السيد ران أمير مدير قسم البيئة البحرية والساحلية، وزارة حماية البيئة</p>	<p>إسرائيل</p>
<p>شارع كريستوفورو كولومبو، 44، 00147 روما رقم الهاتف: +39 06 57 22 83 03 الجوال: +39 33 16 22 00 14 الفاكس: +39 06 57 22 83 90</p>	<p>الدكتور جوسيب إيتاليانو رئيس الوحدة السابعة "الحماية البحرية من التلوث"، المديرية العامة لحماية الطبيعة والبحر، وزارة البيئة</p>	<p>إيطاليا</p>
<p>وسط المدينة - بناية لازاربه الطابق 7، A4 (الغرفة 7-49) ص ب 11/2727، بيروت رقم الهاتف: +961 (1) 976 555 الجوال: +961 (3) 029 547 الفاكس: +961 (1) 976 512</p>	<p>السيد جورج بيرباري رئيس مصلحة الإدارات الإقليمية والشرطة البيئية، وزارة البيئة</p>	<p>لبنان</p>
<p>شارع بشير السعداوي، طرابلس رقم الهاتف: +218 91 415 43 36 الجوال: +218 91 516 38 33 الفاكس: +218 21 444 7501</p>	<p>السيد خيرى سليمان كروز مستشار</p>	<p>ليبيا</p>
<p>شات 1-غسارانا 1-غينيب، مارسا MRS 1917 رقم الهاتف: +356 2291 44 20 الجوال: +356 9949 43 12 الفاكس: +356 2291 44 29</p>	<p>الكابتن ريتشارد غابرييل رئيس مديرية مكافحة التلوث والاستجابة للحوادث، مديرية الموانئ واليخوت، هيئة النقل في مالطا، مركز مالطة للنقل</p>	<p>مالطا</p>
<p>ساحة لا فيسيتاتيون MC-98000 موناكو رقم الهاتف: +377 98 98 84 56 الجوال: +377 98 98 82 35 الفاكس: +377 98 98 82 45</p>	<p>السيد باتريس سيلاريو مستشار حكومي للشؤون الداخلية، وزارة الداخلية</p>	<p>موناكو</p>

<p>مارسالاً تيتا 7 ص ب 14، 85000 بار رقم الهاتف: +382 30 313 241 الجوال: +382 69 632 930 الفاكس: +382 30 313 274</p>	<p>الكابتن بریدراج راتكوفيك مستشار سامي، رئيس قطاع الوقاية من التلوث البحري الناجم عن السفن، إدارة السلامة البحرية</p>	<p>مونتينيغرو</p>
<p>9، شارع العرار، القسم 16، حي رياض، الرباط رقم الهاتف: +212 5 37 57 06 01 الجوال: +212 662 10 81 54 الفاكس: +212 5 37 57 06 01 +212 5 37 57 18 29</p>	<p>السيدة نوال زبير رئيسة مصلحة استراتيجيات التدخل قسم الوقاية واستراتيجيات التدخل، إدارة المراقبة والوقاية من المخاطر، قسم البيئة، أمانة الدولة المكلفة بالموارد المائية والبيئة</p>	<p>المغرب</p>
<p>أوكمارجيف ترغ 2، 6000 كوبر رقم الهاتف: +386 5 66 32 100 الجوال: الفاكس: +386 5 66 32 102</p>	<p>السيد أليس غومباك وزارة البنية التحتية، الإدارة البحرية السلوفينية، إدارة سلامة البحر الساحلي</p>	<p>سلوفينيا</p>
<p>C / رويز دي ألكون، 1 28071 مادريد، سبين رقم الهاتف: الجوال: الفاكس:</p>	<p>السيد خوسيه لويس غارسيا لينا نائب المدير العام للسلامة والتلوث والتفتيش البحري المديرية العامة للبحرية التجارية وزارة التنمية</p>	<p>اسبانيا</p>
<p>ص ب 505، شارع الجزائر، اللاذقية رقم الهاتف: +963 41 47 33 33 الجوال: الفاكس: +963 41 47 58 05</p>	<p>الأدميرال ميثم إبراهيم اليوسف المدير العام للموانئ المديرية العامة للموانئ وزارة النقل</p>	<p>سوريا</p>
<p>المركز العمراني الشمالي، 15 شارع 7051، حي السلام 2080 تونس ص ب 52، البلفدير رقم الهاتف: +216 71 767 448 الجوال: +216 22 560 141 الفاكس: +216 71 751 268/751 750</p>	<p>السيد المدير العام الوكالة الوطنية لحماية المحيط</p>	<p>تونس</p>
<p>وزارة النقل والشؤون البحرية والاتصالات؛ المديرية العامة للمنظمة البحرية والبحرية هكيتورايليك كاد. رقم: 06338 5 إيميك- أنقرة تركيا هاتف: +90 312 203 1000 التحويلة: 3420 الجوال: الفاكس:</p>	<p>السيد مرات كورشاك مهندس وزارة البيئة البحرية والسياحة وزارة النقل والشؤون البحرية والاتصالات في تركيا</p>	<p>تركيا</p>
<p>86، نهج لا لوا 1049 بروكسيل، بلجيكا رقم الهاتف: + 32 229-65741 البريد الإلكتروني: ألفونسو. DELAFUENTE@ec.europa.eu</p>	<p>السيد دي لا فوينتي غاريغوسا ألفونسو القائم بأعمال رئيس الوحدة، دغ إيكو A.4 - وحدة سياسة الحماية المدنية المفوضية الأوروبية</p>	<p>الاتحاد الأوروبي</p>

3. نقاط الاتصال الخاصة بالمساعدة المتبادلة⁶

البلد	الاسم أو القسم أو المنصب	معلومات الاتصال
ألبانيا	السيدة كلوديانا ماريكا مدير التنوع البيولوجي والمنطقة المحمية وزارة تميز البيئة	ب ل ف زهاندارك تيرانا رقم الهاتف: +355 4 2267 233 الجوال: +355 69 20 92 872 الفاكس:
الجزائر	السيد رؤوف الحاج عيسى مساعد مدير في قسم المحافظة على الساحل وعلى الوسط البحري والمناطق الرطبة بوزارة الموارد المائية والبيئة	03 نهج القاهرة، القبة، الجزائر العاصمة رقم الهاتف: +213 21 43 28 75 الجوال: +213 550 82 51 86 الفاكس: +213 21 43 28 75
البوسنة والهرسك	وحدة شرطة الحدود في البوسنة والهرسك	88390 نيوم رقم الهاتف: +387 36 885 212 الجوال: الفاكس: +387 36 855 218
كرواتيا		رقم الهاتف : الجوال: الفاكس:
قبرص	المدير إدارة الصيد البحري والبحوث البحرية، وزارة الزراعة والموارد الطبيعية والبيئة	101 شارع فيثليم، نيقوسيا 1416 رقم الهاتف: +357 22 807 867 الجوال: الفاكس: +357 22 781 226 +357 22 77 59 55
مصر	وكالة شؤون البيئة المصرية (EEAA) غرفة العمليات المركزية (COR) مجلس الوزراء وزارة البيئة	30 طريق مصر حلوان الزراعي، المعادي، القاهرة رقم الهاتف: +20 22 525 64 91-92 الجوال: +20 100 382 46 00 الفاكس: +20 22 525 64 94
فرنسا	السيدة ماري صوفي دوقافو - ريشيت مكلفة بالشؤون الدولية، الأمانة العامة للبحر	69 نهج فارينس، 75007 باريس رقم الهاتف: +33 1 42 75 66 53 الجوال: +33 6 61 53 95 01 الفاكس: +33 1 42 75 66 78
اليونان	الكابتن هـ.س.ج (إنغ) ماركولاكيس ستييليانوس	أكتي فاسيليادي - بوابة E1-E2 (داخل الميناء)، 18510 بيرايوس

⁶ نقاط الاتصال الخاصة بالمساعدة المتبادلة: المركز الوطني أو جهة الاتصال المسؤولة عن تلقي تقارير عن حوادث التلوث البحري التي يمكن الاتصال بها بسهولة على مدار أربع وعشرين ساعة وتكون قادرة على معالجة التقارير المذكورة وتنبيه السلطات الوطنية المختصة المسؤولة عن بدء إجراءات الاستجابة النسبية؛ [من المتوقع أن تكون هذه المعلومات متسقة مع نفس المعلومات المقدمة إلى المنظمة البحرية الدولية لإدراجها في "قائمة نقاط الاتصال التشغيلية الوطنية المسؤولة عن استلام ونقل ومعالجة التقارير العاجلة عن الحوادث التي تنطوي على مواد ضارة، بما في ذلك وصول النفط من السفن إلى الدول الساحلية" (MSC-MEPC.6/Circ.14) - الملحق 2) والمتاح على الرابط التالي:

<p>رقم الهاتف: +30 213 137 1132 الجوال: +30 694 433 1880 الفاكس: +30 210 422 04 40</p>	<p>مدير إدارة حماية البيئة البحرية وزارة الشؤون البحرية والسياسة الداخلية</p>	
<p>15 أ شارع بال-يام، ص ب 811، ص ب 806، حيفا 31007 رقم الهاتف: +972 4 863 2110 الجوال: +972 50 62 12 923 الفاكس: +972 4 863 35 20</p>	<p>النقيب مايكل سولومان سينيور مارين سورفيور / مركب ماناجر إدارة الشحن والموانئ، وزارة النقل البحري والنقل</p>	<p>إسرائيل</p>
<p>شارع كريستوفورو كولومبو، 44، 00147 روما رقم الهاتف: +39 06 57 22 83 03 الجوال: +39 33 16 22 00 14 الفاكس: +39 06 57 22 83 90</p>	<p>الدكتور جوسيب إيتاليانو رئيس الوحدة السابعة "الحماية البحرية من التلوث"، المديرية العامة لحماية الطبيعة والبحر، وزارة البيئة</p>	<p>إيطاليا</p>
<p>وسط المدينة – بناية لازارويه الطابق 7، A4 (الغرفة 7-49) ص ب 11/2727، بيروت رقم الهاتف: +961 (1) 976 555 التحويلة: 412 الجوال: +961 (3) 029 547 الفاكس: +961 (1) 976 512</p>	<p>السيد جورج بيرباري رئيس مصلحة الإدارات الإقليمية والشرطة البيئية، وزارة البيئة</p>	<p>لبنان</p>
<p>رقم الهاتف : الجوال: الفاكس:</p>		<p>ليبيا</p>
<p>تا كاندجال/و سيغيوي سغ 2610 رقم الهاتف: +356 2393 0000 الجوال: الفاكس: +356 21462 607</p>	<p>الحماية المدنية المالطية المدير</p>	<p>مالطا</p>
<p>رقم الهاتف : الجوال: الفاكس:</p>		<p>موناكو</p>
<p>مارسالاتينا 7، ص ب 14، 85000 بار رقم الهاتف: +382 30 313 241 الجوال: +382 69 333 252 الفاكس: +382 30 313 274</p>	<p>الكابتن فلادان رادونجيك مدير إدارة السلامة البحرية</p>	<p>مونتينيغرو</p>
<p>9، شارع العرار، القسم 16، حي رياض، الرباط رقم الهاتف: +212 5 37 57 06 01 الجوال: +212 662 10 81 54 الفاكس: +212 5 37 57 06 01 +212 5 37 57 18 29</p>	<p>السيدة نوال زبير رئيسة مصلحة استراتيجيات التدخل قسم الوقاية واستراتيجيات التدخل، إدارة المراقبة والوقاية من المخاطر، قسم البيئة، أمانة الدولة المكلفة بالموارد المائية والبيئة</p>	<p>المغرب</p>
<p>فوجكوفاسيستا 61، سي-1000 ليوبليانا</p>	<p>السيد داركو ولكن</p>	<p>سلوفينيا</p>

<p>رقم الهاتف: +386 1 471 33 22 الجوال: الفاكس: +386 1 431 81 17</p>	<p>مدير الإدارة العامة لجمهورية سلوفينيا للحماية المدنية والإغاثة في حالات الكوارث وزارة الدفاع في جمهورية سلوفينيا</p>	
<p>رقم الهاتف : الجوال: الفاكس:</p>		<p>اسبانيا</p>
<p>ساحة يوسف العزما ص ب 3773 دمشق رقم الهاتف: +963 11 239 63 91/231 63 71 الجوال: +963 93 229 14 50 الفاكس: +963 11 231 21 20</p>	<p>المهندسة فتحية محمد مديرية سلامة المواد الكيميائية والنفايات الصلبة وزارة الدولة لشؤون البيئة</p>	<p>سوريا</p>
<p>12، نهج الكامرون، البلفيدير، 1002 تونس رقم الهاتف: +216 71 767 448 الجوال: +216 22 560 141 الفاكس: +216 71 751 268/751 750</p>	<p>السيد المدير العام الوكالة الوطنية لحماية المحيط</p>	<p>تونس</p>
<p>وزارة النقل والشؤون البحرية والاتصالات؛ المديرية العامة للمنظمة البحرية والبحرية هكتور ايليك كاد. رقم: 5 06338 إيميك- أنقرة تركيا هاتف: +90 312 203 1000 التحويلة: 3420 الجوال: الفاكس:</p>	<p>وزارة النقل والشؤون البحرية والاتصالات المديرية العامة لتنظيم المياه البحرية والداخلية المدير العام (في الوقت الحاضر سيماليتين سيفلي)</p>	<p>تركيا</p>
<p>:ERCC 86، نهج لا لوا 1049 بروكسيل، بلجيكا رقم الهاتف: + 32 2 292 1112 فاكس: + 32 2 298 6651</p> <p>:EMSA براسا أوروبا، 4 شارع سودري 206-1249 لشبونة البرتغال هاتف: + 351 211 209 415 الجوال: + 351 911 089 200 فاكس: +351 211 209 480</p>	<p>مركز تنسيق الاستجابة الطارئة (ERCC)، دغ إيكو - المساعدات الإنسانية والحماية المدنية، المفوضية الأوروبية / الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية (EMSA) خدمات الدعم البحري</p>	<p>الاتحاد الأوروبي</p>

4. نقاط الاتصال على مدار الساعة⁷

البلد	الاسم أو القسم أو المنصب	معلومات الاتصال
ألبانيا	السيد بولين ندرينو مدير هاربور ماسترز، المديرية العامة البحرية	دوريس رقم الهاتف: +355 5 22 20 017 الجوال: +355 68 20 24 866 الفاكس: +355 5 22 20 017
الجزائر	المركز الوطني لعمليات المراقبة والإنقاذ البحري (مر) وزارة الدفاع الوطني قيادات القوات البحرية	ص ب 8 أميروت، الجزائر العاصمة رقم الهاتف: +213 21 43 01 78 الجوال: الفاكس: +213 21 43 71 08
البوسنة والهرسك	الأستاذ طارق كوبسوفيك مستشار خاص لوزير التخطيط العمراني والبيئة، معهد الهندسة هايدو	ستيبيانا توميكا 1، 71000 سراييفو رقم الهاتف: +387 33 212 466/7 الجوال: +387 61 158 007 الفاكس: +387 33 207 949
كرواتيا	مركز البحث وتنسيق الإنقاذ البحري	سينجسكو بريستانبيست 3، 51000 ريبيكا رقم الهاتف: +385 1 195 الجوال: الفاكس: +385 51 312 254
قبرص	المدير إدارة الصيد البحري والبحوث البحرية، وزارة الزراعة والموارد الطبيعية والبيئة	101 شارع فيثليم، نيقوسيا 1416 رقم الهاتف: +357 22 807 867 الجوال: الفاكس: +357 22 781 226 +357 22 77 59 55
مصر	مركز العمليات، قسم النقل البحري وزارة النقل و رايثون	4، شارع بطليموس، الاسكندرية، مصر، صندوق البريد: 21514 رقم الهاتف: الجوال: الفاكس:
فرنسا	كروس ميد مركز العمليات الإقليمي للمراقبة والإنقاذ في منطقة البحر الأبيض المتوسط	طريق فورت سانت مارغريت، بص ب 70069، 83953 لا غارد، سيديكس رقم الهاتف: +33 4 94 61 16 16

⁷ نقاط الاتصال على مدار الساعة: الهيئة الوطنية ذات الاختصاص (أو المسؤول) المسؤولة على التعامل مع المسائل المتعلقة بالمساعدة المتبادلة في حالات الطوارئ.

		الجوال: الفاكس: +33 4 94 27 11 49
اليونان	مركز العمليات ه.س.ج إدارة الشحن والشؤون البحرية وبحر إيجه	أكتي فاسيليادي - بوابة E1-E2 (داخل الميناء)، 18510 بيرايوس رقم الهاتف: +30 210 419 1626 الجوال: الفاكس: +30 210 417 3501
إسرائيل	مركز البحث وتنسيق الإنقاذ البحري بحيفا إدارة الشحن والموانئ، وزارة النقل وسلامة الطرق	(15) شارع بال-يام، ص ب 806، حيفا 31007 رقم الهاتف: +972 4 863 21 45/ 8632072 / 8632073 / 8632074 / 8632075 إيرديوم: 0088162347554 إنمارسات: 00870772577926 الجوال: الفاكس: +972 4 863 21 17 الفاكس إلى البريد: +972 4 863 21 17
إيطاليا	السيد ليوناردو كوينتافالي رئيس المركز التشغيلي لحالات الطوارئ البحرية في وزارة البيئة والإقليم والبحر المديرية العامة لحماية الطبيعة والبحار، القسم السابع - الحماية البحرية من التلوث	شارع كريستوفورو كولومبو، 44، 00147 روما رقم الهاتف: +39 06 57 55 34 67/6/5 الجوال: +39 329 381 0317 الفاكس: +39 06 57 22 34 72
لبنان	المهندس عبد الحفيظ القيسي مدير عام النقل البري والبحري، وزارة الأشغال العامة والنقل، المديرية العامة للنقل البري والبحري	بناية ستاركو، الطابق الثالث، بيروت رقم الهاتف: +961 1 371 644/645 الجوال: +961 3 312 385 الفاكس: +961 1 371 647
ليبيا	السيد أبوجيلة علي السوي ضابط العمليات البحرية، خفر السواحل الليبية	ليبيا - الزاوية طرابلس رقم الهاتف: +218 92 672 68 42 الجوال: الفاكس:
مالطا	القوات المسلحة المالطية ضابط المناوبة، مركز العمليات	تكنة لوقا، لوقا رقم الهاتف: +3562249 4202 الجوال: الفاكس: +356 21 809 860
موناكو	القائد الرئيسي للشرطة - السيد باتريك رينيه رئيس قسم الشرطة البحرية والمطارات التابعة لوزارة الداخلية للأمن العام	14 رصيف أنطوان 1، م س 98000 موناكو رقم الهاتف: +377 93 15 30 16 الجوال: الفاكس: +377 93 30 22 45; 93 50 65 47
مونتينيغرو	مركز تنسيق الإنقاذ البحري قطاع البحث والإنقاذ، إدارة السلامة البحرية	دوبرا فودا ب ب، 85000 بار رقم الهاتف: +382 30 313 088

<p>الجوال: +382 67 642 179 الفاكس: +382 30 313 600</p>		
<p>شارع فيليكس حفوات، 20000 الدار البيضاء رقم الهاتف: +212 5 29 02 86 08 الجوال: الفاكس: +212 5 22 27 33 40</p>	<p>مصلحة الوقاية من التلوث إدارة البحرية التجارية</p>	<p>المغرب</p>
<p>فويكوبا سيسنا 61، 1000 ليوبليانا رقم الهاتف: +386 1 471 32 22 الجوال: الفاكس: +386 1 431 81 17</p>	<p>مركز إعلام الطوارئ في جمهورية سلوفينيا إدارة الحماية المدنية والإغاثة في حالات الكوارث</p>	<p>سلوفينيا</p>
<p>فروبيلا، 3 28011 مدريد، إسبانيا رقم الهاتف: +34 91 755 9133 الجوال: الفاكس: +34 91 526 1440; 755 91 09</p>	<p>السيدة لورديس أونا مديرة المركز الوطني لتنسيق الإنقاذ جمعية السلامة والإنقاذ البحري (ساسيمار)</p>	<p>إسبانيا</p>
<p>ص ب 505، شارع الجزائر، اللاذقية رقم الهاتف: +963 41 47 33 33 الجوال: الفاكس: +963 41 47 58 05</p>	<p>الأدميرال ميثم إبراهيم اليوسف المدير العام للموانئ المديرية العامة للموانئ وزارة النقل</p>	<p>سوريا</p>
<p>القاعدة البحرية حلق الوادي، تونس العاصمة رقم الهاتف: +216 (71) 736 330 الجوال: الفاكس: +216 (71) 736 804</p>	<p>المصلحة الوطنية لمراقبة السواحل</p>	<p>تونس</p>
<p>شارع غزة مصطفى كمال رقم 128 06570 مالتيب - أنقرة رقم الهاتف: +90 312 2232 47 83; 232 38 49; 231 91 05 الجوال: الفاكس: +90 312 232 08 23</p>	<p>وزارة النقل والشؤون البحرية والاتصالات المديرية العامة لتنظيم المياه البحرية والداخلية مركز البحث والإنقاذ الرئيسية التنسيق</p>	<p>تركيا</p>
<p>:ERCC 86، نهج لا لوا 1049 بروكسيل، بلجيكا رقم الهاتف: + 32 2 292 1112 فاكس: + 32 2 298 6651</p> <p>:EMSA براسا أوروبا، 4 شارع سودري 206-1249 لشبونة البرتغال هاتف: + 351 211 209 415 الجوال: + 351 911 089 200 فاكس: +351 211 209 480</p>	<p>مركز تنسيق الاستجابة الطارئة (ERCC)، دغ إيكو - المساعدات الإنسانية والحماية المدنية، المفوضية الأوروبية /</p> <p>الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية (EMSA) خدمات الدعم البحري</p>	<p>الاتحاد الأوروبي</p>

الملحق 3.I

دليل للشركات التي تُقدّم خدمات في حالات الطوارئ في البحر الأبيض المتوسط⁸

ألبانيا

العنوان

الهاتف (24 ساعة / اليوم)

الهاتف الجوال

الفاكس

تفاصيل أخرى

كرواتيا

سيان د.و.و. سيليت

العنوان: 21000 سيليت، فارازدينسكا 51

الهاتف (24 ساعة / يوم): +385 21/540 190

الهاتف الجوال:

الفاكس +385 21/540 199

تفاصيل أخرى: المدير (السيد بيتار بوجيك) / 18 شخص مدربين ومتقنين على مدار الساعة للمشاركة في

عمليات الاستجابة

سيكلون د.و.و. زادار

العنوان: 23000 زادار، بوت مورفيس 14

الهاتف (24 ساعة / يوم): 385 23 / 344 000

الهاتف الجوال:

الفاكس: +385 23 / 344 001

تفاصيل أخرى: المدير (الآنسة جاسمينكا بليتكوفيك) / 9 أشخاص مدربين ومتقنين على مدار الساعة للمشاركة في

عمليات الاستجابة

ديزينسكسيجا د.و.و. ريجاكا

العنوان 51000 ريجيكا، براجسينا 13

⁸ مستخلص من الموجزات الفُطرية لـ REMPECC والمُحينة من طرف نقاط الاتصال الخاصة بالـ OPRC

الهاتف (24 ساعة / يوم): +385 (51) 506 920

الهاتف الجوال:

الفاكس: +385 (51) 512 769

تفاصيل أخرى: المدير: السيد رانكو دوجموفيتش / 10 أشخاص مدربين ومتقنين على مدار الساعة للمشاركة في عمليات الاستجابة

إكوبيراتييفا د.و.و.

العنوان: 51211 ماتولجي، دالماتينسكي بريغادا 17

رقم الهاتف (24 ساعة / يوم): +385 (51) 277-542

الهاتف الجوال:

الفاكس: +385 (51) 274-534

تفاصيل أخرى: توفير خدمات إدارة النفايات وغيرها من الخدمات / 11 شخص مدربين ومتقنين على مدار الساعة للمشاركة في عمليات الاستجابة

إيكوكيم د.و.و. ريجاكا

العنوان: 51000 ريجيكا، لوزين 7د

الهاتف (24 ساعة / يوم): +385 (51) 226 714

الهاتف الجوال:

الفاكس +385 (51) 226 714

تفاصيل أخرى: المدير: السيد أنطون سيران / 4 أشخاص مدربين ومتقنين على مدار الساعة للمشاركة في عمليات الاستجابة

جادرانسكي نافتوفود - د.د زغرب

عنوان المحطة: أوميسالج --- كانسينار 1، 51513 أوميزالج

الهاتف (24 ساعة / يوم): 385 (51) 206-200

الهاتف الجوال الخاص بالشخص المسؤول: برونو يانكوفيتش، مدير المحطة، الجوال: +385 98 479 454؛ رقم الهاتف: +385 (51) 206 232 ، الفاكس: 385 (51) 842 273 1 /

جهة الاتصال: السيد فلاديمير بوديمير، الجوال: +385 98 474 768 ، رقم الهاتف: +385 (51) 206 258
الفاكس:

تفاصيل أخرى: تدريب 7 أشخاص مدربين ومتقنين على مدار الساعة للمشاركة في عمليات الاستجابة

إينا - إندستريجا نافيت - د.د زغرب

العنوان: مصفاة النفط ريجيكا ر. ----- م. بارا a#269;26، 51000، ريجيكا

رقم الهاتف: (24 ساعة / يوم): 011-201 (51) 385+

الهاتف الجوال:

الفاكس: 000-201 (51) 385

تفاصيل أخرى: المدير: السيد إيفان كريشيتش#263;&

إند إيكو د.و.و.

العنوان: 51000 ريجيكا، كورزو 40

رقم الهاتف (24 ساعة / يوم): 336-152 (51) 385+ ، 211-758 ، 336-093

الهاتف الجوال:

الفاكس: 022-336 (51) 385+

تفاصيل أخرى: المدير: السيد إيليا سميتران (+385 98 260-851) / 30 شخص مدربين ومتقنين على مدار الساعة للمشاركة في عمليات الاستجابة

ريجيكاتانك إكولوجيتا إي زاستيتا أوكوليسا - د.و.و. ريجاكا

العنوان: 51000 ريجيكا، كروزنا 10

رقم الهاتف (24 ساعة / يوم): 212-838 (51) 385+

الهاتف الجوال: 385 91 125-7102 (السيد زيليكو غروجيتش)

الفاكس: 211-864 (51) 385

تفاصيل أخرى: المدير: السيد ميلوراد سميتران / 30 شخص مدربين ومتقنين على مدار الساعة للمشاركة في عمليات الاستجابة

جادرانسكي بومورسكي سيرفيس - د.د. ريجاكا

العنوان: 51000 ريجيكا، فيرديجيفا 19

رقم الهاتف (24 ساعة / يوم): 335 000 (51) 385+ ، 331 113 (51) 385+

الهاتف الجوال:

الفاكس: 313 161 (51) 385+

تفاصيل أخرى: جهة الاتصال: السيد توميسلاف / 25 شخص مدربين ومتقنين على مدار الساعة للمشاركة في عمليات الاستجابة

دليل للشركات التي تُقدّم خدمات في حالات الطوارئ في البحر الأبيض المتوسط الصفحة 9/4

قبرص

شركة إبت تواج أند سالفاج المحدودة

العنوان: 124 شارع إياس باراسكيفيس ، يرماسويلا، ص ب 4548، 3725 ليماسول، قبرص

رقم الهاتف (24 ساعة / يوم) : +357 55 326 108

الهاتف الجوال:

الفاكس: +357 55 324 440

تفاصيل أخرى: ينبغي القيام بالترتيبات التشغيلية للخدمات إلى: نفس الشيء.

كما هو موضح أعلاه طريقة الاتصال المفضلة: الفاكس، التلكس، الهاتف

اللغات: اليونانية، الفرنسية، الإنجليزية خدمة على مدار الساعة: نعم للتدخل (في البحر الأبيض المتوسط) في أقل من: 24 ساعة المناطق: بحار شرق المتوسط

مصر

ماريديف & أويل سيرفيسز s.a.e. عنوان:

العنوان مكتب القاهرة: 32، ش جول جمال، الدقى، 12411، القاهرة - مصر مكتب الاسكندرية: 10، أحمد

شارع يحيى، غليم، 21411، الإسكندرية - مصر

هاتف (24 ساعة / يوم) +20 2 3022993 (القاهرة) / 3 5802899 (الإسكندرية)

الهاتف الجوال

الفاكس +20 2 3463380 (القاهرة) / 3 5874668 (الإسكندرية)

تفاصيل أخرى: ينبغي ترتيب الترتيبات التشغيلية للخدمات: انظر

فوق الطريقة المفضلة للاتصال: الفاكس / الهاتف العمل

اللغات: العربية، الإنجليزية، خدمة على مدار الساعة: نعم للتدخل (في البحر الأبيض المتوسط) في أقل من: 24 ساعة المناطق: الجزء الشرقي من البحر الأبيض المتوسط

فرنسا

فوست

العنوان: حي الرأس الأسود، ر.د. 113 13340 رونيك - فرنسا

الهاتف (24 ساعة / اليوم) +33 (0) 4 29 87 59 37 / +33 (0) 1 47 44 29 82

الهاتف الجوال

الفاكس +33 (0) 4 29 87 59 37 / +33 (0) 1 47 44 29 82

تفاصيل أخرى: الأحكام التشغيلية متوسط التواصل المطلوب:

الهاتف لغات العمل: الفرنسية، الإنجليزية خدمة 24 ساعة على 24: نعم
التدخل (في البحر الأبيض المتوسط) في أقل من: 24 ساعة مناطق حوض
البحر الأبيض المتوسط: في كل مكان

لي أباي

العنوان : شوسي لاموندي ص.ب 1351، 76065 لو هافر فرنسا
رقم الهاتف (كامل أيام الأسبوع / على مدار الساعة 24/24 (7/7 24/24) +33 2 35 19 77 85
الفاكس +33 2 35 41 78 98
لمزيد من التفاصيل : كل الطلبات العملية الأخرى يجب توجيهها إلى : مصلحة الإنقاذ (انظر إلى معلومات الاتصال في الأعلى) الأفضل على الرقم / فاكس لغة الاتصال : الفرنسية ، الانجليزية 24/24 : التدخل في منطقة البحر الأبيض المتوسط في أقل من : 12 ساعة إدارة الشركات التي توفر الطلبات في منطقة البحر الأبيض المتوسط في الحالات العاجلة الصفحة 5 / 9
منطقة البحر الأبيض المتوسط: حيث يمكن لشركتكم أن تقدم خدماتها : شروط تقديم الطلبات
لويد المنتدى المفتوح توهير (بيمكو) توكون

الميناء البحري الكبير في مرسيليا فوس

العنوان ،ساحة جوليت ص ب 13226 1965 مرسيليا سيديكس 02 فرنسا
رقم الهاتف (24/ 24) +33 4 91 39 40 00 / 4 91 39 44 44
الفاكس +33 4 91 39 40 44 / 4 91 39 40 38
لمزيد من التفاصيل : كل الطلبات العملية الأخرى يجب توجيهها إلى :
السيد جويل زاتارا رئيس مصلحة السلامة البيئية والمعالجة الإضافية للقوارب
طريقة الاتصال المفضلة : الفاكس أو التليكس . لغة الاتصال الفرنسية على مدار ساعات اليوم
التدخل في منطقة البحر الأبيض المتوسط في أقل من : 24 ساعة في منطقة البحر الأبيض المتوسط حيث يمكن لمؤسستكم
أن تقدم خدماتها :فرنسا وإسبانيا وإيطاليا واليونان ودول المغرب. شروط تقديم الطلبات : يتم اعتبار مطلب المساعدة الدولية عند الطلب كما سيتم التوقيع على اتفاقية تتضمن كل الشروط .

سيكور فيش

العنوان 23 نهج نوتر دام دي فيكتور 75002 باريس فرنسا
الهاتف (24 ساعة في اليوم) +33 1 53 40 21 00
الهاتف والفاكس : 33 1 53 40 21 23
مزيد من التفاصيل : كل الطلبات العملية الأخرى يجب توجيهها إلى :
جون جيلير : جون بيير برولو. لغة العمل : الفرنسية والانجليزية على كامل مدار الساعة : ليس هناك تدخل في منطقة البحر الأبيض المتوسط
في أقل من : 24 ساعة في منطقة البحر الأبيض المتوسط : المناطق الساحلية بين الحدود الإسبانية والإيطالية.

ستولت كزميكس سيواي

العنوان 467 ، طريق الليتورال ص ب 13321 69 مرسيليا سيديكس 16 فرنسا
الهاتف (24 ساعة في اليوم) +33 4 91 09 68 09 / 4 91 09 68 15
الهاتف والفاكس +33 4 91 09 68 00
مزيد من التفاصيل : كل الطلبات العملية الأخرى يجب توجيهها إلى :
الإدارة العامة (السيد فينسون شيري ، مدير العمليات) طريقة الاتصال المفضلة : الفاكس
لغة التواصل : الفرنسية والانجليزية
24/24 : نعم

سيكوبول

العنوان : شارع بيريلي 45380 شيني فرنسا
الهاتف (24 ساعة في اليوم) +33 2 38 43 44 97

الفاكس +33 2 38 43 95 47
مزيد من التفاصيل : كل الطلبات العملية الأخرى يجب توجيهها إلى :
الهاتف والفاكس ، في الحالات العاجلة ، الهاتف 36 61 61 36 8 33 + متبوعا بالمفتاح 166547 و اترك رسالة لغة العمل : الفرنسية والانجليزية على كامل مدار الساعة.
التدخل في البحر الأبيض المتوسط في أقل من : 48 ساعة
الشروط التي من خلالها يتم تقديم الخدمات : عقد تقديم خدمات أو تجهيزات.
مدير الشركات التي تقدم الخدمات في البحر الأبيض المتوسط في الحالات الاستعجالية ، صفحة 9/6

إسرائيل

موبس، ماجان ، غاليم ، امكو أيام
العنوان
الهاتف (24 ساعة في اليوم)
الهاتف الجوال
الفاكس
تفاصيل أخرى

إيطاليا

مجموعة كريسماني

العنوان شارع روما 132 34 30 تريستي إيطاليا
الهاتف (24 ساعة في اليوم) +39 040 7606138
الهاتف الجوال
الفاكس +39 040 7606017
لمزيد من التفاصيل في المنطقة البحر الأبيض المتوسط : أعمار رافينا ، إيطاليا جينيمار ، البندقية إيطاليا
إنجيمار، كروتون، إيطاليا
كل طلبات الترتيبات العملية يجب أن يتم توجيهها إلى مجموعة كريسماني عبر الهاتف / الفاكس وستكون لغة التواصل الإيطالية والإنجليزية على مدار ساعات اليوم
شروط تقديم الخدمات : الموثيق البحرية العادية.

إكولمار شركة أحادية الأسهم

العنوان : شارع ديل روزو 50/أ 80063 بيانو دي سورونتو نابولي إيطاليا
الهاتف (24 ساعة في اليوم) +39 81 5321516
الهاتف الجوال
الفاكس +39 81 5336245
لمزيد من المعلومات في منطقة البحر الأبيض المتوسط : 1048708، إكولمار إيباركا باسيج جوان دي بوردون
92 ، 08003 برشلونة ، إسبانيا ، الهاتف : 27 50 / 3 310 28 08 الفاكس : 3 319 76 72
إكولمارين هاليس 35-39 أكتي ميوالي - 18535 بيروس - اليونان - الهاتف : 14292195 - الفاكس 212616 و أفضل طريقة للتواصل : الفاكس
لغة التواصل : الإيطالية والانجليزية 24 ساعة
نعم بالنسبة لمنطقة البحر الأبيض المتوسط حيث يمكن للشركة أن تقدم خدماتها : الإيطالية والإسبانية واليونانية
شروط تقديم الخدمات : يمكن القبول بالإجراءات الدولية القياسية (البنك الدولي ، الاتحاد الأوروبي) . سعر الفائدة اليومي. سيتم حساب كل عنصر على أساس الخدمة المقدمة.
إدارة الشركات التي تقدم الخدمات في البحر الأبيض المتوسط في الحالات الاستعجالية الصفحة 9/7

اتحاد البحارة الأوروبيين

العنوان : بونت أ. دوريا 16126 جينوا إيطاليا
الهاتف (24 ساعة في اليوم) +39 010 2651110
الهاتف الجوال
الفاكس +39 010 255657
لمزيد من المعلومات، لغة الاتصال هي : الإنجليزية والإيطاليا 24 ساعة
ليس هناك مُقدمة في الدولة التي يتواجد فيها اتحاد البحارين إلا إذا كان هناك حاجة من قبل المسؤول المحلي (مع وجوب
سداد التكاليف)

مالطا

قسم الحماية المدنية ، المدير
عنوان قسم الحماية المدنية سيغني
الهاتف (24 ساعة / اليوم) +356 21 462 610
الهاتف الجوال
الفاكس +356 21 462 607
لمزيد من التفاصيل

موناكو

شركة موناكو للسحب البحري - هايلي خطوط موناكو
العنوان
الهاتف (24 ساعة في اليوم)
الهاتف الجوال
الفاكس
لمزيد من المعلومات

مونتينيغرو

شركة خاصة مختصة “هيموسان”

العنوان : بوبوفيسي 46, 85 000 مونتينيغرو
الهاتف (24 ساعة في اليوم) +382 (0) 30 346 232
الهاتف الجوال +382 (0) 67 314 218
الفاكس +382 (0) 30 346 234
لمزيد من المعلومات

إسبانيا

إدارة الشركات التي توفر الخدمات في منطقة البحر الأبيض المتوسط في الحالات الاستعجالية الصفحة 9/8

هاتف مالركلين تيرا / سورب كونترول

العنوان : بوليغونو ريو غاليفو، سي / إي رقم 22 50840 سان ماتيو بيث غاليفو (سرقسطة)
إسبانيا/ ساحة دي فيلانوفيتا. شارع ديل راباسيرس ، 9 08812 سان بيري دي ريفيز ، برشلونة
الهاتف (24 ساعة / اليوم) +34 91 976683000/+34 90 208809192
الهاتف الجوال
الفاكس +91 976683001/+34 93 8148175
لمزيد من المعلومات

تركيا

سيكور #304، شركة رونمنتال للخدمات، سيسميكي

العنوان : مبيوسات يوكوسو رقم 95 كات 5 فينديكلي إي 34437 إسطنبول
الهاتف (24 ساعة / اليوم) +90 212 251 41 10
الهاتف الجوال
الفاكس +90 212 251 41 21
لمزيد من المعلومات

خدمات حماية البيئة البحرية ميكي

العنوان : مبيوسات يوكوسو رقم 95 كات 5 فينديكلي إي 34437 إسطنبول
الهاتف (24 ساعة في اليوم) +90 (212) 292 34 70
الهاتف الجوال
الفاكس +90 (212) 244 04 12
لمزيد من المعلومات

مافي دينيز سيفري هيزمترلي

العنوان باغاتات سيسكي رقم : 12 غوزيليلي إسطنبول 81710
الهاتف (24 ساعة/ اليوم) +90 216 392 55 5 / 90 216 392 41 43
الهاتف الجوال
الفاكس +90 216 392 47 00

الملحق I. 4

التوجيهات والمبادئ المتعلقة بمنطقة البحر الأبيض المتوسط حول التعاون والمساعدة الثنائية

1.4.I توجيهات التعاون الرامية لتصدي للتلوث النفطي في منطقة البحر الأبيض المتوسط التي تم تبنيها في الاجتماع العادي الخامس للأطراف المتعاقدة في إطار اتفاقية برشلونة، أثينا، 11 سبتمبر 1987 (برنامج الأمم المتحدة للبيئة/ نمو احتوائي 5/74)

2.4.I المبادئ والتوجيهات المتعلقة بالتعاون والمساعدة الثنائية التي تم تبنيها في الاجتماع السابع للأطراف المتعاقدة على اتفاقية برشلونة، القاهرة، 11 أكتوبر 1991 (برنامج الأمم المتحدة للبيئة / البحر الأبيض المتوسط النمو الاحتوائي 4/2 ، الملحق IV ، المرفق I-VI)

3.4.I التوجيهات المتعلقة بتبادل موظفي الاتصال بين الأطراف المتعاقدة في حالة عمليات الاستجابة في عدة دول والتي تم تبنيها في الاجتماع العادي التاسع للأطراف المتعاقدة على اتفاقية برشلونة، برشلونة، من 5 إلى غاية 8 جوان 1995 (برنامج الأمم المتحدة للبيئة / البحر الأبيض المتوسط النمو الاحتوائي 16/5، الملحق XII ، المرفق IV)

4.4.I التوجيهات المتعلقة بالترتيبات التي يمكن لها أن تضمن ، في حالة وقوع حادث ما ،التواصل بين الهيئات الحكومية والجهات المعنية الأخرى التي تبنيها في الاجتماع العادي التاسع للأطراف المتعاقدة على اتفاقية برشلونة في برشلونة من 5 إلى 8 جوان 1995 (برنامج الأمم المتحدة للبيئة / البحر الأبيض المتوسط النمو الاحتوائي 16/5 ، الملحق XII ، المرفق IV)

1.4.I توجيهات التعاون الرامية لتصدي للتلوث النفطي في منطقة البحر الأبيض المتوسط التي تم تبنيها في الاجتماع العادي الخامس للأطراف المتعاقدة في إطار اتفاقية برشلونة، أتيينا ، 11 سبتمبر 1987 (برنامج الأمم المتحدة للبيئة/ نمو احتوائي 5/74)

الأطراف المتعاقدة

- إذ يشير بالتزاماتهم بموجب البروتوكول المتعلق بالتعاون في مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالزيت والمواد الضارة الأخرى في حالات الطوارئ، المشار إليه فيما يلي باسم "البروتوكول"،
- وإذ يشير إلى ضرورة وضع خطط طوارئ وطنية لمكافحة التلوث النفطي، أخذا بعين الاعتبار أنه في ضوء هذه الخبرة هناك حاجة إلى مبادئ توجيهية لتيسير تنفيذ البروتوكول، ولا سيما التعاون المتبادل في منطقة البحر الأبيض المتوسط.
- الإقرار بأن هذا التعاون لا يمكن أن يحل محل التدخل الشخصي لكل طرف متعاقد، وهو أمر ضروري في الساعات الأولى التالية للحادث قصد التخفيف من آثار التلوث،
- وإذ يشير إلى دور المركز الجهوي لمكافحة التلوث النفطي في البحر الأبيض المتوسط والمشار إليه بـ "المركز".

التوصية بالاستعانة قدر الإمكان بالدليل التوجيهي التالي.

1. ويتعين على الأطراف أن تبلغ المركز على الأقل بجميع حالات التسرب النفطي أو تصريفه بما يزيد عن 50 مترا مكعبا بمجرد معرفتهم بذلك. وسيستخدم الجزء الأول من (تحذير التلوث) من تقرير التلوث الموحد (تقرير التلوث) لهذا الغرض⁹
2. وسيحصل الطرفان بصورة فردية على التسهيلات اللازمة لمكافحة التلوث النفطي في مياهما الإقليمية، بما في ذلك الوسائل اللازمة لتوفير الاستجابة الأولية في حالة وقوع حوادث تلوث كبرى. وعند تحديد المستوى الأدنى لقدرات الاستجابة، ينبغي إيلاء الاعتبار لخطوة الطوارئ الوطنية، ولا سيما لأكثر المناطق ضعفا وخطورة.
3. وعندما تتجاوز متطلبات مكافحة التلوث، في حالة وقوع حادث، القدرات الوطنية وعندما يطلب طرف ما مساعدة الأطراف الأخرى، قد تشمل هذه المساعدة المعدات والمنتجات والموظفين المتخصصين. وستطلب هذه المساعدة من قبل:
 - من الأطراف المتعاقدة الأخرى منهم مباشرة أو عبر المركز،
 - أو عند وجود اتفاقات ثنائية أو متعددة الأطراف، مباشرة من جانب سلطات الطرف الذي يطلب المساعدة (المشار إليه فيما بعد باسم "الطرف الطالب") إلى سلطات طرف أو عدة أطراف (يشار إليها فيما يلي باسم "الطرف المساعد"). وسيجري إبلاغ المركز بصورة منتظمة بجميع طلبات المساعدة والإجراءات المتخذة.
4. وكلما طُلبت المساعدة، يكون الطرف الطالب مسؤولا بالكامل عن عمليات الاستجابة. إذا وضعت فرق الاستجابة تحت تصرف الطرف الطالب فإنها سوف تصدر تعليمات لقادة فريق الاستجابة الذي سيكون بعد ذلك مسؤولا عن تفاصيل العملية.
5. سيقوم الطرف الطالب ب:

- تقديم طلبه بطريقة واضحة ودقيقة (الكمية والنوع وما إلى ذلك) عن طريق الإشارة إلى الأغراض التي ستستخدم من أجلها المعدات والمنتجات وموظفو الاستجابة؛
- تعيين سلطة لاستلام المعدات والمنتجات و / أو الموظفين ولضمان السيطرة على العمليات من لحظة وصول المعدات والمنتجات والموظفين إلى البلاد، وبينما يتم نقلها من وإلى مكان العمليات.

⁹ناقش الاجتماع السقف المناسبة للإبلاغ عن التسرب النفطي: لم يعنبر 100 م 3 مناسب، وأشار إلى السقف حسب ماربول البالغ 50 م 3. وخلص الاجتماع إلى أنه ينبغي الإبلاغ عن الانسكابات التي تبلغ 50 مترا مكعبا، في حين يمكن للبلدان أيضا أن تختار الإبلاغ عن انسكابات بكميات أقل. - برنامج الأمم المتحدة للبيئة (ديبي) / <https://wedocs.unep.org/rest/bitstreams/9135/retrieve>

- اتخاذ الترتيبات اللازمة للدخول السريع للمعدات والمنتجات والموظفين قبل وصولهم وضمان تيسير الإجراءات الديوانية إلى أقصى حد ممكن. وينبغي قبول المعدات على أساس مؤقت وينبغي قبول المنتجات دون فرض أي رسوم أو ضرائب.
- توفير كل ما هو مطلوب للتشغيل الصحيح وصيانة المعدات وتوفير السكن والغذاء لفرق الاستجابة
- التأكد من أنه في حالة توفير السفن والطائرات، تُمنح السفن جميع التراخيص اللازمة فضلا عن الطائرات التي تُمكن من الطيران في المجال الجوي الوطني. وسيتم تقديم خطة طيران أو إشعار طيران والموافقة عليها كتفويض للطائرات بالاقلاع أو الهبوط في البحر خارج المطارات الجمركية العادية.
- عند انتهاء عمليات الاستجابة يتم ارجاع جميع المنتجات غير المستخدمة وضمان أن كل ما تم إرجاعه من المعدات يكون في أفضل حال.
- إرسال تقرير عن فعالية المعدات والمنتجات والأفراد الذين تم الاستفادة منهم إلى السلطات المختصة لطرف المساعد. وسترسل نسخة من التقرير إلى المركز

6. وسيقدم الطرف المساعد الآتي:

- بيان تفصيلي وقائمة كاملة بجميع المعدات والمنتجات والأفراد ضمن تلك المدرجة من قبل الطرف الطالب فضلا عن تعليمات لاستخدام المعدات والمنتجات.
- المعدات التي هي في حالة عمل جيدة ومناسبة لمتطلبات الطرف الطالب
- المعدات والمنتجات المسموح باستعمالها في ترابه الخاص
- على العاملين المختصين أن يكونوا مجهزين بالعدة الخاصة اللازمة لعملهم. ولا ينبغي عادة إرسال الموظفين غير المتخصصين إلا في حالات التلوث النفطي الضخم
- 7. وفي حالة عدم وجود اتفاقات ثنائية أو متعددة الأطراف، سيتم الاتفاق على الشروط المالية للعملية بين الأطراف المستفيدة والمقدمة
- 8. ولكي يعمل التعاون الإقليمي بفعالية وسرعة في حالة الطوارئ، سيقوم كل طرف بتحديث سنوي، والمعلومات المقدمة إلى المركز وفقا للمادة 7 من البروتوكول وأي معلومات أخرى ذات صلة بما في ذلك:
 - المنظمة الوطنية والسلطات الوطنية المختصة المكلفة بمكافحة التلوث البحري
 - الإجراءات الوطنية المحددة التي تهدف إلى تفادي الحوادث التي قد تؤدي إلى التلوث البحري
 - الإجراءات الوطنية المتعلقة باستعمال المواد تقنيات مكافحة والتصدي
 - الاتفاقيات الثنائية والمتعددة الأطراف حول التلوث البحري الموقعة مع أطراف البحر الأبيض المتوسط الأخرى
 - برامج البحث والتجارب والتمارين الكبرى المتعلقة بالجوانب المختلفة لعملية الاستجابة للتلوث البحري
 - شراء العناصر الكبرى للمعدات.
- 9. أما التحديثات المشار إليها في الفقرة 8، فيفضل أن يتم ذلك من خلال جهات الاتصال التابعة ل أوبك، من خلال الملف القطري ل ريمبيك (<http://www.rempec.org/country.asp>) لجميع القضايا المشار إليها أعلاه باستثناء التحديثات المتعلقة بالمعدات التي يجب أن تكون انطلاقا من نظام المعلومات الجغرافية المتكامل لمنطقة البحر الأبيض المتوسط بشأن تقييم مخاطر التلوث البحري والاستجابة لها (- MEDGIS-MAR <http://medgismar.rempec.org/#>)

2.4.I. المبادئ والتوجيهات المتعلقة بالتعاون والمساعدة الثنائية التي تم تبنيها في الاجتماع السابع للأطراف المتعاقدة على اتفاقية برشلونة، القاهرة، 11 أكتوبر 1991 (برنامج الأمم المتحدة للبيئة / البحر الأبيض المتوسط النمو الاحتوائي 4/2 ، الملحق IV ، المرفق I-VI)

أ- المبادئ والتوجيهات المتعلقة بدور ومسؤوليات الخبراء الموفدين لمهام من قبل المركز، تبعاً لطلب دولة في حالة طوارئ، فضلاً عن واجبات والتزامات الدول تجاههم.

1. في حال وقوع حادث يؤدي أو يمكن أن يؤدي لتلوث بحري، يمكن للأطراف المتعاقدة في البروتوكول المتعلق بمكافحة التلوث في البحر الأبيض المتوسط الناجم عن النفط والمواد الضارة الأخرى في حالات الطوارئ (البروتوكول الملحق باتفاقية برشلونة) أن يطلب مساعدة متعددة في شكل مشورة خبراء إما من المركز الإقليمي أو من أي طرف متعاقد آخر.
2. تم تشكيل مجلس خبراء ومراكز خبراء قادر على تقديم هذا النوع من المساعدة في حال حدوث طارئ ويتم تحيينها من قبل نقطة الاتصال الخاصة بكل طرف متعاقد والتابعة بالتأهب والاستجابة والتعاون في مكافحة التلوث النفطي الخاصة من طرف المركز الإقليمي (<http://www.rempec.org/country.asp>).
3. تبعاً لطلب دولة في حال طوارئ، وإن اقتضت الظروف، يمكن للمركز أن يوفد خبيراً بهدف تقديم المشورة والمعرفة التقنية التي قد يحتاجونها في مرحلة أولية لكي يقرروا الإجراءات التي يجب اتخاذها. ويمكن أن تشمل هذه المشورة والمعرفة التقنية على:
 - تقييم الوضعية
 - تكييف استجابة المنظمة الوطنية لظروف الحدث.
 - طرق الاستجابة وتقنياتها.
 - أي خبراء أو تجهيزات أو منتجات التي يمكن طلبها من الأطراف المتعاقدة أو المنظمات الخاصة.

4. يتمثل دور ومسؤولية الخبير في مساعدة السلطات الوطنية على اتخاذ القرارات، وبذلك تضطلع أساساً بدور استشاري. فيما تقع مسؤولية اتخاذ القرارات التنفيذية، فضلاً على عواقبها، كاملةً على عاتق السلطة المختصة التابعة للبلد الطالب للمساعدة.
5. خلال الأنشطة المرتبطة بالمهمة الاستشارية، على الخبير أن يسعى لحماية مصالح البلد الطالب للخدمة، لاسيما حماية المحيط والموارد فضلاً عن مراعاة التأثيرات الاقتصادية والمالية.
6. على البلد الذي يطلب مساعدة خبير أن يعمل قدر الإمكان، وطبقاً للظروف المعينة، على التحديد الدقيق للمجالات الفنية المطلوبة. ويمكن في هذا الصدد أن يتم استعمال الاستمارة المرفقة في الملحق II.3
7. على البلد الذي يطلب مساعدة خبير أن يقوم بالترتيب اللازمة المتعلقة بإجراءات الهجرة والتراخيص الجمركية للخبير والمواد (المكتوبة أو الإلكترونية) التي يمكن أن يقوم باصطحابها معه لمساعدته في أداء مهامه.
8. بالتشاور مع المركز الإقليمي والخبير، يتعين على سلطات الدولة التي تطلب المساعدة أن تقوم بكل الترتيبات اللازمة لضمان إقامة أمانة للخبير وتقديم كل المساحات والمرافق اللازمة لعمله. ويتعين إرسال عنوان إقامة الخبير ومكتبه إلى المركز الإقليمي والخبير أيضاً وذلك قبل إيفاده إلى المهمة. كما يجب أن يتم توفير نفاذ مجاني لوسائل التواصل اللازمة (هاتف والتلكس والفاكس والإنترنت والراديو عند توفره) التي قد يحتاجها الخبير في عمله.
9. يتكفل المركز الإقليمي بالنفقات الأولية لمهمة الخبير (تذاكر الطائرة، بدل الإقامة اليومي، الخ).

- ب- المبادئ والتوجيهات المتعلقة بإرسال، استقبال وإعادة معدات في حال حدوث عملية مساعدة دولية
- 1- في حال وقوع حوادث تتسبب في تلوث بحري خطير، يمكن أن تتطلب عملية المساعدة الدولية، من طرف بلد أو أكثر، إرسال بعض المعدات أو المنتجات من بلد إلى آخر.
 - 2- وجب حل كل إشكال لوجستي أو إداري أو قانوني قد ينجر عن إرسال واستقبال وإعادة مثل هذه المواد بطريقة سريعة، إذ أن أي تأخير في سلسلة الإجراءات المذكورة قد يقلص بصفة كبيرة من فعالية المساعدة. وجب لذلك اعتماد تراتيب عامة قبل وقوع أي حادث ويمكن أن يكون من المفيد تضمينها في خطة الطوارئ الوطنية، على أن يتم تحديد تفاصيل التنفيذ لاحقاً عند القيام بالإجراء.
 - 3- تبعاً للتقييم المفصل للوضع، يتعين على البلد الذي طلب المساعدة أن يحدد، بأكبر قدر من الدقة، نوع وكمية المعدات والمنتجات اللازمة. ويمكن في هذا الصدد استعمال الاستمارة الموحدة الخاصة بطلب المعدات والمنتجات والمرفقة في الملحق II.4
 - 4- يتعين على البلد المقدم للمساعدة أن يقدم في إجابته قائمة مفصلة بالمعدات والمنتجات المتوفرة، بما في ذلك المواصفات التقنية اللازمة (الأبعاد والأوزان والقدرات) وأن يحدد متطلبات الطاقة (نوع البنزين والاستهلاك...) فضلاً عن طرق النقل المتوخاة. كما يجب الإشارة إلى المعدات اللازمة للتعامل مع هذه المواد في ميناء أو مطار الدخول، بالإضافة إلى عدد الأشخاص اللازم للقيام بعمليات التفريغ وسائل النقل الضرورية لمواد الاستجابة في مكان الحادث.
 - 5- بغية استغلال هذه المعدات في أسرع وقت ممكن، على البلد الذي طلب المساعدة أن يأخذ كل الإجراءات اللازمة لاستخراج التراخيص الجمركية الفورية لكل المواد الوافدة، وترخيص استعمالها إن اقتضت الحاجة (مثال ترخيص الإبحار) فضلاً عن التسوية الفورية لكل إجراءات الهجرة الروتينية للموظفين اللازمين لتشغيل المعدات. يتعين اتخاذ نفس الترتيب عندما يكون الموظفون أو تكون المعدات تابعة لشركة تأمين السفينة أو لمشغل الوحدة الخارجية أو مشغلي الموانئ البحرية والمراقق المختصة في النفط والمواد الكيميائية. ويمكن في هذا الصدد استعمال الاستمارة الموحدة الخاصة بطلب المعدات والمنتجات والمرفقة في الملحق II.4
 - 6- يتعهد البلد الذي طلب المساعدة بإرجاع المعدات حالما تنتهي العمليات وذلك إن طلب منه البلد المزود بذلك.

ج- المبادئ والتوجيهات المتعلقة بالترتيبات والإجراءات العملية التي يمكن تطبيقها في حال القيام بعمليات مشتركة.

1- هيكل القيادة الخاصة بالعمليات المجابهة المشتركة

يتعين على الهيكل التنظيمي للعمليات المشتركة أن تتضمن مستويين أساسيين من التنسيق والقيادة، تحديداً التحكم العمليتي على اليابسة والقيادة التكتيكية في ساحة العمليات. ويُعهد بالتحكم العمليتي للبلد الذي طلب المساعدة (البلد الرئيسي) الذي عادةً ما يكون البلد الذي يشتمل على المنطقة التي تدور فيها العمليات. عند الحاجة والتوافق بين الأطراف المعنية على القيام بتغيير في التحكم العمليتي أو القيادة التكتيكية، يتم القيام بذلك عند تحرك الكم الرئيسي من عمليات المكافحة من منطقة إلى أخرى. يجب إدراج ضباط الاتصال التابعين للبلدان المشاركة صلب طاقم التحكم العمليتي وذلك لتأمين المعلومات اللازمة عن الموارد الطبيعية المُسترجعة. توكل مهمة القيادة التكتيكية العامة لقائد/ منسق ميداني أعلى معين من البلد الرئيسي (SOSC). يتعين على فرق المكافحة المقدمة من قبل البلدان المساعدة أن تعمل تحت إمرة القائد/المنسق الميداني الوطني (NOSC). يعمل القائد/المنسق الميداني الوطني تحت إمرة القائد/المنسق الميداني الأعلى.

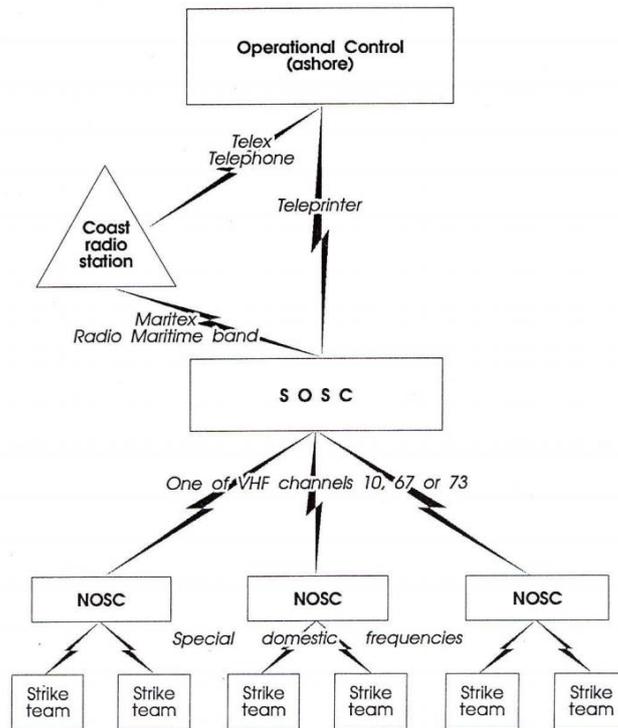
2- الترتيبات المتعلقة بالاتصالات اللاسلكية خلال العمليات المشتركة.

بغية تجنب وقوع أي اضطرابات أو تشويش خلال العمليات المشتركة، هنالك حاجة أكيدة لاستعمال ترددات مختلفة، بين التحكم العمليتي على اليابسة و القائد/المنسق الميداني الأعلى وبين القائد/المنسق الميداني الأعلى و القادة/المنسقين الميدانيين الوطنيين من جهة أخرى فضلاً عن القادة/المنسقين الميدانيين الوطنيين والفرق الخاصة بهم. ووفقاً للمخطط الاحتياطي الخاص بالتواصل اللاسلكي في عمليات المجابهة المشتركة المقدم أدناه، يجب اتباع الإجراءات التالية:

- فيما يخص التواصل بين التحكم العمليتي على اليابسة والقائد/المنسق الميداني الأعلى (التي هي من مشمولات البلد الرئيسي في العملية)، ينبغي النظر في إمكانية استعمال وسائل التواصل اللاسلكية.

- يجب أن يتم التواصل بين القائد/المنسق الميداني الأعلى والقائد/المنسق الميداني الوطني من خلال قناة، أو أكثر عند الحاجة، من القنوات الدولية ذات التردد العالي جدا 10 و67 و73.
- يتعين على السفن التي يعمل عليها القائد/المنسق الميداني الأعلى أن تتوفر على الأقل على محطتين للتواصل اللاسلكي ذات التردد العالي جدا مع وظيفة الجاهزية الاحتياطية على القناة 16.
- يتعين على عملية التواصل بين القائد/المنسق الميداني الوطني والفرق الهجومية أن تتم على ترددات خاصة محلية (داخلية).
- تكون لغة التواصل بين القادة/المنسقين الميدانيين من بلدان مختلفة أكثر لغة مناسبة للغرض.
- يجب تقديم الجوانب الخاصة بمشاكل الاتصال اللاسلكي في عمليات المجابهة البحرية المشتركة لسلطات الاتصالات في كل بلد لمعلوماتهم واعتبارات داخلية.

المخطط الاحتياطي الخاص بالتواصل اللاسلكي في عمليات المجابهة المشتركة



قائمة مرجعية بالإجراءات الواجب اتباعها و الأشخاص الواجب الاتصال بهم في حالة الطوارئ

تتناول هذه القائمة تسلسل الأعمال التي يجب أن تقوم بها السلطات الوطنية المختصة المسؤولة بمقتضى خطة الطوارئ الوطنية للتعامل مع الأمور المتعلقة بالاستجابة لحوادث التلوث البحري بعد تلقي معلومات عن حدوث تلوث أو وجود تهديد بالتلوث من أجل تنفيذ بنود بروتوكول اتفاقية برشلونة المتعلقة بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط أو غيره من المواد الضارة في حالات الطوارئ.

هذه القائمة، وهي ليست قائمة مفصلة قطعا، و رغم أنها أعدت مبدئيا للحوادث التي تشمل الناقلات إلا أنه ينبغي استعمالها إن أمكن تطبيقها في حالات حوادث تشمل وحدات بحرية أو مرافق أخرى خاصة بتصريف أمور النفط.

1. التقييم المبدئي :

يستوجب التقييم المبدئي جمع المعلومات المذكورة في القائمة " أ " من خلال عدد من الصلات المذكورة في القائمة " ب "

أ. المعلومات المطلوبة:

- مكان و زمن و طبيعة و مدى و سبب الحادث
- تحديد هوية السفينة
- هوية المالك أو المشغل و نوابه و المؤمن لديهم
- حالة الناقل
- تحديد الحمولة و حالتها
- نوايا الربان
- نوايا المنقذ إن وجد
- نوايا المالك أو نوابه

ب. الصلات:

- ربان السفينة
- المنقذ أو شركة الإنقاذ إن وجد
- مالك السفينة أو نائبه
- آخر مرفأ توقف
- مرفأ التوقف المقبل

2. الإخطار

ينبغي على الطرف عندما ينهي تقييمه المبدئي و عندما تقتضي خطورة الحادث ذلك أن:

- أ. يعلم الهيئات المعنية بالأمر في البلد حسب مقتضيات خطة الطوارئ الوطنية
- ب. يعلم كل الأطراف المتضررة مصالحهم أو الذين يمكن أن تتضرر مصالحهم بسبب التلوث كما يعلم المركز الإقليمي لطوارئ التلوث البحري بالبحر الأبيض المتوسط و يزودهم ب:
 1. تفاصيل تقييمه و أي إجراء قام باتخاذ أو ينوي اتخاذه للتعامل مع الحادث و
 2. المزيد من المعلومات حسب اللزوم

إلى حين إتمام الإجراء المتخذ للاستجابة للحادث أو إلى أن تقرر هذه الأطراف إجراء موحد.

لنقل مثل هذه المعلومات ينبغي استعمال نظام الإخبار عن التلوث (POLREP) و قائمة السلطات الوطنية المختصة كما ترونها في الملحق 1.2 لهذا الدليل و في الملاحم القطرية من المركز الإقليمي لطوارئ التلوث البحري بالبحر الأبيض المتوسط <http://www.rempec.org/country.asp> -

ج. يتصل بمؤمني الناقل و إن تعلق الحادث بالنفط يتصل ب:

- الاتحاد الدولي المحدود لمالكي ناقلات النفط المعني بالتلوث (ITOPF)

- الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالنفط عندما يكون الطرف المحتمل تضرره من التلوث هو طرف في اتفاقية إنشاء الصندوق

د. إجراءات الاستجابة

أ. تفعيل الترتيبات الوطنية للاستجابة للتلوث كما هو منصوص عليها في خطة الطوارئ الوطنية أو غيرها

ب. التقييم المستمر للوضعية باستعمال:

- الخبرات المتوفرة داخل البلد

- الخبرات المتوفرة عبر/من المركز الإقليمي لطوارئ التلوث البحري بالبحر الأبيض المتوسط

REMPEC¹⁰

- الخبرات المتوفرة من مصادر أخرى

ج. قرار حول الإجراءات المناسبة لتخفيف نتائج الحادث الملوث مثل التدخل على الناقله نفسها أو على الوحدة البحرية أو المنشأة الخاصة بتصريف أمور النفط و مقاومة تلوث البحر و حماية المناطق الحساسة و التعويض

هـ. حشد العمال و التجهيزات و المنتجات اللازمة سواء من مادر وطنية أو بطلب مساعدة خارجية باستعمال استمارات في الدليل (الملحق II.3 , الملحق II.4) :

- مباشرة من الأطراف المتعاقدة

- من أطراف أخرى متعاقدة عبر ال REMPEC

- من مصادر أخرى بما فيها المخزون الذي تمتلكه صناعة النفط والشحن

4. الشؤون المالية

أ. ينبغي أن تحتفظ الأطراف المسؤولة مباشرة عن الاستجابة و الأطراف المساعدة بسجلات التكاليف التي تحملتها الأطراف المساهمة في الاستجابة خلال كامل العملية إن و جدت

ب. هذه الأطراف تعين هيئة لمراجعة الوثائق المالية ذات الصلة و من المفضل القيام بذلك كما هو منصوص عليه في خطة الطوارئ و تطلب من كل المشاركين في الاستجابة أن يضعوا الوثائق اللازمة

ج. إعداد مطالبات بما يتماشى مع توصيات برامج التعويض المعمول بها

د. تقديم الوثائق اللازمة للمؤمنين و للصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالنفط أو منظمات أخرى مسؤولة عن التعويض

هـ. يجب على الأطراف المساعدة و التي تحصلت على المساعدة أن تتعاون لإتمام أي إجراء استجابة لطلب تعويض. يمكن للأطراف المساعدة أن تقدم مطالب استعادة مآلها مباشرة إلى المنظمات المعوضة إلا إذا لم توافق الأطراف التي تحصلت على المساعدة

ملاحظة: بالنسبة لكل هذه الخطوات يمكن أن تطلب خبرات من أطراف متعاقدة أخرى أو من ال REMPEC . في ما يتعلق بالمطالبة يجب أخذ الملحق III بعين الاعتبار و الاتصال بالصندوق الدولي للتعويض عن التلوث بالنفط أو استشارته كما ينبغي

هـ. القائمة المرجعية بأهم البنود المؤسسية الهادفة إلى تبادل المساعدة في حال حادث تلوث بحري كبير و التي يجب إدراجها في خطة الطوارئ الوطنية

إن التدخل السريع و تسهيل المساعدة المتبادلة في حال حادث تلوث بحري كبير يجب أن تكون عملية منظمة و مخططة و لهذا الغرض و في صلب الخطة الوطنية للطوارئ يجب اعتماد ترتيبات مؤسسية خاصة و وضع ترتيبات إدارية و مالية خاصة مثل :

1. تعيين السلطة الوطنية المختصة التي ستحدد مدى المساعدة المطلوبة بعد أن يتم تقييم الوضعية (هيئة أمر)
2. تعيين سلطة وطنية مخولة للتحرك نيابة عن الدولة لطلب المساعدة أو لاتخاذ قرار توفير المساعدة و للتعامل مع الجوانب القانونية و المالية للمساعدة المتبادلة و الترتيبات التي تمكن من الاتصال بهذه السلطة بسرعة في حال

¹⁰ مثل هؤلاء الخبراء سيساعدون السلطات المحلية على اتخاذ القرارات و لكن لا يمكنهم بأي حال من الأحوال اتخاذ القرارات بأنفسهم عوضا عن السلطات الوطنية (التوصية رقم 6 المعتمدة من الاجتماع العادي للأطراف المتعاقدة في القاهرة من 8 إلى 11 أكتوبر 1991 , برنامج الأمم المتحدة للبيئة (OCA)/MED.IG.2/4 (الملحق IV).

- طلب مساعدة عاجل (هيئة إدارة للمساعدة الدولية و من المفضل أن تكون نقطة الاتصال لتبادل المساعدة المذكورة في الملحق I.2)
3. القيود المالية المعمول بها في تبادل المساعدة اعتمادا على البند 13 من بروتوكول الوقاية و الطوارئ حول " تعويض تكاليف المساعدة و حول التوصيات المعتمدة من الاجتماع العادي السابع للأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة في القاهرة من 8 إلى 11 أكتوبر 1991 (برنامج الأمم المتحدة للبيئة (OCA) MED.IG2/4 الملحق IV)
4. أدوار و التزامات الطرف طالب المساعدة في ما يخص:
- أ. تلقي التجهيزات
- ب. تكاليف الركوب و الإيواء و المصاريف الطبية الممكنة و إعادة العمال المساعدين إلى أوطانهم
- ج. ترتيبات خاصة في ما يتعلق بالجمارك و الهجرة، لتسهيل تحركات العمال و الناقلات و الطائرات و التجهيزات بالاعتماد على الملحق I.4.1 في الدليل

3.4.I التوجيهات المتعلقة بتبادل موظفي الاتصال بين الأطراف المتعاقدة في حالة عمليات الاستجابة في عدة دول والتي تم تبنيها في الاجتماع العادي التاسع للأطراف المتعاقدة على اتفاقية برشلونة، برشلونة، من 5 إلى غاية 8 جوان 1995 (برنامج الأمم المتحدة للبيئة / البحر الأبيض المتوسط النمو الاحتوائي 16/5، الملحق XII، المرفق IV)

تم اعتمادها خلال الاجتماع العادي التاسع للأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة بين 5 و 8 جوان 1995 (UNEP (OCA) IG.5/16MED/ المرفق 7، الملحق 4).

- 1- يعمل التّعاقد في بروتوكول الطّوارئ لاتفاقية برشلونة على إنشاء اتّصال دائم بين السّلطة الوطنيّة المختصّة التابعة للطّرف الذي هدّد التلوث مياهه الإقليمية و شواطئه و مصالحه ذات الصّلة , وهو الطّرف صاحب القيادة العمليّاتية الشاملة لعمليات الاستجابة, و بين السّلط الوطنيّة المختصّة التابعة للأطراف المساعدة أو الأطراف المساهمة في عمليات الاستجابة, وذلك في سبيل تحقيق تبادل معلومات ناجع وسريع و قيادة عمليّاتية فعّالة لعمليات الاستجابة لحوادث التلوث , وهذا في حالتين أساسيتين :
- إما أن يقع التلوث في مياه احد الأطراف المتعاقدة ويهدّد مياه طرف آخر ; أو,
- أن يتطلب مستوى المساعدة التي يقدمها احد الأطراف المتعاقدة لطرف آخر حضور ضابط اتصال تابع للطرف المتعاقد المساعد في مركز الاستجابة للحوادث التابع للطرف المتعاقد المتحصّل على المساعدة.
- 2- في إطار إنشاء مثل هذه الاتصالات و المحافظة على ديمومتها, يمكن للأطراف أن تقرّر تبادل ضباط الاتصال في جميع الحالات إذا ما رأت السّلط الوطنيّة المختصّة المسؤولة عن الاستجابة لحوادث التلوث أن ظروف الحادث أو حجم تدابير الاستجابة يستدعي ذلك.
- 3- يقتصر دور ضابط الاتّصال على :
 - أ- في الحالة الأولى المشار إليها في الفقرة الأولى, أن يقوم بتسهيل تبادل المعلومات المشترك بين الأطراف المتعاقدة المهذّدة بالتلوث وذلك في سبيل تمكين الطّرف الذي يمكن أن يتأثر من حادثة التلوث من الاستعداد للمجابهة والانطلاق في عمليات الاستجابة في الوقت المناسب و دون انتظار وصول التلوث إلى مياهه.
 - ب- في الحالة الثانية المشار إليها في الفقرة الأولى, أن يقوم بإرسال أوامر السلطة التي تضطلع بالقيادة الشاملة لعمليات الاستجابة (القائد الميداني الأعلى) إلى الضباط المسؤولين عن موارد الطّرف الذي يقدّم المساعدة.
- 4- على كلّ طرف متعاقد السّعي لإدماج ضباط الاتصال في فريق قيادة عملية الاستجابة و ذلك لتيسير سير عملهم خاصّة عن طريق توفير وسائل الاتصال اللاّزمة.
- 5- عند تعيين ضباط الاتصال , على الأطراف التّأكد من أنّ الشّخص المختار يتمتع بالمعرفة المختصّة اللاّزمة, وأن يكون متمكّنًا في اللّغة التي يعمل بها الطّرف المقابل, وأن تتوفر لديه مهارات تواصل عالية بالإضافة إلى القدرة على العمل بنجاحة تحت الضّغط.
- 6- على الطّرف المستقبل لضابط الاتّصال أن يتكفّل بالترتيبات الضّروريّة المتعلّقة بإجراءات الهجرة والديوانة اللاّزمة لدخوله إلى الدّولة.

4.4.I التوجيهات المتعلقة بالترتيبات التي يمكن لها أن تضمن ، في حالة وقوع حادث ما ، التواصل بين الهيئات الحكومية والجهات المعنية الأخرى التي تبنيها في الاجتماع العادي التاسع للأطراف المتعاقدة على اتفاقية برشلونة في برشلونة من 5 إلى 8 جوان 1995 (برنامج الأمم المتحدة للبيئة / البحر الأبيض المتوسط النمو الاحتوائي 16/5 ، الملحق XII ، المرفق IV)

تم اعتمادها خلال الاجتماع العادي التاسع للأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة بين 5 و 8 جوان 1995 (UNEP (OCA) IG.5/16MED/ المرفق 7، الملحق 4)

1. على السّلط الوطنيّة المختصّة التابعة لإحدى الأطراف المتعاقدة المتأثرة بحادثة تلوث بحري قد يهدّد مياهها الإقليمية وشواطئها ومصالحها ذات الصّلة أن تعمل على التّواصل مع الأطراف الأخرى ذات الصّلة بحادثة

التلوث خلال كل مراحل التخطيط لعملية الاستجابة وتنفيذها (وستتم الإشارة لهذه الأطراف مستقبلاً بـ "الأطراف المعنية") والتي تشمل حسب الحادث :

- أصحاب السفن و الحمولة ولاسيما شركات التأمين والمستشارين التقنيين والخبراء العاملين لحسابهم.
 - مشغلي الوحدات البحرية ولاسيما شركات التأمين والمستشارين التقنيين والخبراء العاملين لحسابهم.
 - مشغلي مرافق مناولة النفط ولاسيما شركات التأمين والمستشارين التقنيين والخبراء العاملين لحسابهم.
2. تهدف مثل هذه الاتصالات أساساً إلى تحصيل وتبادل المعلومات التقنية الضرورية لوضع خطط تتعلق بالتدابير المناسبة لمجابهة حادث التلوث وتنفيذها؛ وذلك بغية ضمان فعالية عمليات الاستجابة والحد من اثار التلوث على البيئة وعلى الموارد المعرضة لخطر التلوث، وبغية الحد من التكاليف الإجمالية لتدابير الاستجابة لحادث التلوث والاستعداد لأي عواقب قانونية أو مالية محتملة للتدابير المتخذة أو المخطط لاتخاذها، ويجب أن تتضمن هذه المعلومات :

- أ- من طرف الأطراف المعنية: معلومات تتعلق ب:
 - بيانات الاتصال بالشخص المبلغ عن الحادث؛
 - اسم السفينة او الوحدة البحرية أو سفينة مناولة النفط و اسم صاحبها؛
 - يوم و ساعة وقوع الحادث (بتحديد التوقيت المحلي أو UTC/GMT)؛
 - موقع الحادث (خط الطول و العرض أو المسافة و الاتجاهات من اقرب ميناء او نقطة استدلال)؛
 - سبب وقوع الحادث (مثال اصطدام، ارتطام السفينة بالأرض، انفجار، نشوب حريق و غيرها) وطبيعة الضرر؛

- وصف الحمولة وحجمها وكمية الوقود الموجودة في السفينة إذا ما كانت السفينة هي مصدر التلوث؛

- تقدير كمية التسرب أو احتمال وقوع تسرب؛
- حالة السفينة و مخطط عملية الإنقاذ إذا ما كانت السفينة هي مصدر التلوث؛
- اسم صاحب الحمولة إذا كان التلوث صادراً عن السفينة؛
- ترتيبات الاستجابة التي تم التخطيط لها أو تنفيذها من قبل هذه الأطراف؛
- الموارد، بما فيها الموظفون والمعدات والوسائل الأخرى التي تتيحها هذه الأطراف والتمويل المتوفر من قبل شركات التأمين الخاصة بها؛

ب- من طرف السلط الوطنية المختصة التابعة للطرف المتعاقد المتأثر بالحادث: معلومات تتعلق

- بـ بالمنظمة الوطنية للاستجابة لحوادث التلوث البحري، خطط الطوارئ الوطنية والمحلية، الموارد المتاحة بما في ذلك الموظفين و المعدات والوسائل الأخرى، والتدابير المخطط لها والمتخذة من قبل السلطة الوطنية التي تعنى بمجال حوادث التلوث البحري بما في ذلك المسؤولية والتعويض.
- 3. على السلط الوطنية المختصة التابعة للطرف المتعاقد المتأثر بحادثة التلوث أن تطلب من بقية الأطراف المعنية بالحادث أن تقوم بتعيين أشخاص يكونون على اتصال دائم بالسلط الوطنية المسؤولة على عملية الاستجابة وذلك في سبيل ضمان وجود اتصال دائم بينها وبين كل الأطراف المعنية بالحادث.
- 4. على السلط الوطنية المختصة أن تحرص على أن يكون الأشخاص الذين تم تعيينهم من قبل الحكومة للعمل كنظرء للمسؤولين المعيّنين من قبل الممثلين عن بقية الأطراف المعنية بالحادث حاكمين بالمسائل التقنية و المالية المتعلقة بحوادث التلوث البحري، بما في ذلك المسؤولية و برامج التعويض.

المرفق 5-1 وحدة المساعدة المتوسطية على مجابهة التلوث البحري العرضي

اتخذ هذا القرار خلال الاجتماع العادي الثامن للأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة، في انطاليا، بين 12 و 15 أكتوبر 1993 (UNEP (OCA) MED/IG.3/5 الملحق 2).
و ذلك في سبيل تنفيذ البروتوكول المتعلق بالتعاون خلال حالات الطوارئ من اجل مجابهة التلوث الذي يسببه النفط و غيره من المواد الضارة في البحر الأبيض المتوسط (برشلونة في 16 فيفري 1976).
قررت الأطراف المتعاقدة في معاهدة برشلونة التالي :
1- إنشاء وحدة المساعدة المتوسطية على مجابهة التلوث البحري العرضي، وسيتم تنظيم هذه الوحدة وتفعيلها من قبل المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري (REMPEC)
2- التتعد ببذل كل الجهود اللازمة للمساعدة على تنظيم و تفعيل وحدة المساعدة المتوسطية.

1- المبادئ العامة :

- 1-1 سيتم إنشاء وحدة المساعدة المتوسطة على مجابهة التلوث البحري العرضي في إطار البروتوكول المتعلق بالتعاون خلال حالات الطوارئ من أجل مجابهة التلوث الذي يسببه النفط وغيره من المواد الضارة في البحر الأبيض المتوسط.
- 1-2 يقع تنظيم وحدة المساعدة المتوسطة وتفعيلها على عاتق المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري (REMPEC) وسيضطلع المركز بهذه المسؤولية وفقا للبروتوكول المتعلق بالتعاون خلال حالات الطوارئ والقرارات المتخذة خلال اجتماع الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة، وفقا لأحكام هذه الوثيقة.
- 1-3 يتمثل الهدف الأساسي لوحدة المساعدة المتوسطة في تقديم خدمات خبراء مختارين لإحدى الأطراف المتعاقدة إذا قام هذا الطرف بطلب المساعدة خلال الحالات الطارئة. اثر التنقل إلى مكان الحادث، سيقوم هؤلاء الخبراء بتقديم المشورة والخبرة التقنية إلى السلطات، وذلك في سبيل مساعدتها خلال المراحل الأولى لاختيار تدابير المجابهة التي يجب اتخاذها والمساعدة التي قد يستوجب طلبها. كذلك تضطلع وحدة المساعدة المتوسطة بإعانة الدولة الطالبة للمساعدة على تنفيذ أحكام التعاون الإقليمي في حالات الطوارئ، خاصة بالرجوع إلى التدابير والإجراءات المعتمدة من قبل اجتماع الأطراف المتعاقدة والتي تهدف إلى التعاون وتبادل المساعدة.
- 1-4 ستكون وحدة المساعدة المتوسطة بمثابة جهاز "استشارات مختصة" تم إنشاءه من قبل الأطراف المتعاقدة على البروتوكول المتعلق بالتعاون خلال حالات الطوارئ، ليتم تنشيط هذا الجهاز وتفعيله عند الطلب لخدمة الدول الساحلية في البحر الأبيض المتوسط.

2-المجال والتغطية الجغرافية :

- 1-2- ستمثل التغطية الجغرافية لوحدة المساعدة المتوسطة مع التغطية الجغرافية لبروتوكول التعاون في حالات الطوارئ.
- 2-2 يتمثل مجال *rationae materiae* وحدة المساعدة المتوسطة في مجابهة التلوث البحري العرضي الناتج عن النفط وغيره من المواد الضارة. ستقدم وحدة المساعدة المتوسطة خدمات مختصة في المجالات التالية، من بين مجالات أخرى.

- أ- مجابهة التلوث الناتج عن النفط
- إدارة الأزمة وتنظيم جهود التدخل
 - تحليل وتقييم وتوقع حركة البقعة النفطية ومصيرها
 - تخطيط عملية الاستجابة والخدمات اللوجستية
 - إستراتيجية الاستجابة والخيارات التكتيكية
 - أساليب وتقنيات مكافحة في البحر
 - الاحتواء / التعافي
 - استعمال المشتتات وغيرها من تقنيات العلاج
 - أساليب وتقنيات تنظيف السواحل
 - الوثائق المالية ومطالب التعويض
 - ب- مجابهة التلوث الناتج عن المواد الضارة
 - إدارة الأزمة وتنظيم جهود التدخل
 - تحليل وتقييم ومراقبة جهود حركة :
 - سحابة الغاز
 - العوامات
 - المواد المذيبة
 - الثقالة

- استعادة الطُرد في البحر
- الاستجابة للمواد الكيميائية المسكوبة حسب تحركها
 - حماية العاملين
 - التَّسمم المائي والمعالجة
 - الدَّورة البيوجيوكيميائية
- إزالة التلوث
- معالجة المخلفات والتخلص منها
- الوثائق المالية ومطالب التعويض

3- البنية /التَّركيب :

3-1 ستتكون وحدة المساعدة المتوسطة من عدد محدود من الخبراء ذوي المؤهلات العالية ومن مراكز الخبرة في كلِّ مجال خبرة، هذا ويمكن اختيار خبير أو مركز خبرة للعمل في أكثر من مجال خبرة واحد.

3-2 سيقوم المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري في البحر الأبيض المتوسط باختيار الخبراء ومراكز الخبرة باستعمال قوائم الخبراء ووسائل الاستعلام الموجودة لديها، كذلك عن طريق استشارة السُّلط الوطنيَّة المختصة وغيرها من المنضَّمات القادرة على تقديم المشورة .

3-3 سيتمَّ تعيين الخبراء ومراكز الخبرة للعمل لمدة سنتين، مع إمكانية التَّجديد خلال هذه المدَّة، على هؤلاء الخبراء ومراكز الخبرة الاستجابة لكلِّ طلبات الحالة التي تم تفعيل وحدة المساعدة المتوسطة فيها وذلك وفقاً للتعليمات الدائمة. سيقوم المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري بنشر تركيبة وحدة المساعدة المتوسطة كلِّ سنتين مع تحديثها عند الضَّرورة اعتماداً على التَّغييرات الطَّارئة.

4-التَّفعيل:

4-1 يقوم المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري بتفعيل وحدة المساعدة المتوسطة بناء على طلب السُّلط الوطنيَّة المختصة المسؤولة عن مجابهة التلوث البحري العرضي، أو بناء على طلب السُّلطة المسؤولة عن تسيير التَّعاون المتبادل في الحالات الطَّارئة، وذلك بالنيابة عن الدَّولة المتأثرة بحادث التلوث (راجع المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري/1/B/RIS).

على السُّلط الوطنيَّة التي تطلب من المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري تمكينها من دعم وحدة المساعدة المتوسطة، أن تعمل على تحديد مجالات الخبرة المطلوبة حسب ظروف الحادث و ذلك حتى تتمكن هذه السُّلط من اختيار تركيبة الفريق الذي سيتم إرساله إلى موقع الحادث، و ذلك بالتشاور مع المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري.

4-2 يتعيَّن على المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري تحديد مدَّة عمل أعضاء وحدة المساعدة المتوسطة، كما يتسنى له إنهاء مهمَّة الفريق و ذلك حسب الطُّروف، وبالتَّشاور مع الدَّولة الطَّالبة للمساعدة، وفي حدود الموارد الماليَّة المتاحة، ويمكن التَّمديد في حضور وحدة المساعدة المتوسطة لفترة تتجاوز المدَّة التي تسمح بها الموارد الماليَّة للمركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري، و ذلك في حال اقتضت الطُّروف وإذا ما اتَّفقت الأطراف المعنيَّة على الترتيبات الماليَّة الضَّروريَّة.

5-التنظيم :

5-1 يتعيَّن على المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري وضع ترتيبات دائمة تتعلَّق بتوفير تذاكر طيران مسبقة الدَّفع إلى جميع الجهات في البحر الأبيض المتوسط، بالإضافة إلى الترتيبات الضَّروريَّة لإصدار تأشيرة عندما تقتضي الحاجة.

5-2 على الدَّولة التي تطلب عون وحدة المساعدة المتوسطة اتخاذ جميع التَّدابير الالزامية لتسهيل مهمَّة أعضاء فريق وحدة المساعدة .

تشمل هذه التَّدابير الضَّرورية :

- أ- ترتيبات الهجرة و الوصول, بالإضافة إلى الإجراءات الجمركية, خاصة فيما يتعلق بمعدات معالجة البيانات و الوثائق ذات الصلة و المواد الالكترونية;
- ب- الإقامة و المواصلات;
- ت- توفير مساحة عمل كافية للخبراء;
- ث- النفاذ إلى وسائل الاتصال;

5-3- على المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري تغطية التكاليف الأولية لمهمة وحدة المساعدة المتوسطة: تذاكر طيران, المصاريف اليومية ومحملا الرسوم وذلك على أساس مسبق. ويحتفظ المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري بالحق في المطالبة باسترداد النفقات التي تكبدها, وذلك وفقا للنظم القانونية المعمول بها.

5-4- يتعين على المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري تحديد اختصاصات بعثة وحدة المساعدة المتوسطة وفقا لطلب السلط الوطنية المختصة التابعة للدولة و بالاتفاق معها. على السلط الوطنية المختصة أن تلحق في طلبها معلومات تحدد اسم الجهة الرسمية التي على أعضاء وحدة المساعدة المتوسطة الاتصال بها ووظيفتها. كما يجب عليها تحديد الجهة او الجهات الرسمية التي يجب على أعضاء الوحدة رفع التقارير لها.

5-5- على أعضاء وحدة المساعدة المتوسطة الحفاظ على الاتصالات مع المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري و إيفائه بتقارير يومية. كما يجب على المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري الحرص على توفير كل الدعم اللازم لوحدة المساعدة المتوسطة.

5-6- على وحدة المساعدة المتوسطة أن تعمل في تعاون وثيق مع السلط العمومية المسؤولة عن تنظيم وإدارة عملية الاستجابة, وان تكون في خدمتها. وحتى يتمكن أعضاء وحدة المساعدة المتوسطة من القيام بواجبهم, يجب أن يتوفر لديهم المعلومات المتاحة, كما يجب أن يقوموا بالتحقيقات اللازمة بالتعاون مع السلط الوطنية المسؤولة و من خلال دعمهم, كذلك يجب عليهم المشاركة في الاجتماعات كلما اقتضت الحاجة لذلك.

5-7- على أعضاء وحدة المساعدة المتوسطة رفع تقارير يومية تحتوي على تقييم للوضعية و على تحاليل و استنتاجات و توصيات, و يجب أن تقدم هذه التقارير إلى الجهة المسؤولة عن هذه الوحدة. ويمكن أن تتعلق التوصيات التي تقدمها الوحدة بتنظيم جهود الاستجابة و الخيارات التكتيكية و أساليب و تقنيات الاستجابة, والخبراء و المعدات و المنتجات التي يمكن طلبها من الأطراف المتعاقدة الأخرى أو من مؤسسات خاصة. و يجب إرسال نسخ عن هذه التقارير إلى المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري عن طريق الفاكس. كما على أعضاء وحدة المساعدة المتوسطة تقديم تقرير نهائي عند نهاية المهمة.

5-8- إذا ما التجأت السلط المختصة إلى طلب المساعدة الدولية فعلى أعضاء وحدة المساعدة المتوسطة مساعدة هذه السلط بالاعتماد على معرفتها بالنظام الإقليمي للتعاون و بالارتباط مع المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري.

6- ادوار أعضاء وحدة المساعدة المتوسطة و مسؤولياتهم :

6-1- يقتصر دور أعضاء وحدة المساعدة المتوسطة و مسؤولياتها على مساعدة السلط الوطنية في عملية اتخاذ القرار. وفي هذا الصدد سيكون دورهم استشاري لا غير. تقع مسؤولية اتخاذ القرارات و تحمل تبعاتها تماما على عاتق السلط المختصة التابعة للدولة الطالبة للمساعدة.

6-2- عند تقديمهم المشورة, على أعضاء وحدة المساعدة المتوسطة السعي للحفاظ على مصالح الدولة الطالبة للمساعدة, خاصة فيما يتعلق بحماية البيئة و الموارد, كذلك يجب عليهم اخذ التبعات الاقتصادية و المالية بعين الاعتبار.

دليل البحر المتوسط للتعاون والمساعدة المتبادلة في الاستجابة للتلوث البحري
معلومات موجزة عن المؤسسات التالية فيما يتعلق بمسؤولياتها ومشاركتها ودورها في التصدي لحوادث التلوث البحري،
ولا سيما فيما يتعلق بالمساعدة التي يمكنها تقديمها عند الطلب

مركز التوثيق والبحوث والتجارب بشأن التلوث العرضي للمياه



3-6 - على أعضاء وحدة المساعدة المتوسطية الحفاظ على السرية أثناء أداء مهامهم والامتناع عن الاتصال المباشر مع عامة الناس أو وسائل الإعلام. ما لم ينص على خلاف ذلك، بما أن هذه المسؤولية تقع على عاتق السلط الوطنية.

7- واجبات الخبراء ومراكز الخبرة المختارة :

7-1- يجب أن تتوفر للخبراء ومراكز الخبرة نسخ كاملة ومستكملة من نظام المعلومات الإقليمي، ويجب أن يكونوا على دراية بهذا النظام وبالترتيبات الإقليمية للتأهب والاستجابة ولا سيما الأحكام والإجراءات الهادفة إلى تيسير تبادل المساعدة.

7-2- على الخبراء ومراكز الخبرة السعي إلى إبلاغ المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري بالوقت الذي يستطيعون تخصيصه وذلك حتى يتسنى للمركز أن يعرف مسبقا توافره للعمل كأعضاء في وحدة المساعدة المتوسطية، وإذا لم يعد احد الأعضاء متوقفا ولم يكن في وضع يسمح له بالاستجابة لطلب قدم نتيجة لتفعيل وحدة المساعدة المتوسطية فعليه إبلاغ المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري حتى يتخذ المركز إجراءات لاستبدال الخبير.

تتألف وحدة المساعدة المتوسطية حاليا من :

- مركز التوثيق والبحوث والتجارب بشأن التلوث العرضي للمياه، ومقره بريست، فرنسا (CEDRE)
- الفيدرالية الوطنية للصناعات الكيميائية ومقرها ميلانو، إيطاليا (FEDE CHIMICA)
- المعهد الوطني الإيطالي لحماية البيئة والبحوث، ومقره روما، إيطاليا (ISPERA)
- الشبكة التشغيلية للبحر الأبيض المتوسط للنظام العالمي لمراقبة المحيطات (MONGOOS)
- مؤسسة إنذار البحار، ومقرها بروكسيل، بلجيكا (SAF)

المعلومات الأساسية (القانونية والمؤسسية والعلاقات، وما إلى ذلك) المتعلقة بالمؤسسات المذكورة أعلاه والتي تكون حاليا وحدة المساعدة المتوسطية تم جمعها في ملفات (فيش) تصف أسماء هذه المؤسسات وصيغتها والتزاماتها ومسؤولياتها (من)، ودورها وخدماتها ومواردها (ماذا)، وإجراءاتها وشروطها واتصالاتها (كيف).

من

عرض موجز :

يختص مركز التوثيق والبحوث والتجارب بشأن التلوث العرضي للمياه في مجال تسرب النفط والمواد الكيميائية في المياه البحرية والداخلية، ويأتي زبائن هذا المركز وشركائه المتمثلين في السلطات العامة والصناعيين من بلدان عدة. وقد تم انشاء المركز في عام 1979 كجزء من التدابير المتخذة بعد تسرب النفط الناتج عن غرق سفينة اموكو كاديز، لتقديم المشورة والخدمات المختصة للسلطات المسؤولة عن الاستجابة. ويقدم المركز مساعدة تقنية وعلمية وعملية على مدار 24 ساعة في اليوم وذلك عن بعد من مكتب خدمات المؤتمرات، وإذا اقتضى الأمر يمكنها التنقل مباشرة في حالة وقوع حادث، إلى مراكز إدارة الأزمة التي انشأتها السلطات، وإلى الميدان حيث تكون اقرب ما يمكن إلى المستجيبين للحادث. وكجزء من مهمته في الاستعداد للاستجابة، يوفّر المركز تدريبات بلغات مختلفة وعلى جميع المستويات، كما يقوم بوضع خطط الطوارئ والدراستات والبحوث المتعلقة بالمنتجات والمواد والتقنيات. ويعتمد المركز في عمله على فريق مكون من حوالي 50 شخصا، معظمهم من العلماء المختصين في مجالات مختلفة (المياه والكيمياء والبيولوجيا وعلم المحيطات والملاحة وإنتاج النفط وما إلى ذلك).

<p>نوع الصبغة : منظمة حكومية دولية/ حكومية/ غير حكومية/ دولية/ إقليمية/ وطنية.</p> <p>يتمتع مركز التوثيق والبحوث والتجارب بشأن التلوث العرضي للمياه بصبغة جمعية، ويتكفل بوجه خاص بتقديم خدمة عامة لصالح السلطات الفرنسية، وفي موازاة ذلك، يعمل المركز في إطار تعاقدتي لصالح الصناعة والسلطات الأجنبية في جميع أنحاء العالم. هذا المركز معتمد من قبل الدولة الفرنسية للقيام بمهام تشمل الاهتمام العام، لتقديم الخبرة والدعم للسلطات البحرية والموانئ والمناطق الساحلية والبحيرات والأنهار، والتدخل جنباً إلى جنب مع خدمات الدولة في إدارة حوادث التلوث العرضي التي تقع في المياه الفرنسية. يدير هذا المركز مجلس إدارة يعمل أعضائه ضمن الدوائر الحكومية الفرنسية والسلطات المحلية ومؤسسات البحث العامة والصناعات الخاصة. تتم دراسة توجهات المركز العلمية والتقنية في لجنة إستراتيجية تتألف من أعضاء في مجلس الإدارة والهيكل الأخرى المتداخلة في مواضيع الاستجابة لحوادث تسرب النفط.</p>
<p>الالتزامات/ المسؤوليات</p> <p>على مدى عقود، تدخل المركز لصالح السلطات العامة والصناعيين في حوادث التلوث العرضي الذي يؤثر على البحار والمحيطات والموانئ والسواحل والبحيرات والمجاري المائية، فيما يتعلق بالمواد الهيدروكربونية وجميع المواد الخطرة الأخرى، باستثناء المواد المشعة.</p> <p>يعمل المركز :</p> <ul style="list-style-type: none"> • قبل التلوث، من خلال إعداد الهياكل والمنظمات والخدمات والفرق. وذلك عبر الإجراءات التالية : <ul style="list-style-type: none"> - التخطيط للطوارئ بما في ذلك تحليل المخاطر والوسائل . - تنظيم دورات تدريبية في المركز في بريست أو على مواقع الشركاء والزبائن مهما كان موقعها، تشمل الدورات العاملين وقادة الفرق ومديري مراكز الأزمات (حوالي 1000 شخص في السنة). - البحوث: تقييم خصائص وسلوكيات وأثار الملوثات المحتملة (النفط و NHS)، وتقييم وتحسين وتكييف وسائل السيطرة وموادها ومنتجاتها وتقنياتها. - تدريب وتمارين فرق الاستجابة والسيطرة والمعلومات، لا سيما من خلال وضع توجيهات تقنية للمشغلين و صانعي القرار المعنيين بإدارة الأزمة. • خلال التلوث، بضمن الجاهزية على مدار الساعة لتقديم المشورة عن بعد أو/ وتعبئة فريق الاستجابة القابل للتنقل إلى أي مكان، في غضون ساعات قليلة لتقديم الخدمات. <ul style="list-style-type: none"> - تقديم المشورة والخبرة والدعم التقني لسلطات إدارة الأزمة والفرق المسؤولة عن عمليات الاستجابة. - التحاليل المخبرية والدراسات والتجارب لتوصيف الملوثات وسلوكها وتطورها والمخاطر التي تشكلها على الناس والبيئة. - التقييم المستمر للمعدات والمنتجات والأساليب والتقنيات المعمول بها. - الإدارة العملية للبيانات • بعد عملية السيطرة على التلوث . <ul style="list-style-type: none"> - عن طريق الرصد البيئي

يمثل مركز التوثيق والبحوث والتجارب بشأن التلوث العرضي للمياه للمعايير ISO9001 : 2008 و 14001 : 2004 و التي يحمل رخصة فيها. ويساهم في وحدة المساعدة المتوسطة (MAU) من خلال تقديم المشورة الفنية من مكانه في بريست أو مباشرة في موقع الحادث. وفي حالة التلوث البحري، يقوم المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري بتنفيذ استجابة مركز التوثيق بعد تلقي طلب المساعدة من طرف متعاقد في بروتوكول الطوارئ أو بروتوكول المنع و الطوارئ الملحق باتفاقية برشلونة.

ماذا

الدور أو الخدمات :

في حالة وقوع حادث، يوفر مركز التوثيق معلومات عن الملوثات وتقنيات الاستجابة المناسبة. في حالة الطوارئ، يمكن للمركز إجراء الفحوصات المخبرية ودراسة سلوك الملوثات وتكييفها، ونجاعة تقنيات الاستجابة وتأثير التلوث على البيئة باستخدام أدواتها التجريبية.

يوفر مركز التوثيق المشورة حول استراتيجيات الاستجابة والتقنيات والمعدات الأكثر ملائمة، كما يمكنه إرسال خبراءه إلى موقع الحادث لمساعدة القيادة التنفيذية في إجراء الدراسات الاستقصائية، والمساهمة في اجتماعات إدارة الحوادث، والتوصية بالإجراءات الواجب اتخاذها وتحديد الموارد المطلوبة وتقديم المشورة بشأن إنشاء مواقع التنظيف وتدريب المستجيبين. ولا يحل مركز التوثيق محل مديري الاستجابة بل يساعدهم من خلال توفير الدعم في اتخاذ القرارات.

الموارد (إن وجدت) :

في موقع محصور مساحته 3 هكتارات، تشمل مرافق مركز التوثيق شاطئاً من صنع الإنسان تبلغ مساحته 6000 متر مربع، ووحوض مياه عميقة تبلغ مساحته 1800 متر مربع ويبلغ طوله 2.5 متر، حيث يمكن إطلاق الملوثات من أجل القيام بالتدريبات والتجارب دون تعريض البيئة للخطر.

تضم قاعة التجارب خزان سوائل يعرف بـ "polludrome"، وعمود تجريبي يبلغ ارتفاعه 5 أمتار يستخدم في دراسة مصير المياه، كما تتوفر مقاعد اختبار للحرق والكيمياء.

كما تشمل مرافق المركز بيوت مكيفة تحتوي على خزانات للتعبئة والتعريض لأداء التجارب على الكائنات الحية. كما قام المركز بتركيب مقعد سمية ايكولوجية و معدات لتقييم السمية الايكولوجية الحادة وفقاً لمتطلبات اختبارات OSAR.

وقد تم تجهيز المختبر بمعدات تحليلية متقدمة (MS/MS/GC/MS/GC)، آلات جمع عينات أوتوماتيكية متعددة الوظائف، PLC.FID/GC، نظم آلية لإعداد العينات، وما إلى ذلك.

كما تتوفر أنظمة اختبار متخصصة في دراسة سلوك المنتجات النفطية وتقييم أداء وأثر منتجات الاستجابة (اختبارات التشتت MNS و WSL و IFP، واختبارات امتصاص، وما إلى ذلك).

كيف

الإجراء:

في إطار وحدة المساعدة المتوسطة، يمكن تعبئة مركز التوثيق والبحوث والتجارب حول التلوث العرضي للمياه (سيدير) من خلال اجراءات الطوارئ للمركز الإقليمي للتصدي لتلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ (ريمبيك):

وينبغي أن يرسل الطرف الأول المتعاقد البلاغ الأول عن طريق الموظف المسؤول عن العمل في مركز ريمبيك كما يلي:

- مكالمة هاتفية على خط الطوارئ، مفتوح 7/24؛
- إرسال رسالة إلكترونية على البريد الإلكتروني للطوارئ.

يمكن أيضاً تعبئة مركز سيدير مباشرة من قبل الأطراف المتعاقدة، من خلال رقم الطوارئ.

الظروف:

في إطار وحدة المساعدة المتوسطة، سيغطي مركز ريمبيك التكاليف الأولية لإرسال موظفي مركز ريمبيك و/ أو وحدة المساعدة المتوسطة: تذكرة الطائرة، منحة الإقامة اليومية وربما تكاليف على أساس الترتيب المسبق.

في حالة التعبئة المباشرة من قبل طرف متعاقد، جميع التكاليف المتعلقة بمساعدة سيدير ستتم تغطيتها من قبل هذا الأخير.

الاتصال:

في إطار وحدة المساعدة المتوسطة:

خط الطوارئ لمركز ريمبيك 7/24: +356.79 505 011

البريد الإلكتروني للطوارئ: emergency@rempec.org

من خارج وحدة المساعدة المتوسطة:

مركز سيدير: 7/24: +33.2.98.33.10.10

البريد الإلكتروني للطوارئ (دائماً الهاتف أولاً!): intervention@cedre.fr

من

لدليل البحر المتوسط للتعاون والمساعدة المتبادلة في التصدي للتلوث البحري

معلومات موجزة عن المؤسسة التالية فيما يتعلق بمسؤولياتها ومشاركاتها ودورها في التصدي لحادثة التلوث البحري؛ ولا سيما فيما يتعلق بالمساعدة التي يمكن تقديمها عند الطلب.



الاتحاد الوطني للصناعات الكيماوية (فيديركيما)

تقديم موجز:

فيديركيما هو الاتحاد الإيطالي للصناعة الكيماوية. في الوقت الراهن، تمثل 1400 شركة، المشغلة لـ 90.000 موظف، جزء من فيديركيما. يتم تجميعها في 17 جمعية، مقسمة إلى 42 مجموعة من المنتجات. إن فيديركيما عضو في كونفيندوستريا (الاتحاد العام للصناعة الإيطالية) و سيفيك (المجلس الأوروبي للصناعات الكيماوية). تمثل "خدمة النقل في حالات الطوارئ" (S.E.T) برنامج طوعي ينطوي على الشركات المرتبطة بفيديركيما وغيرها من الشركات والجمعيات ذات الهدف المشترك للتعاون مع السلطات العامة من أجل تقديم المساعدة في حالة وقوع حوادث أثناء نقل المواد الكيماوية.

نوع الحالة: ما بين الحكومي | حكومي | غير حكومي | دولي | جهوي | وطني

تتمثل فيديركيما اتحاد الصناعات الكيماوية الإيطالية. تأسست بمثابة الاتحاد الإيطالي للجمعيات الكيماوية الصناعة سنة 1920، تغيرت لتصبح أسكيميستي سنة 1945 ثم تحولت إلى فيديركيما سنة 1984. ليس لفيديركيما طابع تجاري ولا تعمل من أجل الربح.

الالتزامات / المسؤوليات:

على فيديركيما، والتي تتمثل أهدافها الرئيسية في تنسيق وحماية دور الصناعة الكيماوية الإيطالية، فضلا عن تعزيز قدرتها الإنمائية، من بين أمور أخرى، القيام بالمهام الرئيسية التالية:

- وضع مبادئ توجيهية في المسائل الاقتصادية والصناعية والاتحادية، وكذلك في مجالات السياسات البيئية والابتكارية والطاقة؛
- تعزيز هذه السياسات مع السلطات العامة والمنظمات الاقتصادية الوطنية وغيرها من منظمات تنظيم المشاريع والمنظمات الدولية التي ينتمي إليها الاتحاد وقادة النقابات ومنظمات البيئة والمستهلكين؛
- إجراء الدراسات والمشاريع التي تلهم وتضفي الشرعية على اختيار المشاريع الحرة؛
- المساهمة في التشجيع المستمر لمستوى جودة الشركات ذات الصلة مع ابداء اهتمام خاص لتنظيم المبادرات في مجال الابتكار؛
- إعداد وكشف وتحسين أنظمة الوقاية من الحوادث من أجل دعم خطة العمل للسلطات العامة من خلال " خدمة النقل في حالات الطوارئ" (خدمة تركز على النقل في حالات الطوارئ) مع تدخلات فعالة وجاهرة.

يتم التحكم في أنشطة "خدمة النقل في حالات الطوارئ" من قبل بروتوكول اتفاقية تم توقيعه في 9 جانفي 1998 بين إدارة الحماية المدنية التابعة لمجلس الوزراء والإدارة العامة والحماية المدنية وإدارات خدمات مكافحة الحرائق بوزارة الداخلية. تم توقيع "مذكرة تفاهم جديدة بشأن مشاركة فيديركيما في وحدة المساعدة المتوسطة" بين فيديركيما ومركز ريمبيك.

ماذا

الدور و / أو الخدمات:

تدعم فيديركيميكيا، التي تعمل من خلال "خدمة النقل في حالات الطوارئ"، أنشطة مركز ريمبيك بشأن حالات الطوارئ المتعلقة بالمنتجات الكيميائية في البحر الأبيض المتوسط من خلال توفير:

(أ) الخبرة والمشورة المطلوبة عند طلب المساعدة التقنية عن بعد أو / و؛

(ب) موظفون خبراء ينتمون إلى الشركات الأعضاء في فيديركيميكيا التي تشارك في بعثات وحدة المساعدة المتوسطة.

تضمن فيديركيميكيا أيضا أن يكون موظفوها من الخبراء المشاركين في بعثات وحدة المساعدة في المتوسطية مدعومين بالوسائل الضرورية المتاحة في المكتب الرئيسي لفيديركيميكيا للقيام بدورهم الاستشاري.

كيف

الإجراء:

بعد تلقي طلب المساعدة من طرف متعاقد، يتخذ رئيس مكتب مركز ريمبيك قرارا بشأن تفعيل وحدة المساعدة المتوسطة وتتبيه فيديركيميكا من خلال خدمة النقل في حالات الطوارئ.
ينبغي على خدمة النقل في حالات الطوارئ الاقرار باستلام رسالة التتبيه وأن تبين، بعد التشاور مع الشركة العضو بفيدركيميكا، امكانية توفير الخدمات المطلوبة ومتى يمكن تقديمها.
من أجل النشر على الموقع، ينبغي على خدمة النقل في حالات الطوارئ "S.E.T". القيام باتصال هاتفي مباشر مع مركز ريمبيك (عن طريق خط الطوارئ)، كما سيتم اقتراح ترتيبات لإرسال خبراء.
فيما يتعلق بالمساعدة عن بعد، سيتبع إجراء الاتصال وفق معايير التدخل في حالات النقل الكيميائي لحالات الطوارئ لإجراء الاتصال.

الظروف:

غير متوفرة

الاتصال:

العنوان: فيدركيميكا 20149 ميلانو فييا دجوفاني دا بروتشيدا عدد 11 - ايطاليا موقع الواب: www.federchimica.it	الهاتف: +39 (0)2-345651 الفاكس: +39 (0)2 34565.310 البريد الالكتروني: federchimica@federchimica.it
في حالة الطوارئ فقط (24 ساعة) - يقتصر على الاستخدام الرسمي فقط.	
خدمة النقل في حالات الطوارئ خط الطوارئ (الوطني): 800 180 990 (الدولي): +39 (0)362 51 28 68	خدمة النقل في حالات الطوارئ البريد الإلكتروني للطوارئ set@set-emergenze.it

من

دليل البحر المتوسط للتعاون والمساعدة المتبادلة في التصدي للتلوث البحري
معلومات موجزة عن المؤسسة التالية فيما يتعلق بمسؤولياتها ومشاركاتها ودورها في التصدي لحادثة التلوث البحري؛ ولا سيما فيما يتعلق بالمساعدة التي يمكن تقديمها عند الطلب.

تقديم موجز:

المعهد الوطني الإيطالي لحماية البيئة والبحوث (المعهد العالي لحماية البيئة والبحوث)، إيسبرا، هو هيئة البحث العامة التي تشرف عليها وزارة البيئة الإيطالية (وزارة البيئة وحماية الأراضي والبحر). منذ جانفي 2017، ينظم المعهد مع "المركز الوطني للأزمات وحالات الطوارئ البيئية والأضرار" (المركز الوطني للأزمات والطوارئ البيئية والأضرار). وفي إطار هذه المنظمة الجديدة، تدير "خدمة الطوارئ البيئية في البحر" (سيم)، وهي الآن "منطقة الطوارئ البيئية في البحر" (حالات الطوارئ البيئية في البحر). يتم تخصيص هذه الوحدة، أساسا لوزارة البيئة الإيطالية، لأنشطة الوقاية والتصدي المتعلقة بالتلوث البحري العرضي مع توفير الخبرة التقنية والعلمية.

نوع الحالة: ما بين الحكومي | الحكومي | غير حكومي | دولي | جهوي | وطني

أنشئ المعهد سنة 2008 (الأمر عدد 112 المؤرخ في 25 جوان 2008، تم تحويله الى القانون عدد 133 كما تم تنقيحه بتاريخ 21 أوت 2008)، ويضطلع بوظائف المؤسسات التالية في إطار الموارد المالية والمعدات والموظفين المتأصلة في إيسبرا:

- APAT سابقا، وكالة حماية البيئة والخدمات التقنية الإيطالية (الفصل 38 من الأمر التشريعي عدد 300، المؤرخ في 30 جويلية 1999 كما تم تنقيحه لاحقا)؛
- INFS سابقا، المعهد الوطني للحياة البرية (القانون عدد 157 المؤرخ في 11 فيفري 1992 كما تم تنقيحه لاحقا)؛
- ICRAM سابقا، المعهد المركزي للبحوث العلمية والتكنولوجية المطبقة على البحر (الأمر عدد 496، الفصل 1 - مكرر المؤرخ في 4 ديسمبر 1993 تم تحويله الى القانون عدد 61، الفصل 1 المؤرخ في 21 جانفي 1994 كما تم تنقيحه).

الالتزامات / المسؤوليات:

في إطار اتفاق محدد والتزامات تشريعية وإدارية، يزود معهد إيسبرا وزارة البيئة الإيطالية بالدعم التقني والعلمي في حالات الطوارئ البيئية في البحر وفي المسائل المتعلقة بها، على سبيل المثال، وقاية وحماية البيئة في العمليات الصناعية الخارجية. علاوة على ذلك، أصبح المعهد الآن جزءا من النظام الوطني لحماية البيئة، وهو واجب تنظيم وتشغيل قدرات بيئية مماثلة للتصدي للتلوث العرضي المنتشر في كل الجهات الإدارية الإيطالية الساحلية داخل الوكالات الإقليمية وحماية البيئة (أريا).

وفيما يتعلق ببروتوكول منع اتفاقية برشلونة وبروتوكول الطوارئ، يجوز لوزارة البيئة الإيطالية أن تطلب خبرة فريق المعهد المكلف بتقديم المساعدة التقنية عن بعد أو أن تقود البعثات أو تشارك فيها، ولا سيما لتقديم مشورة الخبراء بشأن البيئة بباجلبات المتوخاة.

ماذا**الدور و / أو الخدمات:**

يتولى معهد إيسبرا " منطقة الطوارئ البيئية في البحر " المسؤولية عن:

- توفير 7/24، الموظفين المتخصصين للتعبئة داخل فرقة عمل مخصصة من وزارة البيئة الإيطالية في حالة الطوارئ البيئية في البحر من أجل تقديم المشورة التقنية والعلمية لـ"صانعي القرار" المؤسسي على الجوانب التشغيلية والتقنية للتصدي للتلوث بهدف التقليل إلى أدنى حد من العواقب البيئية للتلوث العرضي وتوفير الأدلة في حالة وقوع أضرار بيئية؛
- استنادا، في معظمه، على البحوث العلمية والمواد التعليمية والنصائح التقنية والمبادئ التوجيهية والمنشورات المتعلقة بمنع التلوث البحري العرضي واحتوائه والتخفيف من حدته والنقل البحري للبضائع الخطرة واحتمال غرق السفن ومصادر الملوثات المغمورة والضرر البيئي وترميم البيئة.
- توفير المعلومات والنصائح المطلوبة بشأن الجوانب التشغيلية والتقنية للتصدي للتلوث داخل وحدة المساعدة المتوسطة التابعة لمركز ريمبيك؛
- تقديم الدعم التقني إلى وزارة البيئة الإيطالية بشأن القضايا المتعلقة بها في الفرق العاملة والوفود الإيطالية التي تحضر الاجتماعات متعددة الأطراف.

الموارد (إن وجدت):

السفن المحيطة الساحلية والمركبات العاملة عن بعد والتحقيقات متعددة الأقطاب وأخذ العينات وأجهزة التخزين ومعدات الغوص وقدراتها.

كيف**الإجراء:**

(أ) مذكرة تفاهم وحدة المساعدة المتوسطة بين إيسبرا / ريمبيك:

تتلقى إيسبرا، عند تفعيلها من قبل وحدة المساعدة المتوسطة، رسالة تنبيه من رئيس مكتب ريمبيك تم إرسالها إلى رقم الهاتف الجوال +393292986226 تليها رسالة مكتوبة إلى عنوان البريد الإلكتروني التالي emergenzemare@isprambiente.it.

سيتضمن رئيس مكتب مركز ريمبيك العديد من البيانات المتاحة عن الحادثة وعن المساعدة المطلوبة؛ يجب على معهد إيسبرا الإقرار باستلام رسالة التنبيه من خلال عنوان البريد الإلكتروني للطوارئ: emergency@rempec.org ورقم الفاكس الخاص بمركز ريمبيك: +35621339951، بمجرد تلقيها وخلال مدة لا تتجاوز:

- ساعة بعد الاستلام، خلال ساعات العمل العادية؛
- ستة ساعات بعد استلامها، عندما ترسل رسالة الإنذار خارج ساعات العمل العادية، بما في ذلك أيام الاجازة والعطل الرسمية.

عند الإقرار بالاستلام، يجب على معهد إيسبرا تحديد امكانية توفير الخدمات المطلوبة ومدتها. بعد الإقرار باستلام رسالة الإنذار، يتعين على المعهد أن يسعى فورا إلى إجراء اتصال هاتفي مباشر مع مركز ريمبيك للمساعدة عن بعد ونشره في الموقع بغية وضع الصيغة النهائية لترتيبات إرسال الخبراء إلى الطرف الذي يطلب المساعدة.

يجب على معهد إيسبرا و مركز ريمبيك تأكيد الترتيب من خلال التوقيع على جدول العمل.
ب) 7/24، فرقة عمل الطوارئ البيئية في البحر الموجهة إلى وزارة البيئة الإيطالية:
يقدم المعهد المساعدة التقنية والعلمية، بما في ذلك ارسال الموظفين الفنيين على وجه السرعة على موقع العمل، عند التنشيط من قبل وزارة البيئة الإيطالية (القسم الثالث من إدارة الموانئ والملاحة البحرية). وتتمتع الوحدة المخصصة (منطقة الطوارئ في البحر) بقدرات تقنية ومسؤوليات تتعلق أيضا بإسداء المشورة لوزارة البيئة حول إمكانية استخدام المواد المشتتة لمقاومة تسرب النفط.
فريق الطوارئ في الخدمة يتلقى رسالة تنبيه / مكالمة هاتفية على رقم الهاتف الجوال 329 2986226 -39+ أو في لوحة مفاتيح الأمن لمعهد إيسبرا المفتوحة على مدى 24 ساعة 50072883 39 06 + أو 5018197 39 06 + أو من خلال عنوان البريد الإلكتروني الخاص بحالات الطوارئ emergenzemare@isprambiente.it.

كيف	
الظروف:	
أ) مذكرة التفاهم بين ايسبرا - ريمبيك	
ب) تغطي اتفاقية محددة بين إيسبرا ووزارة البيئة جميع النفقات.	
الاتصال:	
العنوان:	الهاتف:
المركز الوطني للأزمات والطوارئ البيئية والأضرار ايسبرا فييا فيتاليانو برانكاتي عدد 60 00144 روما	+39 0650071 لوحة مفاتيح الأمن، 24 ساعة +39 06 5018197 أو +39 06 50072883
موقع الويب:	البريد الإلكتروني:
http://www.isprambiente.gov.it/	emergenzemare@isprambiente.it

دليل البحر المتوسط للتعاون والمساعدة المتبادلة في التصدي للتلوث البحري
معلومات موجزة عن المؤسسة التالية فيما يتعلق بمسؤولياتها ومشاركاتها ودورها في التصدي لحادثة التلوث البحري؛ ولا سيما فيما يتعلق بالمساعدة التي يمكن تقديمها عند الطلب.

شبكة البحر الأبيض المتوسط لعلوم المحيطات من أجل النظام العالمي لرصد المحيطات
(مونغوس)



من

تقديم موجز:

تم انشاء مونغوس بموجب مذكرة التفاهم سنة 2012 كدمج الشبكة التشغيلية لعلوم المحيطات للبحر المتوسط "مون" و النظام العالمي لمراقبة المحيطات للبحر المتوسط "ميدغوس" لتعزيز الأنشطة المتعلقة بإنتاج واستخدام خدمات المحيطات التشغيلية لتعزيز أربعة أهداف رئيسية وهي:

(أ) تحسين اللياقة البدنية لغرض. التقدم المستمر للفهم العلمي والتطور التكنولوجي الذي تقوم عليه الخدمات.
 (ب) وعي أكبر. تعزيز وضوح الخدمات والاعتراف بها مع الوكالات الحكومية والشركات الخاصة وتشجيع إدماجها على المستويات الوطنية والإقليمية والأوروبية والعالمية.

(ت) زيادة التعميم. تعزيز قابلية استخدام الخدمات وفائدتها لتنفيذ السياسات والاحتياجات المجتمعية والعلوم.
 (ث) تحسين القدرات. دعم تخطيط وتنفيذ المبادرات الدولية التي تشمل جغرافيا المحيطات التشغيلية وتشجيع مشاركة بلدان البحر الأبيض المتوسط غير الأعضاء في الاتحاد الأوروبي في إنتاج الخدمات.

وقع شركاء مون ومركز ريمبيك سنة 2008 اتفاق تعاون للتصدي لحالات الطوارئ في منطقة البحر المتوسط بهدف ضمان أقصى قدر من التنسيق لأعمال وأنشطة مركز ريمبيك و مون فيما يتعلق بالمسائل ذات الاهتمام المشترك. تم تجديد الاتفاق بالتعاون مع شركاء مونغوس ومركز ريمبيك سنة 2015.
 في إطار اتفاق مونغوس ومركز ريمبيك، تم انشاء مكتب للتصدي للطوارئ تابع للبعثة لدعم مركز ريمبيك في حالات الطوارئ في البحر.

نوع الحالة: ما بين الحكومي | الحكومي | غير حكومي | دولي | جهوي | وطني

يبلغ عدد شركاء مونغوس 36 بلدا من بلدان البحر المتوسط. يشارك ثلاثة من شركاء مونغوس (المركز المتوسكي لليورو حول تغير المناخ CMCC، المستشار الدولي بشأن الأمن المستهدف ICTS، نظام التنبؤ ومراقبة المحيطات لجزر البليار الساحلية SOCIB، معهد توسيع النظم والتطبيقات IASA، آ.م & المجموعة المالية العالمية AM&WFG) في اتفاق مونغوس و ريمبيك ويساهم جميع شركاء مونغوس المعنيين بتقديم المعلومات والمنتجات.

الالتزامات / المسؤوليات:

اتفق شركاء مونغوس ومركز ريمبيك على التعاون من أجل الأنشطة التالية:

(أ) الاستفادة من خبرة الأعضاء في الأنشطة التي يضطلع بها مركز ريمبيك بانتظام (مثل التدريب وتنظيم حلقات العمل والمؤتمرات والمساعدة في التخطيط للطوارئ)؛

(ب) التعاون في مساعدة الدول الساحلية المتوسطة، عند الطلب، في حالات الطوارئ. على وجه الخصوص، يزود الأعضاء المعنيين المركز ببيانات التنبؤ بجغرافيا المحيطات والتنبؤات الانجرافية للانسكابات النفطية في المنطقة المتضررة لكي ينشرها مركز ريمبيك على وجه السرعة حسب الاقتضاء. ويسعى الأعضاء إلى تحديد والقيام بالاتصال بمعاهد جغرافيا المحيطات الأخرى ذات الصلة التي يمكن أن تساعد مركز ريمبيك خلال مرحلة الطوارئ؛

(ت) التعاون في وضع مشاريع لمنع التلوث التشغيلي من السفن في منطقة البحر المتوسط. يتيح الأعضاء المعنيون بيانات جغرافيا المحيطات وتطبيقات الانسكاب النفطي (الأرصاء الجوية/النمذجة/التنبؤ بالهدم) من أجل تعزيز

إمكانية تحديد السفينة الملوثة؛
(ث) التعاون في تطوير شبكة مونغوس بهدف تعزيز بيانات التنبؤات الجوية - جغرافيا المحيطات العالية الاستبانة في مناطق البحر المتوسط حيث لا تتوفر البيانات في الوقت الراهن؛ و
(ج) التعاون في تطوير خرائط مخاطر النفط لمنطقة البحر المتوسط. يساهم مركز ريمبيك في تحسين تطوير هذه الخرائط من خلال معرفته بالتلوث البحري من السفن، حيثما أمكن، من خلال توفير بيانات عن الممرات الرئيسية للسفن في المنطقة.

الدور و / أو الخدمات:
تم انشاء مكتب افتراضي للاستجابة لحالات الطوارئ تابع لمونغوس ليكون بمثابة هيئة تنسيقية لأعضاء الشبكة من أجل تلقي المعلومات وتقييمها ونشرها. ويتألف المجلس من مجلس خبراء يعين فيه كل طرف خبيرا واحدا، ويرأسه مدير المكتب المذكور يتم تعيينه من قبل هيئة المجلس (حاليا الدكتور جيوفاني كوبيني).
الموارد (إن وجدت): غير متوفرة

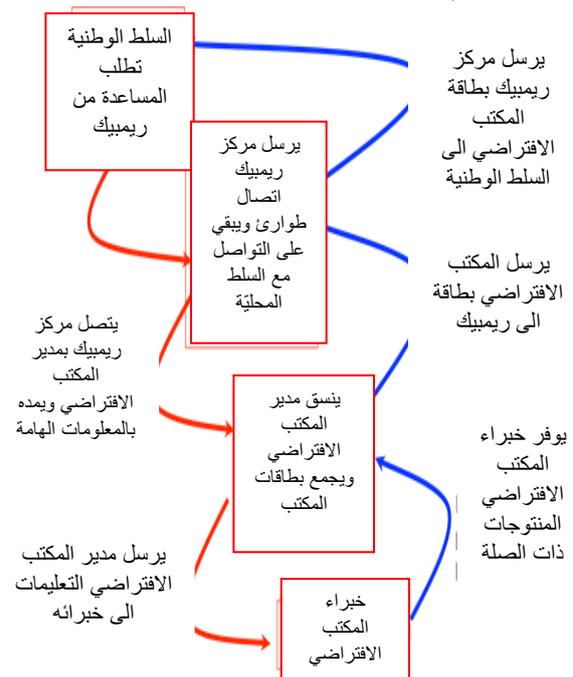
كيف

الإجراء:
تصف الإجراءات التالية الخطوات المتعلقة بطلب الدعم المقدم إلى المكتب الافتراضي للاستجابة لحالات الطوارئ التابع لمونغوس:

- **المرحلة 1:** يتصل ريمبيك هاتفيا بمدير المكتب باستخدام رقم الهاتف المخصص للغرض ويبلغه أن حالة الطوارئ مستمرة. ويمكن أيضا الاتصال بمدير المكتب باستخدام البريد الإلكتروني ero-manager@cmcc.it
- **المرحلة 2:** يوفر ريمبيك إلى مدير عن طريق البريد الإلكتروني المعلومات المتعلقة (موقع الحادثة، وقت الحادثة (... بصفة استعجالية).

- **المرحلة 3:** يقَر مدير المكتب الافتراضي باستقبال مكاملة الطوارئ (عبر البريد الإلكتروني، مكاملة هاتفية). في هذه المرحلة، يمكن لمدير المكتب طلب توضيحات بشأن المعلومات المقدمة. بعد ذلك، يفعل مدير المكتب خبراء المكتب الافتراضي عن طريق البريد الإلكتروني. في هذه الرسالة الإلكترونية، يقترح المدير أيضا أي من شركاء المكتب الذين ينبغي أن يشاركوا في المكاملة الطارئة على أساس موقع الحادثة وخصائص نظمهم ومنتجاتهم:

1. نطاقات نماذج التنبؤ
2. توافر البيانات المساعدة (الرياح، الموجات، درجة حرارة سطح البحر)
3. توافر ملاحظات القمر الاصطناعي حول الانسكابات



النفطية

يجب على شركاء المكتب الافتراضي المدعومين أن يعترفوا بالمشاركة في أنشطة الدعم في حالات الطوارئ.

- **المرحلة 4:** يقرر مدير المكتب، بالتشاور مع شركاء المكتب، التفاصيل الفنية اللازمة لتشغيل النماذج وتوفير النتائج:

1. التفاصيل الرقمية (مقياس لوحة، نطاق الأرقام التي سيتم إنتاجها ...) على أساس وقت وقوع الحادثة والمكانها.

2. المعلومات اللازمة لتشغيل النماذج التي قد لا تتوفر في المرحلة الأولى (مدة الانسكاب، نوع النفط ...);

3. تواتر الناتج للتنبؤ بالانسكابات النفطية ومدة التنبؤ؛

يرسل مدير المكتب هذه المعلومات (وثيقة فنية) لشركاء المكتب. تحتوي الوثيقة الفنية على وثيقة المعلومات الأولية. ملاحظة: يمكن إعادة إصدار الوثيقة الفنية في أي وقت عندما تتاح معلومات جديدة.

- **المرحلة 5:** يبدأ شركاء المكتب المفعّلين، عند هذه النقطة، عمليات المحاكاة ويشجعون في معالجة بياناتهم (الأقمار الصناعية ...). يتم إرسال النتائج المتاحة للمحاكاة ومنتجات الأقمار الصناعية إلى مدير المكتب حال الحصول عليها.

- **المرحلة 6:** يصدر المكتب الافتراضي أولاً بطاقة، خلال بضع ساعات، مرفقة بمعلومات جغرافيا المحيطات والأرصاد الجوية في المنطقة الفرعية ذات الاهتمام بالإضافة إلى توقعات تسرب النفط.

- **المرحلة 7:** يواصل المكتب الافتراضي متابعة حالة الطوارئ حتى يطلب مركز ريمبيك الدعم، وإصدار النشرات المحدثة بصفة يومية.

- **المرحلة 8:** يعد المكتب الافتراضي، بعد كل مكالمة من ريمبيك، مذكرة قصيرة حول التحسينات الممكنة للإجراءات والبروتوكولات والدروس المستفادة. والهدف من ذلك هو تحسين الإجراءات خطوة بخطوة. قد يطلب من مركز ريمبيك والمستخدمين ملء تقرير التقييم بما في ذلك ردود الفعل من المستخدمين وتقدير المنافع (توقيت، نوع من المعلومات ...) من الخدمة.

الظروف:

الخدمات المقدمة بموجب اتفاق التعاون بين ريمبيك و مونغوس مجانية.

الاتصال:

مدير المكتب الافتراضي: جيوفاني كوبيني

البريد الإلكتروني: giovanni.coppini@cmcc.it

الهاتف الجوال: +39-392-3857919

دليل البحر المتوسط للتعاون والمساعدة المتبادلة في التصدي للتلوث البحري

معلومات موجزة عن المؤسسة التالية فيما يتعلق بمسؤولياتها ومشاركاتها ودورها في التصدي لحادثة التلوث البحري؛ ولا سيما فيما يتعلق بالمساعدة التي يمكن تقديمها عند الطلب.



مؤسسة الإنذار البحري "سي الألام" (ساف)

تقديم موجز :

تتمثل رؤية مؤسسة الإنذار البحري "سي ألام" في وضع خطط الاستجابة للحياة البرية ذات السواحل وقدرات الاستجابة المهنية في جميع أنحاء العالم. تسعى "سي ألام" إلى تحقيق رؤيتها من خلال تسهيل وتحفيز التحالفات الاستراتيجية بين المنظمات غير الحكومية والمنظمات الحكومية والصناعات النفطية والبحرية من أجل: الاستعداد لحالة طوارئ في الحياة البرية الملوثة بالنفط كجزء من أي مخطط طوارئ للاستجابة للانسكابات النفطية؛ الاستجابة المهنية والفعالة لحوادث الحياة البرية بالنفط وفقا لأفضل المعايير الدولية.

نوع الحالة: ما بين الحكومي | الحكومي | غير حكومي | دولي | جهوي | وطني

"سي ألام" هي منظمة غير حكومية وغير ربحية تعمل من خلال مكتب في بروكسيل - بلجيكا. يهدف مجلس إدارتها الدولي إلى تمثيل مصالح منظمات الحياة البرية / المحافظة على الطبيعة / المنظمات البيئية والصناعات البحرية والنفطية والحكومات في وجود نظم فعالة للاستجابة والتأهب. تم إنشاء "سي ألام" بموجب الأمر الملكي (6/ش/15.546/س) المسجل في بلجيكا كمؤسسة للمصلحة العامة (مؤسسة المصلحة العامة) تحت رقم 0894-810-152.

الالتزامات / المسؤوليات:

"سي ألام" هي منظمة غير حكومية صغيرة مع يتكون فريقها من 3 أشخاص ويعمل على تحسين التأهب العالمي للحوادث البرية المتضررة بالنفط والاستجابة لها. لدى موظفي سي ألام خبرة فريدة من نوعها تشمل تقييم حوادث الحياة البرية والخدمات الإدارية على مدى 7/24، والتخطيط للحياة البرية وتطوير التأهب وإدارة شبكة الاستجابة والمواءمة ونشر أفضل الممارسات وتصميم وتطوير التدريب والتمارين. لا يتعامل خبراء سي ألام مع الحيوانات، ولكن كمستشارين يساعدون على خلق البيئة والظروف الى جميع المخلوقات، بما في ذلك تعبئة التدريب العملي على الخبراء، التي تحتاج إلى إحداث الفرق خلال وقوع الحادثة. لدى سي ألام اتفاق طويل الأمد للتصدي لتسرب النفط (أوسرل) لتوفير خدمات التصدي لأعضاء أوسرل على مدى 7/24. كما تمثل سي ألام عضو في وحدة المساعدة المتوسطة.

ماذا

الدور و / أو الخدمات:

تركز أنشطة سي ألام على المجالات التالية:

- تشجيع التعاون (التصدي) بين الخبراء والمنظمات الخبيرة من خلال تشكيل الشبكات وتنظيم الفعاليات وإدارة الاجتماعات وانطلاق المشاريع وإدارتها.
- تطوير أفضل الممارسات والمبادئ التوجيهية من خلال الاجتماعات والمشاريع البحثية
- تعزيز ونشر أفضل الممارسات والمبادئ التوجيهية وتنفيذها من خلال وسائل الإعلام المختلفة وتمثيلها
- تشجيع ومساعدة وضع وتنفيذ خطط التصدي المتخصصة
- تطوير وتوفير التدريب لفرق التصدي والاستجابة والمديرين
- المساعدة في إدارة حوادث الحياة البرية من خلال تقديم المشورة أو التنسيق أو خدمات المعلومات لأصحاب المصلحة المهتمين.

خدمات الاستجابة: سي ألام مفتوحة 7/24 لخدمات الاستجابة. بدون اقتصار، تشمل هذه الأخيرة:

- تقديم المشورة البعيدة عن الاستراتيجية والإدارة
- تحديد وتعبئة والتنسيق مع خبير نفط للاستجابة للحياة البرية

- إجراء تقييم في الموقع لتحديد الثغرات والاحتياجات في أنشطة الاستجابة الجارية
- تقديم المشورة في الموقع بشأن الاستراتيجية والإدارة؛ تدريب الموظفين؛ إعداد غرفة عمليات.
- الإقياام بالاتصالات مع موارد الصناعة
- مساعدة (ضمان نجاح) متطلبات الحياة البرية
- هذه الخدمات متاحة للصناعة والحكومات والمنظمات غير الحكومية. في حال الدعوة، تنسق سي ألارم مع الهيئات التنسيقية والأفراد الرئيسيين الذين يعملون في الموقع. يحتوي برنامج سي ألارم على موارد محدودة لدعم وتعبئة فرق الاستجابة الآخرين.

خدمات التأهب:

- الحفاظ على شبكات فرق الاستجابة وتوسيعها (أوروبا والعالم)
- وضع ونشر المعايير الدولية للاستجابة والتأهب
- مساعدة الحكومات والمنظمات غير الحكومية على تطوير الحلول الوطنية للاستجابة والتأهب.
- تطوير وتوفير التدريب والتمارين
- المشاركة في التمارين والاجتماعات
- التواصل من الأخبار والتطورات

الموارد (إن وجدت):

- تقديم مشورة الخبراء (جنباً إلى جنب مع شركاء الخبراء المعينين) بشأن موقع الحادثة كجزء من وحدة المساعدة المتوسطة لتعزيز قدرة الأطراف المتعاقدة على الاستجابة لحوادث الحياة البرية المتضررة بالنفط.
- توفر سي ألارم المساعدة عن بعد إذا تم طلب ذلك من قبل مركز ريمبيك بناء على طلب من الطرف المتعاقد وتقديم المشورة الفنية وأي معلومات أخرى تتعلق بذلك.

كيف

الإجراء:

طلب للحصول على المساعدة

بعد تلقي طلب المساعدة من طرف متعاقد، يتخذ مدير مركز ريمبيك قراراً فيما يتعلق بتفعيل نظام وحدة المساعدة المتوسطة وإنذار "سي ألارم" عند الضرورة. يجب أن ترسل رسالة التنبيه إلى سي ألارم عن طريق الهاتف باستخدام أحد أرقام خط الطوارئ أدناه.

سيقوم مركز ريمبيك، جنباً إلى جنب مع حالة التأهب، بتوفير أكبر قدر ممكن من البيانات عن الحادثة وعن المساعدة المطلوبة. إذا لزم الأمر، يمكن أيضاً إرسال البيانات عن طريق البريد الإلكتروني (انظر البريد الإلكتروني للطوارئ أدناه). في مثل هذه الحالة، سيتم إبلاغ سي ألارم عن طريق الهاتف أن البيانات قد تم إرسالها بالبريد الإلكتروني.

تضمن "سي ألارم" ما يلي:

- إما أن يقوم موظف بواجباته باستلام المكالمات والإقرار فوراً بالطلب، أو
- أن رسالة تنبيه قد تركت على صندوق الهاتف الخاص بها وسيتم الإقرار بها بالوسائل المشار إليها في الرسالة

خلال مدة لا تتجاوز:

- ساعة بعد الاستلام خلال ساعات العمل العادية
- ستة ساعات بعد الاستلام عندما ترسل رسالة الإنذار خارج ساعات العمل العادية، بما في ذلك أيام العطل الرسمية وغيرها من أيام الاجازات.

عند الإقرار بالاستلام، تشير "سي آلام" الى امكانية توفير الخدمات المطلوبة ومتى يتم توفيرها وإعطاء تقدير لمدة الدعم في الموقع اعتمادا على الأولوية النسبية ومواردها المالية. يؤكد ريمبيك اقرار سي آلام عن طريق البريد الإلكتروني أو عن طريق الفاكس مباشرة بعد الاستلام، وإذا لم يتم اتصال هاتفي مباشر مع ريمبيك، تسعى سي آلام إلى الاتصال فورا بهدف وضع اللمسات الأخيرة لترتيبات إرسال الخبراء إلى الطرف المتعاقد الذي يطلب المساعدة.

الظروف:

يعمل نظام سي آلام، رهنا بالترتيبات المالية اللازمة، على إتاحة موظفيه الخبراء للمشاركة في بعثات وزارة الزراعة وتقديم المساعدة الأخرى بموجب هذه المذكرة في جميع الحالات، بناء على طلب مركز ريمبيك، إلا في حالات تعيين جميع الموظفين المؤهلين وتكليفهم بواجبات أخرى. يتم تأكيد تعبئة سي آلام بتنفيذ أمر عمل يحدد التفاصيل الضرورية للبعثة، بما في ذلك نوعها ومدتها.
يجب أن تتم تعبئة سي آلام وفقا لتفاصيل وحدة المساعدة المتوسطة بين ريمبيك و سي آلام (ريمبيك/كونت/08/2011).

الاتصال:

العنوان: مؤسسة سي آلام نهج قبرص عدد 7 - ب10 1000 بروكسيل - بلجيكا موقع الواب: www.sea-alarm.org	الهاتف: +32(0)22788744 الفاكس: +32(0)25027438 البريد الإلكتروني: saskia@sea-alarm.org / nijkamp@sea-alarm.org pkelway@sea-alarm.org
--	--

في حالة الطوارئ فقط (H24) - يقتصر على الاستخدام الرسمي فقط:

البريد الإلكتروني للطوارئ: مذكور أعلاه	خط الطوارئ: الأولوية 1: +32 (0)49 49 000 12 (جوال هيوغو نيجكامب) الأولوية 2: +32 (0)49 96 247 72 (جوال ساسكيا ساشنز) الأولوية 3: +32 (0)49 74 103 68 (جوال بول كيلواي) الأولوية 1: +32(0)22788744 (المكتب)
--	---

الملحق الثاني

إجراءات الطوارئ

الملحق الثاني: 1 نظام الإبلاغ عن التلوث (بولريب - POLREP)

1. يستخدم نظام الإبلاغ عن التلوث فيما بين الأطراف المتعاقدة في بروتوكول الطوارئ لاتفاقية برشلونة نفسها وبين الأطراف المتعاقدة والمركز الإقليمي، لتبادل المعلومات عند حدوث تلوث في البحر أو عند وقوع تهديد من هذا القبيل.
2. وينقسم نظام بولريب إلى ثلاثة أجزاء:

التحذير من التلوث: يوفر المعلومات الأولية أو يحذر من التلوث أو التهديد	الجزء 1 أو بولوارن POLWARN (الأرقام 1-5)
معلومات عن التلوث: يقدم تقريراً تكميلياً مفصلاً بالإضافة إلى تقارير حول الوضعية	الجزء 2 أو بولانف POLINF (الأرقام 40-60)
تسهيلات التصدي للتلوث: يستخدم في طلب المساعدة من قبل الأطراف المتعاقدة الأخرى لتحديد المسائل التشغيلية المتعلقة بالمساعدة	الجزء 3 أو بولفاك POLFAC (الأرقام 80-99)

3. تم التقسيم إلى ثلاثة أجزاء لغرض تحديد الهوية فقط. ولهذا السبب لا يتم استخدام الأرقام المتتالية. يمكن هذا للمتلقي من التعرف على الأجزاء بالنظر في الأرقام سواء كان يشتغل عن الجزء الأول (1-5)، الجزء الثاني (40-60) أو الجزء الثالث (80-99). لا تستبعد طريقة التقسيم هذه بأي شكل من الأشكال استخدام جميع الأرقام في تقرير كامل أو الاستخدام المنفصل لأرقام مفردة من كل جزء أو استخدام أرقام مفردة من أجزاء مختلفة ومختلطة في تقرير واحد.
4. يمثل الجزء الثاني النتيجة المنطقية للجزء الأول. بعد إرسال الجزء الأول، يمكن للطرف المعني إبلاغ الأطراف الأخرى بتقييمه لطبيعة الحادثة وامتدادها باستخدام الأرقام المناسبة من الجزء الثاني.
5. يتعلق الجزء الثالث بطلب المساعدة والمسائل المتعلقة بها.
6. ترد أدناه قائمة موجزة لنظام الإبلاغ عن التلوث "بولريب".

العنوان	من	إلى
الجزء التمهيدي	مجموعة التواريخ والأوقات	
	تحديد الهوية	
	الرقم التسلسلي	
الجزء I بولوارن	1	التاريخ و الوقت
	2	الوضعية
	3	الحادثة
	4	التدفق
	5	الإقرار

التاريخ و الوقت	40	الجزء II لؤلؤائف
الوضعية	41	
خصائص التلوث	42	
مصدر التلوث وسببه	43	
اتجاه الرياح والسرعتها	44	
الوضع الحالي والممتد	45	
حالة البحر والرؤية	46	
الانجراف من التلوث	47	
التوقعات	48	
هوية المراقب والسفينة المعنية	49	
القرارات المتخذة	50	
صور أو عينات	51	
الابلاغ عن أسماء الدول الأخرى	52	
معلومات اضافية	53-59	
الإقرار	60	
التاريخ و الوقت	80	الجزء III بولفاك
طلب للحصول على المساعدة	81	
الكلفة	82	
ترتيبات ما قبل التسليم	83	
المساعدة الموجهة إلى أين وكيف	84	
طلب الدول الأخرى	85	
تغيير القيادة	86	
تبادل المعلومات	87	
معلومات اضافية	88-98	
الإقرار	99	

شرح رسالة بولرب

الجزء التمهيدي:

ملاحظات	محتويات
	ينبغي أن يبدأ كل تقرير بإشارة إلى السلطة الوطنية المختصة للبلد المرسل والمرسل إليه، مثلا:
من: إيطاليا الى: اليونان ريمبيك	العنوان
	(يشير إلى البلد المرسل للتقرير) (يشير إلى البلد المرسل إليه) أو (يشير إلى ارسال الرسالة إلى المركز الإقليمي)
	د.ت.ج. (مجموعة التواريخ والأوقات)
	اليوم يليه الوقت (بالساعة والدقيقة) الذي تمت فيه صياغة الرسالة. دائما ترفق مجموعة تتكون من 6 أرقام تتبع مؤشر الشهر. يجب نكر الوقت إما بتوقيت جرينتش، على سبيل المثال. 092015Z جوان (أي التاسع من الشهر المعني على الساعة 15:20 بتوقيت جرينتش) أو بالتوقيت المحلي، على سبيل المثال. 092115LT جوان.
	تشير "بول ..." إلى أن التقرير قد يتناول جميع جوانب التلوث (مثل النفط وغيره من المواد الضارة). تشير ".... ريب" إلى أن هذا التقرير عن حادث التلوث يمكن أن تحتوي على 3 أجزاء رئيسية:
	تحديد الهوية
	<ul style="list-style-type: none"> الجزء الأول (بولوارن) هو إشعار أولي (معلومات أولية أو تحذير) عن إصابة أو وجود البقع النفطية أو المواد الضارة. يرقم هذا الجزء من التقرير من 1 إلى 5. الجزء الثاني (بولانف) هو تقرير تكميلي مفصل للجزء الأول. يرقم هذا الجزء من التقرير من 40 إلى 60. الجزء الثالث (بولفاك) هو طلبات المساعدة من الأطراف المتعاقدة الأخرى، فضلا عن تحديد المسائل التشغيلية المتعلقة بالمساعدة. يرقم هذا الجزء من التقرير من 80 إلى 99 (انظر الملحق 6).
	تشير اتفاقية برشلونة إلى أن طريقة ارسال الرسالة تكون في إطار بروتوكول الطوارئ لاتفاقية برشلونة. يمكن ادراج الأجزاء الأولى والثانية والثالثة معا في تقرير واحد أو على حدى. علاوة على ذلك، يمكن ادماج رقم مفرد من كل جزء على حدى أو أن تكون مقترنة بأرقام من الجزئين الآخرين. لا يتم ادراج الأرقام التي لا تحتوي على نص إضافي في بولرب. عندما يستعمل الجزء الأول كتحذير من تهديد خطير، ينبغي أن يعنون التلكس بكلمة الأولوية المرورية "عاجل". ينبغي أن تعترف السلطة الوطنية المختصة في البلد لمتلقي الرسالة بجميع بيانات الاقرار ببولرب (5 أو 60 أو 99) في أقرب وقت ممكن.
	ينبغي إنهاء بولرب بواسطة تلكس من الدولة المقدمة للتقرير مما يشير إلى عدم توقع أي اتصالات تشغيلية بشأن تلك الحادثة.
ملاحظات	محتويات
	الرقم التسلسلي
	تجب امكانية تحديد كل بولرب ويجب أن يكون الشخص المتحصل عليها قادرا على التحقق من ورود جميع التقارير عن هذه الحادثة. يتم ذلك عن طريق استخدام معرفات الأمة التي تتبعها الأطراف المتعاقدة في بروتوكول الطوارئ لاتفاقية برشلونة على النحو التالي:

LBN	لبنان	ALB	ألبانيا
LBY	ليبيا	DZA	الجزائر
MLT	مالطا	BIH	البوسنة والهرسك
MON	موناكو	CRT	كرواتيا
MAR	المغرب	CYP	قبرص
SLO	سلوفينيا	EGY	مصر
ESP	اسبانيا	EU	الاتحاد الأوروبي
SYR	سوريا	FRA	فرنسا
TUN	تونس	GRC	اليونان
TUR	تركيا	ISR	اسرائيل
		ITA	ايطاليا
ريمبيك	المركز الإقليمي للتصدي لحالات التلوث البحري في البحر المتوسط		
<p>ينبغي أن تتبع هوية الدولة بالحاوية واسم السفينة أو أي تركيب آخر متورط في الحادثة وحاوية أخرى يليها رقم التقرير الفعلي المتعلق بهذه الحادثة.</p> <p>ITA/بولوكس / 1: يشير إلى التقرير الأول المرسل من إسرائيل بشأن حادثة "م.ت بولوكس".</p> <p>ITA/بولوكس / 2: تشير إلى التقرير الثاني عن الحادثة نفسها وفقا للنظام الموصوف.</p> <p>يظهر بولريب الآخر والأخير على النحو التالي: ISR / بولوكس / 5 نهائي، ويشير الى التقرير الخامس والأخير من إسرائيل بشأن حادثة "م.ت بولوكس".</p> <p>عند الرد على بولريب، يتم استخدام الرقم التسلسلي المستخدم من قبل الدولة المرسله كمرجع في الجواب. ومع ذلك، ليس من الضروري أن تلتزم البلدان بنظام بولريب في الاستجابة.</p>			

الجزء الأول (بولوارن)

ملاحظات	محتويات
اليوم والوقت الذي وقعت فيه الحادثة أو، إذا كان سبب التلوث غير معروف، ينبغي أن يذكر وقت الملاحظة في 6 أرقام. يجب أن يذكر الوقت بتوقيت جرينتش، مثلا، 091900z (أي التاسع من الشهر المحدد على الساعة 19:00 بتوقيت جرينتش) أو بالتوقيت المحلي على سبيل المثال، 091900It (أي 9 من الشهر المحدد على الساعة 19:00 بالتوقيت المحلي)	1 التاريخ والوقت
يشير إلى الموضع الرئيسي للحادثة في خط العرض وخط الطول بالدرجات والدقائق، وقد يعطي، بالإضافة إلى ذلك، المحمل والمسافة من موقع يعرفه المتلقي.	2 الوضعية
يجب ذكر طبيعة الحادثة، مثل النفخ، تدحرج برميل النفط، تصادم برميل النفط، بقع نفطية، الخ.	3 الحادثة

طبيعة التلوث، مثل النفط الخام، الكلورين، دينيتروتول، فينول، الخ، فضلا عن الكمية الإجمالية لأطنان من التدفق و / أو معدل التدفق، بالإضافة الى مخاطر مزيد التدفق من الخارج. في حال عدم وجود تلوث ولكن وجود تهديد به، يجب أن تذكر عبارة "ليس بعد" تليها المادة، مثلا، لا يوجد زيت الوقود بعد.	4 التدفق
عندما يستخدم هذا الرقم، ينبغي أن تعترف السلطة الوطنية المختصة بالتاكس في أقرب وقت ممكن.	5 الاقرار

الجزء الثاني (بولانف)

ملاحظات	محتويات
يتعلق رقم 40 بالحالة المبينة في الأرقام من 41 إلى 60 إذا اختلفت عن الرقم 1.	40 التاريخ والوقت
يشير إلى الموضع الرئيسي للتلوث في خطوط الطول والعرض بالدرجات والدقائق ويمكن أن يعطي بالإضافة إلى ذلك مسافة وتحمل بعض المعالم البارزة المعروفة لدى المتلقي إذا لم يرد في الرقم 2. تقدير كمية التلوث (مثل حجم المناطق الملوثة ، عدد أطنان النفط المتسرب إذا لم يرد في الرقم 4، أو عدد الحاويات والبراميل المفقودة). يشير إلى طول وعرض البقعة المعطاة بالأميال البحرية إذا لم يرد ذكرها في الرقم 2.	41 الوضعية و/ أو الحد من التلوث على سطح / في البحر
يبين نوع من التلوث، مثلا، نوع من الزيت مع اللزوجة و نقطة الصّب. (المواد الكيميائية المعلبة أو السائبة، مياه الصرف الصحي. بالنسبة للمواد الكيميائية، يتم اسناد التسمية الصحيحة أو رقم الأمم المتحدة إذا كان معروفا. بالإضافة الى وصف المظهر، مثل السائل، الصلب العائم، النفط السائل، الحمأة شبه السائل، كتل تازي، النفط المجاور، تغير لون البحر، بخار مرئي. ينبغي تدوين أي علامات على البراميل والحوايات وغيرها.)	42 خصائص التلوث
مثلا، من سفينة أو غيرها من وسائل النقل البحرية. إذا كان سفينة، يمكن أن يكون التلوث نتيجة لتصريف متعمد أو إصابة. وإذا كان هذا الأخير هو السبب، يتم تقديم وصف موجز. وحيثما أمكن، يتم توفير: نوع السفينة، الاسم، الأسماء السابقة، العلم، سنة البناء، عدد المنظمة البحرية الدولية ، نوع الهيكل، إجمالي سعة الحمولة، عدد البراميل، المالك، المدير، نادي P&I ، الكمية، الرحلة، مالك البضائع، الضرر، معلومات أخرى مثل اسم، نوع، حجم، علامة النداء، الجنسية وميناء تسجيل السفينة الملوثة. إذا كانت السفينة تسير في طريقها، يرجى إعطاء المسار والسرعة والمقصد.	43 المصادر وسبب التلوث
يشير إلى اتجاه الرياح وسرعتها بالدرجة والدقائق. يشير الاتجاه دائما من اتجاه هبوب الرياح.	44 اتجاه الرياح وسرعتها
يشير إلى اتجاه التيارات والسرعة بالدرجات والدقائق. يشير هذا الاتجاه دائما إلى الاتجاه التدفق الحالي.	45 الاتجاه الحالي والسرعة و / أو المدى التدفق الحالي.

46 حالة البحر والرؤية	تشير حالة البحر إلى ارتفاع الموجة بالأمتار. تقاس الرؤية بالميل البحري.
47 الانجراف من التلوث	يشير إلى مسار الانجراف وسرعة التلوث في درجة وعقدة وأعشار العقد. (في حالة تلوث الهواء (سحابة غازية) سرعة الانجراف المشار إليها بالدقائق).
48 توقع التأثير الملائم للتلوث والمناطق المتضررة	مثلاً، الوصول على الشاطئ مع توقيت المقدر. نتائج النماذج الرياضية.

الجزء الثاني (بولانف)

(يتبع)

ملاحظات	محتويات
يشير إلى هوية المبلغ عن الحادثة. وجوب توفير سفينة، اسم، ميناء، العلم وعلامة النداء. يمكن أيضا الإشارة إلى السفن الكعنية تحت هذا البند بالاسم والميناء والأصل والعلم وعلامة النداء، خاصة في حال عدم تمكانية التعرف على الملوث ويعتبر الانسكاب من أصل حديث.	49 هوية المراقب / هوية المرسل للسفن المعنية
أي إجراء يتخذ من أجل التصدي للتلوث.	50 التدابير المتخذة
يشير إلى اتخاذ صور أو عينات من التلوث. ينبغي اسناد رقم التلكس لسلطة أخذ العينات.	51 صور أو عينات
	52 أسماء الدول والمنظمات الأخرى التي تم إبلاغها
اضافة أي معلومات أخرى متعلقة بالغرض (مثل نتائج تحليل العينات أو التصوير الفوتوغرافي، نتائج تفتيش المساحين، بيانات موظفي السفينة، إلخ)	53 - 59
عند استخدام هذا الرقم، ينبغي أن تعترف السلطة الوطنية المختصة بالتركس في أقرب وقت ممكن.	60 وصل استلام

الجزء الثالث (بولفاك)

ملاحظات	محتويات
يرتبط الرقم 80 بالحالة الموصوفة أدناه، إذا كانت تختلف عن الرقمين 1 و / أو 40.	80 التاريخ والوقت
نوع ومقدار المساعدة المطلوبة في شكل: - معدات محددة - معدات محددة مع الموظفين المدربين - فرق عمل كاملة - الموظفين ذوي الخبرة الخاصة مع بيان البلد المطلوب.	81 طلب الحصول على المساعدة
متطلبات المعلومات المتعلقة بالتكاليف إلى البلد الذي يطلب المساعدة.	82 التكلفة

المعلومات المتعلقة بالخلاص الجمركي والوصول إلى المياه الإقليمية وغيرها في البلد الطالب للمساعدة.	83 الترتيبات المسبقة لتسليم المساعدة
المعلومات المتعلقة بتسليم المساعدة، على سبيل المثال. في البحر مع معلومات عن الترددات التي سيتم استخدامها، وعلامة النداء واسم القائد الأعلى على المشهد في البلد الطالب، أو السلطات البرية مع أرقام الهاتف والتلكس والفاكس وأشخاص الاتصال.	84 إلى أين ينبغي تقديم المساعدة وكيف
يتم تعبئتها فقط إذا لم يشملها الرقم 81، مثلا، إذا ما احتاجت دول أخرى إلى مزيد من المساعدة لاحقا.	85 أسماء الدول والمنظمات الأخرى
عندما يتحرك جزء كبير من التلوث النفطي أو التهديد الخطير للتلوث النفطي أو انتقل إلى منطقة طرف متعاقد آخر، فإن بلد القيادة العليا للعملية قد يطلب من البلد الآخر تولي القيادة.	86 تغيير القيادة
عندما يتم التوصل إلى اتفاق متبادل بين طرفين بشأن تغيير القيادة العليا، يتعين على البلد الناقل للقيادة العليا أن يقدم تقريرا عن جميع المعلومات المتعلقة بالعملية إلى البلد المتولي للقيادة.	87 تبادل المعلومات
معلومات اضافية لأي متطلبات أو تعليمات أخرى ذات صلة.	88 - 98
عندما يستخدم هذا الرقم، ينبغي أن تعترف السلطة الوطنية المختصة بالتلكس في أقرب وقت ممكن.	99 الاقرار

بولرب

المثال رقم 1

التقرير الكامل (الجزء الأول والثاني والثالث)

العنوان	من : ايطاليا الى: فرنسا/ ريمبيك
مجموعة التواريخ والأوقات	181100z جوان
الهوية	اتفاقية برشلونة وبولرب
الرقم التسلسلي	ITA / بولوكس / 2 (ITA / بولوكس / 1 لريمبيك)

1 التاريخ والوقت	1 181000z
2 الوضعية	2 43°31'N - 09°54'E
3 الحادثة	3 تصادم البراميل النفطية
4 التدفق	4 النفط الخام، يقدر بـ 3000 طن

41	تشكيل بقعة نفطية تقدر بـ0.5 ميل بحري إلى الجنوب الشرقي. يصل عرضها إلى 0.3 ميل بحري.	41	موقف و / أو مدى التلوث على سطح / في البحر
42	نפט فنزويلا الخام. للزوجة 3,780 في 37,8 درجة مئوية. لزج.	42	خصائص التلوث
43	الناقلة الإيطالية بولوكس من جنوة، 22,000 غ.ر.ت، علامة النداء xxx، في تصادم مع الناقلة الفرنسية الكبرى كاستور من مرسيليا، 30,000 غ.ر.ت، علامة النداء yyy. برميلان تالفان في بولوكس. لا ضرر في كاستور.	43	مصدر التلوث وسببه
44	10 - 90 ميل بحري	44	اتجاه الرياح والسرعة
45	0 - 3,180 عقدة	45	الاتجاه الحالي والسرعة و / أو المد والجزر
46	ارتفاع الموجة 102 متر بالميل البحري.	46	دولة البحر والرؤية
47	0.5 - 135 عقدة.	47	الانجراف من التلوث
48	يمكن الوصول الى كورسيكا، فرنسا، في الـ21 من هذا الشهر.	48	توقعات التأثير المحتمل للتلوث والمناطق المتضررة
49	كاستور، يشير اليها الرقم 43.	49	هوية المراقب / المراسل. هوية السفن المعنية
50	3 سفن إيطالية مكافحة للتلوث مع قدرة رافعة ميكانيكية عالية في طريقها إلى المنطقة.	50	الاجراءات المتخذة
51	أخذت عينات من النفط. تيليكس XYZ ITA 123456	51	صور أو عينات
52	ريمبيك	52	الابلاغ عن أسماء الدول والمنظمات الأخرى
53	يتم تفعيل خطة الطوارئ الوطنية.	53	معلومات اضافية
81	يطلب من فرنسا ارسال طائرة مراقبة واحدة مجهزة للاستشعار عن بعد.	81	طلب للحصول على المساعدة
82	يطلب من فرنسا الحصول على معدل تكلفة تقريبي في اليوم حول المساعدة المقدمة.	82	التكلفة
83	يسمح للطائرات الفرنسية بدخول المجال الجوي الايطالى لمراقبة التسرب والهبوط فى المطارات الايطالية للعمليات اللوجستية وإعلام القائد العام بذلك.	83	الترتيبات المسبقة لتقديم المساعدة
84	موعد 43°15'N - 09°50'E تقرير عن قنوات الموجات المترية 16 و 67. القائد العام روسي في م.ف. سان ماركو، علامة النداء xxx.	84	وجهة تقديم المساعدة وكيفيةها
85	الاقرار	99	الاقرار

نظام الإبلاغ عن الحوادث
المثال عدد 2
تقرير مختصر (أرقام أحادية من الجزء الثالث)

العنوان	من: فرنسا إلى: إيطاليا
التاريخ و الوقت و الفريق	182230z جوان
التعريف	اتفاقية برشلونة لنظام الإبلاغ عن الحوادث
المعرف الوحيد	ITA/POLLUX/2 تشير إلى
80 التاريخ و الوقت	80 182020z
82 التكلفة	82 ستكون التكلفة الإجمالية لكل يوم تقريبا....
84 إلى أي جهة ينبغي تقديم المساعدة و كيف؟	84 اتفاقية برشلونة لنظام الإبلاغ عن الحوادث ITA/POLLUX/2 ستكون كالاتي: 190700z

نظام الإبلاغ عن الحوادث
المثال عدد 3
تقرير حول التمارين

العنوان	من: إيطاليا إلى: كرواتيا
التاريخ و الوقت و الفريق	210940z جوان - عاجل
التعريف	التمرين اتفاقية برشلونة لنظام الإبلاغ عن الحوادث

ITA/xxx/1		المعرف الوحيد
210830 Z	1	1 التاريخ و الوقت
44°50'N – 13°02'E	2	2 الموقع
اصطدام ناقلة	3	3 الحادث
لم يصبح نفطا خاما بعد	4	4 التدفق
التعرف	5	5 التعرف

الملحق 2.ii

نموذج قياسي فارغ لنظام الإبلاغ عن الحوادث

الجزء التمهيدي

الأصل:	العنوان
الوجهة:	
	اليوم الوقت الفريق
	التعرف

(الجزء الأول (إنذار التلوث)

	1 التاريخ و الوقت
	2 الموقع
	3 الحادث

	التدفق	4
	استلم	5

الجزء الثاني (إنذار التلوث)

	التاريخ و الوقت	40
	الموقع و / أمدى التلوث في البحر/ فوق البحر أو في أعماقه	41
	خصائص التلوث	42
	مصادر التلوث وأسبابه	43
	اتجاه الرياح وسرعتها	44
	الاتجاه الحالي والسرعة و / أو المد	45
	حالة البحر والرؤية	46
	انجراف التلوث	47
	توقع التأثير المحتمل للتلوث والمناطق المتضررة	48
	هوية المراقب / هوية المبلغ و السفن في عرض البحر	49
	الإجراءات المتخذة	50
	الصور أو العينات	51

	أسماء الدول والمنظمات الأخرى التي تم إبلاغها	52
	ادخار لأي معلومات أخرى ذات صلة	59-53
	استلم	60

الجزء الثالث (مرافق التلوث)

الملاحظات	المحتويات
	80 التاريخ و الوقت
	طلب المساعدة 81
	82 التكلفة
	83 الترتيبات المسبقة لتقديم المساعدة
	84 إلى أين ينبغي تقديم المساعدة وكيف
	85 أسماء الدول والمنظمات الأخرى
	86 تغيير القيادة
	87 تبادل المعلومات
	88- 89
	99 التعرف

الملحق 2 – 3

الاستمارة النموذجية لطلبات خبراء وحدة المساعدة الخاصة بالبحر الأبيض المتوسط

المرجع	اسم الحادث
الموقع	التاريخ/ الوقت
UTC	

توجه هذه الاستمارة إلى رئيس مكتب المركز المتوسطي الإقليمي للاستجابة لحالات الطوارئ للتلوث البحري العرضي

البريد الإلكتروني: emergency@rempec.org

رقم الفاكس: +356 21 33 99 51

يجب إرسال إشعار أولاً عن طريق البريد الإلكتروني أو الهاتف قبل إرسال فاكس،

رقم الطوارئ: +356 79 505 011

تم ملئ هذه الاستمارة من قبل :

الاسم	
التاريخ	

تفاصيل الاتصال بالسلطة التي تطلب المساعدة:

اسم السلطة والعنوان الكامل:	
اسم الشخص المسؤول:	
الوظيفة:	
هاتف المكتب:	
الهاتف المحمول المتاح على مدار الساعة	
عنوان البريد الإلكتروني:	

جهات الاتصال:

السلطة التي يجب على الخبراء الاتصال بها عند الوصول (إذا كانت مختلفة عن السلطة التي تطلب المساعدة) (إذا كانت مختلفة)

اسم السلطة والعنوان الكامل:	
اسم الشخص المسؤول:	
الوظيفة:	
هاتف المكتب:	
الهاتف المحمول المتاح على مدار الساعة	
عنوان البريد الإلكتروني:	

السلطة / السلطات التي يجب على الخبراء الإبلاغ عنها خلال مهمتهم (إن كانت مختلفة)

اسم السلطة والعنوان الكامل:	
اسم الشخص المسؤول:	
الوظيفة:	
هاتف المكتب:	
الهاتف المحمول المتاح على مدار الساعة	
عنوان البريد الإلكتروني:	

السلطة المسؤولة عن تنظيم وإدارة الاستجابة (إن كانت مختلفة):

اسم السلطة والعنوان الكامل:	
-----------------------------	--

اسم الشخص المسؤول:	
الوظيفة:	
هاتف المكتب:	
الهاتف المحمول المتاح على مدار الساعة	
عنوان البريد الإلكتروني:	

نوع المساعدة المطلوبة من الخبراء: (ضع علامة على المربعات المناسبة)

المساعدة عن بعد	
المساعدة في الموقع	

مجالات الخبرة المطلوبة (الدور الاستشاري فقط) (ضع علامة على المربعات المناسبة)

	إدارة الأزمات وتنظيم التدخل:	
	- تحليل وتقييم والتنبؤ بسلوك البقعة النفطية، ومصيرها وحركتها	الاستجابة للتلوث بالنفط
	- تخطيط الاستجابة والخدمات اللوجستية	
	- استراتيجية الاستجابة / الخيارات التكتيكية والاختيار	
	استخدام الأساليب والتقنيات في البحر:	
	- الاحتواء / الانتعاش	
	- استخدام المواد المشتتة وغيرها من المنتجات العلاجية	
	تقنيات وأساليب تنظيف الشاطئ	
	استجابة الحيوانات البرية المهذرة بالنفط	
	- معالجة النفايات والتخلص منها	
	- الوثائق المالية ومطالب التعويض	
	إدارة الأزمات وتنظيم التدخل	الاستجابة للتلوث بالمواد الضارة
	تحليل وتقييم والتنبؤ ومصير وسلوك السحب الغاز،	
	العوامات	
	المواد المذيبة	
	الغطاسون	
	استعادة الطرود في البحر	
	الاستجابة للمواد الكيميائية المسكوبة تبعا لسلوكها:	
	- حماية الموظفين	
	- السمية المائية وإعادة التأهيل	
	- الدورة الجيوكيميائية البيولوجية	
	التطهير	
	استجابة الحيوانات البرية المهذرة بالنفط	
	معالجة النفايات والتخلص منها	

إذا كانت المساعدة مطلوبة على الموقع:

التدابير التي اتخذتها الدولة الطالبة للمساعدة لتيسير مهمة الخبير.

إجراءات الهجرة والوصول، فضلا عن الإجراءات الجمركية، ولا سيما معدات تجهيز البيانات وما يتصل بها من وثائق أو معلومات محوسبة
الإقامة (بما في ذلك الموقع) ووجبات الإفطار والنقل (يجب توفير الغذاء لفريق الاستجابة)

توفير مساحة عمل كافية للخبير (الخبراء)
الوصول إلى وسائل الاتصال
الموقع الواجب تقديم المساعدة به
موقع أقرب مطار

تكاليف المساعدة

تشمل التكاليف الأولية التي يغطيها المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري: تذاكر الطيران وبدل الإقامة اليومي والرسوم الممكنة المنظمة مسبقاً (يحتفظ مركز ريميبيك بالحق، وفقاً للنظم القانونية المعمول بها، في طلب التعويض عن النفقات المتكبدة).

التاريخ

توقيع السلطة المخول لها

اسم ووظيفة السلطة الطالبة المعتمدة

الملحق

النموذج القياسي الميداني لطلب خبراء ماو

(يتم تعميم الاستمارة من قبل الخبير التقني لهيكل القيادة الميدانية)

تم ملئ هذه الاستمارة من قبل :

الاسم: (خبير تقني)

تاريخ:

نوع المساعدة المطلوبة من الخبراء: (ضع علامة بالمربعات المناسبة)

المساعدة عن بعد	
المساعدة في الموقع	

مجالات الخبرة المطلوبة (الدور الاستشاري فقط) (ضع علامة بالمربعات المناسبة)

	إدارة الأزمات وتنظيم التدخل:	
	- تحليل وتقييم والتنبؤ بسلوك البقعة النفطية، ومصيرها وحركتها	الاستجابة للتلوث بالنفط
	- تخطيط الاستجابة والخدمات اللوجستية	
	- استراتيجية الاستجابة / الخيارات التكتيكية و الاختيار	
	استخدام الأساليب والتقنيات في البحر:	
	- الاحتواء / الانتعاش	
	- استخدام المواد المشتتة وغيرها من المنتجات العلاجية	
	تقنيات تنظيف الشاطئ وأساليب	
	استجابة الحيوانات البرية المهذرة بالنفط	
	- معالجة النفايات والتخلص منها	
	- الوثائق المالية ومطالبات التعويض	
	إدارة الأزمات وتنظيم التدخل	الاستجابة للتلوث بالمواد الضارة
	التحليل والتقييم والتنبؤ بمصير وسلوك السحب الغازية	
	العوامات	
	المواد المذيبة	
	الغطاسون	
	استعادة الطرود في البحر	
	الاستجابة للمواد الكيميائية المنسوبة تبعاً لسلوكها:	
	- حماية الموظفين	
	- السمية المائية وإعادة التأهيل	
	- الدورة الجيوكيميائية البيولوجية	
	التطهير	
	استجابة الحيوانات البرية المهذرة بالنفط	
	معالجة النفايات والتخلص منها	

مصادق عليها من قبل القائد الموجود بالموقع

التاريخ

إمضاء القائد الموجود بالموقع

اسم القائد الموجود بالموقع

الملحق 2 - 4

استمارة نموذجية لطلب المعدات والمنتجات والعاملين المختصين

	المرجع
	اسم الحادث
	الموقع
	التاريخ/ الوقت UTC

توجه الى:

- أ- مباشرة إلى الطرف (الأطراف) المتعاقد مع بروتوكول الوقاية والطوارئ؛ أو،
ب- من خلال مركز ريمبيك إلى الطرف (الأطراف) المتعاقد أو آليات المساعدة الأخرى؛ أو،
ج- لمزودي الموارد الأخرى.

تم نسخها ل: emergency@rempec.org

من السلطة المرخص لها و المتقدمة بطلب المساعدة

	الاسم و الموقع
	التاريخ

اتصالات السلطة التي تطلب المساعدة

اسم السلطة والعنوان الكامل:	
اسم الشخص المسئول:	
الوظيفة:	
هاتف المكتب:	
الهاتف المحمول المتاح على مدار الساعة	
عنوان البريد الإلكتروني:	

السلطة المسئولة عن استقبال / عودة المعدات / المنتجات المقدمة

اسم السلطة والعنوان الكامل:	
اسم الشخص المسئول:	
الوظيفة:	
هاتف المكتب:	
الهاتف المحمول المتاح على مدار الساعة	
عنوان البريد الإلكتروني:	

السلطة المسئولة عن استقبال / عودة المعدات / المنتجات المقدمة¹

اسم السلطة والعنوان الكامل:	
اسم الشخص المسئول:	
الوظيفة:	
هاتف المكتب:	
الهاتف المحمول المتاح على مدار الساعة	
عنوان البريد الإلكتروني:	

¹ المسئول عن المعدات منذ وصولها إلى البلد ونقل إلى الموقع و إرجاعها

الموقع الذي يجب أن ترسل إليه المعدات

(بما في ذلك اسم وموقع أقرب مطار / ميناء، حسب الاقتضاء)

المعدات والمنتجات المطلوبة (ضع علامة بالمربعات المناسبة)

نوع وكمية المعدات والمنتجات المطلوبة (بأكبر قدر ممكن من الدقة).

أنابيب قابلة للنفخ

النوع	المواصفات (مثل أنواع الاتصال)	الكمية المطلوبة	الملاحظات
أنابيب قابلة للنفخ			
أنابيب صابورة المياه			
الصابورة البحرية			

			صابورة الميناء
			أنابيب النار
			أنابيب أخرى
			منفاخ

الماصة

النوع	الكمية المطلوبة	الملاحظات
أوراق أو منصات		
اللفات		
الوسادات		
الأنابيب		
المماسح		
الكتل الكارهة للماء		
الكتل السائبة السائلة		
أنواع أخرى		

المكشطة

النوع	الكمية المطلوبة	الملاحظات
قرص أوليوفيليك		
ممسحة أوليوفيليك		
مجفف أوليوفيليك		
فرشاة أوليوفيليك		
حزام أوليوفيليك		
فراغ / شفط غير أولوفيلي		
هدار غير أولوفيلي		

		حزام غير أوليوفيلي
		اسطوانات غير أولوفيلي
		أنواع أخرى

المضخة

الملاحظات	الكمية المطلوبة	النوع
		مضخة واحدة
		مضخة بحقن المياه
		نظام ضخ تحت الماء
		مضخة نقل البضائع
		أنواع أخرى

التخزين

الملاحظات	الكمية المطلوبة	النوع
		وحدات التخزين العائمة (الصهاريج)

²أستم (الجمعية الأمريكية لاختبار المواد)، النوع العالمي 1، النوع العالمي 2، البحرية الأمريكية،

		وحدات التخزين العائمة (البارجة)
		حقيبة كبيرة على البارجة
		فتح الحاويات القابلة للطي مع إطار داعم
		انتعاشة الشواطئ بخزانات الوسائد
		أنواع أخرى

عناصر التشتت / المعالجة البيولوجية

الملاحظات	الكمية المطلوبة	المواصفات	النوع
			المشتتات التقليدية (الجيل الثاني)
			مشتتات التركيز (الجيل الثالث)
			عوامل المعالجة البيولوجية
			أنواع أخرى

نظم الرش المشتتة

النوع	الكمية المطلوبة	الملاحظات
أنظمة الرش الثابتة لطائرات الهليكوبتر		
دلو الرش المستقل		
نظام الرش التقليدي المشتت للقارب		
نظم رش المشتتات التقليدية		
نظم لرش المركزة مخففة مسبقا في مياه البحر		
نظم رش المشتتات النظيفة		
وحدات محمولة للاستخدام الفردي		
أنواع اخرى		

الرشاش من النوع المحمول

النوع	المواصفات	الكمية المطلوبة	الملاحظات
طائرات رش المحاصيل			
الطائرات الرش متعددة المحركات			
طائرات الرش POD Spraying Aircraft			
نظام الرش الذاتي الكبير			
أنواع اخرى			

السفينة

النوع	الكمية المطلوبة	الملاحظات
سفينة الاستجابة		
سفينة الإنقاذ		
زورق قطر		
قارب مطاطي		
Egmopol		
سفينة متعددة الأغراض		
سفينة الإمداد البحري		

		أنواع أخرى
--	--	------------

الطائرات

النوع	المواصفات	الكمية المطلوبة	الملاحظات

معدات الحماية الشخصية

النوع	المواصفات	الكمية المطلوبة	الملاحظات
ملابس واقية			
الجهاز التنفسي			
معدات الغوص المتخصصة			
أنواع أخرى			

معدات أخرى

النوع	المواصفات	الكمية المطلوبة	الملاحظات
أجهزة الغمر لتحديد الموقع			
جهاز الاسترداد تحت سطح البحر			
جهاز التطبيق المشتت تحت سطح البحر			
كبسولات التغطية الجيدة			
أنواع أخرى			

موظفون مختصون

النوع	مجال الاختصاصات	الكمية المطلوبة	الملاحظات
الخبراء	الإنقاذ		
	الغوص		
	مهندس بحري		
	الصحة و السلامة		
	المواد الكيميائية		
	مكافحة الحرائق		
المهام	مجال الاختصاصات		

		تنظيف الشاطئ	المشرفون
		المواد الكيميائية	رئيس الفريق
		مكافحة الحرائق	على منسق المشهد
			فريق تدخل

التدابير التي تتخذها الدولة الطالبة للمساعدة لتسهيل نقل المعدات واستخدامها

تيسير الإجراءات الجمركية (التخليص الجمركي الفوري لجميع المعدات القادمة، وعند الاقتضاء، الإذن باستخدامها؛ وينبغي قبول المعدات بصفة مؤقتة، كما ينبغي قبول المنتجات وإعفاؤها من الرسوم الجمركية والضرائب)
إجراءات الهجرة والوصول، فضلا عن الإجراءات الجمركية (التخليص الجمركي) للموظفين المختصين والموظفين الضروريين لتشغيل المعدات
توريد كل ما هو مطلوب للتشغيل الصحيح للمعدات وصيانتها
بالنسبة إلى طلبات السفن: التأكد من منح السفن جميع التراخيص اللازمة (مثل تفويض التنقل)
طلبات الطائرات: التأكد من أن الطائرات تملك رخصة تخول لها الطيران في المجال الجوي الوطني. يجب تقديم خطة طيران أو ملئ إشعار الطيران والموافقة عليهما مثل رخصة بالاقلاع أو الهبوط على البر أو الشاطئ أو في البحر خارج السلطة الجمركية العادية.

ملاحظة: في حال إرجاع المعدات / المنتجات:

تتعهد الدولة الطالبة للمساعدة بإعادة المعدات حالما تكتمل العمليات، إذا طلب المورد ذلك.

إرجاع المعدات: يتم إرجاع المعدات غير المستخدمة فور انتهاء عمليات الاستجابة مع ضمان إرجاع الأجهزة وهي تشغل على أفضل حال.

إرسال تقرير عن فعالية المعدات والمنتجات والأفراد المقدمين إلى السلطات المختصة الطرف المساعد. ويجب إرسال نسخة من التقرير إلى مركز ريمبيك.

توقيع السلطة المخول لها التاريخ

اسم ووظيفة السلطة الطالبة المعتمدة

الملحق 2-5

الاستمارة النموذجية الميدانية لطلب المعدات والمنتجات والعاملين المختصين

(يملأها الخبير التقني في هيكل القيادة الميدانية)

تم ملئ هذه الاستمارة من قبل :

الاسم: (خبير تقني)

التاريخ:

الموقع الذي يجب أن ترسل إليه المعدات

(الاسم والتموقع الدقيق)

معلومات الدخول

(تقديم معلومات عن المتطلبات اللوجستية لحمل المعدات إلى الموقع)
المعدات والمنتجات المطلوبة (ضع علامة على المربعات المناسبة)
 (نوع وكمية المعدات والمنتجات المطلوبة (بأكبر قدر ممكن من الدقة).

الأنابيب

النوع	المواصفات (مثل أنواع الاتصال)	الكمية المطلوبة	الملاحظات
أنابيب قابلة للنفخ			
أنابيب صابورة المياه			
الصابورة البحرية			
صابورة الميناء			
أنابيب النار			
أنابيب أخرى			
منفاخ			

الماصة

النوع	الكمية المطلوبة	الملاحظات
أوراق أو منصات		
لغات		
الوسادات		
الأنابيب		
المماسح		
الكتل الكارهة للماء		
الكتل السائبة السائلة		
أنواع أخرى		

المكشطة

النوع	الكمية المطلوبة	الملاحظات
قرص أوليوفيليك		
ممسحة أوليوفيليك		
مجفف أوليوفيليك		
فرشاة أوليوفيليك		
حزام أوليوفيليك		
فراغ / شفط غير أولوفيلي		
هدار غير أولوفيلي		
حزام غير أولوفيلي		
اسطوانات غير أولوفيلي		
أنواع أخرى		

³ أسنم (الجمعية الأمريكية لاختبار المواد)، النوع العالمي 1، النوع العالمي 2، البحرية الأمريكية،

المضخة

النوع	الكمية المطلوبة	الملاحظات
مضخة واحدة		
مضخة بحقن المياه		
نظام ضخ تحت الماء		
مضخة نقل البضائع		
أنواع أخرى		

التخزين

النوع	الكمية المطلوبة	الملاحظات
وحدات التخزين العائمة (الصهاريج)		
وحدات التخزين العائمة (البارجة)		
حقيبة كبيرة على البارجة		
فتح الحاويات القابلة للطي مع إطار داعم		
انتعاشة الشواطئ بخزانات الوسائد		
أنواع أخرى		

عناصر التشتت / المعالجة البيولوجية

النوع	المواصفات	الكمية المطلوبة	الملاحظات
المشتتات التقليدية (الجيل الثاني)			
مشتتات التركيز (الجيل الثالث)			
عوامل المعالجة البيولوجية			
أنواع أخرى			

نظم الرش المشتتة

النوع	المواصفات	الكمية المطلوبة	الملاحظات
أنظمة الرش الثابتة لطائرات الهليكوبتر			
دلو الرش المستقل			
نظام الرش التقليدي المشتت للقارب			
نظم رش المشتتات التقليدية			
نظم لرش المركزة مخففة مسبقا في مياه البحر			
نظم رش المشتتات النظيفة			
وحدات محمولة للاستخدام الفردي			
أنواع أخرى			

الرشاش من النوع المحمول

النوع	المواصفات	الكمية المطلوبة	الملاحظات
طائرات رش المحاصيل			
الطائرات الرش متعددة المحركات			
طائرات الرش POD Spraying Aircraft			
نظام الرش الذاتي الكبير			
أنواع أخرى			

السفينة

النوع	المواصفات	الكمية المطلوبة	الملاحظات

		سفينة الاستجابة
		سفينة الإنقاذ
		زورق قطر
		قارب مطاطي
		Egmopol
		سفينة متعددة الأغراض
		سفينة الإمداد البحري
		أنواع أخرى

الطائرات

النوع	المواصفات	الكمية المطلوبة	الملاحظات

معدات الحماية الشخصية

النوع	المواصفات	الكمية المطلوبة	الملاحظات

معدات أخرى

النوع	المواصفات	الكمية المطلوبة	الملاحظات

موظفون مختصون

النوع	مجال الاختصاصات	الكمية المطلوبة	الملاحظات

		مهندس بحري	
		الصحة و السلامة	
		المواد الكيميائية	
		مكافحة الحرائق	
		مجال الاختصاصات	المهام
		تنظيف الشاطئ	المشرفون
		المواد الكيميائية	رئيس الفريق
		مكافحة الحرائق	على منسق المشهد
			فريق تدخل

مصادق عليها من قبل القائد الموجود بالموقع

التاريخ

إمضاء القائد الموجود بالموقع

اسم القائد الموجود بالموقع

الملحق 2 - 6

استمارة نموذجية لتقديم المساعدة

(من الطرف المساعد إلى البلد الطالب للمساعدة)

	المرجع
	اسم الحادث
	الموقع
	التاريخ/ الوقت UTC

من قبل (الطرف المساعد)

	الاسم:
	الوظيفة:
	اسم السلطة/ الشركة
	الهاتف:
	الفاكس
	البريد الإلكتروني:

إلى (البلد الطالب للمساعدة)

	الاسم:
	الوظيفة:
	اسم السلطة/ الشركة
	الهاتف:
	الفاكس
	البريد الإلكتروني:

وصف المساعدة المقدمة

	المعدات / المنتج
	النوع ⁴
	الكمية
	المواصفات
	الموقع الحالي

شؤون الموظفين	
	الاسم
	مجال الخبرة ⁵
	الموقع الحالي
	السيرة الذاتية ⁶

التنقل

مقدم من البلد المساعد	نعم / لا
مطلوب من البلد الطالب للمساعدة أو منظمة أخرى	نعم / لا
المواصفات	تشير إلى أي حاجة خاصة تتعلق بالنقل

⁴ يرجى الرجوع إلى الملحق 11.4

⁵ يرجى الرجوع إلى الملحق 11.5

⁶ إرفاق السيرة الذاتية للخبراء / الموظفين

وصف نقطة التسليم (إذا كان بلد المساعدة يمكن أن يوفر النقل)

وسائل النقل المطلوبة	(البرية والجوية والبحرية)
تفاصيل النقل	
الوجهة النهائية	العنوان، التنسيق، العلامة
الوقت المقدر للوصول	التاريخ و الوقت

المعلومات اللوجستية

أضف أي معلومات لوجيستية ذات صلة مثل:
• هل التخزين مطلوب داخل البلد
• هل تتطلب المعدات وجود موظفين مدربين لمراقبتها / تشغيلها ؟
• هل يؤدي إرسال المعدات من الموقع الحالي إلى مشكلة التوافق مع الحد الأدنى لمعايير الاستجابة الخاصة بهذه الأجهزة
• أي إمدادات طاقة محددة أو مضخات أو احتياجات فنية أخرى لتشغيل هذه الأجهزة / الموجودات؟
• من الذي سيضطلع بتوزيع الموارد عند الحاجة؟
• اعتبارات أخرى؟

الشروط والأحكام المالية

تاريخ بدء الخدمات / التعبئة		
طبيعة الخدمات / نطاق العمل		
لا	نعم	
يقدم الطرف المساعد مساعدته مجاناً:		
إذا كانت الإجابة عن السؤال أعلاه هي "نعم" فيجب تحديد أية شروط خاصة		
إذا كان الجواب عن السؤال أعلاه هو "لا" اذكر بالتفصيل بالخانات أدناه الأحكام والشروط المالية بما في ذلك التكلفة الواجب تسديدها:		
رسوم التعبئة والتسريح		
أسعار المعدات		

نسبة الموظفين
أساس الإيجار (المبلغ الإجمالي أو المعدل اليومي)
رسوم الاستيراد / التصدير (الإعفاء أو عدم الإعفاء)
متطلبات الهجرة
تكاليف التنظيف وإعادة التأهيل
الفواتير
ضمان الدفع
نطاق المسؤولية والضمان والتأمين
الصحة و السلامة
حلول الأجل
شروط أخرى
التكلفة الإجمالية التقريبية لهذا التوزيع الذي سيتطلب تسديدا للتكاليف:
(دولار أمريكي / يورو / عملة أخرى) _____
(دولار أمريكي / يورو / عملة أخرى)

تاريخ توقيع المسؤول المأذون له

اسم المسؤول المعتمد

التاريخ

العنوان والتنظيم

الملحق 2 - 6

استمارة استلام

(من البلد الطالب إلى الطرف الذي يقدم المساعدة)

	المرجع
	اسم الحادث
	الموقع
	التاريخ/ الوقت UTC

إلى الطرف المقدم للمساعدة

	الاسم:
	الوظيفة:
	اسم السلطة/ الشركة
	الهاتف:
	الفاكس
	البريد الإلكتروني:

نموذج طلب البلد

	الاسم:
	الوظيفة:
	اسم السلطة/ الشركة
	الهاتف:
	الفاكس
	البريد الإلكتروني:

الطلبية

	اسم الطلبية/ المواصفات
التاريخ و الوقت	تم استلامها في
	استلمت من قبل
	الاسم:
	الوظيفة:
	اسم السلطة/ الشركة
	الهاتف:
	الفاكس
	البريد الإلكتروني:
	تاريخ الوصول المتوقع و المؤكد

التاريخ

إمضاء البلد الطالب للمساعدة المأذون له
اسم السلطة طالبة للمساعدة
المسمى الوظيفي

الملحق 2 - 7

استمارة القبول

(من البلاد الطالب للمساعدة إلى الطرف المقدم للمساعدة)

المرجع	اسم الحادث
الموقع	التاريخ/ الوقت
UTC	

	اسم العرض / التوصيف
--	------------------------

إلى الطرف المقدم للمساعدة (الحكومة / المنظمة)

	الاسم:
	الوظيفة:
	اسم السلطة/ الشركة
	الهاتف:
	الفاكس
	البريد الإلكتروني:

استمارة البلد الطالب للمساعدة

	الاسم:
	الوظيفة:
	اسم السلطة/ الشركة
	الهاتف:
	الفاكس
	البريد الإلكتروني:

حالة العروض:

1. العروض المقبولة

نوع العروض	التاريخ مطلوب	الموقع	تفاصيل النقل

2. رفض العروض أو تعليقها

نوع العروض	المبررات لرفض العروض أو تعليقها

الأحكام والشروط

يتم قبول الشروط والأحكام المحددة في العقد الملحق.

التاريخ

إمضاء البلد الطالب للمساعدة المأذون له
اسم السلطة الطالبية للمساعدة
المسمى الوظيفي

التذييل

البنود التي سينظر فيها كلا الطرفين عند التفاوض حول أحكام وشروط المساعدة الدولية

- تاريخ بدء الخدمات / التعبئة؛
- طبيعة الخدمات / نطاق العمل؛
- رسوم التعبئة والتسريح
- معدلات المعدات
- معدلات الموظفين؛
- أساس الإيجار (المبلغ الإجمالي أو المعدل اليومي)
- رسوم الاستيراد / التصدير (الإعفاء من الرسوم الجمركية أو عدما لإعفاء)
- الهجرة
- المصروفات التي يقوم بها الطرف المساعد فيما يتعلق بالمساعدة المقدمة
- تكلفة التنظيف وإعادة التأهيل

- الفواتير

- ضمانات الدفع . يمكن للطرف المساعد أن يطلب ضمانا للدفع من البلد الطالب للمساعدة و الحصول عليها من نادي الحماية و التعويض للسفينة المعنية بالأمر [أو من الصناديق الدولية للتعويض عن التلوث النفطي إذا انطبق الأمر] أو من شركة التأمين التابعة لوحدة خارجية أو مرفق مناولة.

- نطاق المسؤولية والضمان والتأمين

- الصحة و السلامة

- نهاية

- تفاصيل الدفع

الملحق 2 - 8

عينة من العروض القابلة للرجوع او المعلقة

	المرجع
	اسم الحادث
	الموقع
	التاريخ/ الوقت UTC
	اسم العرض / التوصيف

إلى الطرف المقدم للمساعدة (الحكومة / المنظمة)

	الاسم:
	الوظيفة:
	اسم السلطة/ الشركة
	الهاتف:
	الفاكس
	البريد الإلكتروني:

استمارة البلد الطالب للمساعدة

الاسم:	
الوظيفة:	
اسم السلطة/ الشركة	
الهاتف:	
الفاكس	
البريد الإلكتروني:	

حالة العرض: القابلة للرجوع أو المعلقة
معلومات إضافية

تاريخ توقيع السلطة الطالبة للمساعدة المأذون بها

اسم سلطة الطلب المرخصة
المسمى الوظيفي

الملحق 2 - 9

تقرير عن الحالة

الحادث	
تقرير عن الحالة :	
التاريخ	الوقت * (UTC+1)
موجهة الي:	
<ul style="list-style-type: none">• رامباك• الأطراف المتعاقدة• الأطراف المساعدة• الأطراف المعنية	
(1) تطور الوضع فيما يتعلق بحادث التلوث	
(2) الإجراءات المتخذة لمكافحة التلوث	
(3) التقدم المحرز لعمليات الاستجابة	
(4) الإجراءات المزمع اتخاذها	
_ خطة عمل الاستجابة.	

_____ الحاجة إلى المساعدة الإضافية أو / وتسريح المساعدة المقدمة مسبقا

مصادق عليها من قبل القائد بالموقع و/ أو القائد الأعلى للموقع

القائد بالموقع / القائد الأعلى للموقع

التاريخ

اسم القائد بالموقع / القائد الأعلى للموقع

الملحق الثالث

المطالبات

الملحق 3-1

إعداد المطالبات

1- قبول المطالبات

لا يتمتع المطالب بالتعويض، إلا إذا كانت النفقات أو الخسائر الناجمة عن الانسكاب النفطي قابلة للقياس وقابلة للتقدير من ناحية الكم. ويقع على عاتق المطالب إثبات صلة السببية، ويجب أن يكون المطالب قادرا على تقديم الأدلة المناسبة التي تدعم المبلغ المطالب به من النفقات أو الخسائر. وعادة ما يعين المؤمن لدى مالك السفينة و الصناديق الدولية للتعويض عن التلوث النفطي، إذا كان معنيا، خبراء، على أساس مشترك، للتحقيق للمطالبات وإجراء تقييمات مستقلة للنفقات أو الخسائر من حيث وجاهتها التقنية

2- المعقولية

ومن الجدير بالذكر أنه بموجب النظام الدولي للتعويض عن الانسكابات النفطية، ينبغي أن يكون المبلغ المطالب به معقولا. وبصفة عامة، تقيم معقولية المطالبة بالتدابير الوقائية، بما في ذلك التنظيف، من حيث المعدلات المفروضة، والموارد المنشورة، والأنشطة المطالب بها. ويراعي تقييم المطالبات المتعلقة بأضرار التلوث قيمة الممتلكات المتضررة، والخسائر الاقتصادية المتكبدة، وتكاليف الإعادة إلى الوطن. وترد هذه المفاهيم المتعلقة بالمعقولية في دليل مطالبات الصناديق الدولية للتعويض عن التلوث النفطي لأغراض اتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1992 واتفاقية الصندوق لعام 1992.

3- مدة التقادم

ينبغي للمطالبين أن يقدموا بمطالبهم في أقرب وقت ممكن بعد وقوع الضرر، أو إذا لم يقدم الطلب رسميا لأي سبب من الأسباب بعد وقوع الحادث بفترة وجيزة، ينبغي على صاحب الطلب أن يقوم بإعلام المنظمة المسؤولة عن نية تقديم مطالبة في أقرب وقت ممكن. وبموجب النظام الدولي للتعويض عن الانسكابات النفطية، قد يفقد صاحب الطلب الحق في التعويض ما لم يقدم دعوى ضد المنظمة المسؤولة لدى محكمة في غضون فترة محددة من تاريخ وقوع الحادث أو التاريخ الذي وقع فيه الضرر.

4- إعداد المطالب المتعلقة بالضرر الناجم عن التلوث النفطي • الوقاية والتنظيف

إذا كانت الانسكابات النفطية هامة سيتم ضخ تكاليف كبيرة في مرحلة الطوارئ الأولية للاستجابة كنتيجة لتوزيع الموارد لمنع المزيد من الانسكابات وحماية المناطق الحساسة واستعادة النفط. وبناء على ذلك، من المهم وضع نظام منظم لتسجيل النفقات المتكبدة وحفظ السجلات في أسرع وقت ممكن بعد بدء عملية الاستجابة. وتعتبر السجلات الدقيقة حيوية لأن الاعتماد على الذاكرة من أجل جمع المطالب اللاحقة أمر غير واقعي، لا سيما خلال استجابة مطولة وسريعة الحركة.

وينبغي أن يقوم موظفو الرقابة بتجميع أوراق العمل اليومية، ووصف العمليات الجارية التي تصف المعدات المستخدمة، ومكان استخدامها وكيفية العمل بها، وعدد الموظفين العاملين، وكيفية توزيعهم بالموقع، والمواد التي بصدد الاستعمال. حيث أن استعمال أوراق العمل الإلكترونية القياسية من شأنه أن يسهل تسجيل مثل هذه المعلومات.

كما يجب أن تحسب تكاليف المعدات التي تم استخدامها في الرد على التلوث على أنها مجموع فترة عمل ومعدل لتلك الفترة، فالطائرة التي تستخدم مثلاً للمراقبة لعدة ساعات أو العامل الذي عمل على الشاطئ لعدة أيام، يكون من الأفضل إدراج تكاليفهما وتقديمهما في شكل إلكتروني، كما يفضل استخدام جداول البيانات. وإلى جانب تحديد التكاليف، فينبغي أن تتضمن المطالبة أكبر قدر ممكن من المعلومات لتفسير سبب العمل، مثل سجلات المقررات والاجتماعات وسجلات النشاط المضطلع بها لاسترداد النفط وتنظيفه، مثل سجلات السفن، والجداول الزمنية للموظفين، وتقارير موقع العمل. ويوصى بالمشاركة المبكرة لنادي تأمين الحماية و التعويض أو شركة التأمين المعنية بإدارة الحادث والموافقة المشتركة على النفقات المتعلقة بالاستجابة.

و غالباً ما يكون نقل النفايات وتخزينها ومعالجتها والتخلص منها العنصر الأكثر تكلفة في الاستجابة، كما أن التسجيل الدقيق للأحجام والأوزان التي يتم التعامل معها أمر مهم.

وباختصار، ترد أدناه قائمة غير شاملة بالمعلومات الداعمة المطلوبة:

- ___ ملخص للأحداث، بما في ذلك وصف للعمل المنجز في مختلف المجالات وأساليب العمل المختارة فيما يتعلق بالظروف السائدة أثناء الحادث.
- ___ ترسيم المنطقة المتضررة، ووصف مدى التلوث الحاصل، وتحديد المناطق الأكثر تلوثاً، إذ يجب تقديم ذلك في شكل خريطة أو مخطط مدعوم بالصور أو الفيديو.
- ___ أدلة تحليلية و / أو أدلة أخرى تربط التلوث النفطي بالسفينة المتورطة في الحادث (مثل التحليل الكيميائي؛ والرياح والمد والجزر والبيانات الحالية؛ والمراقبة وتعيين حركة النفط العائم).
- ___ التواريخ التي تم فيها تنفيذ العمل (بتكاليف أسبوعية أو يومية).
- ___ التكاليف العمالية والإدارية (عدد وفئة موظفي الاستجابة؛ ومعدلات الأجور العادية والعمل الإضافي؛ وأيام / ساعات عمل).
- ___ تكاليف المعدات والمواد (أنواع المعدات المستخدمة؛ ومعدل الإيجار؛ وكمية المواد المستهلكة والتكلفة).
- ___ تكاليف النقل (عدد وأنواع السفن والطائرات والمركبات المستخدمة؛ وعدد الأيام / ساعات التشغيل؛ ومعدل الإيجار أو تكلفة التشغيل).
- ___ تكاليف التخزين المؤقت (إن وجد) والتخلص النهائي من النفط المستخرج والمواد الزيتية.

• الضرر بالمتلكات

يمكن للقطاع العام والقطاع الخاص المطالبة بالتعويض عن الضرر اللاحق بالمتلكات، مثل الصيادين وأصحاب قوارب النزهة والشركات المشغلة للمواني، و هيئة المواني. وفي هذه الحالة، قد يكون من الأحسن أن يتم، من خلال شركة تأمين مالك السفينة، تعيين محقق التأمين الذي ستحال إليه مطالب أصحاب الضرر. أما بالنسبة لبعض الحوادث فقد تم، تخصيص رقم هاتف خاص ومكتب لمتابعة المطالب وهي خدمة متاحة يتم الإعلام عنها من خلال وسائل الإعلام التي ستوفر المعلومة

وتشمل العناصر المتضررة عادة: أركان سفن الصيد وسفن النزهة و معدات الصيد، مثل الشباك والفخاخ؛ و الزراعة البحرية، مثل المزارع السمكية، و طوافات بلح البحر، وحوامل المحار. وقد تنشأ أيضا مطالب إلحاق الضرر بالملكيات نتيجة لنشاط التنظيف؛ مثل الأضرار التي تلحق بالطرق أو الممرات التي يستخدمها العمال و أصحاب السيارات.

وكحد أدنى، ينبغي توفير الصور المتعلقة بالملكيات المتضررة قبل وبعد إصلاح الضرر تأييدا للمطالب. بيد أنه لا بد من إجراء دراسة استقصائية بالنسبة للكثير من المطالب المتعلقة بالملكيات المتضررة قبل البدء بالإصلاح، وهي دراسة تجرى بالاشتراك مع ممثلي المنظمة الذين سيقومون بدفع التعويضات. و تعتبر هذه الدراسة الاستقصائية ضرورية لتأكيد العلاقة السببية بالحدث، ولتعزيز مستوى التلوث أو الأضرار الأخرى المطالب بها وإسداء المشورة بشأن العمل المناسب الذي يتعين القيام به. و في كل الحالات، ينبغي أن تتضمن المطالب مدى الضرر الذي لحق بالملكيات، وتصف المعدات المدمرة أو المتضررة أو التي تحتاج إلى تغيير أو إصلاح (مثل القوارب ومعدات الصيد والملابس) إضافة إلى ذكر الموقع. ولتيسير تقييم الأضرار، ينبغي ذكر تكلفة أعمال التصليح أو تغيير المعدات و عنصر عمر هذه المعدات التي سيتم إبدالها من أجل الأخذ بعين الاعتبار فترة الاستهلاك.

• الخسائر الاقتصادية

وقد يمنع تلوث سفن الصيد، أو معدات الصيد الأخرى، أو مرافق الاستزراع البحري، أو الأصول السياحية استخدام هذه المرافق لاحقا. إن الدخل المفقود أثناء تنظيف أو تلوين المعدات الملوثة أو المتضررة يمكن أن يشكل أساسا للمطالبة بالتعويض عن الخسائر الاقتصادية المترتبة عن ذلك. وبالإضافة إلى الوثائق اللازمة لدعم الأضرار التي لحقت بالملكيات، يجب أيضا إثبات ما يترتب عن هذه الأضرار من فقدان للدخل. ويمكن قبول المطالب لتغطية تكاليف التدبير المتخذة لمنع الخسارة الاقتصادية الخالصة أو التقليل منها. ويمكن أن تشمل الخسائر الاقتصادية على سبيل المثال لا الحصر: تقييد نشاط الصيد، وإغلاق منشآت المعالجة الصناعية الساحلية، أو حملات التسويق وفقدان الدخل من جانب مشغلي المنتجعات (أصحاب الفنادق والمطاعم). و غالبا ما تكون السجلات المالية للسنوات السابقة متاحة بسهولة، لكن الصعوبات تكمن في تمييز الخسائر الناجمة عن انسكاب النفط مقارنة بتلك الصعوبات المنجزة عن عوامل أخرى ليست لها علاقة بالأسباب الأولى المذكورة مثل سوء الأحوال الجوية أو الإفراط في الصيد.

ويمكن أيضا أن تنشأ مطالبات بالتعويض عن خسائر اقتصادية خالصة، على الرغم من عدم وقوع أضرار في الممتلكات؛ على سبيل المثال، إذا كان أسطول الصيد غير قادر على مغادرة الميناء. وقد تؤدي التقارير الإعلامية عن تسرب النفط أيضا إلى فقدان الثقة بالسوق، الأمر الذي قد يثني السياح عن زيارة المنطقة الساحلية أو المنتزهين من شراء المأكولات البحرية التي يعتقد بأنها ملوثة بالنفط. فالخسائر الاقتصادية الصرفة يمكن ملاحظتها بسهولة أكبر بكشف الميزانية العمومية فقط، وليس نتيجة للضرر اللاحق بالملكيات. و من ثمة، فإن أهم الوثائق الداعمة للضرر بالنسبة لمطالب الخسائر الاقتصادية، ستكون نسخا من حسابات الشركة أو سجلات التداول أو الفواتير أو غيرها من البيانات المالية. وعلى الرغم من قبولها من حيث المبدأ بموجب نظم التعويض الدولية، فإن الادعاءات المتعلقة بالخسائر الاقتصادية الخالصة غير مقبولة في بعض الولايات القضائية الوطنية.

وعند التعامل مع الصيادين الحرفيين، فإن السجلات الرسمية لا تكون متاحة، لذلك هناك حاجة إلى شكل آخر من أشكال التقييم. ويشمل الصيد أو الصيد الحرفي توفير الأغذية اليومية أو المأكولات البحرية للمقايضة التي قد لا تشمل المعاملات المالية. وقد يمثل تقييم المطالب من قبل الصيادين الحرفيين إشكالية لأن الوثائق الداعمة غالبا ما تكون غير متوفرة لكن التقارير الشفاهية المتعلقة بالأنشطة هي فقط الموجودة. أما الخبراء فهم موجودون للعمل مع أصحاب المطالب و ذلك لتحديد الخسائر الدقيقة. كما يمكن أن تكون هناك نفقات إضافية غير مباشرة، يجب أن توثق، وهي نفقات تكبدها السلطات المحلية في توفير مصادر بديلة للبروتين للمجتمعات الساحلية المتضررة من الانسكاب. ويمكن أن تساعد المبادئ التوجيهية المتاحة من الصندوق الدولي للبحوث الزراعية في هذا المجال.

ويمكن أن تشمل المعلومات الداعمة المتعلقة بالمطالبات الاقتصادية، على سبيل المثال لا الحصر، وصف طبيعة الخسارة، و توضيح بأن الخسارة ناتجة مباشرة عن الحادث، والأرقام المقارنة المتعلقة بالأرباح المكتسبة في الفترات السابقة، وللفترة التي تعرضت خلالها هذه الأضرار مقارنة بمناطق مماثلة خارج المنطقة المتضررة من الانسكاب و تقييم الخسارة.

أما بالنسبة لمصايد الأسماك، فيجب أن تشمل المطالب تكاليف تفتيش ورصد وجود النفط في مناطق مصائد الأسماك التي يحتمل أن تكون متأثرة بالتلوث، وأغذية الكفاف، فضلا عن التكاليف الحكومية لرصد قضايا الأغذية المحلية والتصدي لها.

• الضرر البيئي

يتم قبول المطالب المتعلقة بالعمل المنجز لاستعادة الموارد المتضررة وتشجيع الانتعاش الطبيعي بموجب الاتفاقيات الدولية فقط في حالة توفر بعض الشروط؛ من ذلك الشرط الذي يتمثل في العمل الذي سيسرع بشكل كبير الانتعاش الطبيعي كما ينبغي أن تكون التكاليف مفصلة لتفسير العمل المنجز بوضوح.

بيد أن المطالبات التي تستند إلى الحسابات التي تجرى وفقا لنماذج نظرية ومطالبات بالتعويض عن فقدان وظيفة البيئة غير مقبولة بموجب الاتفاقيات الدولية، على الرغم من أنها معترف بها في بعض التشريعات الوطنية.

• أنواع أخرى من المطالب

ما سبق ذكره هو الأنواع الرئيسية للمطالب التي يرجح أن تكون مقبولة؛ إلا أن أنواعا أخرى من المطالب يمكن أن تكون مؤهلة بموجب خطط التعويض الوطنية والإقليمية. وفي كل الحالات، ينبغي تقديم المطالبة بشكل واضح و مفصل حتى يتسنى تقييم مقدار الأضرار التي لحقت بالمتضرر على أساس الوقائع والوثائق المقدمة. وتجدر الإشارة إلى أن كل عنصر من عناصر المطالب يجب أن يدعم بفاثورة أو وثائق أخرى ذات صلة مثل أوراق العمل اليومية والملاحظات التفسيرية.

• أهمية حفظ السجلات

يكون نوع المعلومات المطلوبة لدعم المطالب مرهونا بنوع الخسارة، و خاصة إذا ما كانت الخسارة قد تكبدت نتيجة لتكلفة الاستجابة للحادث أو نتيجة لأثار النفط على السياحة مثلا أو مصايد الأسماك التجارية. ومع ذلك، فإن جودة هذه الوثائق والمعلومات الأخرى المطلوبة تعتمد إلى حد كبير على التدابير المتخذة لتسجيل هذه المعلومات والحفاظ عليها في الوقت الذي يتم فيه تكبد الخسارة. ومع مرور الوقت، وما لم تكن السجلات دقيقة، من المرجح أن ينخفض توافر المعلومات لدعم المطالب والتحقق من الخسائر والإجابة على الأسئلة. هذا و تتطلب تسوية المطالب وقتا، و في حال عدم وجود الموظفين الرئيسيين للرد على الاستفسارات خلال هذه الفترة، فقد تكون السجلات هي المصدر الوحيد للمعلومات. و على هذا الأساس، فليس بالإمكان إثبات ادعاء لاحق ما لم يتم حفظ الأدلة بشكل صحيح.

وقد تشارك مجموعة واسعة من المنظمات مثل شركات الإنقاذ والوكالات الحكومية ومتعهدي النفايات والجمعيات الخيرية للحياة البرية في الاستجابة. فإلى جانب استخدام الموارد الخاصة، يمكن لكل منظمة أن تنفق مبالغ كبيرة لشراء السلع أو التعاقد مع مقدمي الخدمات. كما يمكن أن يتضمن مسار الإنفاق اتفاقيات استئجار عقود وفواتير وإيصالات والكثير من الوثائق الفردية الأخرى. وقد تكون التكاليف المعقولة للموظفين المكلفين بسجل التدابير المتخذة والتكاليف المتكبدة تستحق التعويض بموجب النظام الدولي.

5- الصناديق الدولية للتعويض عن التلوث النفطي

قامت الصناديق الدولية للتعويض عن التلوث النفطي بتطوير "حزمة معلومات للمطالب"، التي تشمل دليل الطلب والاستمارة ومختلف المبادئ التوجيهية القطاعية الخاصة بتقديم المطالبات، لمساعدة أصحاب المطالب في الدولة العضو عند حدوث تسربا نفطيا. وهناك مجموعة من المنشورات متاحة للتحميل على الموقع التالي: <http://www.iopcfunds.org/publications/>. تتوفر نسخ مطبوعة من حزمة المعلومات عند الطلب.

الملحق 3 - 2

تقديم المطالب وتقييمها وتسويتها

1- من الذي يمكنه أن يتقدم بمطلب و إلى أي جهة؟

يتقدم بمطلب كل شخص شارك في عمليات الوقاية أو التنظيف، أو أي شخص عانى من حادث تلوث و لحقت به أضراراً قابلة للقياس. و يمكن لأصحاب المطالب أن يكونوا أفراد أو شركات أو منظمات خاصة أو هيئات عمومية، بما في ذلك الدول أو السلطات المحلية. ولتسهيل الأمر عليهم، يمكن تجميع المطالب معاً لتسهيل تقييمها من قبل الطرف أو المنظمة المسؤولة.

إن المؤمن على التزامات الطرف الثالث لمالك السفينة هو عادة نادي الحماية والتعويض. وكما تمت الإشارة إلى ذلك آنفاً، فإنه يحق لبعض أصحاب المطالب بموجب بعض الاتفاقيات كالاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي و المطالبين المحصنين من اتخاذ إجراءات مباشرة ضد شركة التأمين إذا لم يتمكن مالك السفينة من الدفع. يجب تقديم مطالبات الضرر بالتلوث إلى نادي الحماية و التعويض التابع للسفينة و / أو الصندوق الدولي للتعويض الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي للحوادث الكبيرة التي يحتمل أن تتجاوز حدود السفن. أما إذا لم يتم التعرف على صاحب السفينة أو إذا عجز عن دفع قيمة الأضرار، فيمكن تقديم المطالب إلى الصناديق الدولية لاتفاقية التلوث النفطي، عند الاقتضاء، أو الصندوق الوطني، إن وجد.

وعادة ما تعمل السفن الحكومية والسفن التي يديرها القطاع العام، بما في ذلك السفن الحربية وسفن أخرى خارج نطاق الخدمات التي يوفرها صندوق الحماية و التعويض أو تأمينات تجارية أخرى،

وفي حالة الضرر الناجم عن التلوث بالمعنى المقصود في المادة 92 من قانون صندوق الحماية و التعويض لدولة طرف في كل من اتفاقية قانون البحار لعام 1992 واتفاقية صندوق الحماية و التعويض لعام 1992، يمكن تقديم المطالب إلى صندوق عام 1992. غير أن هذا الصندوق عادة ما يبدأ بتوزيع التعويض بمجرد أن يدفع مالك السفينة أو شركة التأمين التابعة لها مبلغاً يصل إلى حدود مسؤوليتها، ولذلك ينبغي إرسال المطالب مباشرة إلى مالك السفينة أو شركة التأمين التي ستقوم ببعث المطالب إلى صندوق عام 1992 عندما يتم التوصل إلى حدود مسؤوليتها.

2- المعلومات التي يتعين تقديمها

بغض النظر عن نوع المطالب، ينبغي أن تتضمن الوثائق الداعمة المعلومات التالية الأساسية:

- اسم وعنوان صاحب المطلب؛
- هوية السفينة المتورطة في الحادث؛
- تاريخ ومكان وتفاصيل الحادث.
- نوع الخسائر أو الأضرار الناجمة عن التلوث؛

الوثائق الداعمة لكل بند مطالب به؛
و مبلغ التعويض المطالب به بما في ذلك الضرائب، والأرباح، وأية تكاليف إضافية أخرى حيثما ينطبق ذلك.

3- تقييم المطالب وتسويتها

بعد تلقي المطالب، يقوم صاحب السفينة و شركة التأمين التابعة له و / أو الصناديق الدولية لاتفاقية التلوث النفطي إذا كانت معنية بالأمر، بتقييم المطالبة لتحديد قابليتها و تحديد المبلغ الذي القابل للاسترداد. و لإجراء هذه العملية، قد يطلب المالك أو مؤمن مالك السفينة و / أو الصندوق خدمات المستشارين الفنيين الذين كانوا موجودين في موقع الحادث.

وإذا كانت المعلومات التي قدمها صاحب الطلب غير كافية للتحقق من مقبولية المطالبة أو معقوليتها، يجوز للصندوق / شركة تأمين الأطراف المسؤولة أن يستفسر عن بعض التكاليف المطالب بها ريثما يتم تقديم معلومات إضافية. أما إذا تم قبول المطالب من حيث المبدأ، فإن عبء إثبات الأضرار يقع على عاتق صاحب المطالب نفسه، و من ثمة، إذا لم تكن المطالب مدعومة بالوثائق المقدمة أو أنها غير منطقية من الناحية التقنية، فيمكن حينئذ رفض التكاليف في جزء منها أو في كليتها بعد استنفاد جميع الاستفسارات.

وفي أغلب الحالات، يتم التوصل إلى اتفاق بشأن مبلغ التعويض الواجب دفعه على أساس ودي الحوادث بموجب الاتفاقيات الدولية دون الحاجة إلى اتخاذ إجراءات قانونية وما ينجر عنها من تكاليف إضافية. أما إذا لم تنفق الأطراف فيحق لصاحب المطالب رفع دعوى إلى المحكمة في الدولة التي وقع فيها الضرر قبل التاريخ المحدد لمدة التقادم.

الملحق IV المعجم والمختصرات

الملحق 1. IV المعجم

البلد المتضرر	البلد الذي يواجه انسكابا نفطيا كبيرا أو معقدا أو كبيرا قد يتجاوز قدر الاستجابة للاتفاقات الوطنية والإقليمية والثنائية ومتعددة الأطراف وغيرها من اتفاقات التعاون المتبادلة.
البلد المساعد	البلد الذي يقبل طلب المساعدة الدولية من الدولة الطالبة التي تواجه حالة طوارئ كبرى ناشئة عن التلوث و ذلك بتوفير موارد خارجية لزيادة القدرة الوطنية للبلد المتقدم بالطلب بوقوع حوادث انسكاب نفطي واسعة النطاق.
الطرف المساعد	الطرف الذي يقبل طلب المساعدة الدولية من بلد مقدم الطلب الذي يواجه حالة طوارئ كبرى ناشئة عن التلوث من خلال توفير موارد خارجية لزيادة القدرة الوطنية للبلد المتقدم بطلب وقوع حوادث الانسكاب النفطي على نطاق واسع.
هيكل القيادة	يكون هيكل القيادة مسؤولا عن تنسيق الإجراءات التي تتخذها الوسائل الوطنية (فريق الاستهداف والسفن والطائرات) التابعة للدولة الطالبة للمساعدة مع التدابير التي تتخذها وسائل مساعدة الأطراف (الحكومة والقطاع الخاص).
الهيكل الإداري	يعمل الهيكل الإداري كنقطة اتصال مركزية للاتصال لمعالجة المطالب واستلام وتقييم وقبول العروض الدولية و قبول تقديم المساعدة من مصادر متعددة (الحكومات الوطنية والمركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري والقطاع الخاص وما إلى ذلك) وتنسيق الخدمات اللوجستية للنشر للأطراف التي قبلت توفير خدماتها في المنطقة المتضررة.
خطة الطوارئ الوطنية	وهي خطط وطنية للرد على الانسكابات النفطية وإطلاق المواد الخطرة. وهو يوثق القدرة على الاستجابة الوطنية ويهدف إلى تعزيز التنسيق الشامل بين التسلسل الهرمي للمستجيبين وخطط الطوارئ.
الطرف المانح للمساعدة	الطرف الذي يقدم المساعدة الدولية إلى البلد المتضرر أو البلد الطالب للمساعدة و الذي يواجه حالة طوارئ كبرى ناشئة عن التلوث.
اتفاقية OPRC (1990)	وهي الاتفاقية الدولية للتأهب والاستجابة والتعاون في مجال التلوث النفطي، المعتمدة في عام 1990 و التي دخلت حيز النفاذ في عام 1995، وهي اتفاقية تهدف إلى توفير إطار عالمي للتعاون الدولي في مكافحة الحوادث أو التهديدات الرئيسية للتلوث البحري، مع الاعتراف بأنه ليس هناك بلد واحد يمكن أن يدير بشكل فعال و بمفرده استجابة كبيرة أو معقدة للانسكابات النفطية.
الطرف	هو بلد أو أمة أو دولة أو كيان خاص.

نقطة الدخول
نقاط الدخول مثل أي نوع من المعابر الحدودية (أي الطرق والأنهار والموانئ والسكك الحديدية والمطارات) التي يتم من خلالها قبول الموارد الواردة في البلد المقدم للطلب ردا على تسرب نفطي كبير أو معقد.

مبدأ "الملوث يدفع"
ينبغي للسلطات الوطنية أن تسعى إلى تعزيز استيعاب التكاليف البيئية واستخدام الآليات الاقتصادية، مع مراعاة النهج الذي يقضي بأن يتحمل الملوث، من حيث المبدأ، تكاليف التلوث، مع إيلاء الاعتبار الواجب للمصلحة العامة ودون تشويه التجارة الدولية والاستثمار.

نادي الحماية و التعويض P & I
أندية الحماية والتعويض هي جمعيات غير هادفة للربح لتأمين المسؤولية لصالح الغير لتغطية السفن التجارية، بما في ذلك التلوث النفطي.

البلد الطالب للمساعدة
البلد الذي يصدر طلبا للمساعدة الدولية عندما يواجه حالة طوارئ كبرى ناشئة عن التلوث التي تتطلب موارد خارجية لزيادة القدرة الوطنية على مجابهة حوادث الانسكاب النفطي الواسع.

الطرف الطالب للمساعدة
الطرف الذي يصدر طلبا للمساعدة الدولية عندما يواجه حالة طوارئ كبرى ناشئة عن التلوث التي تتطلب موارد خارجية لزيادة القدرة الوطنية على مجابهة حوادث الانسكاب النفطي الواسع.

هيئة الاستجابة
الوكالة المسؤولة عن إدارة عملية الاستجابة للانسكاب النفطي.

الطرف المسنول
فردا أو مجموعة من الأشخاص مسئولون قانونا أو ملزمون بتكاليف الإزالة والأضرار الناجمة عن تصريف أو تهديد كبير بتفريغ النفط من سفينة أو مرفق في المياه الصالحة للملاحة أو شواطئ مجاورة.

أخصائي تقني
وهو الشخص الذي يعمل بشكل وثيق مع مدير الاستجابة و كل من دير عمليات الاستجابة في الميدان للمساعدة في تحديد القيود المفروضة على الموارد والإمدادات المحدودة للمعدات اللازمة وغيرها.

الملحق الرابع - 2

المختصرات

Automatic Identification System	نظام التعرف الآلي AIS
barrel bbi	برميل
International Convention on Civil Liability for OIL Pollution Damage	الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الضرر الناجم عن التلوث النفطي CLC
centimeters cm.	سنتيمتر
Centre of Documentation, Research and Expérimentation on Accidental Water Polution [Cedre]	مركز الوثائق والبحوث والمعلومات
Directorate-General for European Civil Protection and Humanitarian Aid Operations DG-ECHO	المديرية العامة للمساعدة الإنسانية والحماية المدنية DG-ECHO
European Commission EC	اللجنة الأوروبية
European Maritime Safety Agency EMSA	الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية
Emergency Response Coordination Centre ERCC	مركز تنسيق الاستجابة لحالات الطوارئ
European Union EU	الإتحاد الأوروبي
Federazione Nazionale dell' Industria Chimica Federchimica	الاتحاد الإيطالي للصناعة الكيميائية،
Global positioning system GPS	نظام تحديد الموقع العالمي
Hazardous and Noxious Substances HNS	المواد الخطرة والضارة
Headquartes HQ	المقر الرئيسي
International Association of Classification Societies IACS	الرابطة الدولية لشركات التصنيف
Identification ID	الهوية
Intervention in Chemical transport Emergencies	التدخل في حالات النقل الكيميائي لحالات الطوارئ ICE
International Maritime Organization IOA	المنظمة البحرية الدولية
International Offers of Assitance IOA	عروض المساعدة الدولية
International Oil Pollution Compensation Funds IOPC Funds	الصندوق الدولي للتعويض عن التلوث النفطي Funds
International Association of Oil and Gas Producers IOGP	الرابطة الدولية لمنتجي النفط والغاز
The Global Oil and Gas Industry Association for Environmental and Social Issues IPIECA	الرابطة العالمية لصناعة النفط والغاز تُعنى بالقضايا البيئية والمسائل الاجتماعية.

المعهد الإيطالي لحماية البيئة والبحوث	Italian Institute for Environment Protection and Research ISPRA
الاتحاد الدولي للإنقاذ	International Salvage Union ISU
الاتحاد الدولي لأصحاب الناقلات المعني بحدوث تلوث	International Tanker Owners Pollution Federation ITOPF
المتر المكعب	Cubic meter m³
خطة عمل البحر الأبيض المتوسط	Mediterranean Assistance Plan MAP
وحدة المساعدة الخاصة بالبحر الأبيض المتوسط	Mediterranean Assistance Unit MAU
لجنة حماية البيئة البحرية	Marine Environment Protection Committee MEPC
المنظمة العالمية للأرصاد الجوية - وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة المعنية بالنظام العالمي لرصد المحيطات	Mediterranean Oceanography Network for the Global Ocean Observing System MONGOOS
منظمة غير حكومية	non-gouvermental organization NGO
مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية	Office for the Coordination of Humanitarian Affairs OCHA
للاستعداد والتصدي والتعاون فيميدان التلوث الزيتي	Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation OPRC
التأهب للتلوث النفطي واستجابة	Oil Pollution Preparedness and Response OPPR
على منسق الانقاذ في موقع الحادث	On-Scene Coordinator OSC
مرافق التلوث	Pollution FACilities POLFAC
معلومات التلوث	POLLution FACilities POLFAC
نظام الإبلاغ عن التلوث	POLLution REPorting system POLREP
إنذار التلوث	POLLution WARNing POLWARN
مركز الأنشطة الإقليمية	Regional Activity Centre RAC
المركز الإقليمي للاستجابة لحالات التلوث البحري في البحر المتوسط	Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea REMPEC
لطرف المسؤول	Responsible Party RP
مؤسسة إنذار البحر	Sea Alarm Foundation SAF
تقرير الحالة	SITuation REPort SITREP
المجموعة الفنية	Technical Group TG
آلية الحماية المدنية للاتحاد	Union Civil Protection Mechanism UCPM

United Nations Environment Programme UNEP	برنامج الأمم المتحدة للبيئة
Coordinated Universal Time UTC	توقيت عالمي متناسق

