

القرار IG.22/4

الاستراتيجية الإقليمية لمنع التلوث البحري من السفن والتصدي له (2021-2016)

إن الاجتماع التاسع عشر للأطراف المتعاقدة في اتفاقية حماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية للبحر الأبيض المتوسط، المشار إليها فيما يلي باسم اتفاقية برشلونة،

مع التنكير بالبروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن، ومكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط في حالات الطوارئ، المشار إليه فيما يلي باسم "بروتوكول المنع والطوارئ لعام 2002"، وعلى وجه الخصوص المادة 18 التي تنص على صياغة واعتماد "استراتيجيات وخطط عمل وبرامج لتنفيذ البروتوكول"؛

مع التنكير أيضًا بالاستراتيجية الإقليمية لمنع التلوث البحري من السفن والتصدي له (2005-2015)، المشار إليها فيما يلي باسم "الاستراتيجية الإقليمية (2005-2015)"، التي اعتمدت في الدورة الرابعة عشرة لمؤتمر الأطراف (بورتوروز، سلوفينيا، 2005)؛

وبالإشارة إلى التقدم الذي تم إحرازه والتحديات التي يواجهها تنفيذ الاستراتيجية الإقليمية (2005-2015) ومجالات التحسين الممكنة؛

واستنادًا إلى القرار IG.21/17 الصادر عن الدورة الثامنة عشرة لمؤتمر الأطراف (اسطنبول، تركيا، كانون الأول/ديسمبر 2013) بشأن برنامج العمل والميزانية لعام 2014-2015 الذي نصّ على تكليف بمراجعة الاستراتيجية الإقليمية (2005-2015) وتحديثها؛

مع التنكير أيضًا بأن التكلفة الصادر إلى المركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط (مركز REMPEC)، الذي اعتمد في الاجتماع السادس عشر للأطراف المتعاقدة في مراكش (المغرب) في عام 2009، هو لمساعدة الأطراف المتعاقدة في الوفاء بالتزاماتها بموجب بروتوكول المنع والطوارئ لعام 2002 وفي تنفيذ الاستراتيجيات ذات الصلة؛

1. يعتمد الاستراتيجية الإقليمية لمنع التلوث البحري من السفن والتصدي له (2021-2016)، المشار إليها فيما يلي باسم "الاستراتيجية الإقليمية (2021-2016)"، الواردة في المرفق بهذا القرار؛

2. يحثُّ الأطراف المتعاقدة على مواصلة تعزيز جهودها وتعجيلها في تنفيذ بروتوكول المنع والطوارئ لعام 2002، من خلال الاستراتيجية الإقليمية (2021-2016)؛

3. يشجع الأطراف المتعاقدة، حيثما أمكن، على إجراء الأنشطة الوطنية ودون الإقليمية دعمًا لأهداف الاستراتيجية الإقليمية (2021-2016)؛

4. يُكَيِّف الأمانة بالبحث عن فرص لزيادة التعاون أو التآزر مع المنظمات الإقليمية والدولية، ووكالات التعاون الثنائي والمتعدد الأطراف، وغيرها من الجهات الفاعلة ذات الصلة، بما في ذلك قطاع صناعة النفط والغاز؛

5. يُكَيِّف الأمانة (مركز REMPEC) بتقديم المساعدة إلى الدول الساحلية المتوسطة في سياق تنفيذ الاستراتيجية الإقليمية (2021-2016)، مع ترتيب أولوياتها وفقًا لما تم اعتماده في إطار خطط العمل والاستراتيجيات الإقليمية القطاعية، مثل الاستراتيجية المتوسطة لتصريف مياه صابورة السفن (استراتيجية BWM المتوسطة) وخطّة عمل البروتوكول البحري للبحر الأبيض المتوسط وغير ذلك من التطورات ذات الصلة على الصعيد العالمي، مثل مؤسسة مخطط مراجعة الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية (مخطط IMSAS)، ويُكَيِّفها أيضًا بالتعاون مع المنظمات ذات الصلة، مثل الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية (EMSA)، بشأن المبادرات الحالية والمستقبلية؛

6. يحثُّ الأطراف المتعاقدة والشركاء، بما في ذلك القطاع الصناعي المعني، للمساهمة بمراد بشرية ومالية كافية لتنفيذ الاستراتيجية الإقليمية (2021-2016) بشكل كامل وفعال.

المرفق

**الاستراتيجية الإقليمية لمنع التلوث البحري من السفن والتصدي له
(2021-2016)**

تمهيد

لا يوجد شيء في هذه الاستراتيجية يخل بمبادئ سيادة الدول ومبادئ الحرية وحقوق الملاحة ومبادئ المرور البريء في البحر الإقليمي. في حال وجود تعارض بين هذه الاستراتيجية والتشريعات الوطنية أو الدولية، يتم الاحتكام إلى الأخيرة. بالنسبة للمواضيع المحددة التي تتناول قضايا داخلية للبلدان، ينبغي على الأمانة أن تسعى للحصول على إذن من البلد المعني قبل نشر تقارير معينة.

الاستراتيجية الإقليمية لمنع التلوث البحري من السفن والتصدي له (2016-2021)

1 مركز REMPEC

بيان الهدف والمهمة

1-1 الهدف من مركز REMPEC هو المساهمة في منع التلوث من السفن والحد منه ومكافحة التلوث في حالات الطوارئ. وفي هذا الصدد، تكمن مهمة مركز REMPEC في مساعدة الأطراف المتعاقدة في الوفاء بالتزاماتها بموجب المواد (1)4، و6 و9 من اتفاقية برشلونة؛ والبروتوكول المتعلقة بالتعاون في مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في حالات الطوارئ، المشار إليها فيما يلي باسم "بروتوكول الطوارئ لعام 1976"؛ وبروتوكول المنع والطوارئ لعام 2002 وفي تنفيذ الاستراتيجية الإقليمية (2016-2021)، تم اعتمادها من قبل الأطراف المتعاقدة في عام 2016 والتي انعكست أهدافها وغاياتها الرئيسية في الاستراتيجيات المتوسطة الشاملة (وهي الاستراتيجية المتوسطة للتنمية المستدامة، وبرنامج العمل المتكامل لمدة ست سنوات الخاص بخطة عمل البحر الأبيض المتوسط التابعة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة (UNEP/MAP) للمدة من 2016 إلى 2021 (الاستراتيجية المتوسطة الأجل) ونهج النظام الإيكولوجي. وسيساعد المركز أيضًا الأطراف المتعاقدة، التي تطلب ذلك، في حشد المساعدات الإقليمية والدولية في حالات الطوارئ في إطار بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن استكشاف واستغلال الرصيف الفاري وقاع البحر وتربته التحتية، المشار إليه فيما يلي باسم "البروتوكول البحري".

نطاق العمل والقضايا الرئيسية

2-1 وفقًا لتكليف المركز الذي اعتمده الاجتماع العادي السادس عشر للأطراف المتعاقدة (مراكش، المغرب، 3-5 تشرين الثاني/نوفمبر 2009)، فإن مجالات عمل المركز الرئيسية لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن وتطوير التأهب للتلوث البحري الناجم عن الحوادث والتصدي له والتعاون في حالات الطوارئ تشمل:

- 1- تعزيز قدرات الدول الساحلية في المنطقة بهدف منع تلوث البيئة البحرية من السفن وضمان التنفيذ الفعال في المنطقة للقواعد المعترف بها عمومًا على الصعيد الدولي المتعلقة بمنع التلوث من السفن، وبهدف الحد من تلوث البيئة البحرية من أنشطة السفن ومكافحته والقضاء عليه إلى أقصى حد ممكن، بما في ذلك التلوث الناتج عن المراكب الترفيهية.
- 2- تطوير التعاون الإقليمي في مجال منع تلوث البيئة البحرية من السفن، وتيسير التعاون بين الدول الساحلية المتوسطة من أجل التصدي لحوادث التلوث التي تسفر أو قد تسفر عن تسرب النفط أو المواد الخطرة والضرارة (HNS) الأخرى والتي تتطلب إجراءات طوارئ أو غير ذلك من إجراءات التصدي الفوري لتلك الحوادث.
- 3- مساعدة الدول الساحلية في منطقة البحر الأبيض المتوسط، التي تطلب ذلك، في تطوير قدراتها الوطنية للتصدي لحوادث التلوث التي تسفر أو قد تسفر عن تسرب النفط أو المواد الخطرة والضرارة الأخرى وتيسير تبادل المعلومات والتعاون التكنولوجي والتدريب.
- 4- توفير إطار لتبادل المعلومات عن الأمور التشغيلية والتقنية والعلمية والقانونية والمالية، وتعزيز الحوار الذي يهدف إلى تنسيق الإجراءات على الصعد الوطنية والإقليمية والعالمية لتنفيذ بروتوكول المنع والطوارئ لعام 2002.
- 5- مساعدة الدول الساحلية في المنطقة، التي تطلب ذلك في حالات الطوارئ، إما مباشرة أو عن طريق الحصول على المساعدة من الأطراف الأخرى، أو في الحصول على المساعدة الدولية من خارج المنطقة عند عدم وجود احتمالات للمساعدة داخل المنطقة.

2 السيناريوهات الحالية والمستقبلية للصناعة البحرية ومنطقة البحر الأبيض المتوسط

1-2 تم وضع الاستراتيجية الإقليمية لمنع التلوث البحري من السفن والتصدي له (2016-2021) (الاستراتيجية الإقليمية (2016-2021)) وأهدافها العامة والنوعية على أساس الاستراتيجية الإقليمية الأصلية لمنع التلوث البحري من السفن والتصدي له التي اعتمدها الدورة الرابعة عشرة لمؤتمر الأطراف في عام 2005. وقد تم تنفيذ المراجعة بالتوازي مع وضع برنامج العمل المتكامل لمدة ست سنوات الخاص بخطة عمل البحر الأبيض المتوسط التابعة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة للمدة من 2016 إلى 2021 (الاستراتيجية المتوسطة الأجل)، وصياغة المرحلة الثانية من الاستراتيجية المتوسطة للتنمية المستدامة (2016-2025) وتنفيذ نهج النظام الإيكولوجي خلال فترة العامين 2014-2015، واضعين في الاعتبار الإطار القانوني والمالي والمؤسسي لنظام برشلونة، بما في ذلك على وجه الخصوص أحكام بروتوكول المنع والطوارئ لعام 2002، وتكليف مركز REMPEC بصفته المركز الإقليمي المكلف بتنفيذ البروتوكول المذكور. لذلك ينبغي النظر إلى الاستراتيجية الإقليمية (2016-2021) باعتبارها جزءاً لا يتجزأ من الاستراتيجية المتوسطة الأجل الخاصة بخطة عمل البحر الأبيض المتوسط التابعة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة.

2-2 اشتملت عملية المراجعة، على النحو المناسب، على نتائج تقرير افتراضي عن تقييم تنفيذ الاستراتيجية الإقليمية لمنع التلوث البحري من السفن والتصدي له (2005-2015) (REMPEC/WG.36/4)، استناداً إلى استجابة الأطراف المتعاقدة لطلب المعلومات المرسل من مركز REMPEC خلال صيف عام 2014، ونتائج تقرير مقارن عن الاستراتيجيات/خطط العمل القطاعية/المبادرات المتوسطة والأوروبية والدولية المستمرة والحالية المعنية بحماية البيئة البحرية (REMPEC/WG.36/5)، وتم إعداد كل منهما تحت إشراف مركز REMPEC.

3-2 علاوة على ذلك، كما كان الحال مع الاستراتيجية الأصلية، تم وضع الاستراتيجية الإقليمية (2016-2021) في سياق سيناريوهات الماضي والحاضر والمستقبل المنظور التي تضع تصوراً للصناعة البحرية ومنطقة البحر الأبيض المتوسط، وعلى وجه الخصوص:

- 1- الدور المتزايد دائماً لخدمات النقل البحري في عالم متعولم أكثر ترابطاً وما يترتب على ذلك من ضرورة ضمان الالتزام على نحو أفضل بأعلى معايير النقل البحري أيضاً بزيادة التفاعل على الصُّعد العالمية والإقليمية ودون الإقليمية والوطنية.
- 2- التطورات المتوقعة المتعلقة بحركة الملاحة البحرية في البحر الأبيض المتوسط، على وجه الخصوص من خلال شبكة النقل عبر المتوسط المستقبلية.
- 3- القلق المتزايد من عموم الناس بشأن تأثير أنشطة النقل البحري العالمية على حياة الإنسان والبيئة البحرية على حد سواء.
- 4- التطورات الأخيرة والمتوقعة على الصعيدين العالمي والإقليمي المتعلقة بتنظيم النقل البحري التي قد تستلزم نُهجاً جديدة لحماية البيئة البحرية المتوسطة وتتطلب نُهجاً موحداً لقضية حماية البيئة البحرية في المنطقة، يتقدمها مركز REMPEC.

4-2 في ضوء ما سبق، ينبغي تعزيز التعاون والمشاركة بين قطاع صناعة النقل البحري والقطاعات الخاصة ذات الصلة من خلال المشاورات والمساهمات التقنية والمالية، وذلك أثناء تنفيذ الاستراتيجية الإقليمية.

الاعتبارات الإقليمية (خطة عمل البحر الأبيض المتوسط التابعة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة)

1-3 مع الأخذ بعين الاعتبار بيان مهمة مركز REMPEC، والإطار القانوني والمالي والمؤسسي لنظام برشلونة، بما في ذلك على وجه الخصوص أحكام بروتوكول المنع والطوارئ لعام 2002، وسيناريوهات الحاضر والمستقبل المنظور التي تضع تصورًا للصناعة البحرية ومنطقة البحر الأبيض المتوسط، هناك ثلاثة أهداف شاملة للاستراتيجية الإقليمية، وهي:

1- منع التلوث من السفن¹.

2- منع الحوادث البحرية.

3- التأهب للتصدي لحوادث التلوث الكبرى.

2-3 يصف البند 4 الأهداف النوعية التي، إن تحققت، ستحقق الأهداف العامة المبينة أعلاه. وبالنسبة لكل هدف نوعي، تُقترح أهداف معينة والتي ستكون أيضًا بمثابة معايير تشير إلى نجاح (أو عدم نجاح) الأطراف المتعاقدة في تحقيق الأهداف. والأهداف التنفيذية موضوعة في شكل جدول في الملحق الأول. وعلى الرغم من أن دور مركز REMPEC سيكون، كما كان منذ نشأته، في المقام الأول مساعدة الأطراف المتعاقدة في تعزيز قدراتها الوطنية وفي تيسير الوسائل اللازمة للتعاون الإقليمي أو دون الإقليمي، فإن معظم الأهداف النوعية تشتمل على مهام محددة عُهد بها إلى الأمانة (مركز REMPEC) كجزء لا يتجزأ من الاستراتيجية الإقليمية. وبالنسبة لكل هدف نوعي، تم تحديد المخرجات المتوقعة المتعلقة بالأطراف المتعاقدة والأمانة على النحو التالي:

النتائج المتعلقة بالأطراف المتعاقدة

- الإجراءات التي تقوم بها كل الأطراف المتعاقدة لتنفيذ الاستراتيجية الإقليمية

المخرجات المتعلقة بالأمانة

- الإجراءات الداعمة التي تقدمها الأمانة على النحو الذي حدده القرار 7 الذي اعتمده مؤتمر مفوضي الدول الساحلية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط المعني بحماية البحر الأبيض المتوسط الذي عُقد في برشلونة في 9 شباط/فبراير 1976 والقرار اللاحق بشأن تكليف مركز REMPEC الصادر في الدورة السادسة عشرة لمؤتمر الأطراف UNEP (DEPI)/MED IG.19/8، المرفق الثاني، الصفحات 45-58)، مراكش، 3-5 تشرين الثاني/نوفمبر 2009.

3-3 بدلاً من الإشارة إلى مواعيد نهائية صريحة لإنجاز الأهداف النوعية، تحدد الاستراتيجية الإقليمية مستويين اثنين من الأولوية: أولوية عليا، يتوقع وفقاً لها من جميع الأطراف المتعاقدة ومركز REMPEC إنجاز الهدف المحدد بنهاية 2018، وأولوية متوسطة، للحالات التي لا يُتوقع فيها واقعياً تنفيذ الأهداف المعنية في أقل من خمس سنوات من اعتماد الاستراتيجية الإقليمية، أي بنهاية 2020. وبالتالي، يكون الهدف النهائي هو تنفيذ كامل الاستراتيجية الإقليمية من جانب جميع الأطراف المتعاقدة ومركز REMPEC بشكل جيد قبل نهاية المدة التي تشملها الاستراتيجية المتوسطة الأجل 2016-2021 لخطة عمل البحر الأبيض المتوسط التابعة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة. ويحتوي الملحق الأول أيضاً على بيان بالأولوية المحددة لكل هدف من الأهداف النوعية.

4-3 أظهر التقرير المقارن المشار إليه في الفقرة 2-2 أعلاه أن العديد من مجالات النشاط ضمن الأهداف النوعية لها أوجه تآزر قوية مع عمل العناصر الأخرى لخطة عمل البحر الأبيض المتوسط والمنظمات الإقليمية والدولية ذات الصلة. وحسب الضرورة، ينبغي أن تعمل التعهدات المطلوبة من مركز REMPEC في إطار الاستراتيجية الإقليمية على إنشاء روابط مع عمل تلك الكيانات الأخرى وتعزيز التعاون فيما بينها. وعلى وجه الخصوص، ينبغي أن تؤخذ المبادرات والأعمال التالية في الاعتبار:

¹ حسب التعريف الوارد في المادة 2.4 من اتفاقية ماربول.

- 1- المتوسطة: خطة العمل لحماية البيئة البحرية والتنمية المستدامة للمناطق الساحلية للبحر الأبيض المتوسط (المرحلة الثانية من خطة عمل البحر الأبيض المتوسط)، والاستراتيجية المتوسطة الأجل لخطة عمل البحر الأبيض المتوسط التابعة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة (2016-2021)، ونهج النظام الإيكولوجي، والاستراتيجية المتوسطة للتنمية المستدامة المعدلة، والاستراتيجية الإقليمية لتصريف مياه صابورة السفن، والخطة الإقليمية لمعالجة النفايات البحرية، وخطة عمل البروتوكول البحري.
- 2- الأوروبية: خطط عمل الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية للتأهب لحوادث التلوث والتصدي لها، وآلية الحماية المدنية في الاتحاد الأوروبي، وإطار الاستراتيجية البحرية، ومبادرة أفق 2020.
- 3- الدولية: مخطط IMSAS (بما في ذلك مدونة تنفيذ صكوك المنظمة البحرية الدولية) (المدونة الثالثة)، وأولويات البرنامج المتكامل للتعاون التقني التابع للمنظمة البحرية الدولية (برنامج ITCP).

الاستراتيجية المتوسطة الأجل لخطة عمل البحر الأبيض المتوسط التابعة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة 2016-2021

- 3-5 من مجالات العمل المحددة في عملية تطوير الاستراتيجية المتوسطة الأجل لخطة عمل البحر الأبيض المتوسط التابعة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة 2016-2021، ينبغي أن توضع الأهداف التالية في الاعتبار، بقدر ما قد تشير إلى السفن، وأن تكون حاضرة في ذهن دائماً كأهداف عامة عند تنفيذ الأهداف النوعية ذات الصلة للاستراتيجية الإقليمية:
- 1- منع ومكافحة المدخلات الملوثة وحوادث تصريف وانسكاب النفط، فضلاً عن التشبع الغذائي الناتج عن أنشطة بشرية.
- 2- منع نشوء النفايات البحرية والحد من تأثيرها على البيئة الساحلية والبحرية.
- 3- الاحتفاظ بالأصناف غير الأصلية الناتجة عن أنشطة بشرية في مستويات لا تؤدي إلى تغيير سلبي في النظام الإيكولوجي.
- 4- الحفاظ على سلامة قاع البحر، خصوصاً في الموانئ القاعية ذات الأولوية.
- 5- تعزيز قدرة منطقة البحر الأبيض المتوسط على مواجهة آثار تغير المناخ وتقلبه على البيئة الساحلية والبحرية.
- 3-6 سيتم الإسراع في تنفيذ أهداف الاستراتيجية الإقليمية بمجرد قيام الأطراف المتعاقدة بوضع وتطبيق آليات الحوكمة الوطنية (انظر أيضاً الفقرة 3-28 أدناه) والإقليمية المحدثة لتنفيذ اتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها والاستراتيجيات وخطط العمل المعتمدة.
- 3-7 يتصل بذلك أيضاً نتائج برنامج العمل الاستراتيجي الخمسي التابع لخطة عمل البحر الأبيض المتوسط للفترة من 2010 إلى 2014، الذي تم تمديده إلى 2015 في الدورة الثامنة عشرة لمؤتمر الأطراف. ومن بين المواضيع ذات الأولوية في البرنامج، يُعد منع التلوث ومكافحته هو الأكثر صلةً بالاستراتيجية الإقليمية وينبغي أن يستمر كاختصاص أساسي في المستقبل. لذلك ينبغي إنشاء إنذار مبكر للتلوث (لحوادث انسكاب النفط والمواد الخطرة والضرارة) وتحقيق مستويات أقل من التلوث في البيئات البحرية والساحلية المتوسطة. ويتم تناول هذه المواضيع ضمن بعض الأهداف النوعية للاستراتيجية الإقليمية الحالية. والموضوع وثيق الصلة ذو الأولوية الأخر هو تغير المناخ، تلك القضية التي، من منظور الاستراتيجية الإقليمية، ينبغي أن تقتصر على المساهمة التي من شأن النقل البحري الأكثر كفاءة ونظافة أن يساهم بها في الجهود العامة التي ينبغي على الأطراف المتعاقدة أن تبذلها، في البر والبحر على حد سواء، للحد من تداعيات تغير المناخ. ويتم تناول هذه القضية ضمن الأهداف النوعية 1 أ و 15 من الاستراتيجية الحالية.

نهج النظام الإيكولوجي

8-3 بعد التزام الأطراف المتعاقدة بتطبيق نهج النظام الإيكولوجي تدريجيًا على إدارة الأنشطة البشرية بهدف إحداث تغيير حقيقي في البيئة البحرية والساحلية المتوسطة، كُلفت أمانة خطة عمل البحر الأبيض المتوسط التابعة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة بوضع برنامج رصد نهج النظام الإيكولوجي، ودمج نهج النظام الإيكولوجي في العمل العام لخطة عمل البحر الأبيض المتوسط التابعة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة واتفاقية برشلونة؛ تم تحديد الأهداف الإيكولوجية التالية، ذات الصلة بالاستراتيجية الحالية، وتمت الإشارة إليها في الأهداف النوعية ذات الصلة لتلك الاستراتيجية:

- 1- أن تكون الأنواع غير الأصلية الناتجة عن أنشطة بشرية في مستويات لا تؤدي إلى تغير سلبي في النظام الإيكولوجي.
- 2- عدم تسبب الملوثات في أي تأثير خطير على النظم الإيكولوجية الساحلية والبحرية وصحة الإنسان.
- 3- عدم تأثير النفايات البحرية والساحلية سلبيًا على البيئة الساحلية والبحرية.
- 4- عدم تسبب الضوضاء الناتجة عن الأنشطة البشرية في أي تأثير خطير على النظم الإيكولوجية البحرية والساحلية.

9-3 من تحليل الفجوة الأولى للتدابير الحالية في إطار اتفاقية برشلونة المتعلقة بتحقيق أو الحفاظ على وضع بيئي جيد للبحر الأبيض المتوسط، تماشياً مع نهج النظام الإيكولوجي، الذي أجرته أمانة خطة عمل البحر الأبيض المتوسط التابعة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، ثبت أن المجالات التالية تحتاج إلى مزيد من العمل في المستقبل، ويتم تناولها كلها بطريقة أو بأخرى ضمن الاستراتيجية الإقليمية:

- 1- المشاركة العامة والربط بالسياسات العلمية، التي تتعلق بالهدف النوعي رقم 18 من الاستراتيجية الإقليمية (تشجيع مشاركة المؤسسات العلمية والتقنية الإقليمية في أنشطة البحث والتطوير وتيسير نقل التكنولوجيا).
- 2- الأنواع الغريبة الغازية، تحديداً فيما يتعلق بنظام الأنواع الغريبة الغازية البحرية المتوسطة (MAMIAS)، الذي يتعلق مباشرةً باستراتيجية BWM المتوسطة والهدف النوعي رقم 1 (ب 2).
- 3- التلوث البحري، الذي يتعلق بمعظم الأهداف النوعية للاستراتيجية الإقليمية.
- 4- النفايات البحرية، التي تتعلق مباشرةً بتنفيذ الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (ماربول) - المرفق الخامس - لوائح منع التلوث الناجم عن القمامة من السفن، توفير مرافق الاستلام في الموانئ وتسليم النفايات الناتجة عن السفن (الأهداف النوعية أرقام 1 و 5 و 6 للاستراتيجية الإقليمية).
- 5- الضوضاء البحرية الناجمة عن السفن، التي يتم تناولها ضمن الهدف النوعي رقم 13.

الاستراتيجية المتوسطة للتنمية المستدامة

10-3 بعد قرار الأطراف المتعاقدة، في الدورة الثامنة عشرة لمؤتمر الأطراف، لمراجعة الاستراتيجية المتوسطة للتنمية المستدامة، أوصت اللجنة المتوسطة للتنمية المستدامة (MCSD)، استناداً إلى مشاورات واسعة مع أصحاب المصلحة، بأن تركز الاستراتيجية المتوسطة للتنمية المستدامة المعدلة على ستة محاور تمشياً مع العملية العالمية لتحقيق أهداف التنمية المستدامة، والتي من بينها تعتبر الأهداف الثلاثة التالية ذات صلة وثيقة بالاستراتيجية الإقليمية الحالية، ولهذا وُضعت في الاعتبار في الأهداف العامة للاستراتيجية وبعض أهدافها النوعية، على النحو المناسب:

البحار والسواحل؛ بما في ذلك الجهود الرامية إلى التوصل إلى وضع بيئي جيد للنظم الإيكولوجية البحرية والساحلية في البحر الأبيض المتوسط.

المناخ؛ بما في ذلك آثار تغير المناخ على الموارد الطبيعية والقطاعات الاجتماعية والاقتصادية والاستجابات الممكنة.

الحكومة؛ بما في ذلك التمويل، والقضايا المتعلقة باتفاقية آر هوس مثل المشاركة العامة، والتعاون.

11-3 استنادًا إلى المراجعة الجارية للاستراتيجية المتوسطة للتنمية المستدامة، التي تستهدف صياغة المرحلة الثانية من الاستراتيجية المتوسطة للتنمية المستدامة (2016-2025)، تم تحديد مشروع التوجهات الاستراتيجية التالية باعتبارها مناسبة لـ يتم تجسيدها، بعد إجراء التعديلات اللازمة، في الاستراتيجية الإقليمية:

- 1- تعزيز تنفيذ بروتوكولات اتفاقية برشلونة والامتثال لها وغيرها من صكوك ومبادرات السياسات الإقليمية (على سبيل المثال، نهج النظام الإيكولوجي) التي تكملها النهج الوطنية، ويتم تضمين ذلك في الأهداف العامة للاستراتيجية وبعض أهدافها النوعية.
- 2- تطوير القدرات وتنفيذ المخططات اللازمة لتبادل بيانات الرصد المتكامل للبحر والساحل بطريقة تعاونية دون وطنية ووطنية وإقليمية، ويشكل ذلك جزءًا من العديد من الأهداف النوعية تحت عناوين مختلفة.
- 3- تطوير المعارف العلمية والقدرات التقنية للتعامل مع تغير المناخ وضمان اتخاذ قرارات مدروسة على جميع المستويات، ويتم تناول ذلك ضمن الهدف النوعي رقم 1 أ) الذي يتعلق بكفاءة استخدام السفن للطاقة ضمن المرفق السادس من اتفاقية ماربول.
- 4- تعزيز قدرات الحكومات الوطنية والمحلية وأصحاب المصالح الآخرين، بما في ذلك القطاع الخاص، ذات صلة بالهدفين النوعيين 3 و18.

المبادرات الأخرى ذات الصلة ضمن خطة عمل البحر الأبيض المتوسط

12-3 من بين خطط العمل والمبادرات الإقليمية الأخرى المدرجة في الفقرة 3.4.1 أعلاه، تتم الإشارة إلى استراتيجية BWM المتوسطة ضمن الهدفين النوعيين 1 ب) و د)؛ ويتم تناول الخطة الإقليمية لمعالجة النفايات البحرية ضمن الأهداف النوعية 5 و6 و9؛ وينبغي أن توضع خطة عمل البروتوكول البحري في الاعتبار عند تنفيذ معظم الأهداف النوعية، لا سيما تلك التي تتناول منع التلوث البحري من السفن ومكافحته. وفيما يتعلق بالمبادئ التوجيهية المتعلقة بأنشطة المراكب الترفيهية وحماية البيئة البحرية في البحر الأبيض المتوسط، تم تكريس الهدف النوعي رقم 9 حصرًا لتنفيذها.

الاعتبارات الأوروبية (الاتحاد الأوروبي)

الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية

13-3 استنادًا إلى نجاح ترتيبات التعاون السابقة بين الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة والوكالة الأوروبية للسلامة البحرية، سيكون من المستحسن الحفاظ على التنسيق فيما بينهما، وزيادته إذا لزم الأمر، خصوصًا عند تنفيذ بعض الأهداف النوعية للاستراتيجية الإقليمية، التي من المفترض أن تكون بصورة مثالية في تناغم تام، ليس فقط مع أهداف خطط عمل واستراتيجيات خطة عمل البحر الأبيض المتوسط التابعة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، ولكن أيضًا مع سياسات الاتحاد الأوروبي المعنية بحماية البيئة المتوسطة الجارية حاليًا تنفيذها أو سيتم تنفيذها من قبل الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية. علاوة على ذلك، ينبغي على الأطراف المتعاقدة غير الأعضاء في الاتحاد الأوروبي أن تسعى إلى توفيق تشريعات وممارسات السلامة البحرية والأمن البحري وخصوصًا تلك المتعلقة بمنع التلوث الناجم عن السفن والتصدي له، متشبيًا مع تشريعات وممارسات الدول المتوسطة الجارة لها الأعضاء في الاتحاد الأوروبي.

14-3 يوجد حاليًا ثلاث خطط عمل للتأهب للتلوث والتصدي له وضعتها الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية: الأولى، التي تنطبق على النفط ("المشار إليها فيما يلي باسم خطة عمل النفط التابعة للوكالة الأوروبية للسلامة البحرية")، تحدد البحر الأبيض المتوسط،

وخاصةً المنطقة الواقعة على طول مسارات ناقلات النفط من البحر الأسود، كمنطقة ذات أولوية في المياه الأوروبية والتي تتطلب إجراءات إضافية. وتتعلق الثانية بأمور المواد الخطرة والضارة (المشار إليها فيما يلي باسم "خطة عمل الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية للمواد الخطرة والضارة"). والثالثة هي خطة عمل التصدي للتلوث البحري من منشآت النفط والغاز التابعة للوكالة الأوروبية للسلامة البحرية (المشار إليها فيما يلي باسم "خطة العمل البحرية التابعة للوكالة الأوروبية للسلامة البحرية"). والقواسم المشتركة بين بعض التدابير التي طُوِّب بها في خطط عمل الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية وأهداف الاستراتيجية الإقليمية كلها واضحة للغاية. لذلك، ينبغي أن تُعكس في الاستراتيجية الإقليمية على النحو المناسب كل تدابير خطط العمل ذات الصلة التي تعتبر قابلة للتطبيق على البحر الأبيض المتوسط، لا سيما تلك المناطق التي يتم فيها توسيع تكليف الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية ليشمل الأطراف الثالثة والاتفاقات الإقليمية. وتحقيقاً لهذه الغاية، تستند الأهداف النوعية أرقام 7 و 17 و 18 و 19 و 20 و 21 و 22 في مرجعيتها إلى خطط العمل المذكورة أعلاه.

آلية الحماية المدنية في الاتحاد الأوروبي

3-15 تُيسر آلية الحماية المدنية في الاتحاد الأوروبي التعاون في مجال الحماية المدنية الذي يرمي إلى تحسين فعالية نظم منع الكوارث الطبيعية والناجمة عن أنشطة بشرية والتأهب والتصدي لها، بما في ذلك حالات الطوارئ البيئية البحرية. وينبغي للاستراتيجية الإقليمية لمنع التلوث البحري من السفن والتصدي له (2016-2021) أن تستفيد من جوانب آلية الحماية المدنية في الاتحاد الأوروبي ذات الصلة، وأن تعكسها كإجراءات مناسبة يتولاها مركز REMPEC ضمن الأهداف النوعية أرقام 19 و 20 و 21 و 22.

التوجيه الإطاري للاستراتيجية البحرية للاتحاد الأوروبي

3-16 يضع التوجيه الإطاري للاستراتيجية البحرية (2008/56/EC) إطاراً للعمل الجماعي في مجال السياسات البيئية البحرية. وعلى وجه الخصوص، يتطلب هذا الإطار من الدول الأعضاء التي تتشارك في منطقة أو منطقة فرعية بحرية أن يتعاونوا لضمان أن تكون التدابير اللازمة لتحقيق أهداف هذا التوجيه متسقة ومنسقة في جميع أنحاء المنطقة أو المنطقة الفرعية البحرية المعنية. ولتحقيق هذا التنسيق، فإن الدول الأعضاء ملزمة باستخدام هياكل التعاون المؤسسية الإقليمية الحالية، بما في ذلك تلك المضمنة في اتفاقيات البحار الإقليمية، مع بذل كل جهد ممكن لتنسيق أعمالها مع البلدان الأخرى التي لها سيادة أو ولاية على المياه المعنية. والدول الأعضاء ملزمة أيضاً، قدر الإمكان، بالاستفادة من البرامج والأنشطة الحالية ذات الصلة التي تم وضعها في إطار الهياكل المنبثقة عن اتفاقيات البحار الإقليمية. ولهذا يُستحسن أن توضع أحكام التوجيه المذكور أعلاه القابلة للتطبيق في الاعتبار، على النحو المناسب، عند تنفيذ الاستراتيجية الإقليمية.

مبادرة أفق 2020

3-17 تُعد مبادرة أفق 2020 برنامجاً جامعاً يجمع كل السياسات والاستراتيجيات وخطط العمل، مع التركيز على التميز العلمي وقيادة المجال ومواجهة التحديات المجتمعية، مثل تعزيز الحماية البحرية. وعلى هذا النحو، تهدف المبادرة إلى تحسين جودة الحياة لأكثر من 420 مليون مواطن يعيشون في 25 دولة تُطل على البحر الأبيض المتوسط، والتي اتفق وزراؤها المسؤولون على تعزيز بُعْد منع التلوث في المبادرة والاهتمام بالقضايا الملحة وذات الصلة، مثل النفايات الخطرة والنفايات البحرية، وفي نفس الوقت زيادة تعزيز أوجه التآزر مع اتفاقية برشلونة واتخاذ خطوات حازمة لضمان التنفيذ الكامل وإنفاذ السياسات التي تدعم أهداف مبادرة أفق 2020، وذلك تمسكاً مع نهج النظام الإيكولوجي، بدعم من عنصر بناء القدرات عند اللزوم.

3-18 بما أن المرحلة الثانية من مبادرة أفق 2020 (2015-2020) هي بوضوح وثيقة الصلة إلى حد كبير بأهداف الاستراتيجية الإقليمية وغاياتها، ينبغي أن يوضع في الاعتبار بشكل كامل السياسات والاستراتيجيات وخطط العمل التي يتم وضعها ضمن المرحلة الثانية من مبادرة أفق 2020 عند تنفيذ الاستراتيجية عليها.

الاعتبارات الدولية (المنظمة البحرية الدولية)

البرنامج المتكامل للتعاون التقني التابع للمنظمة البحرية الدولية (ITCP)

19-3 إن الأولويات المواضيعية التالية المتعلقة بحماية البيئة البحرية، والتي اختيرت لتضمينها في برنامج ITCP التابع للمنظمة لفترة العامين 2016-2017 وبالتالي تم إفرادها بالتمويل ضمن برنامج ITCP، من المرجح أن تبقى شواغل رئيسية للجنة حماية البيئة البحرية (MEPC) لسنوات قادمة:

- 1- مساعدة البلدان في تنفيذ اتفاقية ماربول، وبشكل أكثر تحديداً، في توفير مرافق الاستلام في الموانئ وإنشاء مناطق خاصة أو مناطق بحرية شديدة الحساسية (مناطق PSSA)، وتطبيق معالجة النفايات وفي التطبيق الموحد للمرفق السادس المعني بتدابير كفاءة استخدام السفن للطاقة.
- 2- مساعدة البلدان في تنفيذ الاتفاقية الدولية للتأهب والتصدي والتعاون في ميدان التلوث بالمواد الخطرة والضارة، لعام 2000 (بروتوكول OPRC-HNS لعام 2000) وتعزيز التعاون الإقليمي في التأهب والتصدي والتعاون في ميدان التلوث البحري علاوة على تناول جوانب تنفيذ الأنظمة الدولية ذات الصلة المعنية بالمسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث بالنفط والمواد الخطرة والضارة.
- 3- تعزيز القدرات الوطنية والإقليمية وتعزيز التعاون الإقليمي للتصديق على اتفاقية هونغ كونغ لإعادة تدوير السفن والتنفيذ الفعال لها، والاتفاقية الدولية لمراقبة وتصريف مياه صابورة السفن ورواسبها (اتفاقية BWM) والمبادئ التوجيهية للحشف الحيوي على السفن.
- 4- مساعدة البلدان في التصديق على بروتوكول لندن لمنع التلوث الناجم عن تصريف النفايات ومواد أخرى وتنفيذه.

20-3 جميع الأولويات المواضيعية المذكورة أعلاه لها صلة مباشرة بالعديد من الأهداف النوعية ولذلك ينبغي أن تنعكس في الإجراءات ذات الصلة المطلوبة ضمن الأهداف المذكورة. ولذلك تم إدراج الأولويات المواضيعية، على النحو المناسب، ضمن الأهداف النوعية أرقام 1 و5 و12 و15 و20 و21 و22.

21-3 كما ذكر في الفقرة 19-3 أعلاه، تجدر الإشارة إلى أن حكومات الدول الأعضاء قد تطالب المنظمة البحرية الدولية بتقديم المساعدة لتنفيذ وتحقيق الأهداف المشار إليها في الأهداف المواضيعية لبرنامج ITCP التابع للمنظمة البحرية الدولية المذكورة أعلاه، بمجرد اعتمادها من قبل لجنة التعاون التقني التابعة للمنظمة. وكهدف عام، يُطلب من الأمانة تحري السبل والوسائل التي من شأنها تأمين الحصول على هذه المساعدة لتنفيذ الأهداف النوعية المعنية.

مخطط مراجعة الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية

22-3 استناداً إلى الخبرة المكتسبة من خلال تنفيذ مخطط المراجعة الطوعية للدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية، اعتمدت جمعية المنظمة البحرية الدولية، في عام 2009، المدونة الثالثة، التي من شأنها أن تُشكل المعيار الجديد للمراجعة وسيتم جعلها إلزامية بموجب الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، بالإضافة إلى الإطار والإجراءات المعدلة لتنفيذ مخطط مراجعة الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية، الذي تم اعتماده في 2013. وفي الوقت ذاته، حثت الجمعية الحكومات على مواصلة التطوع وإتاحة أنفسهم لعمليات المراجعة بموجب صكوك المنظمة البحرية الدولية الإلزامية التي كان يتناولها في السابق مخطط المراجعة الطوعية للدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية، وصولاً إلى دخول التعديلات على الاتفاقيات ذات الصلة حيز التنفيذ لجعل المدونة الثالثة إلزامية، عندما يصبح مخطط مراجعة الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية الجديد نافذاً تماماً، ربما في عام 2016. وهذه التطورات الهامة مضمنة في الاستراتيجية الإقليمية، في الهدف النوعي رقم 3.

تنفيذ الاستراتيجية

23-3 يعتمد التنفيذ الكامل والفعال للاستراتيجية الإقليمية، على سبيل المثال، على ثلاثة عوامل رئيسية:

- 1- الإرادة السياسية للأطراف المتعاقدة.
- 2- قدرة مركز REMPEC على الاستجابة لطلبات الأطراف المتعاقدة في إعداد الوثائق، مثل المبادئ التوجيهية والصكوك التمكينية الأخرى، وفي تنسيق الأنشطة وتنظيمها.
- 3- توفير الموارد البشرية والمالية الكافية.

24-3 أولاً، لقد برهنت بالفعل الأطراف المتعاقدة على إرادتها السياسية لاتخاذ إجراءات في مجال منع التلوث البحري من السفن والتصدي له وذلك من خلال اعتمادها للعديد من الصكوك المنبثقة عن إطار اتفاقية برشلونة، وخصوصاً بروتوكول المنع والطوارئ لعام 2002. ومع ذلك، لم يتمكن عدد كبير من الأطراف المتعاقدة على إنجاز العديد من الأهداف النوعية التي تم اعتمادها من خلال الاستراتيجية الإقليمية (2005-2015) الأصلية. ولذلك، من الواضح ضرورة اتخاذ المزيد من الإجراءات الملموسة الرامية إلى تفعيل الأهداف للالتزامات السياسية والقانونية التي يقتضيها اعتماد البروتوكول والاستراتيجيات وخطط العمل المرتبطة به. وعلاوة على ذلك، فإن استمرار وقوع حوادث التلوث في المنطقة سيساعد بالتأكيد على تركيز تفكير الحكومات على أهمية التصدي لهذه القضايا.

25-3 ثانياً، من المهم ضمان توفير ما يكفي من الموارد البشرية والمرافق لمركز REMPEC للوفاء بمسؤولياته في مساعدة الأطراف المتعاقدة على تعزيز قدراتها الوطنية وفي تيسير التعاون الإقليمي. وعلى وجه التحديد، ستكون هناك حاجة إلى مزيد من الموظفين المكّرسين خلال الفترة التي تغطيها الاستراتيجية الإقليمية لتمكين مركز REMPEC من تنفيذ تكليفه. وبالنظر إلى أن الوضع المالي يمر حالياً بفترة حساسة، فإن توفير مسؤولين مدربين تدريباً وافياً الذين تُعبرهم الأطراف المتعاقدة للعمل في مركز REMPEC لفترات زمنية محدودة (على سبيل المثال لمدة عامين) سيبين للمركز إمكانية تنفيذ تكليفه ضمن الاستراتيجية الإقليمية بطريقة شاملة وفي الوقت المناسب. ومن شأن هذه الإعارة أيضاً أن تكون لها فائدة إضافية تتمثل في تمكين المسؤولين المعارين من تعميق فهمهم ومعرفة نظام خطة عمل البحر الأبيض المتوسط التابعة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة بصفة عامة وبأنشطة مركز REMPEC على وجه الخصوص.

26-3 ثالثاً، من المسلم به أنه في كثير من الحالات، يكون عدم تنفيذ الإجراءات المعنية وإنفاذها هو نتيجة لعدم تخصيص الموارد البشرية والمالية الكافية داخل الإدارات لتنفيذ المهام المطلوبة. وبالتالي، من أجل تحقيق أهداف الاستراتيجية الإقليمية وغاياتها، سيكون من الضروري على جميع الأطراف المتعاقدة ضمان إدراك الحكومات، بما في ذلك السلطات البحرية وسلطات البيئة البحرية الوطنية، بأهمية القضايا التي يتناولها بروتوكول المنع والطوارئ لعام 2002 والاستراتيجيات وخطط العمل المرتبطة به وتخصيص الموارد الإضافية الضرورية لإنجاز المهام المعنية. وفي هذا الصدد، يمكن تصور توفير بعض الأموال من الوكالات المتخصصة التابعة لمنظومة الأمم المتحدة، على سبيل المثال المنظمة البحرية الدولية، لتنفيذ المهام التي من شأنها أن تساعد أيضاً في تنفيذ تكاليفات هذه المنظمات والوكالات. وعلاوة على ذلك، يمكن الحصول على دعم مالي للمشاريع واضحة المعالم التي تحقق أيضاً أهداف الاتحاد الأوروبي وذلك من خلال آليات التمويل المختلفة التابعة للاتحاد الأوروبي.

27-3 وأخيراً، ضمن هيكل الشراكة الأوروبية المتوسطية، هناك دور واضح يلعبه مركز REMPEC في تنفيذ المشاريع التي تهدف إلى تعزيز إدخال الإطار التشريعي للاتحاد الأوروبي، وتكليفه حسب الضرورة، في القواعد واللوائح الوطنية للدول الساحلية المتوسطية غير الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، من أجل ضمان التنفيذ المتسق والفعال والموحد للإطار التنظيمي الدولي المعمول به المعني بالسلامة البحرية ومنع التلوث من السفن والتصدي له في البحر الأبيض المتوسط. ويتم سرد تشريعات الاتحاد الأوروبي ذات الصلة والاتفاقيات الدولية المعمول بها (المنظمة البحرية الدولية) في الملحق الثاني.

خطة العمل الوطنية

28-3 بالإضافة إلى الملاحظات الواردة أعلاه، يمكن القول أن السبب الرئيسي وراء سوء التنفيذ الملاحظ على الصعيد الوطني للعديد من الأهداف النوعية للاستراتيجية الإقليمية (2005-2015) كان عدم وجود خطة عمل وطنية محددة ومنسقة جيدًا والتي كان من شأنها أن تساعد السلطات المسؤولة في الوفاء بالتزاماتها بطريقة منظمة وفي الوقت المناسب، بدعم من الاعتمادات الميزانية الكافية. وبناءً على ذلك تم دمج هدف فرعي نوعي جديد في الهدف النوعي رقم 3 - "ضمان فعالية الإدارات البحرية" لطلب إنشاء، بدعم من مركز REMPEC، خطة العمل الوطنية التي من شأنها أن تحدد الإجراءات اللازمة لتمكين كل بلد من تنفيذ الاستراتيجية الإقليمية والالتزامات الأخرى بموجب الصكوك الإقليمية والدولية. ومن شأن هذه المبادرة أيضًا أن تيسر ربط خطة العمل الوطنية بجهود المنظمة البحرية الدولية بشأن تحديد الثغرات في الامتثال لصكوك المنظمة البحرية الدولية، ومخطط IMSAS IMO، بما في ذلك المدونة الثالثة للمنظمة البحرية الدولية، وخطط المنظمة البحرية الدولية لمساعدة البلدان النامية في وضع السياسات البحرية الوطنية مع التركيز على القضايا المتعلقة بالمنظمة البحرية الدولية، وأخيرًا وضع خطة عمل لسد الثغرات التي تم تحديدها.

4 الأهداف النوعية

1-4 التصديق على الاتفاقيات البحرية الدولية ذات الصلة في مجال حماية البيئة البحرية

1-1-4 بالإضافة إلى اتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها ذات الصلة، هناك عدد من الاتفاقيات الدولية التي تتناول منع التلوث من السفن والتصدي له. وأهم هذه الاتفاقيات هي الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن، المعروفة باسم اتفاقية ماربول، ومرفقاتها الستة. ويتم سرد الاتفاقيات الأخرى ذات الصلة، لا سيما تلك المعتمدة برعاية المنظمة البحرية الدولية، في الملحق الثاني من الاستراتيجية الإقليمية الحالية. ولا تزال هناك عدة ثغرات في تصديق الدول الساحلية المتوسطة على الاتفاقيات الدولية ذات الصلة. لذلك من الضروري، من أجل وضع الأساس القانوني الشامل والحفاظ عليه والذي من شأنه أن يمكّن الدول الساحلية من اتخاذ الإجراءات الضرورية لمنع حالات التلوث من السفن والتصدي لها في البحر الأبيض المتوسط، أن تتخذ كل الدول الساحلية المتوسطة الإجراءات الضرورية للتصديق على هذه الاتفاقيات وضمان فعالية تنفيذها وإنفاذها بشكل متزامن وفقًا للأولويات المشار إليها فيما يلي. وكجزء من تكليفه، سيقدم مركز REMPEC أيضًا إلى الدول الساحلية المتوسطة، التي تطلب ذلك، ما يلزم من المشورة والمساعدة في هذا الصدد.

2-1-4 على وجه الخصوص، مع اعتماد استراتيجية BWM المتوسطة، بما في ذلك خطة العمل والجدول الزمني المرتبطان بها، ينبغي تنسيق جهود الأطراف المتعاقدة المشاركة في عملية التصديق على الاتفاقية الدولية لمراقبة وتصريف مياه صابورة السفن ورواسبها، 2004 مع تنفيذ استراتيجية BWM المتوسطة. وفي هذا الصدد، ينبغي توقع أن يلعب مركز REMPEC دورًا أساسيًا في تنسيق خطة عمل استراتيجية BWM المتوسطة وتنفيذها وأيضًا في دوره بوصفه منظمة التنسيق الإقليمية لتنفيذ مشروع شراكات غلوبالاست في منطقة البحر الأبيض المتوسط بالتعاون مع مركز الأنشطة الإقليمية للمناطق المتمتعة بحماية خاصة (مركز RAC/SPA).

3-1-4 النتائج المتوقعة في إطار هذا الهدف النوعي هي كما يلي:

النتائج المتعلقة بالأطراف المتعاقدة

(أ) اتخاذ الإجراءات الضرورية للتصديق على اتفاقية ماربول ومرفقاتها الستة وتنفيذها، بأولوية عليا، وضمان ترجمتها في القانون الوطني، مع التركيز بشكل خاص على المرفق الخامس المعدّل (لوائح منع التلوث الناجم عن القمامة من السفن) بصيغته المعدلة، والتعاون من خلال مركز REMPEC لضمان الامتثال الكامل لأحكامها.

(ب) اتخاذ الإجراءات الضرورية للتصديق على الاتفاقيات الدولية الأخرى ذات الصلة التابعة للمنظمة البحرية الدولية وتنفيذها بأولوية عليا، وضمان ترجمتها في القانون الوطني في نفس الوقت والامتثال الكامل لأحكامها، وعلى وجه الخصوص، لكن ليس على سبيل الحصر:

(أ) الاتفاقية الدولية لمراقبة النظم الصارفة المضادة للحشيش على السفن لعام 2001.

- (ب) الاتفاقية الدولية لمراقبة وتصريف مياه صابورة السفن ورواسبها لعام 2004، بما في ذلك المبادئ التوجيهية المرتبطة بها وغيرها من التوصيات ذات الصلة، بالتنسيق مع تنفيذ الاستراتيجية المتوسطة لتصريف مياه صابورة السفن.
- (ج) اتفاقية هونغ كونغ الدولية لإعادة التدوير الآمنة والسليمة بينياً للسفن لعام 2009.
- (د) الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي لعام 1992.
- (هـ) الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لعام 2001.
- (و) الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث النفطي لعام 1992.
- (ز) بروتوكول عام 2003 لإنشاء صندوق تكميلي لأضرار التلوث النفطي.
- (ح) بروتوكول عام 2010 للاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة والضرارة بحراً لعام 1996.
- (ط) اتفاقية نيروبي الدولية لإزالة الحطام لعام 2007.
- (ي) الاتفاقية الدولية للتأهب والتصدي والتعاون في ميدان التلوث النفطي لعام 1990 (اتفاقية OPRC لعام 90) وبروتوكولها للتأهب والتصدي والتعاون في ميدان حوادث التلوث بالمواد الخطرة والضرارة (بروتوكول OPRC-HNS لعام 2000).
- (ك) بروتوكول لندن لمنع التلوث الناجم عن تصريف النفايات ومواد أخرى لعام 1996².

المخرجات المتعلقة بالأمانة، حسب توافر الموارد

- (ج) تقديم المشورة والمساعدة إلى الدول الساحلية المتوسطة، التي تطلب ذلك، من أجل تحقيق الأولويات المنصوص عليها في الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) أعلاه.
- (د) تقديم المساعدة إلى الدول الساحلية المتوسطة، التي تطلب ذلك، في جهودها الرامية إلى التصديق على الاتفاقية الدولية لمراقبة وتصريف مياه صابورة السفن ورواسبها لعام 2004 وتنفيذها بالتزام مع تنفيذ استراتيجية BWM المتوسطة ومشروع شراكات غلوبالاست في منطقة البحر الأبيض المتوسط بالتعاون مع مركز RAC/SPA.
- (هـ) تقديم المساعدة للأغراض السابقة في إطار برنامج ITCP التابع للمنظمة البحرية الدولية.

2-4 مراقبة ومعالجة الحشيف الحيوي على السفن للحد من انتقال الأنواع المائية الغازية.

2-4-1 بالإضافة إلى انتقال الأنواع المائية الغازية من خلال مياه صابورة السفن، الذي تم تناوله في الاتفاقية الدولية لمراقبة وتصريف مياه صابورة السفن ورواسبها لعام 2004، أظهرت الدراسات أن الحشيف الحيوي يمكن أيضاً أن يكون ناقلاً خطيراً لتلك الأنواع. وقد يؤدي الحشيف الحيوي على السفن التي تدخل مياه البحر الأبيض المتوسط إلى إنشاء أنواع مائية غازية قد تشكل تهديدات خطيرة على حياة الإنسان والحيوان والنبات والأنشطة الاقتصادية والثقافية والبيئة المائية بشكل عام. ومن ناحية أخرى، فإن الاتفاقية الدولية لمراقبة النظم الضارة المضادة للحشيف على السفن لعام 2001 تركز على الوقاية من الآثار السلبية الناجمة عن استخدام النظم المضادة للحشيف ومبيدات الآفات الحيوية التي قد تحتوي عليها، لكن لا يعني ذلك منع انتقال الأنواع المائية الغازية.

² إن أي عمل يُنفذ على مستوى المنظمة البحرية الدولية وفقاً لبروتوكول لندن ينبغي أن يكون متمسكاً مع بروتوكول اتفاقية برشلونة بشأن حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن تصريف النفايات من السفن والطائرات تحت مسؤولية برنامج مدبول (MED POL).

2-2-4 مع العلم بأنه قد تم الإقرار باحتمال تسبب الأنواع المائية الغازية التي تنتقل من خلال الحشف الحيوي في حدوث أضرار ليس فقط من قبل المنظمة البحرية الدولية، ولكن أيضًا من قبل اتفاقية التنوع البيولوجي، والعديد من اتفاقيات البحار الإقليمية التابعة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة (على سبيل المثال اتفاقية برشلونة)، ومنتدى التعاون الاقتصادي لدول آسيا والمحيط الهادئ (آبيك)، وأمانة البرنامج البيئي لمنطقة المحيط الهادي (SPREP)، قامت لجنة MEPC التابعة للمنظمة البحرية الدولية باعتماد المبادئ التوجيهية لمراقبة ومعالجة الحشف الحيوي على السفن للحد من انتقال الأنواع المائية الغازية لعام 2011، وفي نفس الوقت تطالب الدول الأعضاء باتخاذ إجراءات عاجلة لتطبيق المبادئ التوجيهية عند اعتماد تدابير الحد من خطر إدخال الأنواع المائية الغازية من خلال الحشف الحيوي.

3-2-4 تهدف هذه المبادئ التوجيهية إلى تقديم نهج متسق على الصعيد العالمي لمعالجة الحشف الحيوي. وفي ضوء ما يجري من تقدم علمي وتكنولوجي، سيتم إدخال تحسينات على المبادئ التوجيهية للتمكين من مواجهة هذا الخطر على نحو أفضل. وينبغي على دول الميناء ودول العلم والدول الساحلية والأطراف الأخرى التي يمكن أن تساعد في تخفيف المشاكل المرتبطة بالحشف الحيوي أن تبذل العناية الواجبة لتنفيذ المبادئ التوجيهية إلى أقصى حد ممكن. وكجزء من تكلفه، يُتوقع من مركز REMPEC أن يُقدّم إلى الدول الساحلية المتوسطة، التي تطلب ذلك، ما يلزم من المشورة والمساعدة في هذا الصدد.

4-2-4 النتائج المتوقعة في إطار هذا الهدف النوعي هي كما يلي:

النتائج المتعلقة بالأطراف المتعاقدة

أ) تطبيق المبادئ التوجيهية لمراقبة ومعالجة الحشف الحيوي على السفن للحد من انتقال الأنواع المائية الغازية لعام 2011، بأولوية متوسطة، عند اعتماد تدابير الحد من خطر إدخال الأنواع المائية الغازية من خلال الحشف الحيوي، وإبلاغ المنظمة البحرية الدولية بأي خبرة تُكتسب في سياق تنفيذ تلك المبادئ التوجيهية

ب) تعميم المبادئ التوجيهية على قطاع صناعة النقل البحري والأطراف المعنية الأخرى، التي يُطلب منها التعاون في الحد من المخاطر المرتبطة بذلك.

المخرجات المتعلقة بالأمانة، حسب توافر الموارد

ج) تقديم المشورة والمساعدة إلى الدول الساحلية المتوسطة، التي تطلب ذلك، من أجل تحقيق الأهداف المنصوص عليها في الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) أعلاه.

3-4 ضمان فعالية الإدارات البحرية

3-4-1 يعتمد النجاح في تنفيذ الصكوك الدولية ذات الصلة بدرجة كبيرة على ضمان امتثال السفن للمعايير المطلوبة دوليًا في جميع الأوقات. وهذا بالطبع يتطلب من الدول التأكد من أن لديها إدارات بحرية فعالة قادرة على الاضطلاع الفعال بالتزامات دول العلم ودول الميناء والدول الساحلية تمسبًا مع توصيات المنظمة البحرية الدولية ومبادئها التوجيهية المرتبطة بذلك. وفي هذا الصدد، اعتمدت جمعية المنظمة البحرية الدولية في عام 2013 قراراتٍ وتعديلاتٍ رئيسية تتعلق بمخطط المراجعة الإلزامية للمنظمة، مما يمهّد الطريق لدخول المخطط حيز التنفيذ بحلول عام 2016. ويعتبر مخطط المراجعة الإلزامية أداةً رئيسيةً لتقييم أداء الدول الأعضاء في الوفاء بالتزاماتها ومسؤولياتها بوصفها دول العلم والميناء والدول الساحلية بموجب معاهدات المنظمة البحرية الدولية ذات الصلة ومن ثم يقدم لها المساعدة الضرورية، إذا طُلبت، للوفاء بالتزاماتها بشكل كامل وفعال.

3-4-2 في الوقت نفسه، اعتمدت الجمعية المدونة الثالثة للمنظمة البحرية الدولية، التي توفر معيارًا عالميًا لتمكين الدول من الوفاء بالتزاماتها بوصفها دول العلم والميناء و/أو الدول الساحلية؛ كما اعتمدت إطار وإجراءات مخطط IMSAS؛ والقائمة غير الحصرية للالتزامات بموجب الصكوك ذات الصلة بالمدونة الثالثة لعام 2013؛ وقرارًا بشأن الترتيبات الانتقالية من المخطط الطوعي إلى الإلزامي. ويعتبر كل ذلك وثائق أساسية ستضمن، إن طُبقت بدقة، توفر إدارة بحرية تتمتع بالفعالية والكفاءة.

3-4-3 أحد الالتزامات الهامة بموجب اتفاقية ماربول والمعاهدات الدولية الأخرى هو متطلب قيام موظفين من الإدارات البحرية بعمليات تفتيش منتظمة على السفن التي ترفع علمها الخاص وعلى السفن التي ترفع أعلامًا أجنبية وتمر بموانئها لضمان امتثالها للأحكام ذات الصلة من اتفاقية ماربول والاتفاقيات الأخرى المعمول بها. والمشكلة هي أنه على الرغم من إمكانية القيام بعمليات التفتيش، فإن جودة التفتيش يمكن أن تختلف من ميناء إلى آخر ومن موظف إلى آخر. وعلى الرغم من أن هناك حاجة لزيادة عدد عمليات التفتيش من أجل تحديد السفن التي تكون دون المستوى المطلوب، فمن الضروري أولاً تحسين جودة تلك العمليات. ويُشار إلى إمكانية تحقيق ذلك من خلال تركيز مزيد من الاهتمام على تدريب موظفي التفتيش من الدول الساحلية المتوسطة. وفي هذا الصدد، يمكن أن يلعب مركز REMPEC دورًا محوريًا في تدريب مفتشي السفن للقيام بعمليات تفتيش السفن المتعلقة بالاتفاقيات الدولية لحماية البيئة البحرية، ولا سيما اتفاقية ماربول. وينبغي القيام بهذا الجهد بالتشاور والتعاون مع المنظمات الأخرى ذات الصلة، مثل الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية، من أجل تجنب تداخل الأنشطة وتحسين الكفاءة.

3-4-4 إن التنفيذ الكامل للاستراتيجية الإقليمية الحالية ينبغي أيضًا أن يكون مقياسًا لفعالية الإدارة البحرية. إن وجود خطة عمل وطنية محددة ومنسقة جيدًا وتحدد بوضوح الإجراءات والتدابير اللازمة التي من شأنها أن تساعد كل بلد على تنفيذ الاستراتيجية سيضمن، أو على الأقل ييسر تحقيق أهداف الاستراتيجية وغاياتها بدعم من مركز REMPEC. ومن شأن هذه المبادرة أيضًا أن تيسر ربط خطة العمل الوطنية بجهود المنظمة البحرية الدولية بشأن تحديد الثغرات في الامتثال لصكوك المنظمة البحرية الدولية، على سبيل المثال مخطط IMSAS، بما في ذلك المدونة الثالثة للمنظمة البحرية الدولية، وخطط المنظمة البحرية الدولية لمساعدة البلدان النامية في وضع السياسات البحرية الوطنية مع التركيز على القضايا المتعلقة بالمنظمة البحرية الدولية، وأخيرًا وضع خطة عمل لسد الثغرات التي تم تحديدها. وبعبارة أخرى، من شأن خطط العمل الوطنية أن توفر أداة مفيدة لتقييم التقدم الذي يحرزه كل بلد منفردًا وتوجيهه في جهوده لتنفيذ الخطط بطريقة مخصصة لها، بما في ذلك إجراء تقييم وطني وتحديد الإجراءات التصحيحية التي قد تعتبر ضرورية.

3-4-5 النتائج المتوقعة في إطار هذا الهدف النوعي هي كما يلي:

النتائج المتعلقة بالأطراف المتعاقدة

(أ) وضع خطط العمل الوطنية، بأولوية عليا، بمساعدة مركز REMPEC حسب الضرورة، للتمكين من تقييم التقدم الذي تم إحرازه، ولتوجيه التنفيذ الكامل للاستراتيجية الإقليمية بطريقة مخصصة لها، ولإجراء تقييم وطني للقدرات وتحديد الإجراءات التصحيحية الضرورية.

(ب) قيام جميع الدول الساحلية المتوسطة التي لم تكن قد قامت بذلك بالفعل، بأولوية عليا، بتحسين أداء الإدارات البحرية على أساس خطة العمل الوطنية المذكورة أعلاه، من خلال إجراء تقييم ذاتي للأداء والقدرات الوطنية في إطار التنفيذ الكامل والتام لاتفاقية ماربول والاتفاقيات الأخرى المعمول بها، عن طريق تطبيق التوجيهات المبينة في قرار المنظمة البحرية الدولية المتصل بذلك الذي يتناول التقييم الذاتي لأداء دولة العلم³ وغير ذلك من توصيات المنظمة البحرية الدولية ومبادئها التوجيهية ذات الصلة⁴.

(ج) قيام جميع الدول الساحلية المتوسطة التي لم تكن قد قامت بذلك بالفعل، في إطار جهودها الرامية إلى حماية البيئة البحرية وبمجرد نجاح إجراء التقييم الذاتي المذكور في الفقرة الفرعية (أ) أعلاه وبعد اتخاذ أي إجراء تصحيحي، بتنفيذ مخطط مراجعة الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية باستخدام المدونة الثالثة كميّار للمراجعة واتباع إطار وإجراءات مخطط مراجعة الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية، بمجرد مأسسة المخطط بالكامل عندما تصبح المدونة الثالثة المذكورة إلزامية بموجب اتفاقية ماربول والاتفاقيات الأخرى، ويُتوقع ذلك في عام 2016.

المخرجات المتعلقة بالأمانة، حسب توافر الموارد

(د) تقديم المساعدة إلى الدول الساحلية المتوسطة، التي تطلب ذلك، في وضع خطة العمل الوطنية المذكورة في الفقرة الفرعية (أ) أعلاه، المخصصة لتمكينها من تقييم التقدم الذي يتم إحرازه، وتوجيهها في التنفيذ الكامل للاستراتيجية الوطنية بطريقة مخصصة لها، وإجراء تقييم وطني لقدراتها وتحديد الإجراءات التصحيحية الضرورية.

(هـ) مواصلة تقديم المساعدة إلى الدول الساحلية المتوسطة، التي تطلب ذلك، في تحسين أداء إدارتها البحرية تمسّياً مع التطورات الجديدة في المنظمة البحرية الدولية، ولا سيّما مخطط مراجعة الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية.

(و) تقديم الدعم إلى الدول الساحلية المتوسطة، التي تطلب ذلك، للإعداد لتنفيذ مخطط مراجعة الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية، بعد أن تم بحث المساعدة التقنية الممكنة التي قد تصبح بعض تلك الدول مستحقة لها في إطار برنامج ITCP التابع للمنظمة البحرية الدولية وغيره من المصادر.

(ز) التحسين المستمر لمعارف موظفي التفيتش في دولة العلم وخبراتهم عن طريق القيام، من خلال مركز REMPEC، بإنشاء برنامج للأنشطة التدريبية المتعلقة بالصكوك الدولية ذات الصلة، لا سيّما اتفاقية ماربول، بما يضمن توفير التدريب المناسب لمفتشي السفن.

³ قرار جمعية المنظمة البحرية الدولية (A.912 (22) - التقييم الذاتي لأداء دولة العلم.
⁴ تحتوي طبعة 2013 من نشرة المنظمة البحرية الدولية الصادرة بعنوان "ماربول - كيف تُنفذ" على معلومات مفيدة عن هذه المسألة.

4-4 تعزيز مذكرة التفاهم بشأن المراقبة من قبل دولة الميناء في منطقة البحر الأبيض المتوسط (مذكرة التفاهم المتوسطة)

4-4-1 من أجل تعزيز فعالية كل دولة منفردة في القيام بعمليات تفتيش المراقبة من قبل دولة الميناء على السفن بموجب الاتفاقيات البحرية الدولية، بما في ذلك على وجه الخصوص اتفاقية ماربول، اتفقت الدول المعنية على العديد من مذكرات التفاهم الإقليمية لتعزيز تعاونها الإقليمي بشأن هذه المسألة. أُعتمدت مذكرة تفاهم باريس في عام 1982 لتعزيز التعاون بشأن المراقبة من قبل دولة الميناء بشكل أساسي بين الدول الأوروبية، وفي منتصف تسعينيات القرن العشرين، أُعتمدت مذكرة تفاهم لمنطقة البحر الأبيض المتوسط، مع إنشاء مقرها الرئيسي في الإسكندرية ومركز إعلامي في المغرب.

4-4-2 ينص توجيه الاتحاد الأوروبي رقم 2009/16/EC على التزام الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي بعملية التفتيش التي تستند إلى "معلومات مخاطر السفن". وقد يتم أيضًا إعطاء الأولوية لتفتيش سفن معينة إذا وردت شكاوي من أي شخص أو كيان له مصلحة مشروعة في ذلك. وعلاوة عليه، فإن ذلك يشمل إمكانية حظر السفن من الرسو في موانئ الاتحاد الأوروبي. وتنص مذكرة التفاهم المتوسطة على مستوى تفتيش يبلغ 15٪ من عمليات التفتيش، لكن لم يتم تحقيق هذا الهدف حتى الآن، وعلاوة على ذلك يتم اتباع سياسة احتجاز مختلفة.

4-4-3 يستحق توسيع الاتحاد الأوروبي أن يحظى بعناية تامة، حيث بموجبه يندرج عنوان من مذكرة التفاهم المتوسطة تحت قواعد توجيه الاتحاد الأوروبي. وخلال ذلك الوقت، لعب مركز REMPEC دورًا تمكينيًا، وينبغي له أن يستمر في لعبه، في تعزيز فعالية مذكرة التفاهم المتوسطة وتعزيز التعاون بين مذكرة التفاهم المتوسطة ومذكرة تفاهم باريس.

4-4-4 النتائج المتوقعة في إطار هذا الهدف النوعي هي كما يلي:

النتائج المتعلقة بالأطراف المتعاقدة

(أ) دعم تنفيذ التكاليف الصادر إلى مركز REMPEC الذي بموجبه ينبغي على المركز، إذا ومتى أمكن ذلك، تقديم المساعدة إلى مذكرة التفاهم المتوسطة بشأن المراقبة من قبل دولة الميناء من أجل تعزيز فعاليتها، وإذا طلبت ذلك، تيسير التعاون بين مذكرة تفاهم باريس ومذكرة التفاهم المتوسطة.

(ب) توفير الموارد والوسائل الضرورية لتمكين مذكرة التفاهم المتوسطة من العمل بكفاءة، بأولوية عليا.

المخرجات المتعلقة بالأمانة، حسب توافر الموارد

(ج) المشاركة في اجتماعات لجنة مذكرة التفاهم.

(د) مشاركة الأمانة في أنشطة التدريب على المراقبة من قبل دولة الميناء التي تتناول الأمور البيئية، بما في ذلك تلك المتعلقة بالنظم المضادة للحشيش وتصريف مياه الصابورة والحشيش الحيوي، حيثما كان مناسبًا، بالتعاون مع مؤسسات التدريب المعترف بها في المنطقة.

(هـ) عمل الأمانة، بالاشتراك مع مذكرات التفاهم بشأن المراقبة من قبل دولة الميناء، لا سيما مع مذكرة تفاهم باريس، على تنظيم وتحليل متابعة حملات التفتيش المكثفة على أوجه القصور المتعلقة باتفاقية ماربول.

4.5 توفير مرافق الاستلام في الموانئ

4-5-1 تتطلب اتفاقية ماربول من أطرافها أن يضمنوا توفير مرافق استلام في الموانئ يمكنها استيعاب مخلفات السفن ومخالبها التي يتم تناولها في مرفقاتها المختلفة. وهذا المتطلب يتجلى أيضًا في بروتوكول المنع والطوارئ لعام 2002 وفي تشريعات الاتحاد الأوروبي ذات الصلة. ولهذا، فإن عدم توفير تلك المرافق سيُعد خرقًا للالتزامات الدولية، وعلاوة على ذلك قد يفسح المجال لمشغلي السفن عديمي الضمير لتصريف المواد المحظورة في البحر بشكل غير قانوني. وتُعد ضرورة تجنب عمليات التصريف هذه أمرًا ملحقًا في حالة البحار المغلقة تقريبًا، مثل البحر الأبيض المتوسط. وعلى الرغم من أن هذا الأساس المنطقي معروف جيدًا وتم التأكيد عليه مرارًا وتكرارًا منذ اعتماد اتفاقية ماربول، لا تزال بعض الدول الساحلية تجد من الصعب، ربما بسبب التكاليف الباهظة المتصورة، أن توفر حتى في موانئها الرئيسية مرافق الاستلام الملزمة بها بموجب مرفقات اتفاقية ماربول التي صدقت عليها والتشريعات الأوروبية والإقليمية المرتبطة بها.

4-5-2 لا تزال بعض الدول المتعاقدة تواجه عددًا من المشاكل المرتبطة بعدم وجود مرافق استلام كافية في الموانئ في منطقة البحر الأبيض المتوسط. أولاً، لا توجد حتى الآن توجيهات كافية بشأن المتطلبات التقنية لتوفير مرافق الاستلام الكافية لأنواع المختلفة من النفايات الناتجة عن السفن ومخلفات الحمولات، على الرغم من أنه قد تم تناول هذه المسألة بشكل خاص في إطار مشروع الشراكة الأوروبية المتوسطية (MEDA)⁵. ثانياً، هناك مشكلة التخلص النهائي من النفايات في ظروف ملائمة للبيئة. وهذه في الأساس من مشكلات معالجة النفايات وتتطلب وضع إجراءات مناسبة بين سلطة الميناء (وهي في العادة ليست هيئة معنية بالتخلص من النفايات) والسلطات المحلية المعنية بمعالجة مختلف أنواع النفايات (على سبيل المثال القمامة التي تشبه النفايات البلدية؛ النفايات الزيتية والحماة التي قد تكون مناسبة لتسليمها إلى المصافي لإعادة معالجتها أو إلى المستخدمين المناسبين مثل زيوت الوقود). ثالثاً، هناك مسألة تكلفة توفير مرافق الاستلام والحاجة إلى التقيد، على سبيل المثال، بمبدأ "تغريم الملوثة" الذي يعني أنه ينبغي على السفن التي تستخدم المرافق أن تدفع مقابل خدماتها. وينظم توجيه الاتحاد الأوروبي 2000/59/EC⁶ هذه المسألة والمسائل الأخرى ذات الصلة بقدر ما تكون الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي معنية بها، بينما على الصعيد الدولي، ينبغي أيضاً أن يؤخذ تماماً في الاعتبار أحدث طبعة من دليل المنظمة البحرية الدولية الشامل لمرافق الاستلام في الموانئ⁷، ودليل الممارسات السليمة لمقدمي الخدمات ومستخدمي مرافق الاستلام في الموانئ⁸، والمبادئ التوجيهية لضمان كفاية مرافق استلام النفايات في الموانئ⁹ والمتطلبات الجديدة التي تم تضمينها في مرفقات اتفاقية ماربول ذات الصلة منذ عام 2005، وعلى وجه الخصوص مراجعة المرفق الخامس من اتفاقية ماربول والتطورات في تصنيفات النفايات المرتبطة بالحمولات.

4-5-3 على الصعيد الإقليمي، وفقاً لأهداف الخطة الإقليمية لمعالجة النفايات البحرية ومبادئها التي اعتمدها الأطراف المتعاقدة في الإطار العام للمادة 15 من بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر وأنشطة برية (بروتوكول المصادر البرية)، يجب على الأطراف المتعاقدة، وفقاً للمادة 9 من الخطة الإقليمية لمعالجة النفايات البحرية ووفقاً للمادة 14 من بروتوكول المنع والطوارئ لعام 2002، أن تبحث عن سبل ووسائل لفرض تكلفة معقولة وأن تنفذها، إلى الحد الممكن بحلول 2017، وذلك مقابل استخدام مرافق الاستلام في الموانئ أو، إن أمكن، تطبيق نظام "عدم دفع رسوم خاصة". ويجب أيضاً على الأطراف المتعاقدة اتخاذ الخطوات الضرورية لتزويد السفن التي تستخدم موانئها بالمعلومات المحدثة ذات الصلة بالالتزام الناشئ عن المرفق الخامس من اتفاقية ماربول ومن التشريعات المعمول بها في هذا المجال.

4-5-4 وفقاً للمادة 10 من الخطة الإقليمية لمعالجة النفايات البحرية، تتعهد الأطراف المتعاقدة بأن تبحث عن تدابير لفرض تكاليف معقولة وأن تنفذها، إلى الحد الممكن بحلول 2017، وذلك مقابل استخدام مرافق الاستلام في الموانئ أو، إن أمكن، تطبيق نظام "عدم دفع رسوم خاصة"، بالتشاور مع المنظمات الدولية والإقليمية المختصة، عند استخدام مرافق الاستلام في الموانئ لتنفيذ التدابير المنصوص عليها في المادة 10.

4-5-5 تُعد مسألة دفع رسوم لمرافق الاستلام في الموانئ مسألة هامة من أجل ضمان ألا تكون تلك الرسوم باهظة للغاية لكي لا تشجع ربان السفن على مخالفة الاتفاقية بتصريف النفايات في البحر. ومن ناحية أخرى، فإن الفروق في الممارسة بين ميناء والذي يليه، بما في ذلك هل يتم فرض رسوم لمعالجة النفايات أم لا كتكلفة إضافية على مستخدمي مرافق الاستلام أو يتم تضمينها في رسوم الميناء، قد تؤدي إلى تشوهات في استخدام مرافق الاستلام وقد تؤدي إلى زيادة أعباء معالجة النفايات بدرجة كبيرة على الذين يوفرون تلك المرافق بتكلفة أرخص. ولضمان ألا تكون رسوم معالجة النفايات عاملاً مثبطاً لاستخدام مرافق الاستلام في الموانئ المتوسطية، ينبغي على الدول الساحلية المتوسطية أن تعالج هذه المسألة.

⁵ مشروع الشراكة الأوروبية المتوسطية بشأن مرافق الاستلام في الموانئ لجمع القمامة الناتجة عن السفن والمياه الأسنة (المتجمعة في جوف السفن) والنفايات الزيتية (MED.B7.4100.97.0415.8).

⁶ التوجيه رقم 2000/59/EC الصادر عن البرلمان الأوروبي والمجلس بتاريخ 27 تشرين الثاني/نوفمبر 2000 بشأن مرافق الاستلام في الموانئ للنفايات الناتجة عن السفن ومخلفات الحمولات.

⁷ يُتوقع اعتماده في الدورة 68 واجتماعات لجنة حماية البيئة البحرية في 2015 بعنوان جديد "مرافق الاستلام في الميناء - كيف تُنفذ".

⁸ التعميم 1/MEPC.1/Circ.671/Rev.1.

⁹ القرار (44) MEPC.83.

6-5-4 النتائج المتوقعة في إطار هذا الهدف النوعي هي كما يلي:

النتائج المتعلقة بالأطراف المتعاقدة

(أ) توفير مرافق استلام كافية في موانئها، بأولوية عليا، ما لم يُنص على خلاف ذلك وإذا لم يكن قد تم بالفعل اتخاذ الإجراءات المناسبة وتمت دراسة الإجراءات المتعلقة بتكلفة استخدام تلك المرافق، مما يتيح استخدامها بمجرد توفرها برسوم ينبغي أن تكون معقولة وينبغي ألا تكون عاملاً مثبطاً لاستخدامها.

(ب) للقمامة، بأولوية عليا:

أ. قيام كل الموانئ الرئيسية بإنشاء مرافق لجمع القمامة وتحديد إجراءات للتخلص منها.

ب. تطبيق إجراءات جمع القمامة والتخلص منها في كل الموانئ الرئيسية.

(ج) للنفايات الزيتية، بأولوية عليا:

أ. قيام كل الموانئ الرئيسية بتحديد إجراءات جمع المياه الأسنة والمخلفات الزيتية ومياه الصابورة المتسخة ومعالجتها والتخلص منها.

ب. تطبيق إجراءات جمع المياه الأسنة والمخلفات الزيتية ومياه الصابورة المتسخة ومعالجتها والتخلص منها في جميع الموانئ الرئيسية.

(د) للمواد السائلة الضارة، بأولوية عليا:

أ. قيام كل الموانئ الرئيسية التي تتعامل مع المواد السائلة الضارة بتحديد إجراءات جمع المواد السائلة الضارة ومعالجتها والتخلص منها.

ب. تطبيق إجراءات جمع المواد السائلة الضارة والتخلص منها في كل الموانئ الرئيسية.

(هـ) لمياه الصرف الصحي، بأولوية عليا:

أ. قيام كل الموانئ الرئيسية بتحديد إجراءات جمع مياه الصرف الصحي ومعالجتها.

ب. تطبيق إجراءات جمع مياه الصرف الصحي ومعالجتها في كل الموانئ الرئيسية.

(و) للمواد المستنفدة للأوزون ومخلفات تنظيف غاز العادم، بأولوية متوسطة:

أ. قيام كل الموانئ الرئيسية بتحديد إجراءات جمع المواد المستنفدة للأوزون ومخلفات تنظيف العادم ومعالجتها.

ب. تطبيق إجراءات جمع تلك المواد والمخلفات ومعالجتها في كل الموانئ الرئيسية.

(ز) لمياه الصابورة والرواسب، بأولوية عليا:

أ. سعي كل الموانئ والمرافق الرئيسية التي يحدث فيها تنظيف خزانات الصابورة أو إصلاحها إلى اتخاذ الإجراءات التي تجعلها في وضع يمكنها من الامتثال لأحكام اتفاقية مياه الصابورة لعام 2004 بحلول تاريخ دخولها حيز التنفيذ أو بأسرع وقت ممكن بعده.

المخرجات المتعلقة بالأمانة، حسب توافر الموارد

ح) تقديم المشورة المنسقة جيداً إلى الدول الساحلية المتوسطة، التي تطلب ذلك، التي قد تشمل، لكنها لا تقتصر بالضرورة على، تقييم نوع المعدات ومواصفاتها وقدراتها التي تكون ضرورية في الموانئ الرئيسية لمعالجة مخلفات السفن ومخالبها بكفاءة وفعالية. وقد تشمل هذه المساعدة أيضاً على وضع مبادئ توجيهية أو نماذج عينات لخطط التشغيل. وينبغي أن يعتمد كل هذا على العمل السابق الذي تم القيام به في هذا الأمر وأن توضع في الاعتبار أحدث طبعة من دليل المنظمة البحرية الدولية الشامل لمرافق الاستلام في الموانئ، ودليل المنظمة البحرية الدولية للممارسات السليمة لمقدمي الخدمات ومستخدمي مرافق الاستلام في الموانئ، والمتطلبات الجديدة التي تم تضمينها منذ عام 2005 في الصكوك الإلزامية ذات الصلة، لمساعدة الأطراف المتعاقدة في تحقيق هذا الهدف.

ط) المساهمة في تنفيذ الخطة الإقليمية لمعالجة النفايات البحرية، حسبما يُعتبر مناسباً، في إعداد المشورة الواردة في الفقرة الفرعية ح) أعلاه، لا سيما وضع مبادئ توجيهية خاصة لتحديد تطبيق الرسوم بتكاليف معقولة مقابل استخدام مرافق الاستلام في الموانئ أو، حيثما يكون مناسباً، تطبيق نظام "عدم دفع رسوم خاصة"، بالتشاور مع العديد من المؤسسات والمبادرات الإقليمية والعالمية ذات الصلة.

6-4 تسليم النفايات الناتجة عن السفن

1-6-4 لا يُعد توفير مرافق الاستلام في الموانئ غاية في حد ذاته، بل وسيلة لتحقيق الغاية، وهي منع التلوث البحري الناجم عن عمليات التصريف غير القانونية. ومع ذلك، قد يكون لدى بعض السفن سعة تخزين مخصصة كافية على متنها لتسليم نفاياتها في ميناء رسو آخر دون المخاطرة بتصريفها في البحر على نحو غير قانوني. وفي مثل هذه الحالات، من المهم إنشاء نظام بواسطته يقوم الميناء بإبلاغ السلطات في ميناء رسو السفينة التالي بحالة شروط تخزين النفايات في السفينة لكي تتمكن السلطات في ميناء الرسو التالي من تفتيش السفينة لضمان أنه لم يكن هناك أي تصريف غير قانوني أثناء عبورها.

2-6-4 في بعض الحالات، قد ترى سلطات الميناء أنه من الضروري أن تقوم السفن المعنية بتسليم نفاياتها إلى مرافق الاستلام في الميناء قبل مغادرتهم. ولذلك من المهم لسلطات الميناء المختصة أن تكون لديها الصلاحيات الوطنية الكافية لإنفاذ مثل هذا القرار.

3-6-4 النتائج المتوقعة في إطار هذا الهدف النوعي هي كما يلي:

النتائج المتعلقة بالأطراف المتعاقدة

أ) القيام، بأولوية عليا وإذا لم يكن قد تم بالفعل اتخاذ الإجراءات المناسبة، بإنشاء نظام لإبلاغ ميناء رسو السفينة التالي بحالة احتفاظ السفينة على متنها بالمياه الأسنة والنفايات الزيتية ومخلفات المواد الخطرة والضارة والصرف الصحي والقمامة والمواد المستنفدة للأوزون ومخلفات تنظيف غاز العادم.

ب) تنفيذ كل الدول الساحلية المتوسطة، بأولوية عليا، للوائح الوطنية التي تُمكن السلطات البحرية، إذا رأت ضرورة لذلك، من إلزام ربانة السفن بتصريف النفايات في مرافق الاستلام المخصصة لذلك في الميناء قبل الإبحار منه.

المخرجات المتعلقة بالأمانة، حسب توافر الموارد

ج) تقديم المشورة بشأن الموضوع حسبما قد تطلبه الأطراف المتعاقدة، ربما بالتزامن مع المشورة المنسقة جيداً المطلوبة في إطار الهدف النوعي بشأن توفير مرافق الاستلام في الموانئ، مع الأخذ في الاعتبار أيضاً، حيثما كان مناسباً، الخطة الإقليمية لمعالجة النفايات البحرية.

7-4 تحسين متابعة حوادث التلوث علاوة على رصد ومراقبة عمليات التصريف غير المشروعة

4-7-1 على الرغم من أنه في إطار الاستراتيجية الإقليمية (2005-2015)، دعا هذا الهدف النوعي إلى القيام، بحلول عام 2010، بإنشاء نُظُم وإجراءات للرصد والمراقبة الوطنية، باستثناء عدد قليل من الدول الساحلية المتوسطية، التي أنشأت بالفعل مراقبة جوية للمياه الخاضعة لسيادتها، فإنه لا يزال هناك نقص عام في رصد ومراقبة مياه البحر الأبيض المتوسط، على النحو اللازم للتنفيذ الفعال لاتفاقية ماربول. ولا يزال هذا النقص في المراقبة يغيري مشغلي السفن عديمي الضمير بتصريف النفايات غير المشروعة دون خوف من اكتشافهم.

4-7-2 إذا أُريد لبروتوكول المنع والطوارئ لعام 2002 أن يكون له أي معنى، فسيكون من الضروري لكل الأطراف المتعاقدة أن تشرع في تطبيق نظام دوري للمراقبة الجوية الوطنية. وقد تتقاسم الدول عبء المراقبة عن طريق السماح لطائرات أي دولة مجاورة بالتخليق فوق المياه الخاضعة لسيادة دولة أخرى لأغراض رصد الامتثال لاتفاقية ماربول. وهناك مناطق مختلفة في البحر الأبيض المتوسط، تصلح لمثل هذا التعاون دون الإقليمي. وبرغم ذلك، ينبغي دائمًا أن تُستكمل المراقبة الجوية بدوريات بحرية.

4-7-3 بالإضافة إلى المراقبة التي تقوم بها الطائرات والزوارق الدورية، ينبغي تعزيز التعاون وتبادل المعلومات بشأن المراقبة الفضائية بهدف تحسين اكتشاف عمليات التصريف غير المشروعة في كامل منطقة البحر الأبيض المتوسط. وينبغي البحث في توسيع خدمات CleanSeaNet ليتم تقديمها إلى كل الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة، تلك الخدمات التي تقدمها الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية إلى الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي وأتاحتها مؤخرًا للبلدان المستفيدة من مشروع التعاون الأوروبي المتوسطي بشأن السلامة البحرية ومنع التلوث من السفن - المرحلة الثالثة (سيفميد 3) (على سبيل المثال، الجزائر ومصر وإسرائيل والأردن ولبنان وليبيا والمغرب والسلطة الفلسطينية وتونس) وكذلك لمركز REMPEC، وذلك بالتعاون مع مركز REMPEC.

4-7-4 من ناحية أخرى، نفذ مركز REMPEC مشروعين بشأن هذه المسألة، وهما مشروع خدمات المعلومات البيئية البحرية والساحلية (MARCOAST) ومشروع المراقبة الجوية والفضائية للتلوث التشغيلي في البحر الأدرياتي (AESOP)، بين عامي 2007 و2009 كما نُظِم عددًا من الأنشطة، على سبيل المثال، عمليات المراقبة الجوية المنسقة لعمليات تصريف التلوث من السفن غير المشروعة (OSCAR-MED) في تشرين الأول/أكتوبر 2009 وحزيران/يونيو 2013. ومع الدعم المستمر من مركز REMPEC، ينبغي تكثيف مثل هذه العمليات وتنفيذها بصورة منتظمة في المنطقة بأسرها وينبغي أن تُنسَق مع التدابير المتخذة للإنفاذ والملاحقة القضائية لمرتكبي جرائم التصريف على النحو المذكور بمزيد من التفصيل في الهدف النوعي رقم 8 التالي.

4-7-5 من أجل تحقيق الهدف النوعي المتمثل في تحسين رصد ومراقبة عمليات التصريف غير القانونية،

النتائج المتعلقة بالأطراف المتعاقدة

(أ) القيام، بأولوية عليا، وإذا لم يكن قد تم بالفعل اتخاذ الإجراءات المناسبة، بإنشاء نظم وإجراءات للرصد والمراقبة الوطنية ودون الإقليمية بما في ذلك، حيثما أمكن، المراقبة الجوية المنتظمة الفردية أو المنسقة¹⁰ في المياه الخاضعة لسيادة الأطراف المتعاقدة، إذا وافقت الأطراف على ذلك، ورفع تقارير بالنتائج إلى الاجتماعات المنتظمة لمنسقي مركز REMPEC.

(ب) القيام، بأولوية عليا، بإنشاء نظم دون إقليمية، بما في ذلك إجراءات التخليق فوق المياه¹¹ الخاضعة لسيادة دولة مجاورة إذا وافقت الأطراف المجاورة على ذلك، لمراقبة المناطق الحساسة و/أو الشديدة الخطورة بيئيًا في البحر الأبيض المتوسط.

¹⁰ المراقبة الجوية: تشير فقط إلى عمليات رصد ومراقبة حوادث التصريف غير المشروعة، التي تنفذها الطائرات بموافقة الدول المعنية
¹¹ التخليق فوق المياه: يشير فقط إلى عمليات رصد ومراقبة حوادث التصريف غير المشروعة، التي تنفذها الطائرات بموافقة الدول المعنية

المخرجات المتعلقة بالأمانة، حسب توافر الموارد

- (ج) القيام، بقدر ما أمكن، من خلال التواصل المباشر مع الأطراف المتعاقدة، بتحليل أسباب سجل العديد من الأطراف المتعاقدة السيئ في مجال الامتثال لهذا الهدف.
- (د) مواصلة تنظيم أنشطة جديدة بشأن هذه المسألة والمشاركة فيها وتمويلها وتوفير موارد بشرية لها إذا طُلب من المركز لعب دور فيها، استنادًا إلى الخبرة المكتسبة من الأنشطة التي تم تنفيذها بشأن الرصد والمراقبة على الصعيد الوطني.
- (هـ) تيسير تنظيم عمليات المراقبة الجوية المنتظمة المنسقة أو الفردية لعمليات تصريف التلوث من السفن غير المشروعة.
- (و) البحث في مواصلة تقديم خدمات CleanSeaNet التي تقدمها الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية لكل الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة من غير الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، حاليًا من خلال مشروع سيفميد 3، حتى عام 2021 وما بعده.
- (ز) في إطار تنفيذ التكاليف السابقة، التعاون مع الاتفاقات الإقليمية الأخرى والوكالة الأوروبية للسلامة البحرية.

8-4 تحسين مستوى إنفاذ الأحكام والملاحقة القضائية لمرتكبي جرائم التصريف¹²

- 1-8-4 على الرغم من تصديق العديد من الدول الساحلية المتوسطة على اتفاقية ماربول، فليست كل البلدان حتى الآن قد أنشأت إطارًا قانونيًا وطنيًا لتنفيذ الاتفاقية على نحو فعال، وعلى وجه الخصوص، إطارًا شاملاً لإنفاذ أحكام الاتفاقية ومقاضاة مرتكبي الجرائم قضائيًا، مع أنه من المفهوم أن البلدان المتبقية تقوم حاليًا بإجراءات اعتماد التشريعات الوطنية التمكينية.
- 2-8-4 على الرغم من أن الموضوع معقد، فقد أُحرز تقدم كبير ضمن إطار اتفاق التعاون في مكافحة تلوث بحر الشمال بالنفط والمواد الضارة الأخرى (اتفاق بون) ولجنة حماية البيئة البحرية في منطقة بحر البلطيق - لجنة هلسنكي (لجنة هلسنكي) للتعامل مع مثل هذه المسائل في بحري الشمال والبلطيق، وكذلك في جزء البحر الأبيض المتوسط الذي تغطيه خطة "ليون" واتفاق RAMOGE، وهناك مجال واسع أمام الدول الساحلية المتوسطة الأخرى للاستفادة من هذه التجربة.
- 3-8-4 ساعد مركز REMPEC البلدان المتوسطة في إنشاء إطار قانوني مناسب لترجمة أحكام اتفاقية ماربول ذات الصلة بعمليات التصريف غير المشروعة في التشريعات الوطنية. وقد أُجري تقييم لوضع تنفيذ المرفق الأول من اتفاقية ماربول في البلدان المتوسطة غير الأعضاء في الاتحاد الأوروبي. وقد ركزت جهود المركز الأخرى على تعزيز معارف الموظفين القانونيين والمدعين العامين والقضاة وتيسير التعاون القضائي ووضع إجراءات مشتركة ممكنة، والتي أدت في نهاية المطاف إلى إنشاء الشبكة المتوسطة لموظفي إنفاذ القانون المتعلقة باتفاقية ماربول ضمن إطار اتفاقية برشلونة (MENELAS)، التي تم اعتماد اختصاصاتها في الدورة الثامنة عشرة لمؤتمر الأطراف.

¹² يُشار إلى قرار جمعية المنظمة البحرية الدولية (19) A.787، المعدل بالقرار (21) A.882. تحتوي نشرة المنظمة البحرية الدولية الصادرة بعنوان "ماربول - كيف تُنفذ" على معلومات مفيدة فيما يتعلق بمسألتي "الملاحقة القضائية للجرائم" و"اكتشاف التلوث والتصدي له".

4-8-4 على الرغم من أنه قد بُذلت جهود كثيرة لإنجاز هذه المهمة ضمن الاستراتيجية الإقليمية (2005-2015)، لا تزال هناك بعض الأطراف المتعاقدة التي تحتاج إلى اتخاذ إجراءات بشأن هذه المسألة. لذلك، تكون النتائج المتوقعة في إطار هذا الهدف النوعي كما يلي:

النتائج المتعلقة بالأطراف المتعاقدة

(أ) تضمن كل الدول الساحلية المتوسطة، بأولوية عليا، وجود إطار قانوني وطني (لوائح) كأساس للملاحقة القضائية لمرتكبي جرائم التصريف بسبب حالات الانتهاك لاتفاقية ماربول أو أي إطار قانوني وطني موضوع لتنفيذها.

(ب) المشاركة الفعالة، بأولوية عليا، في شبكة MENELAS وفقاً لاختصاصاتها.

المخرجات المتعلقة بالأمانة، حسب توافر الموارد

(ج) مواصلة تقديم الدعم إلى الأطراف المتعاقدة، وتولي مهمة أمانة شبكة MENELAS وتقديم تقارير عن أنشطتها إلى الأطراف المتعاقدة في كل اجتماع من اجتماعاتها العادية.

(د) الاحتفاظ بنظام معلومات شبكة MENELAS وصيانته.

(هـ) التعاون مع أمانة خطة عمل البحر الأبيض المتوسط التابعة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة لتعزيز الاستفادة من أوجه التآزر الممكنة مع إطار البحار الإقليمية مثل شبكة بحر الشمال للمحققين والمدعين العامين (NSN)، شبكة بحر البلطيق للمدعين العامين للجرائم البيئية (ENPRO) والوكالة الأوروبية للسلامة البحرية في إطار شبكة MENELAS.

9-4 الحد من التلوث الناتج عن أنشطة المراكب الترفيهية

4-9-1 في أعقاب نتائج الأعمال التحضيرية لوضع صك قانوني إقليمي يتناول منع التلوث من أنشطة المراكب الترفيهية في البحر الأبيض المتوسط بالتعاون مع معهد القانون الاقتصادي للبحار (INDEMER)؛ ونتائج الدورة الثالثة عشرة لمؤتمر الأطراف؛ والقرار الصادر عن اجتماع الخبراء الوطنيين بشأن جدوى الصك القانوني الإقليمي لمنع التلوث من أنشطة المراكب الترفيهية في البحر الأبيض المتوسط الذي عُقد في موناكو في عام 2004، تم الاتفاق على مجموعة من المبادئ لتكون بمثابة إطار عمل لقيام مركز REMPEC بعد ذلك بوضع المبادئ التوجيهية لمنع التلوث من أنشطة المراكب الترفيهية في البحر الأبيض المتوسط.

4-9-2 في إطار الاستراتيجية الإقليمية (2005-2015)، اتفقت الحكومات المتعاقدة على أن المبادئ التوجيهية المذكورة أعلاه ينبغي أن تُوضع وتُنفذ جنباً إلى جنب مع أحكام اتفاقية ماربول ذات الصلة. وبناءً على ذلك، قام مركز REMPEC، بالتعاون وثيق مع المنظمة البحرية الدولية، بوضع المبادئ التوجيهية للموضوع، التي أُعتمدت في نهاية المطاف في الدورة الخامسة عشرة لمؤتمر الأطراف، والتي أُعيد تسميتها لتكون باسم المبادئ التوجيهية المتعلقة بأنشطة المراكب الترفيهية وحماية البيئة البحرية في البحر الأبيض المتوسط¹³. والهدف من هذه المبادئ التوجيهية هو مساعدة الحكومات عند وضع القوانين المحلية وتحسينها وسنّها واتخاذ التدابير المناسبة، بهدف تنفيذ اللوائح الدولية والإقليمية التي تطبق على منع تلوث البيئة البحرية من أنشطة المراكب الترفيهية. وهي تستهدف أيضاً مستخدمي المراكب الترفيهية ومديري مراسي السفن لتشجيعهم على تطبيق الممارسات البيئية السليمة والامتثال للمتطلبات ذات الصلة، وينبغي أن تُستخدم للمساعدة في تخطيط وتطوير الأداء البيئي لمراسي السفن.

4-9-3 بالإضافة إلى ذلك، ينبغي أيضاً على الأطراف المتعاقدة التي تنفذ المبادئ التوجيهية المتعلقة بأنشطة المراكب الترفيهية وحماية البيئة البحرية في البحر الأبيض المتوسط أن ترجع إلى الخطة الإقليمية لمعالجة النفايات البحرية، حيثما يكون مناسباً.

4-9-4 النتائج المتوقعة في إطار هذا الهدف النوعي هي كما يلي:

النتائج المتعلقة بالأطراف المتعاقدة

(أ) القيام، بأولوية عليا، بتنفيذ المبادئ التوجيهية المتعلقة بأنشطة المراكب الترفيهية وحماية البيئة البحرية في البحر الأبيض المتوسط، بالتزامن مع تنفيذ الأحكام ذات الصلة من اتفاقية ماربول والخطة الإقليمية لمعالجة النفايات البحرية.

(ب) إبلاغ الأمانة بالتدابير المتخذة لتنفيذ المبادئ التوجيهية المذكورة.

المخرجات المتعلقة بالأمانة، حسب توافر الموارد

(ج) تقديم المساعدة إلى الدول الساحلية المتوسطة في تنفيذ المبادئ التوجيهية المشار إليها في الفقرة الفرعية (أ) أعلاه، مع الأخذ في الاعتبار الأحكام ذات الصلة من اتفاقية ماربول والخطة الإقليمية لمعالجة النفايات البحرية.

(د) حفظ سجلات بالتقارير المرسله من الأطراف المتعاقدة بموجب الفقرة الفرعية (ب) أعلاه ورفع تقارير افتراضية دورية إلى اجتماعات الأطراف المتعاقدة ذات الصلة.

10-4 الحد من مخاطر تصادم السفن من خلال إنشاء نظم تحديد مسارات السفن

1-10-4 الهدف من تحديد مسارات السفن هو تحسين سلامة الملاحة، وبالتالي منع التلوث البحري من السفن، في مناطق التقاء السفن وفي المناطق ذات الكثافة الملاحية الكبيرة أو التي تكون فيها حرية حركة السفن محظورة بسبب محدودية مجال الإبحار أو وجود عوائق أمام الملاحة، أو محدودية الأعماق أو الظروف الجوية غير المواتية. وقد تم الآن إنشاء مخططات تقسيم حركة الملاحة (TSS) وغيرها من نظم تحديد مسارات السفن في معظم المناطق الرئيسية المزدهمة بالسفن في العالم، وانخفضت حوادث التصادم والجنوح بشكل كبير.

2-10-4 تم النص بدقة على مسؤولية المنظمة البحرية الدولية عن تحديد مسارات السفن في الفصل الخامس من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 (سولاس)، التي تعترف بالمنظمة بوصفها الهيئة الدولية الوحيدة المسؤولة عن إنشاء مثل هذه النظم. فضلاً عن مخططات تقسيم حركة الملاحة، فإن تدابير تحديد مسارات السفن الأخرى التي اعتمدها المنظمة البحرية الدولية لتحسين السلامة في البحار تشمل المسارات ذات الاتجاهين والمسارات الموصى بها ومسارات المياه العميقة والمناطق الاحترازية والمناطق التي ينبغي تجنبها.

3-10-4 لقد تم بالفعل إنشاء بعض نظم تحديد مسارات السفن في البحر الأبيض المتوسط. ومع ذلك، قد يكون هناك مجال لإنشاء نظم إضافية، على الأقل في الممرات الضيقة وفي المناطق الساحلية الأكثر حساسية.

4-10-4 إن إنشاء شبكة من الطرق البحرية لتحل محل شبكة مسارات الملاحة المحددة فعلياً ومخططات تقسيم حركة الملاحة، يمكن في النهاية أن يدعم جوانب مختلفة من الرؤية المتكاملة للشؤون البحرية في حوض البحر الأبيض المتوسط، في ضوء إنشاء التخطيط المكاني البحري بما في ذلك على سبيل المثال ضرورة تجنب بعض المناطق مثل المحميات البحرية والمناطق المتمتعة بحماية خاصة وذات الأهمية المتوسطة (مناطق SPAMI)؛ ورصد عمليات التصريف غير المشروعة من السفن والتحقيق فيها؛ والتصدي للطوارئ على نحو أفضل، بما في ذلك عمليات البحث والإنقاذ وسحب السفن والتصدي للتلوث في حالات الطوارئ؛ وتنظيم تواجد الأنشطة البحرية المتعددة. بالنظر إلى دخول التوجيه رقم 2014/89/EU الصادر عن البرلمان الأوروبي وعن المجلس حيز التنفيذ في تموز/يوليو 2014 بإنشاء إطار للتخطيط المكاني البحري، الذي ينبغي ترجمته في الواقع، بحلول عام 2016، من قبل الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي في ضوء إنشائها لخططها المكانية البحرية بحلول عام 2021، ومع الإشارة إلى أن التوجيه يتطلب من الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي التي تتشارك في أي بحر أنه ينبغي عليها أن تتعاون لضمان اتساق خططها المكانية البحرية وتناسقها في كل أنحاء المنطقة البحرية، فإن عناصر خطة عمل البحر الأبيض المتوسط التابعة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، بما فيها على وجه الخصوص مركز الأنشطة الإقليمية التابع لبرنامج التدابير ذات الأولوية (PAP/RAC)، ومركز RAC/SPA ومركز REMPEC لها دور رئيسي يجب عليها أدائه في إنشاء الخطط المكانية البحرية في منطقة البحر الأبيض المتوسط، إذا ما قررت كل الأطراف المتعاقدة اتباع ذلك المسار.

4-10-5 النتائج المتوقعة في إطار هذا الهدف النوعي هي كما يلي:

النتائج المتعلقة بالأطراف المتعاقدة

(أ) اقتراح نظم إضافية مناسبة لتحديد مسارات السفن في البحر الأبيض المتوسط وعرضها على المنظمة البحرية الدولية، حسب الضرورة، لبحث إمكانية اعتمادها وفقاً للقانون الدولي.

(ب) دراسة إنشاء خطط مكانية بحرية ضمن نطاق السيادة الوطنية، متى وحيثما أمكن ذلك، ودون المساس بحق السيادة للدول، بالتعاون وثيق مع السلطات المختصة الوطنية المعنية وبالتعاون مع الدول الساحلية المتوسطة الأخرى بما يضمن اتساق خططها المكانية البحرية وتناسقها في جميع أنحاء منطقة البحر الأبيض المتوسط.

المخرجات المتعلقة بالأمانة، حسب توافر الموارد

(ج) تقديم المساعدة إلى الأطراف المتعاقدة، التي تطلب ذلك إما منفردةً أو مجتمعاً، في تحديد المناطق البحرية المحتملة التي قد يُعتبر فيها نظام تحديد المسارات ضرورياً وفي إعداد الوثائق ذات الصلة لبدء العملية في المنظمة البحرية الدولية.

(د) تقديم الدعم، بالتعاون وثيق مع عناصر خطة عمل البحر الأبيض المتوسط الأخرى، إلى الأطراف المتعاقدة، التي تطلب ذلك، في جهودها لإنشاء الخطط المكانية البحرية.

11-4 تحسين مراقبة حركة الملاحة البحرية

4-11-1 وفقاً لاتفاقية سولاس - الفصل الخامس المعني بسلامة الملاحة، وتحديدًا المادة 12، تساهم خدمات حركة السفن (VTS) في ضمان سلامة الأرواح في البحار وسلامة الملاحة وكفاءتها وحماية البيئة البحرية والمناطق القريبة من الشواطئ ومواقع العمل والمنشآت البحرية من الآثار السلبية المحتملة لحركة الملاحة البحرية. تتعهد الحكومات المتعاقدة في اتفاقية سولاس بالترتيب لإنشاء خدمات حركة السفن حيث أن حجم حركة الملاحة أو درجة المخاطر، في رأيها، يسوغ مثل هذه الخدمات، وذلك وفقاً للمبادئ التوجيهية التي أعدتها المنظمة، دون المساس بحقوق الحكومات وواجباتها بموجب القانون الدولي أو الأنظمة القانونية للمضاييق التي تُستخدم للملاحة الدولية والممرات البحرية الأرشيبالية.

4-11-2 تم بالفعل إنشاء نظم مراقبة حركة الملاحة البحرية، بما فيها خدمات حركة السفن، في بعض مناطق البحر الأبيض المتوسط. وقد كانت هناك بالفعل بعض الحوادث التي فقدت فيها الدول الساحلية مسارات السفن التي قد تُشكل تهديداً بالتلوث وربما يكون هناك ما يدعو إلى إنشاء نظم إضافية لمراقبة حركة الملاحة البحرية في منطقة البحر الأبيض المتوسط من أجل تنفيذ بروتوكول المنع والطوارئ لعام 2002 على نحو فعال.

4-11-3 على الرغم من مشروع سيفميد 2، بُذلت جهود كبيرة لتعزيز قدرات الدول الساحلية المتوسطة المتعلقة بمنع الحوادث البحرية، ولا سيما فيما يتعلق بإدارة خدمات حركة السفن. وقد نُفذ في عام 2012 برنامج تدريب موسع لمشغلي خدمات حركة السفن المعتمدين من قبل الرابطة الدولية للمساعدات البحرية لسلطات الملاحة والمنارات (IALA) ولمشرفي خدمات حركة السفن ومدربي خدمات حركة السفن أثناء العمل، بتمويل من مشروع سيفميد 2، مما مكّن أكثر من 120 مسؤولاً من منطقة البحر الأبيض المتوسط من التدريب على إدارة حركة السفن. وقد نُظمت أيضاً في عام 2012 ورشة عمل إقليمية تابعة لمشروع سيفميد 2 بشأن نظام تحديد هوية السفن وتتبعها عن بُعد (نظام LRIT) بالتعاون مع الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية والمنظمة البحرية الدولية بهدف، على سبيل المثال، تعريف المتدربين المتوسطيين بمتطلبات نظام LRIT القانونية والتقنية. ويعتمد مشروع سيفميد 3، الذي تم إطلاقه في حزيران/يونيو 2013 لمدة 36 شهراً، على النتائج التي حققها مشروع سيفميد 1 و2 ويهدف إلى تعزيز تلك النتائج.

4-11-4 على الصعيد الأوروبي، أدت الحاجة إلى الرصد الدائم لحركات السفن إلى اعتماد الاتحاد الأوروبي لتوجيه الاتحاد الأوروبي رقم 2002/59/EC¹⁴ الذي ينص على نظام شامل لرصد ومعلومات حركة السفن استنادًا إلى متطلبات المنظمة البحرية الدولية. وفي ضوء الحاجة إلى تحسين رصد السفن في البحر الأبيض المتوسط، ولا سيما تلك التي تُشكل خطرًا على البيئة البحرية، ينبغي على الدول الساحلية المتوسطة أن تستفيد استفادة تامة من إمكانيات نظام الاتحاد الأوروبي، الذي يشمل أيضًا على نظام SafeSeaNet لرصد ومعلومات حركة السفن. وفي هذا الصدد، ينبغي بذل كل جهد لتحديد الإمكانيات التي قد تكون متوفرة لتطوير وإنشاء بنية أساسية مخصصة.

4-11-5 من ناحية أخرى، مع اكتمال التخلص التدريجي الآن من الناقلات الأحادية البدن التي تنقل النفط والمواد الخطرة والضرارة الأخرى، فقد تضاءل إلى حد كبير خطر التلوث الحاد الذي كان قائمًا عندما كان مسموحًا لتلك السفن بالعمل.

4-11-6 النتائج المتوقعة في إطار هذا الهدف النوعي هي كما يلي:

النتائج المتعلقة بالأطراف المتعاقدة

(أ) تحديد مناطق البحر الأبيض المتوسط التي يمكن فيها تحسين مراقبة حركة الملاحة البحرية عن طريق إنشاء نظام قائم على استخدام نظام التعرف الآلي بالاشتراك مع خدمات حركة السفن ونظم الإبلاغ الإلزامي عن السفن، وإتمام إجراءات الموافقة عليها بأسرع ما يمكن بعد ذلك.

(ب) مواصلة تعزيز التعاون التقني بين مراكز خدمات حركة السفن في البلدان المجاورة والقيام، حسب الحاجة، بتبادل المعلومات عن السفن باستخدام نظام التعرف الآلي والنظم الأخرى ذات الصلة في منطقة المراقبة المشتركة.

المخرجات المتعلقة بالأمانة، حسب توافر الموارد

(ج) التفاوض مع المنظمات والوكالات المختصة بشأن المساعدة المالية الدولية اللازمة لإنشاء النظام المشار إليه في الفقرة الفرعية (أ) أعلاه، مع الأخذ أيضًا بعين الاعتبار، حيثما كان مناسبًا، أوجه التأذر الممكنة مع الإجراءات المتخذة بشأن إنشاء الخطط المكانية البحرية المشار إليها في الهدف النوعي رقم 10، *بأولوية عليا*، وذلك نيابة عن الأطراف المتعاقدة التي تطلب ذلك

12-4 تحديد المناطق البحرية الشديدة الحساسية

4-12-1 تحدد اتفاقية ماربول لبعض المناطق البحرية اسم "مناطق خاصة" يُطلب فيها، لأسباب تقنية تتعلق بأحوالها الأوقيانوغرافية والإيكولوجية وبظروف حركة الملاحة البحرية فيها، اعتماد وسائل إلزامية خاصة لمنع التلوث البحري. وبموجب الاتفاقية، يتم توفير حماية لهذه المناطق الخاصة بمستوى أعلى من مناطق البحر الأخرى. وقد تم تعيين البحر الأبيض المتوسط كمنطقة خاصة بموجب المرفقين الأول (النفط) والخامس (القمامة) من اتفاقية ماربول.

4-12-2 يُمكن أيضًا للأطراف المتعاقدة تحديد المناطق البحرية التي تحتاج إلى حماية إضافية من النقل البحري الدولي وتطلب تعيينها كمناطق بحرية شديدة الحساسية. ويتم ذلك عن طريق تطبيق المبادئ التوجيهية المعدلة لتحديد وتعيين المناطق البحرية الشديدة الحساسية¹⁵. وتشتمل هذه المبادئ التوجيهية على معايير تسمح بتعيين المناطق كمناطق بحرية شديدة الحساسية إذا كانت تقي بعدد من المعايير، بما في ذلك: المعايير الإيكولوجية، مثل النظام الإيكولوجي الفريد أو النادر أو تنوع النظام الإيكولوجي أو التعرض للتدهور بسبب الأحداث الطبيعية أو الأنشطة البشرية؛ والمعايير الاجتماعية والثقافية والاقتصادية، مثل أهمية المنطقة للاستجمام أو السياحة؛ والمعايير العلمية والتعليمية، مثل الأبحاث البيولوجية أو القيمة التاريخية. وعندما يتم تعيين أي منطقة كمناطق بحرية شديدة الحساسية، تُتخذ بعض التدابير الوقائية لمراقبة الأنشطة البحرية في تلك المنطقة، مثل تدابير تحديد المسارات، بما في ذلك مخططات تقسيم حركة الملاحة والمناطق التي ينبغي تجنبها؛ والتطبيق الصارم لمتطلبات اتفاقية ماربول بشأن التصريف والمعدات الخاصة بالسفن، مثل ناقلات

¹⁴ التوجيه رقم 2002/59/EC الصادر عن البرلمان الأوروبي والمجلس بتاريخ 27 حزيران/يونيو 2002 بشأن إنشاء نظام تابع للجماعة الأوروبية لرصد ومعلومات حركة السفن وإلغاء توجيه المجلس رقم 93/75/EEC.
¹⁵ قرار المنظمة البحرية الدولية رقم A.982(24).

النفط؛ وإنشاء خدمة حركة السفن؛ وغيرها من التدابير. وتصبح هذه التدابير الوقائية المرتبطة إلزامية بموجب الاتفاقيات الدولية ذات الصلة (على سبيل المثال سولاس، ماربول، وما إلى ذلك) ولذلك يجب على أنشطة النقل البحري الدولي الامتثال لها.

3-12-4 النتائج المتوقعة في إطار هذا الهدف النوعي هي كما يلي:

المتطلبات المتعلقة بالأطراف المتعاقدة، من أجل تحقيق الهدف النوعي المتمثل في تحديد المناطق البحرية الشديدة الحساسية:

(أ) التأكيد على المناطق البحرية الواقعة ضمن سيادتها التي تحتاج إلى الحماية التي يوفرها تعيينها كمناطق بحرية شديدة الحساسية، بأولوية متوسطة، ودعم مركز REMPEC ومركز RAC/SPA، وإذا تم التأكيد على ذلك، البدء في عملية مطالبة المنظمة البحرية الدولية بتنفيذ هذا التعيين لتلك المناطق

المخرجات المتعلقة بالأمانة، حسب توافر الموارد

(ب) الشروع، بناءً على طلب الأطراف المتعاقدة وبالإشتراك مع مركز RAC/SPA، في عملية تحديد تلك المناطق التي، بعد فحصها من قبل منسقي مركز REMPEC، يمكن اقتراح تعيينها كمناطق بحرية شديدة الحساسية مع الأخذ أيضًا بعين الاعتبار، حيثما كان مناسبًا، أوجه التأثر الممكنة مع الإجراءات المتخذة بشأن إنشاء الخطط المكانية البحرية المشار إليها في الهدف النوعي رقم 10.

(ج) تقديم المساعدة، بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية، إلى الدول الساحلية المتوسطة، التي تطلب ذلك، لإجراء الدراسات الضرورية وإعداد التقارير ذات الصلة ورفعها إلى المنظمة البحرية الدولية لتعيين المناطق البحرية الشديدة الحساسية، إن وجدت، بامتثال تام للمبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية المعمول بها¹⁶.

(د) بحث إمكانية الحصول على المساعدة للأغراض السابقة في إطار برنامج ITCP التابع للمنظمة البحرية الدولية.

13-4 الحد من الضوضاء البحرية الناجمة عن السفن

1-13-4 بعد التزام الأطراف المتعاقدة بتطبيق نهج النظام الإيكولوجي تدريجيًا على إدارة الأنشطة البشرية بهدف إحداث تغيير حقيقي في البيئة البحرية والساحلية المتوسطة، كُلفت أمانة خطة عمل البحر الأبيض المتوسط التابعة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة بوضع برنامج رصد نهج النظام الإيكولوجي، ودمج نهج النظام الإيكولوجي في العمل العام لخطة عمل البحر الأبيض المتوسط التابعة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة واتفاقية برشلونة. وكان الحد من الضوضاء البحرية الناجمة عن الأنشطة البشرية أحد الأهداف الإيكولوجية.

2-13-4 في الوقت نفسه، لقد عبّرت الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية عن قلقها على مر السنين بأن جزءًا كبيرًا من الضوضاء تحت الماء الناتجة عن النشاط البشري قد تكون مرتبطة بالنقل البحري التجاري. ويعترف المجتمع الدولي بأن الضوضاء الصادرة تحت الماء من السفن التجارية قد يكون لها عواقب سلبية على المدى القصير والطويل على حد سواء على الحياة البحرية، ولا سيما الثدييات البحرية. وفي وقت لاحق، قامت لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية، بهدف توفير توجيهات للحد من الضوضاء تحت الماء الناتجة عن النقل البحري التجاري، بالموافقة على المبادئ التوجيهية للحد من الضوضاء تحت الماء من النقل البحري التجاري لمعالجة الآثار السلبية على الحياة البحرية¹⁷ كما دعت حكومات الدول الأعضاء إلى تطبيق المبادئ التوجيهية اعتبارًا من 7 نيسان/أبريل 2014.

¹⁶ كالمراجع السابق.

¹⁷ التعميم MEPC.1/Circ.833.

3-13-4 تهدف هذه المبادئ التوجيهية غير الإلزامية إلى تقديم المشورة العامة للحد من الضوضاء تحت الماء إلى شركات تصميم وبناء السفن ومشغلي السفن، والتركيز على المصادر الرئيسية للضوضاء تحت الماء المرتبطة برافعات السفن وشكل أبدان السفن والآلات الموجودة على متنها والجوانب التشغيلية. ولذلك فهي لا تطلب من الحكومات اتخاذ أي إجراء معين بخلاف تقديم المشورة لكل الأطراف المعنية.

4-13-4 النتائج المتوقعة في إطار هذا الهدف النوعي هي كما يلي:

النتائج المتعلقة بالأطراف المتعاقدة

(أ) زيادة الوعي، بألوية متوسطة، من خلال نشر المشورة الواردة في المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية للحد من الضوضاء تحت الماء من النقل البحري التجاري لمعالجة الآثار السلبية على الحياة البحرية، وذلك بين شركات تصميم وبناء السفن الوطنية لديها، علاوة على مشغلي السفن التي ترفع أعلامها، وحثهم على تنفيذ استراتيجيات تخفيف الضوضاء على متن سفنهم.

المخرجات المتعلقة بالأمانة، حسب توافر الموارد

ب) تقديم المشورة والمساعدة إلى الدول الساحلية المتوسطة، التي تطلب ذلك، من أجل تحقيق الهدف المنصوص عليه في الفقرة الفرعية (أ) أعلاه.

14-4 وضع إجراءات لتعيين أماكن اللجوء من أجل الحد من مخاطر انتشار التلوث

1-14-4 في عام 2003، قامت الجمعية الثالثة والعشرين، إدراكًا منها لاحتمال أن السفن الموجودة في عرض البحر قد تجد نفسها في حاجة إلى المساعدة المتعلقة بسلامة الأرواح وحماية البيئة البحرية، وإقرارًا بأهمية وضرورة تقديم التوجيهات لربابنة و/أو منقذي السفن المحتاجين إلى المساعدة، باعتماد المبادئ التوجيهية بشأن أماكن لجوء السفن المحتاجة إلى المساعدة¹⁸. وللقيام بذلك، أقرت جمعية المنظمة البحرية الدولية أيضًا بضرورة تحقيق التوازن بين كل من حق السفينة المحتاجة إلى المساعدة في البحث عن مكان للجوء وحق الدولة الساحلية في حماية شريطها الساحلي، وأن توفير إطار مشترك لمساعدة الدول الساحلية على تحديد أماكن لجوء السفن المحتاجة إلى المساعدة والاستجابة بفعالية لطلبات الدخول إلى أماكن اللجوء هذه من شأنه أن يُحسن بشكل جوهري السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية.

2-14-4 يكمن الهدف من المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية في تزويد ربابنة السفن وملاك السفن والمنقذين وحكومات الدول الأعضاء بإطار عمل يُمكنهم من الاستجابة بفعالية وبطريقة تكون فيها، في أي وضع معين، جهود ربان السفينة ومالك السفينة وجهود السلطات الحكومية بمثابة جهود مكتملة لذلك. واعتمدت أيضًا جمعية المنظمة البحرية الدولية في عام 2003 قرارًا ثانيًا لإنشاء خدمات المساعدة البحرية¹⁹ لتوفير جهة تنسيق لاستلام التقارير والبلاغات المطلوبة بموجب صكوك المنظمة البحرية الدولية المختلفة. وعلى الصعيد الأوروبي، فإن التوجيه رقم 2009/17/EC المُعدّل للتوجيه رقم 2002/59/EC، الذي ينص على إنشاء نظام تابع للجماعة الأوروبية لرصد ومعلومات حركة السفن، يُلزم الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي بوضع خطط لاستيعاب، إذا تطلب الموقف ذلك، السفن المحتاجة إلى المساعدة في موانئها أو في أي مكان آخر مشمول بالحماية في أفضل الأحوال الممكنة، من أجل الحد من عواقب الحوادث البحرية التي تقع في المياه الخاضعة لسيادتها.

3-14-4 بالنظر إلى أن تعيين أماكن اللجوء المرتبط بالخطط الوطنية للتعامل مع السفن المحتاجة إلى المساعدة يعتبر من الأدوات القيّمة جدًا لحماية الشريط الساحلي من الآثار المدمرة التي يمكن أن ينطوي عليها أي حادث نقل بحري يقع بالقرب من الشاطئ على البيئة الساحلية لأي دولة، من الممكن أن يكون مفيدًا للدول الساحلية المتوسطة أن تنظر بعمق أكبر في طرائق لإنشاء أماكن لجوء في منطقة البحر الأبيض المتوسط، بما في ذلك وضع، على سبيل المثال، مبادئ توجيهية بشأن المعدات الإضافية، التي من شأنها أن تكون مطلوبة في أماكن اللجوء لتيسير عمليات نقل البضائع في ظروف آمنة بيئيًا.

4-14-4 لهذه الغاية، أعد مركز REMPEC المبادئ التوجيهية لعملية اتخاذ القرار لمنح الوصول إلى مكان اللجوء للسفن المحتاجة إلى المساعدة، التي اعتمدت في عام 2008 في الدورة الخامسة عشرة لمؤتمر الأطراف.

¹⁸ قرار المنظمة البحرية الدولية رقم (23) A.949.

¹⁹ قرار المنظمة البحرية الدولية رقم (23) A.950.

5-14-4 النتائج المتوقعة في إطار هذا الهدف النوعي هي كما يلي:

النتائج المتعلقة بالأطراف المتعاقدة

(أ) تحديد، بأولوية عليا، على الصعيد الوطني، الإجراءات المناسبة على النحو المبين في المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية ذات الصلة والمبادئ التوجيهية للاتحاد الأوروبي ذات الصلة التي تكملها المبادئ التوجيهية والمبادئ المرتبطة بها التي أعدها مركز REMPEC، من أجل تيسير عملية اتخاذ القرار عند تعيين مكان اللجوء للسفن المحتاجة إلى المساعدة.

(ب) وضع جميع الدول الساحلية المتوسطة لخطط التعامل مع السفن المعرضة للخطر، بما في ذلك المعدات والوسائل المناسبة، على النحو المطلوب، وتحديد طرائق التصدي له وفقاً لطبيعته وللمخاطر التي تم التعرض لها.

المخرجات المتعلقة بالأمانة، حسب توافر الموارد

(ج) مواصلة تقديم المساعدة إلى البلدان، التي تطلب ذلك، لتحديد الإجراءات ووضع الخطط حسبما هو محدد في الهدفين الفرعيين (أ) و(ب) أعلاه، ولجمع الأموال، على سبيل المثال، من برنامج ITCP التابع للمنظمة البحرية الدولية.

15-4 دراسة إمكانية تعيين البحر الأبيض المتوسط أو أجزاء منه كأحد مناطق مراقبة انبعاثات أكاسيد الكبريت بموجب المرفق السادس من اتفاقية ماريبول وتنفيذ تدابير كفاءة استخدام الطاقة الحالية بشكل فعال

4.15.1 يُنظم المرفق السادس من اتفاقية ماريبول، المعتمدة بموجب بروتوكول عام 1997، بصيغته المعدلة في عام 2011²⁰، عملية منع تلوث الهواء من السفن بوجه عام، وعلى وجه الخصوص يضع حدوداً أكثر صرامةً لانبعاثات أكاسيد الكبريت وأكاسيد النتروجين والجسيمات من عوادم محركات السفن، ويُدخل فصلاً جديداً برقم (4) يتناول لوائح كفاءة استخدام السفن للطاقة. وفيما يتعلق بأكاسيد الكبريت، تنص المادة (14) على أنه يجب ألا تتجاوز نسبة الكبريت في زيت الوقت نسبة 3.50% م/م، حتى 1 كانون الثاني/يناير 2020 عندما سيتم خفض ذلك الحد إلى 0.50% م/م حسب نتيجة المراجعة، المقرر الانتهاء منها في 2018، المتعلقة بتوافر زيت الوقود اللازم. ومع ذلك، في مناطق مراقبة انبعاثات أكاسيد الكبريت، حيث هناك حاجة إلى مستوى أعلى من الحماية بسبب، على سبيل المثال، قرب أنشطة النقل البحري الكثيف من المناطق المأهولة بالسكان أو قابلية منطقة بحرية معينة للتحمض، تم تعيين ذلك الحد حالياً عند 0.10% م/م من 1 كانون الثاني/يناير 2015. وقد تم، حتى الآن، تعيين بحر الشمال وبحر البلطيق ومنطقة أمريكا الشمالية ومنطقة البحر الكاريبي بالولايات المتحدة كمناطق لمراقبة الانبعاثات بموجب المرفق السادس من اتفاقية ماريبول. وبالإضافة إلى متطلبات الملحق السادس من اتفاقية ماريبول وتعديلاته، نفذ الاتحاد الأوروبي حدود الكبريت بموجب التوجيه رقم EC/32/1999 وتعديلاته، والذي وفقاً له سيكون حد الكبريت بنسبة 0.5% خارج مناطق مراقبة انبعاثات أكاسيد الكبريت إلزامياً في مياه الاتحاد الأوروبي بحلول عام 2020 وبالتالي في جزء من البحر الأبيض المتوسط.

4-15-2 ينطوي تنفيذ الأحكام المذكورة أعلاه على مسؤوليات إضافية، ولكنه ينطوي أيضاً على فوائد صحية للإنسان في البلدان المتوسطة، وبالتالي فإن التصديق على اتفاقية ماريبول بوجه عام والمرفق السادس منها على وجه الخصوص ينبغي أن يكون أولوية للأطراف المتعاقدة، كما هو مشار إليه في الهدف النوعي رقم (1). ومع ذلك، بالنظر إلى أنه قد يستغرق الأمر بعض الوقت لجميع الأطراف المتعاقدة لكي تصدق على الملحق السادس من اتفاقية ماريبول وأن فرض النظام الصارم الجديد وفقاً للملحق السادس داخل مناطق مراقبة الانبعاثات في كامل منطقة البحر الأبيض المتوسط قد لا يكون هدفاً واقعياً إذا كان يراد له أن يتحقق خلال مدة الاستراتيجية الإقليمية 2016-2021، فمن المستحسن بدلاً من ذلك البدء بدراسة إمكانية تعيين مناطق محددة في البحر الأبيض المتوسط كمناطق لمراقبة انبعاثات أكاسيد الكبريت، بالاستفادة من الدراسة التي سبق إجراؤها في إطار مشروع سيفميد 1 بشأن "تعيين البحر الأبيض المتوسط كأحد مناطق مراقبة انبعاثات أكاسيد الكبريت (SOx ECA) بموجب المبادئ التوجيهية والإجراءات المنصوص عليها في الملحق السادس من اتفاقية ماريبول بشأن عملية التصديق على الملحق السادس والتحضيرات المطلوبة لتقديم طلب إلى المنظمة البحرية الدولية لتعيين البحر الأبيض المتوسط كمطقة SOx ECA".

4-15-3 علاوة على ذلك، اعتمدت تدابير لتحسين كفاءة استخدام الطاقة في النقل البحري الدولي من قبل أطراف الملحق السادس من اتفاقية ماريبول في الدورة 62 لاجتماعات لجنة حماية البيئة البحرية في تموز/يوليو 2001 ودخلت حيز التنفيذ في 1 كانون الثاني/يناير 2013. وتطبق هذه اللوائح الخاصة بكفاءة استخدام السفن للطاقة على سفن التجارة الدولية التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن وما فوق، وهي تُلزم السفن الجديدة بتطبيق مؤشر كفاءة الطاقة في تصميم السفن؛ وتُلزم كل السفن بتطبيق خطة إدارة كفاءة الطاقة للسفن.

4-15-4 اعتمدت المنظمة البحرية الدولية مبادئ توجيهية تهدف إلى دعم تنفيذ التدابير الإلزامية لزيادة كفاءة استخدام الطاقة والحد من انبعاثات غازات الاحتباس الحراري (الديفينة) من النقل البحري الدولي، مما يمهّد الطريق لتنفيذ لوائح مؤشر كفاءة الطاقة في تصميم السفن وخطة إدارة كفاءة الطاقة للسفن بشكل سلس من قبل الإدارات والقطاع الصناعي.

4-15-5 بعد دخول الفصل الرابع الجديد من المرفق السادس من اتفاقية ماريبول حيز التنفيذ في 1 كانون الثاني/يناير 2013، نظرت الدورة 66 لاجتماعات لجنة حماية البيئة البحرية (نيسان/أبريل 2014) في المزيد من تدابير كفاءة استخدام السفن للطاقة وناقشت العديد من التقارير المتعلقة بمقترحات لوضع إطار لجمع بيانات استهلاك السفن للوقود والإبلاغ عنها. وفي حين وافقت، من حيث المبدأ، الدورة 67 لاجتماعات لجنة حماية البيئة البحرية (تشرين الأول/أكتوبر 2014) على وضع نظام لجمع بيانات السفن، ينبغي عمل المزيد لوضع صيغة كاملة لنظام جمع بيانات استهلاك الوقود التي يمكن استخدامها بسهولة للتطبيق الطوعي أو الإلزامي للنظام.

4-15-6 من أجل تحقيق الهدف النوعي المتمثل في دراسة قيام المنظمة البحرية الدولية بتعيين البحر الأبيض المتوسط أو أجزاء منه كأحد مناطق مراقبة انبعاثات أكاسيد الكبريت بموجب المرفق السادس من اتفاقية ماريبول وتنفيذ تدابير كفاءة استخدام الطاقة الحالية بشكل فعال، فإن النتائج المتوقعة في إطار هذا الهدف النوعي هي كما يلي:

النتائج المتعلقة بالأطراف المتعاقدة

الخيارات المتعلقة بالأطراف المتعاقدة

- (أ) [إنشاء لجنة تقنية من الخبراء، تسمّيهم الأطراف المتعاقدة، تعمل من خلال المراسلات، كي تقوم بإجراء دراسة جدوى تقنية واقتصادية لدراسة ما إذا كان من المناسب في المرحلة الحالية تفعيل خارطة طريق من أجل إعداد تقرير للعرض على المنظمة البحرية الدولية من أجل تعيين بعض مناطق البحر الأبيض المتوسط كمناطق لمراقبة انبعاثات أكاسيد الكبريت تتطلب حماية بيئية خاصة واستكشاف الخطوات الأخرى الممكن اتخاذها في هذا الصدد.
- (ب) بمجرد اتخاذ القرار والتصديق على المرفق السادس من اتفاقية ماريبول، تقديم اقتراح إلى المنظمة البحرية الدولية لتعيين منطقة أو مناطق البحر الأبيض المتوسط التي تم تحديدها في الفقرة الفرعية (أ) أعلاه كأحد مناطق مراقبة انبعاثات أكاسيد الكبريت بأولوية متوسطة.
- (ج) المشاركة في المناقشات ذات الصلة في المنظمة البحرية الدولية بشأن التدابير الإضافية الممكنة في المستقبل لتعزيز كفاءة استخدام الطاقة في النقل البحري الدولي، وعلى وجه الخصوص، وضع نظام لجمع بيانات استهلاك السفن للوقود، على سبيل المثال عن طريق إبلاغ الأمانة بوجود نُظم لجمع بيانات استهلاك السفن للوقود والإبلاغ عنها.

المخرجات المتعلقة بالأمانة، حسب توافر الموارد

- (د) القيام، بأولوية عليا، بإعداد دراسة تستند إلى مدخلات الأطراف المتعاقدة، تهدف إلى تقييم جدوى البدائل المشار إليها في الفقرة الفرعية (أ) أعلاه.
- (هـ) تقديم المساعدة إلى الدول الساحلية المتوسطة، التي تطلب ذلك، إما منفردة أو مجتمعة، لإعداد مذكرة إلى المنظمة البحرية الدولية تقترح تعيين منطقة أو مناطق البحر الأبيض المتوسط التي تم تحديدها في الفقرة الفرعية (أ) أعلاه كأحد مناطق مراقبة انبعاثات أكاسيد الكبريت.
- (و) تقديم المعلومات ذات الصلة إلى الأطراف المتعاقدة، التي تطلب ذلك، بشأن التدابير الإضافية الممكنة في المستقبل لتعزيز كفاءة استخدام الطاقة في النقل البحري الدولي.

ز) تقييم النظم الحالية لجمع بيانات استهلاك السفن للوقود والإبلاغ عنها في منطقة البحر الأبيض المتوسط وإجراء دراسات تجريبية عن "جمع البيانات والإبلاغ عنها" طوعاً.

ح) بحث إمكانية الحصول على المساعدة للأغراض السابقة في إطار برنامج ITCP التابع للمنظمة البحرية الدولية.

16-4 ضمان توفر القدرة الكافية على سحب السفن في حالات الطوارئ في كل أنحاء البحر الأبيض المتوسط لمساعدة السفن المعرضة للخطر، بما في ذلك الناقلات

16-4-1 إذا تعرضت أي سفينة لصعوبات، أو كان هناك تهديد بأن تصبح خطراً على السفن الأخرى، فإنه من الأهمية بمكان اتخاذ كل الإجراءات الضرورية بأسرع ما يمكن لإنقاذ الأرواح، ولمنعها من الجنوح أو من أن تشكل خطراً على غيرها، وللمنع الانسكاب من الحمولة أو خزانات الوقود. وفي هذا الصدد، يمكن استخدام السحب في حالات الطوارئ لإخراج السفينة والحمولة من مكان الخطر إلى مكان آمن، مثل أحد أماكن اللجوء أو المراسي المحمية. وإذا تعطلت أي سفينة تماماً، أو إذا كانت بعيدة للغاية عن مرسى آمن لدرجة أنه يتعذر عليها الوصول إليه بقوتها الخاصة، فإن الطريقة الوحيدة الأكيدة لمنع جنوحها أو أن تصبح خطراً على السفن الأخرى هي أن تقوم سفينة سحب بتقديم المساعدة المناسبة.

16-4-2 منحت الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار عند وقوع حوادث تلويث نفطي لمياه البحر لعام 1969 وبروتوكولها لعام 1973 المعني بالتلوث البحري بمواد غير نفطية، صلاحيات للدول الأطراف "للتدخل" لمنع حوادث التلوث، بما في ذلك فرض مساعدة سحب السفن إذا لزم الأمر. وفيما يتعلق بالمعدات التي ينبغي أن تكون على متن السفن، تطلب المادة 2-3/1-4 من اتفاقية سولاس من جميع السفن أن يكون لديها إجراءات خاصة لسحب السفن في حالات الطوارئ. وينطبق أيضاً القرار المرتبط (63) MSC.35 والتعميم MSC.1/Circ.1255 وغيرهما. وينبغي أن يُنظر أيضاً إلى إجراءات السحب في حالات الطوارئ كجزء من التأهب لحالات الطوارئ المطلوب بمقتضى مدونة الإدارة الدولية لتأمين السلامة (ISM).

16-4-3 على الرغم مما ورد أعلاه، يُعد توفير القدرات الكافية لسحب السفن في حالات الطوارئ لمساعدة السفن المعرضة للخطر في البحر الأبيض المتوسط، خصوصاً عند وجود اتفاقات مشاركة بين الدول الساحلية المجاورة، من الأهمية القصوى بمكان عند محاولة تفادي وقوع خسائر كبيرة في الأرواح و/أو أضرار تلوث خطيرة. وهناك حالياً على الأقل ثلاث اتفاقات إقليمية بشأن البحث والإنقاذ، واحدة في غرب المتوسط واثنان في شمال غرب المتوسط، والتي تتضمن مشاركة قدرات سحب السفن. في هذا الصدد، قام مركز REMPEC، استجابةً للتكليف الصادر ضمن الاستراتيجية الإقليمية (2005-2015)، وفي إطار مشروع سيفميد²¹، بوضع ترتيبات السحب في حالات الطوارئ في البحر الأبيض المتوسط، التي تمثل أداة لا غنى عنها للدول الساحلية للوفاء بالتزاماتها عند التصدي لحالات الخطر.

16-4-4 النتائج المتوقعة في إطار هذا الهدف النوعي هي كما يلي:

²¹ MED.2005/109-573 بتمويل من المفوضية الأوروبية بموجب عقد بين المنظمة البحرية الدولية والمفوضية الأوروبية.

النتائج المتعلقة بالأطراف المتعاقدة

(أ) النظر في إبرام اتفاقات مع الدول الساحلية المجاورة، *بأولوية عليا*، إذا لم يتم اتخاذ الإجراءات المناسبة بالفعل، لتمكينها من مشاركة معدات وترتيبات سحب السفن في حالات الطوارئ لمساعدة السفن المعرضة للخطر في البحر الأبيض المتوسط، باتباع ما يكون مناسباً من المبادئ التوجيهية المتوسطة لسحب السفن في حالات الطوارئ.

المخرجات المتعلقة بالأمانة، حسب توافر الموارد

(ب) تقديم المساعدة إلى الأطراف المتعاقدة، التي تطلب ذلك، في إعداد الاتفاقات المشار إليها في الفقرة الفرعية (أ) أعلاه وتنفيذها.

(ج) تقييم قدرات الدول الساحلية المتوسطة من حيث معدات سحب السفن في حالات الطوارئ، وتقديم الدعم إلى تلك الأطراف المتعاقدة، التي تطلب ذلك.

17-4 تعزيز مستويات معدات التصدي لحوادث الانسكاب المتموضعة مسبقاً تحت المراقبة المباشرة للدول الساحلية المتوسطة

17-4-1 المشكلة التي تواجه العديد من البلدان الأطراف في اتفاقية برشلونة هي من أين تأتي بالموارد المالية اللازمة لتوفير عنصر الدولة المعني بالحد الأدنى العام من معدات مكافحة التلوث. ويمكن إلزام سلطات الموانئ ومرافق مناولة النفط بتوفير المعدات الكافية اللازمة لمواجهة مخاطر الانسكاب المتوقعة المرتبطة بأنشطتها. ومع ذلك، لا تندرج الحوادث التي تقع في المياه المفتوحة ضمن اختصاص سلطات الموانئ ومرافق مناولة النفط. وعلاوة على ذلك، من المرجح أن تتسبب الحوادث التي تتعرض لها ناقلات النفط المحملة في المياه المفتوحة في وقوع حوادث تلوث خطيرة، حتى لو كانت تحدث بمعدل تكرار أقل من الانسكابات الصغيرة التي تحدث في الموانئ والمرافئ.

17-4-2 هناك احتمالات مختلفة لتمويل امتلاك الدولة للمعدات والسفن المتموضعة مسبقاً اللازمة للتصدي للانسكابات النفطية. وهذه تشمل على سبيل المثال:

- ميزانية الدولة.
- الشراكات مع المؤسسات الدولية.
- الشراكات مع الدول الأخرى.
- الشراكات مع القطاع الخاص، بما في ذلك على وجه الخصوص قطاع صناعة النفط.
- الشراكات مع الشركات المتخصصة في التصدي لحوادث الانسكاب.
- الصناديق الوطنية الخاصة التي يتم تمويلها من خلال فرض ضرائب مستهدفة على أنشطة تجارية معينة، و/أو من خلال تراكم الغرامات المفروضة على مخالفات القواعد واللوائح المعمول بها.

17-4-3 يُعد تبادل المعلومات بشأن سُبل تمويل معدات التصدي لحوادث الانسكاب أمراً مهماً، وخاصةً للدول الساحلية التي قد تفتقر إلى الأموال الكبيرة اللازمة لشراء معدات كافية من هذا النوع وصيانتها. وبما أن التأهب والتصدي للتلوث البحري ينبغي أن يُمثل مصدر قلق دائم لجميع الدول الساحلية ومع الوضع في الاعتبار الصعوبات التي تواجهها بعض الدول عند محاولة تمويل المعدات الغالية الثمن والقابلة للتلف أحياناً الخاصة بالتصدي للتلوث بالنفط والمواد الخطرة والضارة، فمن المهم لكل طرف متعاقد بعد اتخاذ القرار، استناداً إلى أنسب وسيلة تمويل، بامتلاك معدات وسفن التصدي لحوادث الانسكاب اللازمة والخاضعة لمراقبة الدولة، أن يتبادل المعلومات، من خلال مركز REMPEC، مع الدول الساحلية المتوسطة الأخرى التي لم تتمكن من الحصول عليها.

17-4-4 أكدت الدروس المستفادة من حادثة "ديبواتر هورايزن" على أهمية الاحتفاظ، على الصعيد الوطني والإقليمي، بمدونة جرد بالوسائل المتاحة من أجل الإسراع في تحديد المعدات والموارد البشرية التي يمكن إتاحتها إلى أي طرف ثالث في حالات الطوارئ. وفي حين كان من المسلم به أيضاً أن مدونة الجرد الحالية لقدرات التصدي في المنطقة لم تكن مفصلة بدرجة كافية لتوفير معلومات دقيقة فورية، قام الفريق العامل التقني للبحر الأبيض المتوسط (MTWG) بمراجعة مدونة جرد مركز REMPEC في سياق مشروع نظام دعم القرارات المتوسطة للسلامة البحرية (MEDESS-4MS) لتحسين الحصول على المعلومات في أعقاب الحوادث. وعلى الصعيد الأوروبي، رُوجع أيضاً هيكل مدونة الجرد الأوروبية لمعدات التصدي التي تم دمجها في نظام الاتصالات والمعلومات المشترك في حالات الطوارئ (CECIS) وعلى الصعيد الدولي، تقوم المنظمة البحرية الدولية بوضع "المبادئ التوجيهية لعروض المساعدة الدولية"،

التي، على سبيل المثال، توفر توصيات بشأن مدونات جرد موارد المعدات. وعلى الرغم من أن الاحتفاظ بمدونات جرد متعددة يمكن أن يكون مرهقاً للأطراف المتعاقدة، لا سيما تلك التي ترتبط باتفاقات إقليمية، ينبغي بذل الجهود اللازمة لتيسير مهمتها في تحديث هذه المدونات.

4-17-5 في حين تركّزت معظم الجهود المبذولة في هذا المجال على معدات التصدي للانسكابات النفطية، لم يُفعل سوى القليل في مجال معدات التصدي للمواد الخطرة والضارة، وهو الأمر الذي لا يزال يُشكّل تحدياً. ينبغي التأكيد بشكل خاص في الاستراتيجية الإقليمية على تقييم قدرات التصدي لانسكاب المواد الخطرة والضارة بما يتماشى مع جهود الوكالة الأوروبية للأمن البحري في هذا المجال.

4-17-6 النتائج المتوقعة في إطار هذا الهدف النوعي هي كما يلي:

النتائج المتعلقة بالأطراف المتعاقدة

(أ) مشاركة وتبادل المعلومات المتعلقة بالممارسات الوطنية لتمويل امتلاك معدات التصدي لحوادث الانسكاب، بأولوية عليا، بهدف مساعدة الدول الساحلية المتوسطة في تحديد كل الوسائل الممكنة لتمويل امتلاك معدات التصدي لحوادث الانسكاب.

(ب) القيام، بأولوية متوسطة، بإنشاء مخزونات وطنية من معدات التصدي لانسكاب النفط والمواد الخطرة والضارة المتموضعة مسبقاً الخاضعة لمراقبة الدولة والمملوكة للقطاع الخاص والحفاظ على تحديث مدونة الجرد ذات الصلة على الصعيد الوطني والصعيد الإقليمي من خلال مركز REMPEC.

المخرجات المتعلقة بالأمانة، حسب توافر الموارد

(ج) تقديم المساعدة إلى الدول، التي تطلب ذلك، في تحديد الحد الأدنى المطلوب من معدات التصدي لحوادث الانسكاب المتموضعة مسبقاً والخاضعة لمراقبة الدولة.

(د) تزويد الأطراف المتعاقدة بالمعلومات المتعلقة بالسبل المعمول بها لتمويل امتلاك تلك المعدات ومواصلة تقديم المساعدة في هذا الصدد، حسب الضرورة.

(هـ) الاحتفاظ بنظام المعلومات الإقليمي وصيانته وتحديث مدونة جرد معدات التصدي لحوادث الانسكاب المتموضعة مسبقاً.

(و) وضع تصور لأوجه التآزر الممكنة لربط نظام المعلومات الإقليمي بنظام CECIS لتيسير الحصول على المعلومات في أي وقت ولا سيما في حالات الطوارئ، وتيسير تحديث قواعد البيانات هذه من خلال نظام مترابط.

18-4 تشجيع مشاركة المؤسسات العلمية والتقنية الإقليمية في أنشطة البحث والتطوير وتيسير نقل التكنولوجيا

4-18-1 يؤكد بروتوكول المنع والطوارئ لعام 2002 في اتفاقية برشلونة على ضرورة تبادل المعلومات المتعلقة بالبحث والتطوير في التكنولوجيات الجديدة. وتدعو صراحة اتفاقية OPRC لعام 90 وبروتوكولها OPRC-HNS لعام 2000 أطراف هذه الصكوك القانونية الدولية للمشاركة بفعالية في جهود البحث والتطوير.

4-18-2 لقد لوحظ، بوجه عام، أن الدول الساحلية المتوسطة، عدا بعض الاستثناءات القليلة جداً، نادراً ما تعرض نتائج أنشطة البحث والتطوير التي توصلت إليها المتعلقة بالتصدي لحوادث التلوث البحري، بل ونادراً ما تشارك في المنتديات الدولية ذات الصلة، مثل منتدى المنظمة البحرية الدولية للبحث والتطوير و Interspill والمؤتمر الدولي للانسكاب النفطي، وغيرها.

4-18-3 من ناحية أخرى، من الاتصالات المباشرة مع الأشخاص الذين يحضرون الاجتماعات والدورات التدريبية التي ينظمها مركز REMPEC، يبدو أن المؤسسات العلمية والتقنية والتعليمية فضلاً عن القطاع الصناعي المعني من منطقة البحر الأبيض المتوسط يشتركون في أنشطة البحث والتطوير في مواضيع مختلفة تتعلق بمنع التلوث البحري الناجم عن الحوادث والتأهب والتصدي له. إن تشجيع المؤسسات الوطنية والقطاع الصناعي المعني على المشاركة بفعالية في أنشطة وبرامج البحث والتطوير ضمن اتفاقية OPRC وبروتوكول OPRC-HNS وعرض النتائج في المنتديات الدولية لا ينبغي أن يمثل عبئاً لا مبرر له على الإدارات، في حين أن الدول المعنية ستستفيد بوضوح من نتائج تلك الأنشطة والبرامج.

4-18-4 في إطار أداء التكاليف الصادر له ضمن الاستراتيجية الإقليمية (2005-2015) ومن أجل التعريف على نطاق أوسع بنتائج أنشطة البحث والتطوير التي تم إجراؤها في منطقة البحر الأبيض المتوسط، سعى مركز REMPEC إلى تشجيع مشاركة المؤسسات البحثية الإقليمية والقطاع الصناعي المعني في الأحداث ذات الصلة. وقام أيضاً مركز REMPEC، من خلال شبكة منسقيه، بتيسير تبادل هذه النتائج فيما بين الأطراف المتعاقدة. وعلى وجه الخصوص، شارك مركز REMPEC في مشروع MEDESS-4MS، المخصص لتعزيز السلامة البحرية من خلال الحد من المخاطر والآثار المرتبطة بحوادث الانسكاب النفطي. إلى جانب ذلك، وقّع مركز REMPEC مذكرة تفاهم مع شبكة الأوقيانوغرافيا التشغيلية للبحر الأبيض المتوسط (MOON) بشأن اتفاق التعاون للتصدي لحالات الطوارئ لمنطقة البحر الأبيض المتوسط. وقد شارك المركز أيضاً في العديد من ورش العمل الإقليمية، معطيًا لمحة عامة عن الوضع في البحر الأبيض المتوسط.

4-18-5 النتائج المتوقعة في إطار هذا الهدف النوعي هي كما يلي:

النتائج المتعلقة بالأطراف المتعاقدة

- أ) مشاركة المؤسسات العلمية والتقنية، فضلاً عن القطاع الصناعي المعني، بشكل فعال في أنشطة وبرامج البحث والتطوير المتعلقة بمنع التلوث البحري الناجم عن الحوادث والتأهب والتصدي له.
- ب) عرض المؤسسات الوطنية والقطاع الصناعي المعني لنتائج أنشطتها وبرامجها للبحث والتطوير في المنتديات الدولية.
- ج) عرض أنشطة البحث والتطوير الوطنية باستخدام الصفحة التي ينشئها مركز REMPEC ضمن الموقع الشبكي للملامح القطرية.

المخرجات المتعلقة بالأمانة، حسب توافر الموارد

- د) مواصلة تقديم المساعدة إلى المؤسسات الإقليمية والقطاع الصناعي المعني في تحديد مجالات البحث التي تثبت فيها الحاجة إلى تعزيز أحدث تكنولوجيات وتقنيات التأهب لحوادث الانسكاب والتصدي لها.
- هـ) مواصلة تقديم المساعدة في نشر وتبادل نتائج أنشطة وبرامج البحث والتطوير الوطنية داخل منقطة البحر الأبيض المتوسط وخارجها.
- و) تيسير مشاركة المؤسسات البحثية الوطنية والإقليمية والقطاع الصناعي المعني في المنتديات الدولية ذات الصلة بـغية التعريف على نطاق أوسع بنتائج أنشطة البحث والتطوير التي تم إجراؤها في منطقة البحر الأبيض المتوسط.
- ز) التعاون مع الاتفاقات الإقليمية الأخرى، في تنفيذ التكاليف الواردة أعلاه.

19-4 تحسين نوعية عملية اتخاذ القرار وسرعتها وفعاليتها في حالة حوادث التلوث البحري من خلال تطوير واستخدام أدوات الدعم التقني ودعم اتخاذ القرار

19-4-1 إن نجاح النتائج أو غير ذلك من التدابير المتخذة من أجل التصدي لحوادث الانسكاب النفطي أو حوادث انسكاب أو انبعاث المواد الخطرة والضارة الأخرى يعتمد إلى حد كبير على نوعية وسرعة عملية اتخاذ القرارات المتصلة بالتصدي لتلك الحوادث. وعلاوة على ذلك، فإن فشل أي دولة ساحلية في اتخاذ إجراءات سريعة وفعالة تجاه الموقع الوشيك لحدث تلوث بحري خطير في مياهها الإقليمية قد يؤدي، ليس فقط إلى كارثة بيئية وطنية، ولكن أيضًا إلى إحداث دمار على طول شواطئ البلدان المجاورة.

19-4-2 على الرغم من أن هذه القرارات ينبغي اتخاذها من قبل السلطات الوطنية المختصة ومسؤوليها مع مراعاة الظروف الخاصة لكل حالة معينة من حوادث التلوث البحري وكذا عدد من العوامل التقنية والاجتماعية والاقتصادية والسياسية، فإن عملية اتخاذ القرار يُمكن تسريعها إلى حد كبير وتبسيطها وجعلها أكثر دقة باستخدام بعض أدوات دعم اتخاذ القرار، مثل على سبيل المثال خرائط الحساسية ونماذج التنبؤ بحوادث الانسكاب وقواعد البيانات. تتوفر مجموعة متنوعة جدًا من هذه الأدوات التي تم تطويرها إما من قبل منظمات تجارية أو مؤسسات علمية؛ ومع ذلك نادرًا ما يتم تطويرها لمنطقة جغرافية بعينها.

19-4-3 في إطار الاستجابة للتكليف الصادر له ضمن الاستراتيجية الإقليمية (2005-2015)، سعى مركز REMPEC إلى التعاون مع المؤسسات العملية في المنطقة ومع برامج ومشاريع محددة مخصصة للأنشطة ذات الصلة.

19-4-4 يوفر مشروع MEDESS-4MS الذي تم تنفيذه بتمويل مشترك من الصندوق الأوروبي للتنمية الإقليمية (ERDF) وبالتعاون مع مركز REMPEC أداة تُمكن جميع البلدان المتوسطة من المقارنة بين أنسب نماذج التنبؤ بحوادث الانسكاب النفطي لمنطقة معينة في المنطقة وتقييم التأثير المحتمل للانسكاب النفطي على الأصول الاجتماعية والاقتصادية والبيئية التي تم جمعها في نظام معلومات جغرافي، بما في ذلك على سبيل المثال أحدث البيانات المتعلقة بقدرات التصدي الوطنية. بالإضافة إلى ذلك، قامت بعض مراكز الأرصاد الجوية البحرية من ست بلدان متوسطة بتوقيع اتفاق مع مركز REMPEC من خلال الشبكة التشغيلية المتوسطة للنظام العالمي لرصد المحيطات (MONGOOS - سابقًا MOON) لتقديم توقعات حوادث الانسكاب النفطي، عند طلبها، إلى كل البلدان المتوسطة.

19-4-5 قام المركز أيضًا بتطوير و/أو تحديث الأدوات التالية في إطار فريق MTWG، الذي ساهم أيضًا مع الخطة الزرقاء ومركز RAC/SPA في جمع البيانات في إطار مشروع MEDESS-4MS المذكور أعلاه، أو من خلال مشاريع أخرى:

- نظام المعلومات الجغرافية (GIS) لحركة الملاحة البحرية في البحر الأبيض المتوسط.
- نظام معلومات الدعم المتكامل للقرارات البحرية لنقل المواد الكيميائية (MIDSIS-TROCS).
- أداة دعم قرارات معالجة النفايات.
- يتم باستمرار تحديث أدوات أخرى تم تنفيذها لفترة طويلة، مثل قاعدة بيانات مركز REMPEC للإنذارات والحوادث.

19-4-6 بخصوص هذا الأخير، اعتمدت قاعدة بيانات مركز REMPEC للإنذارات والحوادث، منذ إنشائها، على مصادر معلومات مختلفة بما في ذلك على سبيل المثال المنسقين الوطنيين لمركز REMPEC ومركز المعارف البحرية التابع للمنظمة البحرية الدولية ومركز Cedre ووسائل الإعلام المحلية، وما إلى ذلك. وعلى الرغم من أن مركز REMPEC سعى إلى التحقق من المعلومات المجمعة وتنسيقها، هناك حاجة إلى وضع برنامج لضمان جودة الإبلاغ عن البيانات وجمعها وينبغي أن يتم إنشاؤه بما يتماشى مع برنامج رصد نهج النظام الإيكولوجي.

19-4-7 النتائج المتوقعة في إطار هذا الهدف النوعي هي كما يلي:

النتائج المتعلقة بالأطراف المتعاقدة

- (أ) تشجيع القيام بتطوير وتحسين أدوات نوعية إقليمية لدعم اتخاذ القرارات من خلال تشجيع المؤسسات والبرامج العلمية الوطنية على المشاركة الفعالة، ومن خلال تزويد مركز REMPEC بمجموعات البيانات ذات الصلة وغيرها من المعلومات التي قد تكون متاحة في البلدان المعنية.
- (ب) المشاركة الفعالة، من خلال نهج زمام المبادرة القطرية، في تنفيذ برنامج عمل فريق MTWG على النحو المحدد في اجتماعات منسقي مركز REMPEC.
- (ج) انضمام معاهد الأرصاد الجوية البحرية الوطنية إلى شبكة MONGOOS والمساهمة في الحفاظ على الأدوات المتوسطة المذكورة أعلاه من خلال التحديث المنتظم للبيانات.
- (د) المساهمة في وضع برنامج ضمان جودة الإبلاغ عن البيانات وجمعها بما يتماشى مع برنامج رصد نهج النظام الإيكولوجي.

المخرجات المتعلقة بالأمانة، حسب توافر الموارد

- (هـ) استمرار المراجعة والتحديث لأدوات دعم اتخاذ القرار الحالية القائمة على تكنولوجيا المعلومات، وتطوير أدوات جديدة قائمة على تكنولوجيا المعلومات لدعم اتخاذ القرار وإتاحتها إلى السلطات الوطنية المختصة لدى الأطراف المتعاقدة، مع مراعاة المبادرات الوطنية أو الإقليمية في هذا المجال.
- (و) تيسير عملية تنسيق وتنفيذ برنامج عمل الفريق العامل التقني للبحر الأبيض المتوسط.
- (ز) دراسة التفاعل المحتمل ورسملة أدوات دعم اتخاذ القرار المتاحة على المستويين المتوسطي والأوروبي، بما في ذلك تلك التي تم تطويرها في إطار اتفاقات إقليمية أخرى أو في إطار مبادرات إقليمية أخرى، في نطاق تنفيذ التكاليف الواردة أعلاه.
- (ح) تقديم الدعم لوضع برنامج لضمان جودة الإبلاغ عن البيانات وجمعها بما يتماشى مع برنامج رصد نهج النظام الإيكولوجي.
- (ط) دمج أي تطورات في أدوات دعم اتخاذ القرار ضمن الأهداف النوعية 20 و21 و22.

20-4 الرفع قدر الإمكان من مستوى المعرفة في مجال التأهب للتلوث البحري بالنفط والمواد الضارة الأخرى الناجم عن الحوادث والتصدي له

1-20-4 يُعد وجود مجموعة رئيسية من الخبراء في كل بلد مختصين في التأهب لحوادث انسكاب النفط والمواد الخطرة والضارة والتصدي لها، إضافة إلى وجود تنظيم وطني وخطط طوارئ واستراتيجية تصدي ومعدات تصدي، أحد المتطلبات الأساسية اللازمة للبداية الصحيحة لعمليات التصدي وتنفيذها وإنجازها بنجاح في حالات التلوث البحري الطارئة.

2-20-4 يُمكن القول بأنه يمكن تحقيق الاستدامة الضرورية في مجال التدريب على المستوى الوطني من خلال تكوين مجموعة صغيرة من المدربين المؤهلين في كل بلد يُمكن أن يتولوا بدورهم مواصلة توفير التدريب اللازم لزملائهم المواطنين. ويتعلق الأمر على وجه التحديد بتدريب موظفي التصدي للانسكابات المواطنين في مستوى المشغلين والمتصدين المباشرين (المستوى الأول) وفي مستوى المراقبين والقادة الميدانيين (المستوى الثاني). ومن ناحية أخرى، من المتوقع عليه أن المستوى الثالث من التدريب (كبار المسؤولين والمديرين الحكوميين) يجب أن يبقى على المستوى الإقليمي وينبغي أن يتواصل تقديمه وتنسيقه من قبل مركز REMPEC. وبالمثل، فإن التدريب المتخصص في مجالات نوعية من مجالات التأهب للتلوث البحري والتصدي له يجب أن يبقى أيضاً من مسؤولية المركز. وبالتالي، ينبغي أن يكون الهدف الطويل الأجل لهذا الهدف النوعي هو أن يحقق كل طرف متعاقد الاكتفاء الذاتي في مجال التدريب على التصدي للانسكابات على المستوى العام وضمان التدريب المستمر للمتصدين للانسكابات من المواطنين.

4-20-3 منذ بداية برنامج التدريب التابع لمركز REMPEC في أوائل ثمانينات القرن العشرين، تم تدريب أكثر من 3.500 شخص من خلال الأنشطة التدريبية في مستويات مختلفة التي تم تضمينها في البرنامج. وعلى الرغم من هذا الإنجاز الرائع، فإن عددًا كبيرًا من الأشخاص الذين تم تدريبهم لم يقدروا على تصريف إدارتهم الوطنية بسبب التغييرات الوظيفية والتقاعد أو لأسباب أخرى، وقد أكد منسقي مركز REMPEC في مناسبات عديدة على الحاجة إلى مزيد من التدريب.

4-20-4 في إطار استجابته للتكليف الصادر له ضمن الاستراتيجية الإقليمية (2005-2015)، نظم مركز REMPEC دورات تدريبية بانتظام تتناول مواضيع مختلفة وتستهدف أكبر مجموعة من المشاركين إلى أقصى حد ممكن. وقد نظم المركز أيضًا اجتماعات للمعلومات وأخرى لعملية اتخاذ القرار، ولا سيما فيما يتعلق بما يلي:

- مشروع التأهب لتنظيف الخط الساحلي الملوث بالنفط والتدخلات في الحياة البرية الملوثة بالنفط (POSOW)، بما في ذلك دورة تدريب المدربين وإعداد المواد التعليمية ذات الصلة.
- دورات تدريبية إقليمية على قضايا متخصصة مثل ورش عمل القدرات والتنسيق الإقليمي للتصدي لانسكابات النفط الكبيرة في البحر الأبيض المتوسط (MEDEXPOL).
- التدريب على قضايا نوعية مثل استخدام المشيّنات ومعالجة النفايات وتقييم الخط الساحلي الملوث بالنفط والتصدي لتلوث الحياة البرية بالنفط ووضع نماذج التنبؤ بحوادث الانسكاب النفطي وتقييم المخاطر، وما إلى ذلك.

4-20-5 لذلك، ينبغي على المركز تركيز جهوده التدريبية على تدريب المدربين وتوفير التدريب المتخصص على قضايا نوعية، على المستوى الإقليمي.

4-20-6 تُعد التمارين المنتظمة على التواصل وتمارين المحاكاة والواسعة النطاق أمرًا حيويًا، ليس فقط لتقييم المعارف المكتسبة خلال الدورات التدريبية ولاختبار قدرات التصدي المحلية والوطنية والإقليمية، ولكن أيضًا لتعزيز التعاون فيما بين السلطات المختصة الوطنية ومركز REMPEC وآليات التصدي الأوروبية (أي الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية وآلية الحماية المدنية في الاتحاد الأوروبي)، والقطاعات الخاصة.

4-20-7 النتائج المتوقعة في إطار هذا الهدف النوعي هي كما يلي:

النتائج المتعلقة بالأطراف المتعاقدة

(أ) القيام، بأولوية عليا، إذا لم يكن قد تم بالفعل اتخاذ الإجراءات المناسبة، بوضع برامج تدريب وطنية للتصدي للحوادث ذات الصلة بالنفط والمواد الخطرة والضارة الأخرى، بناءً على سبيل المثال على نموذج المنظمة البحرية الدولية للدورات التدريبية للمستويين الأول والثاني، ولتدريب موظفي التشغيل والإشراف على المستوى الوطني على التوالي، بغية ضمان التدريب المستمر لهؤلاء الموظفين

(ب) نشر المعارف المكتسبة من خلال دورات تدريب المدربين وتكرار الدورات التدريبية على المستوى المحلي والوطني.

(ج) تنفيذ تمارين منتظمة لاختبار قدرات التصدي الوطنية بالتعاون مع جميع أصحاب المصالح المعنيين وإلى أقصى حد ممكن إشراك الدول الساحلية المجاورة لتعزيز التعاون الثنائي ودون الإقليمي.

المخرجات المتعلقة بالأمانة، حسب توافر الموارد

(د) تقديم المساعدة إلى الأطراف المتعاقدة، التي تطلب ذلك، في وضع برامجها التدريبية الوطنية وتنفيذها.

ه) استمرار تقديم دورات "تدريب المدربين"، بناءً، على وجه الخصوص، على الأعمال التي تم إنجازها في إطار مشاريع POSOW.

و) تحديد الدورات التدريبية الإقليمية على قضايا نوعية متخصصة، بصورة منتظمة في اجتماعات منسقي مركز REMPEC.

ز) الأخذ بعين الاعتبار الدورات التدريبية النموذجية ذات الصلة التي تم تحديثها من قبل لجنة المنظمة البحرية الدولية الفرعية المعنية بمنع التلوث والتصدي له؛ والاتفاقات الإقليمية الأخرى، والوكالة الأوروبية للسلامة البحرية ضمن خطط العمل ذات الصلة الخاصة بها، وذلك عند وضع برامج التدريب الوطنية ودعم تنفيذها.

ح) تشجيع تنظيم تمارين منتظمة لاختبار قدرات التصدي الوطنية ودون الإقليمية بالتعاون مع جميع أصحاب المصالح المعنيين.

ط) البحث في إمكانية الحصول على المساعدة لتحقيق الأهداف الواردة أعلاه في إطار برنامج ITCP التابع للمنظمة البحرية الدولية وحشد الموارد والوسائل الخارجية على سبيل المثال من الجهات المانحة الخارجية والقطاع الخاص وآلية الحماية المدنية في الاتحاد الأوروبي.

21-4 مراجعة التوصيات والمبادئ الأساسية والمبادئ التوجيهية الحالية ووضع أخرى جديدة تهدف إلى تيسير التعاون الدولي والمساعدة المتبادلة في إطار بروتوكول المنع والطوارئ لعام 2002

1-21-4 لقد اعتمدت منذ عام 1987 العديد من الاجتماعات العادية للأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة سلسلة من التوصيات والمبادئ الأساسية والمبادئ التوجيهية المتعلقة بالتأهب للتلوث البحري الناجم عن الحوادث والتصدي له والمساعدة المتبادلة، فضلاً عن منع التلوث من السفن. وكان الهدف من كل هذه الوثائق هو تيسير تنفيذ بروتوكول المنع والطوارئ لعام 2002.

2-21-4 لقد حدثت عدة تطورات على كلا الصعيدين الإقليمي والعالمي تستلزم مراجعة تلك التوصيات والمبادئ الأساسية والمبادئ التوجيهية التي اعتمدت في الماضي من قبل الأطراف المتعاقدة، أو تحديثها أو تعديلها، حسبما يكون مناسباً. ومن بين هذه التطورات اعتماد صكوك قانونية إقليمية وعالمية جديدة وتطور التكنولوجيا وفهم أفضل للقضايا المتعلقة بالتلوث بالنفط والمواد الخطرة والضارة الأخرى الناجم عن الحوادث، وأخيراً وليس آخراً الخبرات المكتسبة خلال حوادث التلوث الكبيرة والمبادرات التي نشأت عنها. وينبغي أن تخضع تلك التوصيات والمبادئ الأساسية والمبادئ التوجيهية لمراجعة مستمرة من أجل الحفاظ على حداثة وملاءمتها للغرض.

3-21-4 بالإضافة إلى الحفاظ على تحديث المواد المذكورة أعلاه، فإن تيسير الحركة عبر الحدود لموظفي ومعدات التصدي في حالات الطوارئ هو ما قد يُميّز الفرق بين النجاح والفشل في التصدي للأثار الكارثية غالباً لحوادث التلوث الخطيرة والتخفيف منها. ولذلك، ينبغي على الأطراف المتعاقدة أن تتعهد بتبسيط الإجراءات الوطنية لدى كل طرف منها للدخول إلى أراضيها والحركة داخلها والخروج منها للموظفين المختصين والمعدات التي قد تكون مطلوبة في حالات الطوارئ.

4-21-4 وفقاً للتكاليف الصادر ضمن الاستراتيجية الإقليمية (2005-2015)، سعى مركز REMPEC لأن يُدرج في موقعه الشبكي للملاحق الفُطرية ترتيبات الحركة عبر الحدود الحالية التي قدمت بعض الدول معلومات بشأنها. ولا تزال المعلومات شحيحة، ولذلك ينبغي على الأطراف المتعاقدة، بشكل عاجل، تزويد المركز بالمعلومات المطلوبة. وقد راجع مركز REMPEC أيضاً المبادئ التوجيهية ذات الصلة وأصدر أخرى جديدة، والتي تم اعتمادها، ويعمل باستمرار على تطوير وإتاحة المعلومات إلى أقصى حد ممكن.

4-21-5 مع ذلك، ينبغي مراجعة المبادئ الأساسية والمبادئ التوجيهية المتوسطة بما يتماشى مع آخر التطورات الدولية والأوروبية (أي المبادئ التوجيهية لعروض المساعدة الدولية (المنظمة البحرية الدولية) ودعم الدولة المضيفة ضمن آلية الحماية المدنية في الاتحاد الأوروبي). وفي سياق مراجعة المبادئ الأساسية والمبادئ التوجيهية المتوسطة، ينبغي وضع إجراءات وشروط وأوجه تأخر واضحة والاتفاق عليها لضمان التنسيق الفعال بين آلية التصدي والمساعدة المتوسطة (أي وحدة المساعدة المتوسطة (MAU) ومركز Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (Cedre) ومعهد Federazione Nazionale Istituito Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) واتحاد MONGOOS وشبكة المساعدة الإقليمية والمنظمة البحرية الدولية، وما إلى ذلك) وبين آلية التصدي والمساعدة الأوروبية (أي مركز تنسيق التصدي لحالات الطوارئ (ERCC) وخدمات التصدي للتلوث التابعة للوكالة الأوروبية للسلامة البحرية ونظام CECIS).

4-21-6 بغية تحقيق الهدف النوعي المتمثل في مراجعة التوصيات والمبادئ الأساسية والمبادئ التوجيهية الإقليمية الحالية ووضع أخرى جديدة تهدف إلى تيسير التعاون الدولي والمساعدة المتبادلة في إطار بروتوكول المنع والطوارئ لعام 2002، فإن النتائج المتوقعة في إطار هذا الهدف النوعي هي كما يلي:

النتائج المتعلقة بالأطراف المتعاقدة

(أ) القيام بأولوية عليا إذا لم يكن قد تم بالفعل اتخاذ الإجراءات المناسبة، بمراجعة التوصيات والمبادئ الأساسية والمبادئ التوجيهية الحالية المتعلقة بالتأهب للتلوث البحري الناجم عن الحوادث والتصدي له والمساعدة المتبادلة، فضلاً عن منع التلوث من السفن، المعتمدة منذ عام 1987، مع الاهتمام على وجه الخصوص بتلك التي تهدف إلى إزالة العقبات المحتملة التي قد تعوق المساعدة المتبادلة.

(ب) القيام بأولوية عليا إذا لم يكن قد تم بالفعل اتخاذ الإجراءات المناسبة، بتحديد كل التوصيات والمبادئ الأساسية والمبادئ التوجيهية التي يتعين مراجعتها وتحديثها و/أو تعديلها.

(ج) القيام بأولوية عليا إذا لم يكن قد تم بالفعل اتخاذ الإجراءات المناسبة، ببيان التوصيات والمبادئ الأساسية والمبادئ التوجيهية الإضافية التي ينبغي اعتمادها على المستوى الإقليمي بغية تيسير تنفيذ بروتوكول المنع والطوارئ لعام 2002 في مجال التعاون الدولي والمساعدة المتبادلة.

(د) زيادة تيسير المساعدة المتبادلة عن طريق القيام بأولوية عليا إذا لم يكن قد تم بالفعل اتخاذ الإجراءات المناسبة، بتبسيط الإجراءات الوطنية لدى كل طرف للدخول إلى أراضيه والحركة داخلها والخروج منها للموظفين المختصين والمعدات التي قد تكون مطلوبة في حالات الطوارئ، وإبلاغ مركز REMPEC وفقاً لذلك.

(هـ) النظر في استخدام نظام CECIS المعني بالتلوث البحري من أجل تعزيز تنسيق طلبات وعروض المساعدة الدولية.

المخرجات المتعلقة بالأمانة، حسب توافر الموارد

(و) القيام، بمجرد توفر المعلومات الضرورية، بإعداد مدونة جرد بالإجراءات الوطنية المعمول بها لدى كل طرف التي تحكم الدخول إلى أراضيه والحركة داخلها والخروج منها للموظفين المختصين والمعدات التي قد يتم تقديمها كمساعدة متبادلة في حالات الطوارئ، ووضع توصيات لتحسين تلك الإجراءات الوطنية التي قد تعرقل بشكل خطير تقديم مثل هذه المساعدة.

(ز) القيام بأولوية عليا، بالتعاون مع منسقي مركز REMPEC الوطنيين بوضع النصوص المراجعة والمُحدّثة و/أو المُعدّلة للتوصيات والمبادئ الأساسية والمبادئ التوجيهية الإقليمية ذات الصلة المقترح اعتمادها في اجتماعات الأطراف المتعاقدة.

(ح) القيام، كلما اقتضى الأمر وبالتعاون مع منسقي مركز REMPEC الوطنيين، بوضع توصيات ومبادئ أساسية ومبادئ توجيهية جديدة، حسب الضرورة، واقتراح اعتمادها في اجتماعات الأطراف المتعاقدة.

(ط) التعاون، في إطار تنفيذ التكاليف الواردة أعلاه، مع المنظمة البحرية الدولية والاتفاقات الإقليمية الأخرى والوكالة الأوروبية للسلامة البحرية ضمن خطط العمل ذات الصلة الخاصة بها وآلية الحماية المدنية في الاتحاد الأوروبي، مع الأخذ بعين الاعتبار أي تطورات جديدة في مجال التعاون الدولي والمساعدة المتبادلة على النحو المشار إليه في الفقرة قبل الأخيرة من مقدمة الهدف النوعي الحالي.

(ي) البحث في إمكانية الحصول على المساعدة لتحقيق الأهداف الواردة أعلاه في إطار برنامج ITCP التابع للمنظمة البحرية الدولية وحشد الموارد والوسائل الخارجية على سبيل المثال من الجهات المانحة الخارجية والقطاع الخاص وآلية الحماية المدنية في الاتحاد الأوروبي.

22-4 تعزيز قدرات الدول الساحلية منفردة على التصدي بكفاءة لحوادث التلوث البحري من خلال إبرام اتفاقات تنفيذية ووضع خطط طوارئ دون إقليمية

1-22-4 يُقر بروتوكول المنع والطوارئ لعام 2002 لاتفاقية برشلونة، علاوة على اتفاقية OPRC لعام 90 وبروتوكولها OPRC-HNS لعام 2000، بأهمية الاتفاقات دون الإقليمية والثنائية والمتعددة الأطراف للتعاون في التأهب للتلوث البحري الناجم عن الحوادث والتصدي له، كأدوات هامة لتعزيز القدرات الوطنية للدول المشاركة في هذه الاتفاقات.

2-22-4 في منطقة البحر الأبيض المتوسط، تُمثل خطط الطوارئ شبه الإقليمية واتفاقات تنفيذها آليات للمساعدة المتبادلة، استناداً إلى الإطار الذي يوفره بروتوكول المنع والطوارئ لعام 2002. وتُمكن هذه الآليات، التي تُيسر تنفيذ البروتوكول، السلطات الوطنية المختصة لدى الأطراف المتعاقدة من التعاون بشكل وثيق من خلال تنسيق القدرات الوطنية لكل منها وتحقيق التكامل فيما بينها، بُغية التصدي بفعالية للحوادث التي تفوق قدراتها منفردة.

3-22-4 من أجل تهيئة الظروف الضرورية الموصلة إلى إبرام اتفاقات دون إقليمية، من الضروري أن تكون هناك خطة طوارئ وطنية و/أو نظام للتأهب والتصدي قيد التنفيذ لدى الدول منفردة كمتطلبات أساسية للوقاية من الآثار الكارثية المحتملة لحوادث التلوث الخطيرة. ولهذا يتحتم على جميع الأطراف المتعاقدة أن تكون مثل هذه الخطط والنظم لديها قيد التنفيذ. وفي هذا الصدد، ساعد مركز REMPEC، في إطار أدائه للتكليف الصادر له ضمن الاستراتيجية الإقليمية (2005-2015)، عدداً من البلدان في وضع خطط الطوارئ الوطنية لديها وعرض تقديم الدعم إلى البلدان الثلاثة المتبقية دون أي خطة طوارئ وطنية تنفيذية.

4-22-4 على الصعيد دون الإقليمي، ساعد مركز REMPEC بشكل مستمر وفعال الأطراف المتعاقدة في وضع خطط طوارئ واتفاقات دون إقليمية وتنفيذها مثل تلك الخاصة بدول جنوب شرق المتوسط (قبرص ومصر وإسرائيل) وجنوب غرب المتوسط (الجزائر والمغرب وتونس) والبحر الأدرياتي (كرواتيا وإيطاليا وسلوفينيا) كما شارك في بعض الأنشطة في إطار اتفاق RAMOGEPOL (فرنسا وموناكو وإيطاليا) وخطة "ليون" (فرنسا وإسبانيا). وتحتوي خطط الطوارئ والاتفاقات دون الإقليمية الحالية على أحكام للتعاون في منع الحوادث البحرية، التي يتوقع أن تعزز من الحد من مخاطر التلوث البحري الناجم عن الحوادث، والتي قد يتم تضمينها أيضاً في الاتفاقات دون الإقليمية المستقبلية. وساعد المركز أيضاً في تنفيذ مشروع POSOW، الذي تشارك فيه كرواتيا وقبرص وفرنسا واليونان وإيطاليا ومالطة وسلوفينيا وإسبانيا ويهدف إلى إنشاء تآزر تعاوني إقليمي من خلال تحسين معارف المشغلين والمهنيين والمتطوعين وتعزيز قدراتهم في مجال التلوث البحري وهو يشارك أيضاً في المرحلة الثانية من المشروع الذي تم توسيعه ليشمل الجزائر ومصر ولبنان وليبيا والمغرب وتونس وتركيا.

5-22-4 بعد أن تنشئ كل الدول الساحلية المتوسطة المتبقية نُظُمها الوطنية للتأهب والتصدي، بما في ذلك اعتماد خطط طوارئ وطنية، سيكون الطريق ممهداً لإبرام ترتيبات دون إقليمية بين جميع البلدان في المنطقة. ومن المتوقع أن تُسهّم المشاركة الفعالة لكل بلد في واحد أو أكثر من مثل هذه الاتفاقات الثنائية أو المتعددة الأطراف في إحداث طفرة كبيرة في مستوى التأهب لحوادث التلوث البحري الكبيرة في المنطقة والتصدي لها. ومع ذلك، قد تكون هناك حاجة إلى إجراء تقييم لتقييم الثغرات بين الخطط التي سترتبط في نهاية المطاف بغيرها من خلال الاتفاقات الثنائية و/أو دون الإقليمية.

4-22-6 في حين تم وضع معظم خطط الطوارئ الوطنية بالنظر إلى حوادث الانسكاب النفطي من السفن، قد يقتضي الأمر تحديثها لدمج التصدي لانسكابات المواد الخطرة والضارة فيها. وعلاوة على ذلك، مع التطوير المستمر في مجال استكشاف واستغلال الرصيف القاري وقاع البحر وتربته التحتية، ووفقاً للمادة 16 من البروتوكول البحري الذي يُطَبَّق، بعد إجراء التعديلات اللازمة، أحكام بروتوكول المنع والطوارئ لعام 2002، ينبغي مراجعة خطط الطوارئ الوطنية للدول الساحلية المتوسطة المشاركة في أعمال استكشاف واستغلال النفط والغاز لدمج الأنشطة البحرية فيها.

4-22-7 النتائج المتوقعة في إطار هذا الهدف النوعي هي كما يلي:

النتائج المتعلقة بالأطراف المتعاقدة

- (أ) القيام، بأولوية عليا إذا لم يكن قد تم بالفعل اتخاذ الإجراءات المناسبة، بتقييم خطط الطوارئ الوطنية أو وضعها أو مراجعتها واعتمادها وإنشاء نُظُم وطنية للتأهب لحوادث انسكاب النفط والمواد الخطرة والضارة من السفن والموانئ البحرية ومرافق مناولة النفط والتصدي لها، بغية تهيئة الظروف الضرورية لإبرام اتفاقات دون إقليمية.
- (ب) التفاوض بشأن اتفاقات دون إقليمية تغطي منطقة البحر الأبيض المتوسط بأكملها، وإبرامها وتنفيذها بما في ذلك خطط الطوارئ دون الإقليمية ذات الصلة.

المخرجات المتعلقة بالأمانة، حسب توافر الموارد

- (ج) مواصلة تقديم المساعدة إلى الأطراف المتعاقدة التي لم تعتمد بعدُ خطط الطوارئ الوطنية الخاصة بها أو التي تحتاج إلى مراجعة خطط الطوارئ الوطنية الخاصة بها بهدف دمج المواد الخطرة والضارة و/أو العناصر البحرية فيها، في إطار وضع نظم التأهب والتصدي الوطنية أو تحديثها وتنفيذها.
- (د) تقييم خطط الطوارئ الوطنية ونُظُم التصدي الوطنية، التي تم تيسيرها من خلال التقييم الذاتي ومراجعات النظراء لكي تتناسب قدرات التصدي الوطنية مع مخاطر انسكابات النفط والمواد الخطرة والضارة من السفن والموانئ البحرية ومرافق مناولة النفط وتقييم الثغرات بين الخطط الوطنية من أجل تحديد الإجراءات المناسبة لضمان توافق الترتيبات التنفيذية في ضوء إبرام اتفاقات ثنائية و/أو دون إقليمية.
- (هـ) مواصلة تقديم المساعدة إلى الأطراف المتعاقدة، التي تطلب ذلك، في وضع خطط الطوارئ دون الإقليمية أو مراجعتها وفي صياغة اتفاقات بشأن تنفيذها.
- (و) الاستفادة من المشورة والمواد التي قد تتيحها الاتفاقات الإقليمية الأخرى في تنفيذ التكاليف الواردة أعلاه.
- (ز) البحث في إمكانية الحصول على المساعدة لتحقيق الأهداف الواردة أعلاه في إطار برنامج ITCP التابع للمنظمة البحرية الدولية وحشد الموارد والوسائل الخارجية على سبيل المثال من الجهات المانحة الخارجية والقطاع الخاص وآلية الحماية المدنية في الاتحاد الأوروبي.

الملحق الأول
الأهداف التنفيذية

ملاحظة: تُشير "الأولوية العليا" إلى أنه ينبغي إنجاز المهمة المعنية بنهاية عام 2018، بينما تشير "الأولوية المتوسطة" إلى أنه ينبغي الانتهاء من المهمة في أقرب ممكن، ولكن في موعد لا يتجاوز نهاية 2020.

(أ) أهداف الأطراف المتعاقدة

الأولوية	الهدف (معايير النجاح)	الهدف النوعي
عُليا	اتخاذ جميع الأطراف المتعاقدة للإجراءات الضرورية للتصديق على اتفاقية ماربول ومرفقاتها الستة وتنفيذها، وضمان ترجمتها في القانون الوطني، مع التركيز بشكل خاص على المرفق الخامس المعدل (لوائح منع التلوث الناتج عن القمامة من السفن) والمرفق السادس (لوائح منع تلوث الهواء من السفن) بالصيغة المعدلة، والتعاون من خلال مركز REMPEC لضمان الامتثال الكامل لأحكامها.	1 التصديق على الاتفاقيات البحرية الدولية ذات الصلة في مجال حماية البيئة البحرية (انظر الملحق الثاني).
عُليا	اتخاذ جميع الأطراف المتعاقدة للإجراءات الضرورية للتصديق على الاتفاقيات الدولية الأخرى ذات الصلة التابعة للمنظمة البحرية الدولية وتنفيذها، وضمان ترجمتها في القانون الوطني في نفس الوقت والامتثال الكامل لأحكامها.	
متوسطة	تطبيق جميع الأطراف المتعاقدة للمبادئ التوجيهية لمراقبة ومعالجة الحشف الحيوي على السفن للحد من انتقال الأنواع المائية الغازية لعام 2011، وإبلاغ المنظمة البحرية الدولية وفقاً لذلك.	2 مراقبة ومعالجة الحشف الحيوي على السفن للحد من انتقال الأنواع المائية الغازية.
متواصلة	تعميم جميع الأطراف المتعاقدة للمبادئ التوجيهية على قطاع صناعة النقل البحري والأطراف المعنية الأخرى.	
عُليا	وضع جميع الأطراف المتعاقدة لخطة عمل وطنية تمكنها من التنفيذ الكامل للاستراتيجية الوطنية بطريقة شاملة وفي الوقت المناسب.	3 ضمان فعالية الإدارات البحرية.
عُليا	تحسين جميع الدول الساحلية المتوسطة لأداء إدارتها البحرية، على أساس خطة العمل الوطنية، وفقاً لتوصيات المنظمة البحرية الدولية ومبادئها التوجيهية المعمول بها.	
عُليا	قيام جميع الدول الساحلية المتوسطة بالإعداد لتنفيذ مخطط مراجعة الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية باستخدام المدونة الثالثة كمعيار للمراجعة واتباع إطار المخطط وإجراءاته.	
متواصلة	دعم جميع الأطراف المتعاقدة لتنفيذ تكليفها الصادر إلى مركز REMPEC الذي بموجبه ينبغي على المركز، إذا ومتى أمكن ذلك، تقديم المساعدة إلى مذكرة التفاهم المتوسطة بشأن المراقبة من قبل دولة الميناء في منطقة البحر الأبيض المتوسط ومذكرة التفاهم المتوسطة.	4 تعزيز مذكرة التفاهم بشأن المراقبة من قبل دولة الميناء في منطقة البحر الأبيض المتوسط (مذكرة التفاهم المتوسطة).
عُليا	إتاحة جميع الأطراف المتعاقدة للموارد والوسائل الضرورية للتنفيذ الفعال لمذكرة التفاهم المتوسطة.	

الأولوية	الهدف (معايير النجاح)	الهدف النوعي
عُليا	توفير جميع الأطراف المتعاقدة لمرافق استلام كافية في موانئها ودراسة الإجراءات المتعلقة بتكلفة استخدام تلك المرافق، مما يتيح استخدامها بمجرد توفرها برسوم ينبغي أن تكون معقولة وينبغي ألا تكون عاملاً مثبطاً لاستخدامها.	5 توفير مرافق الاستلام في الموانئ.
عُليا	القمامة:	
عُليا	النفائات الزيتية:	
عُليا	المواد السائلة الضارة:	
عُليا	مياه الصرف الصحي:	
متوسطة	للمواد المستنفدة للأوزون ومخلفات تنظيف غاز العادم:	
عُليا	لمياه الصابورة والرواسب:	

<p>غُليا</p> <p>غُليا</p>	<p>(أ) قيام جميع الأطراف المتعاقدة بإنشاء نظام لإبلاغ ميناء رسو السفينة التالي بحالة احتفاظ السفينة على متنها بالمياه الأسنة والنفايات الزيتية ومخلفات المواد الخطرة والضرارة والصرف الصحي والقمامة والمواد المستنفدة للأوزون ومخلفات تنظيف غاز العادم.</p> <p>(ب) تنفيذ كل الدول الساحلية المتوسطة للوائح الوطنية التي تُمكن السلطات البحرية، إذا رأت ضرورة لذلك، من إلزام ربابنة السفن بتصريف النفايات في مرافق الاستلام المخصصة لذلك في الميناء قبل الإبحار منه.</p>	<p>6 تسليم النفايات الناتجة عن السفن.</p>
<p>غُليا</p> <p>غُليا</p>	<p>(أ) إنشاء جميع الأطراف المتعاقدة لنظم وإجراءات للرصد والمراقبة الوطنية ودون الإقليمية بما في ذلك، حيثما أمكن، المراقبة الجوية المنتظمة الفردية أو المنسقة في المياه الخاضعة لسيادة الأطراف المتعاقدة، إذا وافقت الأطراف على ذلك، ورفع تقارير بالنتائج إلى الاجتماعات المنتظمة لمنسقي مركز REMPEC.</p> <p>(ب) إنشاء جميع الأطراف المتعاقدة لنظم دون إقليمية، بما في ذلك إجراءات التحليق فوق المياه الخاضعة لسيادة دولة مجاورة إذا وافقت الأطراف المجاورة على ذلك، لمراقبة المناطق الحساسة و/أو الشديدة الخطورة بيئياً.</p>	<p>7 تحسين متابعة حوادث التلوث علاوة على رصد ومراقبة عمليات التصريف غير المشروعة.</p>
<p>غُليا</p> <p>غُليا</p>	<p>(أ) ضمان جميع الدول الساحلية المتوسطة لوجود إطار قانوني وطني (لوائح) كأساس للملاحقة القضائية لمرتكبي جرائم التصريف بسبب حالات الانتهاك لاتفاقية ماربول أو أي إطار قانوني وطني موضوع لتنفيذها.</p> <p>(ب) مشاركة جميع الأطراف المتعاقدة بفعالية في شبكة MENELAS، وفقاً لاختصاصاتها.</p>	<p>8 تحسين مستوى إنفاذ الأحكام والملاحقة القضائية لمرتكبي جرائم التصريف.</p>

الأولوية	الهدف (معايير النجاح)	الهدف النوعي
غليا حسب المناسب	<p>(أ) تنفيذ جميع الأطراف المتعاقدة للمبادئ التوجيهية المتعلقة بأنشطة المراكب الترفيهية وحماية البيئة البحرية في البحر الأبيض المتوسط، بالتزامن مع تنفيذ الأحكام ذات الصلة من اتفاقية ماريبول والخطة الإقليمية لمعالجة النفايات البحرية.</p> <p>(ب) قيام جميع الأطراف المتعاقدة بإبلاغ الأمانة بالتدابير التي اتخذتها لتنفيذ المبادئ التوجيهية المذكورة.</p>	9 الحد من التلوث الناتج عن أنشطة المراكب الترفيهية.
حسب الضرورة حيثما ومتى أمكن	<p>(أ) اقتراح جميع الأطراف المتعاقدة لنظم إضافية مناسبة لتحديد مسارات السفن في البحر الأبيض المتوسط وعرضها على المنظمة البحرية الدولية، حسب الضرورة، لبحث إمكانية اعتمادها وفقاً للقانون الدولي.</p> <p>(ج) دراسة جميع الأطراف المتعاقدة لإنشاء خطط مكانية بحرية ضمن نطاق سيادتها، متى وحيثما أمكن ذلك، ودون المساس بحق السيادة للدول، بما يضمن اتساق خططها المكانية البحرية وتناسقها في جميع أنحاء منطقة البحر الأبيض المتوسط.</p>	10 الحد من مخاطر تصادم السفن من خلال إنشاء نظم تحديد مسارات السفن.
غليا متواصلة	<p>(أ) تحديد جميع الأطراف المتعاقدة لمناطق البحر الأبيض المتوسط التي يمكن فيها تحسين مراقبة حركة الملاحة البحرية عن طريق إنشاء نظام قائم على استخدام نظام التعرف الآلي بالاشتراك مع خدمات حركة السفن ونظم الإبلاغ الإلزامي عن السفن، وإتمام إجراءات الموافقة عليها بأسرع ما يمكن بعد ذلك.</p> <p>(ب) مواصلة جميع الأطراف المتعاقدة لتعزيز التعاون التقني بين مراكز خدمات حركة السفن في البلدان المجاورة والقيام، حسب الحاجة، بتبادل المعلومات عن السفن باستخدام نظام التعرف الآلي في منطقة المراقبة المشتركة.</p>	11 تحسين مراقبة حركة الملاحة البحرية.
متوسطة	(ب) تأكيد جميع الأطراف المتعاقدة على المناطق البحرية الواقعة ضمن سيادتها التي تحتاج إلى الحماية التي يوفرها تعيينها كمناطق بحرية شديدة الحساسية، بدعم من مركز REMPEC ومركز RAC/SPA، وإذا تم التأكيد على ذلك، البدء في عملية مطالبة المنظمة البحرية الدولية بتنفيذ هذا التعيين لتلك المناطق.	12 تحديد المناطق البحرية الشديدة الحساسية.
متوسطة	(ج) قيام جميع الأطراف، على أساس المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية للحد من الضوضاء تحت الماء من النقل البحري التجاري لمعالجة الآثار السلبية على الحياة البحرية، ببحث شركات تصميم وبناء السفن الوطنية لديها، علاوة على مشغلي السفن التي ترفع أعلامها على تنفيذ استراتيجيات تخفيف الضوضاء على متن سفنهم.	13 الحد من الضوضاء البحرية الناجمة عن السفن.
غليا متوسطة	<p>(أ) تحديد جميع الأطراف المتعاقدة للإجراءات المناسبة على النحو المبين في المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية ذات الصلة والمبادئ التوجيهية للاتحاد الأوروبي ذات الصلة، التي تكملها المبادئ التوجيهية والمبادئ المرتبطة بها التي أعدها مركز REMPEC، من أجل تيسير عملية اتخاذ القرار عند تعيين مكان اللجوء للسفن المحتاجة إلى المساعدة.</p> <p>(ب) وضع جميع الدول الساحلية المتوسطة لخطط التعامل مع السفن المحتاجة إلى المساعدة، وتحديد طرائق التصدي له وفقاً لطبيعته وللمخاطر التي تم التعرض لها.</p>	14 وضع إجراءات لتعيين أماكن اللجوء من أجل الحد من مخاطر انتشار التلوث.

الأولوية	الهدف (معايير النجاح)	الهدف النوعي
غليا متوسطة	<p>(أ) قيام جميع الأطراف المتعاقدة بإنشاء لجنة تقنية من الخبراء من المرشحين من قبل الأطراف المتعاقدة من أجل إجراء دراسة تقنية ودراسة جدوى لبحث، حال كان ذلك مناسباً، في المرحلة الحالية، وضع خارطة طريق من أجل إعداد تقرير للعرض على المنظمة البحرية الدولية لتعيين بعض مناطق معينة من البحر الأبيض المتوسط كمناطق لمراقبة انبعاثات أكاسيد الكبريت تتطلب حماية بيئية خاصة واستكشاف الخطوات الأخرى الممكن اتخاذها في هذا الصدد.</p> <p>(ب) قيام الأطراف المتعاقدة، بعد اتخاذ القرار والتصديق على المرفق السادس من اتفاقية ماريبول، بتقديم اقتراح إلى المنظمة البحرية الدولية لتعيين منطقة أو مناطق البحر الأبيض المتوسط التي تم تحديدها في الفقرة الفرعية (أ) أعلاه كأحد مناطق مراقبة انبعاثات أكاسيد الكبريت.</p>	15 دراسة إمكانية تعيين البحر الأبيض المتوسط أو أجزاء منه كأحد مناطق مراقبة انبعاثات أكاسيد الكبريت بموجب المرفق السادس من اتفاقية ماريبول وتنفيذ تدابير كفاءة استخدام الطاقة الحالية بشكل فعال.

حسب اللزوم	مشاركة جميع الأطراف المتعاقدة في المناقشات ذات الصلة في المنظمة البحرية الدولية بشأن التدابير الإضافية الممكنة في المستقبل لتعزيز كفاءة استخدام الطاقة في النقل البحري الدولي	(ج)	
غليا	نظر جميع الأطراف المتعاقدة في إبرام اتفاقات مع الدول الساحلية المجاورة لتمكينها من مشاركة معدات وترتيبات سحب السفن لمساعدة السفن المعرضة للخطر في البحر الأبيض المتوسط، باتباع ما يكون مناسباً من المبادئ التوجيهية المتوسطة لسحب السفن في حالات الطوارئ.	(أ)	16 ضمان توفر القدرة الكافية على سحب السفن في حالات الطوارئ في كل أنحاء البحر الأبيض المتوسط لمساعدة السفن المعرضة للخطر، بما في ذلك الناقلات.
غليا متوسطة	مشاركة جميع الأطراف المتعاقدة وتبادلها للمعلومات المتعلقة بالممارسات الوطنية لتمويل امتلاك معدات التصدي لحوادث الانسكاب بهدف مساعدة الدول الساحلية المتوسطة في تحديد كل الوسائل الممكنة لتمويل امتلاك معدات التصدي لحوادث الانسكاب. إنشاء جميع الأطراف المتعاقدة لمخزونات وطنية من معدات التصدي لانسكابات النفط والمواد الخطرة والضارة المتموضعة مسبقاً الخاضعة لمراقبة الدولة والحفاظ على تحديث مدونة الجرد ذات الصلة على الصعيد الوطني والصعيد الإقليمي من خلال مركز REMPEC.	(أ) (ب)	17 تعزيز مستويات معدات التصدي لحوادث الانسكاب المتموضعة مسبقاً تحت المراقبة المباشرة للدول الساحلية المتوسطة.
متواصلة متواصلة متواصلة	مشاركة المؤسسات العلمية والتقنية، فضلاً عن القطاع الصناعي المعني، بشكل فعال في أنشطة وبرامج البحث والتطوير المتعلقة بمنع التلوث البحري الناجم عن الحوادث والتأهب والتصدي له. عرض المؤسسات الوطنية والقطاع الصناعي المعني لنتائج أنشطتها وبرامجها للبحث والتطوير في المنتديات الدولية. عرض أنشطة البحث والتطوير الوطنية باستخدام الصفحة التي ينشئها مركز REMPEC ضمن الموقع الشبكي للملاح القطرية.	(أ) (ب) (ج)	18 تشجيع مشاركة المؤسسات العلمية والتقنية الإقليمية في أنشطة البحث والتطوير وتيسير نقل التكنولوجيا.

الأولوية	الهدف (معايير النجاح)	الهدف النوعي
متواصلة حسب اللزوم	<p>تشجيع جميع الأطراف المتعاقدة لتطوير وتحسين أدوات نوعية إقليمية لدعم اتخاذ القرارات من خلال تشجيع المؤسسات والبرامج العلمية الوطنية على المشاركة الفعالة، وتزويد مركز REMPEC بمجموعات البيانات ذات الصلة وغيرها من المعلومات التي قد تكون متاحة في البلدان المعنية.</p> <p>مشاركة جميع الأطراف المتعاقدة بشكل فعال من خلال نهج زمام المبادرة الفُطرية، في تنفيذ برنامج عمل فريق MTWG على النحو المحدد في اجتماعات منسقي مركز REMPEC.</p> <p>انضمام معاهد الأرصاد الجوية البحرية الوطنية إلى شبكة MONGOOS والمساهمة في الحفاظ على الأدوات المتوسطة المذكورة أعلاه من خلال التحديث المنتظم للبيانات.</p> <p>مساهمة جميع الأطراف المتعاقدة في وضع برنامج ضمان جودة الإبلاغ عن البيانات وجمعها بما يتماشى مع برنامج رصد نهج النظام الإيكولوجي.</p>	<p>19 تحسين نوعية عملية اتخاذ القرار وسرعتها وفعاليتها في حالة حوادث التلوث البحري من خلال تطوير واستخدام أدوات الدعم التقني ودعم اتخاذ القرار.</p>
متواصلة حسب اللزوم	<p>وضع جميع الأطراف المتعاقدة لبرامج تدريب وطنية للتصدي للحوادث ذات الصلة بالنفط والمواد الخطرة والضارة الأخرى، بناءً على سبيل المثال على نموذج المنظمة البحرية الدولية للدورات التدريبية للمستويين الأول والثاني، ولتدريب موظفي التشغيل والإشراف على المستوى الوطني على التوالي، بغية ضمان التدريب المستمر لهؤلاء الموظفين.</p> <p>نشر جميع الأطراف المتعاقدة للمعارف المكتسبة من خلال دورات تدريب المدربين وتكرار الدورات التدريبية على المستوى المحلي والوطني.</p> <p>تنفيذ جميع الأطراف المتعاقدة لتمرين منتظمة لاختبار قدرات التصدي الوطنية بالتعاون مع جميع أصحاب المصالح المعنيين وإلى أقصى حد ممكن إشراك الدول الساحلية المجاورة لتعزيز التعاون الثنائي ودون الإقليمي.</p>	<p>20 الرفع قدر الإمكان من مستوى المعرفة في مجال التأهب للتلوث البحري بالنفط والمواد الضارة الأخرى الناجم عن الحوادث والتصدي له.</p>

الأولوية	الهدف (معايير النجاح)	الهدف النوعي
غليا غليا غليا غليا	<p>(أ) مشاركة جميع الأطراف المتعاقدة في مراجعة التوصيات والمبادئ الأساسية والمبادئ التوجيهية الحالية المتعلقة بالتأهب للتلوث البحري الناجم عن الحوادث والتصدي له والمساعدة المتبادلة، فضلاً عن منع التلوث من السفن.</p> <p>(ب) تحديد جميع الأطراف المتعاقدة لكل التوصيات والمبادئ الأساسية والمبادئ التوجيهية التي يتعين مراجعتها وتحديثها و/أو تعديلها.</p> <p>(ج) بيان جميع الأطراف المتعاقدة للتوصيات والمبادئ الأساسية والمبادئ التوجيهية الإضافية التي ينبغي اعتمادها على المستوى الإقليمي بُغية تيسير تنفيذ بروتوكول المنع والطوارئ لعام 2002 في مجال التعاون الدولي والمساعدة المتبادلة.</p> <p>(د) تبسيط جميع الأطراف المتعاقدة للإجراءات الوطنية لدى كل طرف منها للدخول إلى أراضيها والحركة داخلها والخروج منها للموظفين المختصين والمعدات التي قد تكون مطلوبة في حالات الطوارئ.</p> <p>(ج) نظر جميع الأطراف المتعاقدة في استخدام نظام CECIS المعني بالتلوث البحري من أجل تعزيز تنسيق طلبات وعروض المساعدة الدولية.</p>	<p>21 مراجعة التوصيات والمبادئ الأساسية والمبادئ التوجيهية الحالية ووضع أخرى جديدة تهدف إلى تيسير التعاون الدولي والمساعدة المتبادلة في إطار بروتوكول المنع والطوارئ لعام 2002.</p>
غليا غليا	<p>(أ) تقييم جميع الأطراف المتعاقدة لخطط الطوارئ الوطنية ووضعها واعتمادها وإنشاء نُظم وطنية للتأهب لحوادث انسكاب النفط والمواد الخطرة والضارة من السفن والموانئ البحرية ومرافق مناولة النفط والتصدي لها.</p> <p>(هـ) تفاوض جميع الأطراف المتعاقدة بشأن اتفاقات دون إقليمية تغطي منطقة البحر الأبيض المتوسط بأكملها، وإبرامها وتنفيذها بما في ذلك خطط الطوارئ دون الإقليمية ذات الصلة.</p>	<p>22 تعزيز قدرات الدول الساحلية منفردة على التصدي بكفاءة لحوادث التلوث البحري من خلال إبرام اتفاقات تنفيذية ووضع خطط طوارئ دون إقليمية.</p>

(ب) أهداف الأمانة (مركز REMPEC)

ملاحظة: لم تُحدد أي أولوية للتكاليف الصادرة إلى الأمانة (مركز REMPEC) نظرًا لأن معظمها لا يمكن تنفيذه إلا عند استلام الطلب المتعلق بها من الأطراف المتعاقدة، ولذلك تكون لها نفس الأولوية المطلوبة من الأطراف. وبوجه عام، يُفترض إنجاز المهام الموكلة إلى الأمانة في أقرب وقت ممكن، شريطة توفر الموارد البشرية والمالية الضرورية.

الهدف النوعي	الهدف (معايير النجاح)
1 التصديق على الاتفاقيات البحرية الدولية ذات الصلة في مجال حماية البيئة البحرية (انظر الملحق الثاني).	(ج) و (د) تقديم مركز REMPEC للمشورة والمساعدة إلى الدول الساحلية المتوسطة في عملية التصديق على الاتفاقيات الدولية وتنفيذها المنصوص عليها في الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) (انظر الوارد تحت الأطراف المتعاقدة). (د) تقديم مركز REMPEC للمساعدة للأغراض السابقة في إطار برنامج ITCP التابع للمنظمة البحرية الدولية.
2 مراقبة ومعالجة الحشيش الحيوي على السفن للحد من انتقال الأنواع المائية الغازية.	(ج) تقديم مركز REMPEC للمشورة والمساعدة إلى الدول الساحلية المتوسطة من أجل تحقيق الأهداف الواردة في الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) (انظر الوارد تحت الأطراف المتعاقدة).
3 ضمان فعالية الإدارات البحرية.	(ج) مساعدة مركز REMPEC للدول الساحلية المتوسطة في وضع خطة العمل الوطنية المخصصة لتمكينها من تقييم التقدم الذي يتم إحرازه، وتوجيهها في التنفيذ الكامل للاستراتيجية الوطنية بطريقة مخصصة لها، وإجراء تقييم وطني لقدراتها وتحديد الإجراءات التصحيحية الضرورية. (د) مساعدة مركز REMPEC للدول الساحلية المتوسطة في تحسين أداء إدارتها البحرية تمشيًا مع التطورات الجديدة في المنظمة البحرية الدولية، ولا سيما مخطط مراجعة الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية. (هـ) تقديم مركز REMPEC للدعم إلى الدول الساحلية المتوسطة للإعداد لتنفيذ مخطط مراجعة الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية، بعد أن تم بحث المساعدة التقنية الممكنة التي قد تصبح بعض تلك الدول مستحقة لها في إطار برنامج ITCP التابع للمنظمة البحرية الدولية وغيره من المصادر. (و) مساهمة مركز REMPEC في تحسين معارف موظفي التفيتش في دولة العلم وخبراتهم عن طريق تنفيذ برنامج للأنشطة التدريبية المتعلقة بالصكوك الدولية ذات الصلة، لا سيما اتفاقية ماربول، بما يضمن توفير التدريب المناسب لمفتشي السفن.

الهدف (معايير النجاح)	الهدف النوعي
<p>(ج) مشاركة مركز REMPEC في مذكرة التفاهم المتوسطة.</p> <p>(د) مشاركة مركز REMPEC بذاته في أنشطة التدريب على المراقبة من قبل دولة الميناء التي تتناول الأمور البيئية، بما في ذلك تلك المتعلقة بالنظم المضادة للحشف وتصريف مياه الصابورة والحشف الحيوي، حيثما كان مناسباً، بالتعاون مع مؤسسات التدريب المعترف بها في المنطقة.</p> <p>(هـ) عمل مركز REMPEC، بالاشتراك مع مذكرات التفاهم الأخرى بشأن المراقبة من قبل دولة الميناء، على تنظيم وتحليل متابعة حملات التفتيش المكثفة على أوجه القصور المتعلقة باتفاقية ماريبول.</p>	<p>4 تعزيز مذكرة التفاهم بشأن المراقبة من قبل دولة الميناء في منطقة البحر الأبيض المتوسط (مذكرة التفاهم المتوسطة).</p>
<p>(ح) تقديم مركز REMPEC للمشورة المنسقة جيداً التي تقيّم نوع المعدات ومواصفاتها وقدراتها التي تكون ضرورية في الموانئ الرئيسية لمعالجة مخلفات السفن ومخاليطها بكفاءة وفعالية، علاوة على المبادئ التوجيهية أو نماذج عينات خطط التشغيل، مع الوضع في الاعتبار أحدث طبعة من دليل المنظمة البحرية الدولية الشامل لمرافق الاستلام في الموانئ، ودليل المنظمة البحرية الدولية للممارسات السليمة لمقدمي الخدمات ومستخدمي مرافق الاستلام في الموانئ، والمتطلبات الجديدة التي تم تضمينها منذ عام 2005 في الصوك الإلزامية ذات الصلة، لمساعدة الأطراف المتعاقدة في تحقيق هذا الهدف.</p> <p>(ط) مساهمة مركز REMPEC في تنفيذ الخطة الإقليمية لمعالجة النفايات البحرية، حسبما يُعتبر مناسباً، في إعداد المشورة الواردة في الفقرة الفرعية (ح) أعلاه، لا سيما وضع مبادئ توجيهية خاصة لتحديد تطبيق الرسوم بتكاليف معقولة مقابل استخدام مرافق الاستلام في الموانئ أو، حيثما يكون مناسباً، تطبيق نظام "عدم دفع رسوم خاصة"، بالتشاور مع العديد من المؤسسات والمبادرات الإقليمية والعالمية ذات الصلة.</p>	<p>5 توفير مرافق الاستلام في الموانئ.</p>
<p>(ج) تقديم مركز REMPEC للمشورة بشأن هذا الموضوع.</p>	<p>6 تسليم النفايات الناتجة عن السفن.</p>

الهدف النوعي	الهدف (معايير النجاح)
7 تحسين متابعة حوادث التلوث علاوة على رصد ومراقبة عمليات التصريف غير المشروعة.	<p>(ج) قيام مركز REMPEC، بقدر ما أمكن، من خلال التواصل المباشر مع الأطراف المتعاقدة، بتحليل أسباب سجل العديد من الأطراف المتعاقدة السيئ في مجال الامتثال لهذا الهدف.</p> <p>(د) تنظيم مركز REMPEC ومشاركته في أي أنشطة جديدة بشأن هذه المسألة إذا طلب من المركز لعب دور فيها.</p> <p>(هـ) تيسير مركز REMPEC لتنظيم عمليات المراقبة الجوية المنتظمة المنسقة أو الفردية لعمليات تصريف التلوث من السفن غير المشروعة.</p> <p>(و) بحث مركز REMPEC في مواصلة تقديم خدمات CleanSea Net التي تقدمها الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية لكل الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة من غير الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، حاليًا من خلال مشروع سيفميد 3، حتى عام 2021 وما بعده.</p> <p>(ز) تعاون مركز REMPEC مع الاتفاقات الإقليمية الأخرى والوكالة الأوروبية للسلامة البحرية.</p>
8 تحسين مستوى إنفاذ الأحكام والملاحقة القضائية لمرتكبي جرائم التصريف.	<p>(ج) تقديم مركز REMPEC للدعم إلى الأطراف المتعاقدة، وتولي مهمة أمانة شبكة MENELAS وتقديم تقارير عن أنشطتها إلى الأطراف المتعاقدة في كل اجتماع من اجتماعاتها العادية.</p> <p>(د) احتفاظ مركز REMPEC بنظام معلومات شبكة MENELAS وصيانتها.</p> <p>(هـ) تعاون مركز REMPEC مع أمانة خطة عمل البحر الأبيض المتوسط التابعة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة لتعزيز البحث عن أوجه التأثر الممكنة مع إطار البحار الإقليمية.</p>
9 الحد من التلوث الناتج عن أنشطة المراكب الترفيهية.	<p>(ج) مساعدة مركز REMPEC للدول الساحلية المتوسطة في تنفيذ المبادئ التوجيهية المتعلقة بأنشطة المراكب الترفيهية وحماية البيئة البحرية في البحر الأبيض المتوسط.</p> <p>(د) احتفاظ مركز REMPEC بسجلات بالتقارير ذات الصلة المرسله من الأطراف المتعاقدة ورفع تقارير افتراضية دورية إلى اجتماعات الأطراف المتعاقدة ذات الصلة.</p>
10 الحد من مخاطر تصادم السفن من خلال إنشاء نظم تحديد مسارات السفن.	<p>(ج) مساعدة مركز REMPEC للأطراف المتعاقدة، إما منفردة أو مجتمعة، في تحديد المناطق البحرية المحتملة التي قد يُعتبر فيها نظام تحديد المسارات ضروريًا وفي إعداد الوثائق ذات الصلة لبدء العملية في المنظمة البحرية الدولية.</p> <p>(د) دعم مركز REMPEC للأطراف المتعاقدة في جهودها لإنشاء الخطط المكانية البحرية.</p>

الهدف (معايير النجاح)	الهدف النوعي
(ج) تفاوض مركز REMPEC نيابةً عن الأطراف المتعاقدة مع المنظمات والوكالات المختصة بشأن المساعدة المالية الدولية اللازمة لإنشاء النظام المشار إليه في الفقرة الفرعية (أ) من هذا الهدف النوعي.	11 تحسين مراقبة حركة الملاحة البحرية.
(ب) شروع مركز REMPEC في عملية تحديد تلك المناطق التي، بعد فحصها من قبل منسقي مركز REMPEC، يمكن اقتراح تعيينها كمناطق بحرية شديدة الحساسية مع الأخذ أيضاً بعين الاعتبار، حيثما كان مناسباً، أوجه التأثر الممكنة مع الإجراءات المتخذة بشأن إنشاء الخطط المكانية البحرية المشار إليها في الهدف النوعي رقم 10. (ج) مساعدة مركز REMPEC للدول الساحلية المتوسطة في إجراء الدراسات الضرورية وإعداد التقارير ذات الصلة ورفعها إلى المنظمة البحرية الدولية لتعيين المناطق البحرية الشديدة الحساسية. (د) بحث مركز REMPEC في إمكانية الحصول على المساعدة للأغراض السابقة في إطار برنامج ITCP التابع للمنظمة البحرية الدولية.	12 تحديد المناطق البحرية الشديدة الحساسية.
(ب) تقديم مركز REMPEC للمشورة والمساعدة إلى الدول الساحلية المتوسطة من أجل تحقيق هذا الهدف النوعي.	13 الحد من الضوضاء البحرية الناجمة عن السفن.
(ج) تقديم مركز REMPEC للمساعدة إلى البلدان لتحديد الإجراءات ووضع الخطط حسبما هو محدد في هذا الهدف النوعي ومساعدتها في جمع الأموال لذلك الغرض، على سبيل المثال، من برنامج ITCP التابع للمنظمة البحرية الدولية.	14 وضع إجراءات لتعيين أماكن اللجوء من أجل الحد من مخاطر انتشار التلوث.
(د) دعم إعداد مركز REMPEC لدراسة من جانب اللجنة التقنية تهدف إلى تقييم جدوى البدائل المشار إليها في الفقرة الفرعية (أ) من هذا الهدف النوعي. (هـ) مساعدة مركز REMPEC للدول الساحلية المتوسطة، إما منفردة أو مجتمعة، لإعداد مذكرة إلى المنظمة البحرية الدولية تقترح تعيين منطقة أو مناطق البحر الأبيض المتوسط كأحد مناطق مراقبة انبعاثات أكاسيد الكبريت. (و) قيام مركز REMPEC بتزويد الأطراف المتعاقدة بالمعلومات ذات الصلة بشأن التدابير الإضافية الممكنة في المستقبل لتعزيز كفاءة استخدام الطاقة في النقل البحري الدولي. (ز) تقييم مركز REMPEC للنظم الحالية لجمع بيانات استهلاك السفن للوقود والإبلاغ عنها في منطقة البحر الأبيض المتوسط وإجراء دراسات تجريبية عن "جمع البيانات والإبلاغ عنها" طوعاً. (ح) بحث مركز REMPEC في إمكانية الحصول على المساعدة للأغراض السابقة في إطار برنامج ITCP التابع للمنظمة البحرية الدولية.	15 دراسة إمكانية تعيين البحر الأبيض المتوسط أو أجزاء منه كأحد مناطق مراقبة انبعاثات أكاسيد الكبريت بموجب المرفق السادس من اتفاقية ماربول وتنفيذ تدابير كفاءة استخدام الطاقة الحالية بشكل فعال.

الهدف (معايير النجاح)	الهدف النوعي
<p>(ب) مساعدة مركز REMPEC للأطراف المتعاقدة، التي تطلب ذلك، في إعداد الاتفاقات المشار إليها في الفقرة الفرعية أ) من هذا الهدف النوعي وتنفيذها.</p> <p>(ج) تقييم مركز REMPEC لقدرات الدول الساحلية المتوسطة من حيث معدات سحب السفن في حالات الطوارئ وتقديم الدعم حسب الطلب.</p>	<p>16 ضمان توفر القدرة الكافية على سحب السفن في حالات الطوارئ في كل أنحاء البحر الأبيض المتوسط لمساعدة السفن المعرضة للخطر، بما في ذلك الناقلات.</p>
<p>(ج) تقديم مركز REMPEC للمساعدة إلى الدول، التي تطلب ذلك، في تحديد الحد الأدنى المطلوب من معدات التصدي لحوادث الانسكاب المتموضعة مسبقاً والخاضعة لمراقبة الدولة.</p> <p>(د) قيام مركز REMPEC بتزويد الأطراف المتعاقدة بالمعلومات المتعلقة بالسبل المعمول بها لتمويل امتلاك تلك المعدات ومساعدتها في هذا الصدد، حسب الضرورة.</p> <p>(هـ) احتفاظ مركز REMPEC بنظام المعلومات الإقليمي وصيانته وتحديث مدونة جرد المعدات المذكورة أعلاه ذات الصلة.</p> <p>(و) قيام مركز REMPEC بوضع تصورٍ لأوجه التآزر الممكنة لربط نظام المعلومات الإقليمي بنظام CECIS وتيسير تحديث قواعد البيانات هذه من خلال نظام مترابط.</p>	<p>17 تعزيز مستويات معدات التصدي لحوادث الانسكاب المتموضعة مسبقاً تحت المراقبة المباشرة للدول الساحلية المتوسطة.</p>
<p>(د) مساعدة مركز REMPEC للمؤسسات الإقليمية والقطاع الصناعي المعني في تحديد مجالات البحث التي تثبت فيها الحاجة إلى تعزيز أحدث تكنولوجيات وتقنيات التأهب لحوادث الانسكاب والتصدي لها.</p> <p>(هـ) مساعدة مركز REMPEC في نشر وتبادل نتائج أنشطة وبرامج البحث والتطوير الوطنية.</p> <p>(و) تيسير مركز REMPEC لمشاركة المؤسسات البحثية الوطنية والإقليمية والقطاع الصناعي المعني في المنتديات الدولية ذات الصلة.</p> <p>(ز) تعاون مركز REMPEC مع الاتفاقات الإقليمية الأخرى، في تنفيذ التكاليف الواردة أعلاه.</p>	<p>18 تشجيع مشاركة المؤسسات العلمية والتقنية الإقليمية في أنشطة البحث والتطوير وتيسير نقل التكنولوجيا.</p>

الهدف (معايير النجاح)	الهدف النوعي
<p>قيام مركز REMPEC بمراجعة وتحديث أدوات دعم اتخاذ القرار الحالية القائمة على تكنولوجيا المعلومات، وتطوير أدوات جديدة قائمة على تكنولوجيا المعلومات لدعم اتخاذ القرار وإتاحتها إلى السلطات الوطنية المختصة لدى الأطراف المتعاقدة.</p> <p>تيسير مركز REMPEC لعملية تنسيق وتنفيذ برنامج عمل الفريق العامل التقني للبحر الأبيض المتوسط.</p> <p>دراسة مركز REMPEC للتفاعل المحتمل ورسملة أدوات دعم اتخاذ القرار المتاحة على المستويين المتوسطي والأوروبي.</p> <p>دعم مركز REMPEC لوضع برنامج ضمان جودة الإبلاغ عن البيانات وجمعها بما يتماشى مع برنامج رصد نهج النظام الإيكولوجي.</p> <p>دمج مركز REMPEC لأي تطورات في أدوات دعم اتخاذ القرار ضمن الأهداف النوعية 20 و 21 و 22.</p>	<p>19 تحسين نوعية عملية اتخاذ القرار وسرعتها وفعاليتها في حالة حوادث التلوث البحري من خلال تطوير واستخدام أدوات الدعم التقني ودعم اتخاذ القرار.</p>
<p>مساعدة مركز REMPEC للأطراف المتعاقدة في وضع برامجها التدريبية الوطنية وتنفيذها.</p> <p>تقديم مركز REMPEC لدورات "تدريب المدربين"، بناءً على وجه الخصوص، على الأعمال التي تم إنجازها في إطار مشاريع POSOW.</p> <p>قيام مركز REMPEC بتركيز الدورات التدريبية الإقليمية على القضايا النوعية المتخصصة.</p> <p>أخذ مركز REMPEC بعين اعتباره الدورات التدريبية النموذجية ذات الصلة التي تم تحديثها من قبل لجنة المنظمة البحرية الدولية الفرعية المعنية بمنع التلوث والتصدي له؛ والاتفاقات الإقليمية الأخرى، والوكالة الأوروبية للسلامة البحرية ضمن خطط العمل ذات الصلة الخاصة بها، وذلك عند وضع برامج التدريب الوطنية ودعم تنفيذها.</p> <p>تشجيع مركز REMPEC لتنظيم تمارين منتظمة لاختبار قدرات التصدي الوطنية ودون الإقليمية.</p> <p>بحث مركز REMPEC في إمكانية الحصول على المساعدة للأغراض السابقة في إطار برنامج ITCP التابع للمنظمة البحرية الدولية وحشد الموارد والوسائل الخارجية الأخرى.</p>	<p>20 الرفع قدر الإمكان من مستوى المعرفة في مجال التأهب للتلوث البحري بالنفط والمواد الضارة الأخرى الناجم عن الحوادث والتصدي له.</p>

الهدف (معايير النجاح)	الهدف النوعي
<p>(هـ) إعداد مركز REMPEC لمدونة جرد بالإجراءات الوطنية المعمول بها لدى كل طرف التي تحكم الدخول إلى أراضيه والحركة داخلها والخروج منها للموظفين المختصين والمعدات التي قد يتم تقديمها كمساعدة متبادلة في حالات الطوارئ، ووضع توصيات لتحسين تلك الإجراءات الوطنية التي قد تعرقل بشكل خطير تقديم مثل هذه المساعدة.</p> <p>(و) اقتراح مركز REMPEC للنصوص المُراجَعة والمُحدّثة و/أو المُعدّلة للتوصيات والمبادئ الأساسية والمبادئ التوجيهية الإقليمية ذات الصلة ليتم اعتمادها في اجتماعات الأطراف المتعاقدة.</p> <p>(ز) اقتراح مركز REMPEC لتوصيات ومبادئ أساسية ومبادئ توجيهية جديدة، حسب الضرورة، ليتم اعتمادها في اجتماعات الأطراف المتعاقدة.</p> <p>(ح) تعاون مركز REMPEC مع المنظمة البحرية الدولية والاتفاقات الإقليمية الأخرى والوكالة الأوروبية للسلامة البحرية ضمن خطط العمل ذات الصلة الخاصة بها وآلية الحماية المدنية في الاتحاد الأوروبي، مع الأخذ بعين الاعتبار أي تطورات جديدة في مجال التعاون الدولي والمساعدة المتبادلة.</p> <p>(ط) بحث مركز REMPEC في إمكانية الحصول على المساعدة للأغراض السابقة في إطار برنامج ITCP التابع للمنظمة البحرية الدولية وحشد الموارد والوسائل الخارجية الأخرى.</p>	<p>21 مراجعة التوصيات والمبادئ الأساسية والمبادئ التوجيهية الحالية ووضع أخرى جديدة تهدف إلى تيسير التعاون الدولي والمساعدة المتبادلة في إطار بروتوكول المنع والطوارئ لعام 2002.</p>
<p>(ج) مساعدة REMPEC للأطراف المتعاقدة التي لم تعتمد بعدُ خطط الطوارئ الوطنية الخاصة بها أو التي تحتاج إلى مراجعة خطط الطوارئ الوطنية الخاصة بها بهدف دمج المواد الخطرة والضارة و/أو العناصر البحرية فيها، في إطار وضع نظم التأهب والتصدي الوطنية أو تحديثها وتنفيذها.</p> <p>(د) تيسير مركز REMPEC لعملية تقييم خطط الطوارئ الوطنية ونظم التصدي الوطنية، من خلال التقييم الذاتي ومراجعات النظراء لكي تتناسب قدرات التصدي الوطنية مع مخاطر انسكابات النفط والمواد الخطرة والضارة من السفن والموانئ البحرية ومرافق مناولة النفط وتقييم الثغرات بين الخطط الوطنية من أجل تحديد الإجراءات المناسبة لضمان توافق الترتيبات التنفيذية في ضوء إبرام اتفاقات ثنائية و/أو دون إقليمية.</p> <p>(هـ) مساعدة مركز REMPEC للأطراف المتعاقدة في وضع خطط الطوارئ دون الإقليمية وفي صياغة اتفاقات بشأن تنفيذها.</p> <p>(و) استفادة مركز REMPEC من المشورة والمواد التي قد تتيحها الاتفاقات الإقليمية الأخرى.</p> <p>(ز) بحث مركز REMPEC في إمكانية الحصول على المساعدة للأغراض السابقة في إطار برنامج ITCP التابع للمنظمة البحرية الدولية وحشد الموارد والوسائل الخارجية الأخرى.</p>	<p>22 تعزيز قدرات الدول الساحلية منفردة على التصدي بكفاءة لحوادث التلوث البحري من خلال إبرام اتفاقات تنفيذية ووضع خطة طوارئ دون إقليمية.</p>

الملحق الثاني

قائمة الاتفاقيات الدولية وتشريعات الاتحاد الأوروبي ذات الصلة

قائمة الاتفاقيات الدولية
وتشريعات الاتحاد الأوروبي ذات الصلة

الاتفاقيات الدولية والصكوك الإلزامية الأخرى

ملاحظة: وضع الاتفاقيات والصكوك الإلزامية الأخرى المدرجة فيما يلي يوافق وضعها في آذار/مارس 2015. في إطار تنفيذ الاستراتيجية الإقليمية الإقليمية، ينبغي على الأطراف المتعاقدة ومركز REMPEC السعي لتطبيق الوثائق ذات الصلة بصيغتها المعدلة في وقت التنفيذ.

1- الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية ومنع التلوث من السفن:

- الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 (اتفاقية خطوط التحميل لعام 1966).
- بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966.
- الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 (اتفاقية سولاس لعام 1974).
- الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973، بصيغتها المعدلة بموجب بروتوكولي عامي 1978 و 1997 المتعلقة بها (ماربول) ومرفقاتها.
- الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والترخيص والمراقبة للبحارة لعام 1978 بصيغتها المعدلة في عام 1995 (اتفاقية STCW لعام 1995).
- اتفاقية الأنظمة الدولية لمنع التصادم في البحر لعام 1972 (اتفاقية COLREG لعام 1972) بصيغتها المعدلة.
- الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن لعام 1969 (اتفاقية الحمولة لعام 1969).
- الاتفاقية الدولية لمراقبة النظم الضارة المضادة للحشيف على السفن لعام 2001.
- الاتفاقية الدولية لمراقبة وتصريف مياه صابورة السفن ورواسيها لعام 2004.
- اتفاقية هونغ كونغ الدولية لإعادة التدوير الآمنة والسليمة بيئياً للسفن لعام 2009.
- بروتوكول لندن لمنع التلوث الناجم عن تصريف النفايات ومواد أخرى لعام 1996.
- اتفاقية منظمة العمل الدولية بشأن الملاحة التجارية (المعايير الدنيا) لعام 1976 (رقم 147)، وبروتوكول عام 1996 المتعلق بها.

2- الاتفاقيات الدولية المتعلقة بمكافحة التلوث:

- الاتفاقية الدولية للتأهب والتصدي والتعاون في ميدان التلوث النفطي لعام 1990 (اتفاقية OPRC).
- بروتوكول التأهب والتصدي والتعاون في ميدان حوادث التلوث بالمواد الخطرة والضارة، لعام 2000 (بروتوكول OPRC-HNS).
- الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار عند وقوع حوادث تلويث نفطي لمياه البحر لعام 1969 (اتفاقية التدخل لعام 1969) وبروتوكولها المتعلق بالتدخل في أعالي البحار في حالات التلوث بمواد غير نفطية لعام 1973 (بروتوكول التدخل لعام 1973).
- الاتفاقية الدولية للانتشال لعام 1989 (اتفاقية الانتشال لعام 1989).
- اتفاقية نيروبي الدولية لإزالة الحطام لعام 2007.

3- الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث:

- الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي لعام 1992 (اتفاقية CLC لعام 1992).
- الاتفاقية الدولية لإنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث النفطي لعام 1992 (اتفاقية الصندوق لعام 1992).
- بروتوكول إنشاء صندوق تكميلي لأضرار التلوث النفطي لعام 2003.
- بروتوكول عام 1996 لتعديل اتفاقية تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية لعام 1976.
- الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لعام 2001.
- بروتوكول عام 2010 للاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة والضارة بحرًا لعام 1996.

تشريعات الاتحاد الأوروبي ذات الصلة

التوجيه رقم 2005/33/EC الصادر عن البرلمان الأوروبي والمجلس بتاريخ 6 تموز/يوليو 2005 المُعدّل لتوجيه المجلس رقم 1999/32/EC الصادر بتاريخ 26 نيسان/أبريل 1999 المتعلق بخفض نسبة الكبريت في أنواع معينة من الوقود السائل (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 191 بتاريخ 22-7-2005)

التوجيه رقم 2008/56/EC الصادر عن البرلمان الأوروبي والمجلس بتاريخ 17 حزيران/يونيو 2008 بشأن إنشاء إطار إجراءات الجماعة الأوروبية في مجال السياسات البيئية البحرية (التوجيه الإطاري للاستراتيجية البحرية للاتحاد الأوروبي) (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 164 بتاريخ 25-6-2008)

التوجيه رقم 2009/15/EC الصادر عن البرلمان الأوروبي والمجلس بتاريخ 23 نيسان/أبريل 2009 بشأن القواعد والمعايير الموحدة لمنظمات تفتيش ومعاينة السفن وللأنشطة ذات الصلة للإدارات البحرية (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 131 بتاريخ 28-5-2009)

التوجيه رقم 2009/16/EC الصادر عن البرلمان الأوروبي والمجلس بتاريخ 23 نيسان/أبريل 2009 بشأن المراقبة من قبل دولة الميناء (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 131 بتاريخ 28-5-2009) بصيغته المعدلة بما يلي:
- التوجيه رقم 2013/38/EU الصادر عن البرلمان الأوروبي والمجلس بتاريخ 12 آب/أغسطس 2013 (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 218 بتاريخ 14-8-2013).
- لائحة (الاتحاد الأوروبي) رقم 2013/1257 الصادرة عن البرلمان الأوروبي والمجلس بتاريخ 20 تشرين الثاني/نوفمبر 2013 (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 330 بتاريخ 10-12-2013).

التوجيه رقم EC/17/2009 الصادر عن البرلمان الأوروبي والمجلس بتاريخ 23 نيسان/أبريل 2009 المُعدّل للتوجيه رقم EC/59/2002 بشأن إنشاء نظام تابع للجماعة الأوروبية لرصد ومعلومات حركة السفن (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 131 بتاريخ 28-5-2009)

توجيه المفوضية رقم 96/40/EC الصادر بتاريخ 25 حزيران/يونيو 1996، بشأن إنشاء نموذج موحد لبطاقة هوية المفتشين القائمين بالمراقبة من قبل دولة الميناء (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 196 بتاريخ 7-8-1996)

لائحة (المجلس الأوروبي) رقم 2006/336 الصادرة عن البرلمان الأوروبي والمجلس بتاريخ 15 شباط/فبراير 2006 بشأن تنفيذ مدونة الإدارة الدولية لتأمين السلامة داخل الجماعة الأوروبية وإلغاء لائحة المجلس (المجلس الأوروبي) رقم 95/3051 (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 64 بتاريخ 4-3-2006)

التوجيه رقم 2014/89/EU الصادر عن البرلمان الأوروبي والمجلس بشأن إنشاء إطار للتخطيط المكاني البحري، الذي ينبغي ترجمته في الواقع، بحلول عام 2016، من قبل الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي في ضوء إنشائها لخططها المكانية البحرية بحلول عام 2021 (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 257 بتاريخ 28-8-2014)

التوجيه رقم 2014/90/EU الصادر عن البرلمان الأوروبي والمجلس بتاريخ 23 تموز/يوليو 2014 بشأن المعدات البحرية وإلغاء توجيه المجلس رقم 96/98/EC (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 257 بتاريخ 28-8-2014)

التوجيه رقم 99/95/EC الصادر عن البرلمان الأوروبي والمجلس بتاريخ 13 كانون الأول/ديسمبر 1999 بشأن إنفاذ الأحكام المتعلقة بساعات عمل البحارة على متن السفن التي ترسو في موانئ الجماعة الأوروبية (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 14 بتاريخ 20-1-2000)

التوجيه رقم 2000/59/EC الصادر عن البرلمان الأوروبي والمجلس بتاريخ 27 تشرين الثاني/نوفمبر 2000 بشأن مرافق الاستلام في الموانئ للنفايات الناتجة عن السفن ومخلفات الحمولات (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 332 بتاريخ 28-12-2000)، بصيغته المعدلة بما يلي:

- توجيه المفوضية رقم 2002/84/EC بتاريخ 5 تشرين الثاني/نوفمبر 2001 (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 324 بتاريخ 29-11-2002).
- توجيه المفوضية رقم 2007/71/EC بتاريخ 13 كانون الأول/ديسمبر 2007 (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 329 بتاريخ 14-12-2007).
- لائحة (المجلس الأوروبي) رقم 2008/1137 بتاريخ 22 تشرين الأول/أكتوبر 2008 (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 311 بتاريخ 21-11-2008).

التوجيه رقم 2008/106/EC الصادر عن البرلمان الأوروبي والمجلس بتاريخ 19 تشرين الثاني/نوفمبر 2008 بشأن الحد الأدنى لتدريب البحارة (بصيغته المعدلة) (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 323 بتاريخ 3-12-2008)

التوجيه رقم 2001/96/EC الصادر عن البرلمان الأوروبي والمجلس بتاريخ 4 كانون الأول/ديسمبر 2001 بشأن وضع المتطلبات والإجراءات المنسقة لسلامة تحميل وتفريغ ناقلات السوائب (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 13 بتاريخ 16-1-2002)، بصيغته المعدلة بما يلي:

- توجيه المفوضية رقم 2002/84/EC بتاريخ 5 تشرين الثاني/نوفمبر 2001 (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 324 بتاريخ 29-11-2002).
- لائحة (المجلس الأوروبي) رقم 2008/1137 بتاريخ 22 تشرين الأول/أكتوبر 2008 (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 311 بتاريخ 21-11-2008).

لائحة (الاتحاد الأوروبي) رقم 2012/530 الصادرة عن البرلمان الأوروبي والمجلس بتاريخ 13 حزيران/يونيو 2012 بشأن تعجيل الإدخال التدريجي لمتطلبات التصميم الثنائي البدن أو ما يعادله لناقلات النفط الأحادية البدن الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 172 بتاريخ 30-6-2012)

التوجيه رقم 2002/59/EC الصادر عن البرلمان الأوروبي والمجلس بتاريخ 27 حزيران/يونيو 2002 بشأن إنشاء نظام تابع للجماعة الأوروبية لرصد ومعلومات حركة السفن وإلغاء توجيه المجلس رقم 93/75/EEC (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 208 بتاريخ 5-8-2002)، بصيغته المعدلة بما يلي:

- التوجيه رقم 2009/17/EC بتاريخ 23 نيسان/أبريل 2009 (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 131 بتاريخ 28-5-2009).
- التوجيه رقم 2009/18/EC بتاريخ 23 نيسان/أبريل 2009 (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 131 بتاريخ 28-5-2009).
- توجيه المفوضية رقم 2011/15/EU بتاريخ 23 شباط/فبراير 2011 (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 49 بتاريخ 24-2-2011).
- توجيه المفوضية رقم 2014/100/EU بتاريخ 28 تشرين الأول/أكتوبر 2014 (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 308 بتاريخ 29-10-2014).

لائحة (المجلس الأوروبي) رقم 2002/1406 الصادرة عن البرلمان الأوروبي والمجلس بتاريخ 27 حزيران/يونيو 2002 بشأن إنشاء الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 208 بتاريخ 5-8-2002)، بصيغتها المعدلة بما يلي:

- لائحة (المجلس الأوروبي) رقم 2003/1644 الصادرة عن البرلمان الأوروبي والمجلس بتاريخ 22 تموز/يوليو 2003 (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 245 بتاريخ 29-9-2003).
- لائحة (المجلس الأوروبي) رقم 2004/724 الصادرة عن البرلمان الأوروبي والمجلس بتاريخ 31 آذار/مارس 2004 المعدلة للائحة (المجلس الأوروبي) رقم 2002/1406 (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 123 بتاريخ 29-4-2004).
- لائحة (المجلس الأوروبي) رقم 2006/1891 بتاريخ 18 كانون الأول/ديسمبر 2006 (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 394 بتاريخ 30-12-2006).
- لائحة (الاتحاد الأوروبي) رقم 2013/100 بتاريخ 15 كانون الثاني/يناير 2013 (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 39 بتاريخ 9-2-2013).

قرار المجلس رقم (2002/762/EC) بتاريخ 19 أيلول/سبتمبر 2002 بشأن تفويض الدول الأعضاء، لمصلحة الجماعة الأوروبية، للتوقيع على الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لعام 2001 (اتفاقية خزانات الوقود) أو التصديق عليها أو الانضمام إليها (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 256 بتاريخ 25-9-2002)

لائحة (المجلس الأوروبي) رقم 2002/2099 الصادرة عن البرلمان الأوروبي والمجلس بتاريخ 5 تشرين الثاني/نوفمبر 2002 بشأن إنشاء لجنة سلامة البحار ومنع التلوث من السفن (COSS) والمعدلة للوائح المتعلقة بالسلامة البحرية ومنع التلوث من السفن (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 324 بتاريخ 29-11-2002)، بصيغتها المعدلة بما يلي:

- لائحة المفوضية (المجلس الأوروبي) رقم 2004/415 بتاريخ 5 آذار/مارس 2004 (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 68 بتاريخ 6-3-2004).

- لائحة المفوضية (المجلس الأوروبي) رقم 2007/93 بتاريخ 30 كانون الثاني/يناير 2007 (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 22 بتاريخ 31-1-2007).

- لائحة (المجلس الأوروبي) رقم 2009/596 بتاريخ 18 حزيران/يونيو 2009 (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 188 بتاريخ 18-7-2009).

- لائحة (الاتحاد الأوروبي) رقم 2012/530 بتاريخ 13 حزيران/يونيو 2012 (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 172 بتاريخ 30-6-2012).

التوجيه رقم 2002/84/EC الصادر عن البرلمان الأوروبي والمجلس بتاريخ 5 تشرين الثاني/نوفمبر 2002 المُعدّل للتوجيهات المتعلقة بالسلامة البحرية ومنع التلوث من السفن (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 324 بتاريخ 29-11-2002)، بصيغته المعدلة بما يلي:

- التوجيه رقم 2008/106/EC بتاريخ 19 تشرين الثاني/نوفمبر 2008 (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 323 بتاريخ 3-12-2008).

- التوجيه رقم 2009/45/EC بتاريخ 6 أيار/مايو 2009 (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 163 بتاريخ 25-6-2009).

- التوجيه رقم 2014/90/EU بتاريخ 23 تموز/يوليو 2014 (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 257 بتاريخ 28-8-2014).

قرار المجلس رقم (2002/971/EC) بتاريخ 18 تشرين الثاني/نوفمبر 2002 بشأن تفويض الدول الأعضاء، لمصلحة الجماعة الأوروبية، للتصديق على الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة والضرارة بحرًا لعام 1996 (اتفاقية المواد الخطرة والضرارة) أو الانضمام إليها (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 337 بتاريخ 13-12-2002)

لائحة (المجلس الأوروبي) رقم 2003/782 الصادرة عن البرلمان الأوروبي والمجلس بتاريخ 14 نيسان/أبريل 2003 بشأن حظر المركبات العضوية القصديرية على السفن (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 115 بتاريخ 9-5-2003)، بصيغتها المعدلة بما يلي:

- لائحة المفوضية (المجلس الأوروبي) رقم 2008/536 بتاريخ 13 حزيران/يونيو 2008 (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 156 بتاريخ 14-6-2008).

- لائحة (المجلس الأوروبي) رقم 2009/219 بتاريخ 11 آذار/مارس 2009 (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 87 بتاريخ 31-3-2009).

قرار المجلس رقم (2004/246/EC) بتاريخ 2 آذار/مارس 2004 بشأن تفويض الدول الأعضاء، لمصلحة الجماعة الأوروبية، للتوقيع على بروتوكول عام 2003 للاتفاقية الدولية لإنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث النفطي لعام 1992 أو التصديق عليه أو الانضمام إليه، وبشأن تفويض النمسا وكسمبورج، لمصلحة الجماعة الأوروبية، للانضمام إلى الصكوك الأساسية (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 78 بتاريخ 16-3-2004)، بصيغته المعدلة بالقرار التالي:

- قرار المجلس رقم (2004/664/EC) بتاريخ 24 أيلول/سبتمبر 2004 (الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي - التشريع رقم 303 بتاريخ 30-9-2004).

التوجيه رقم 2012/33/EU الصادر عن البرلمان الأوروبي والمجلس بتاريخ 21 تشرين الثاني/نوفمبر 2012 المُعدّل لتوجيه المجلس رقم 1999/32/EC المتعلق بنسبة الكبريت في الوقود البحري (التشريع رقم 1/327 بتاريخ 27-11-2012)

الملحق الثالث

التكلفة التقديرية لتنفيذ الاستراتيجية الإقليمية

التكلفة التقديرية لتنفيذ الاستراتيجية الإقليمية

ملاحظات:

- 1- تم تقييم التكاليف التقديرية الواردة في الجدول التالي على أساس مشروع تقدير الوسائل اللازمة لتنفيذ خطة العمل البحرية المتوسطة واستناداً إلى البيانات والافتراضات الواردة في دراسة عام 2005 بشأن تقدير تكاليف تنفيذ الاستراتيجية الإقليمية لمنع التلوث البحري من السفن في البحر الأبيض المتوسط والتصدي له. وتمثل هذه التكاليف التقديرية تقديراتٍ تقريبية وبالتالي ينبغي ألا تؤخذ على أنها تمثل ميزانية التنفيذ المناسبة التي، إذا اقتضى الأمر، ينبغي القيام بها كعملية منفصلة.
- 2- تفترض الوسائل التقديرية التي تطلبها الأمانة (مركز REMPEC) أن لدى المركز العدد الكافي من الموظفين. ومن المفترض أن يحتاج تنفيذ الاستراتيجية الإقليمية مزيداً من الموظفين المكترسين، يُفضل تمويلهم من خلال مشروع معين أو جهات مانحة خارجية، أو تعاقب الموظفين المعارين من قبل الدول. ولا تشمل التكلفة التقديرية الحالية لتنفيذ الاستراتيجية الإقليمية على التكلفة المتعلقة بأي موظفين إضافيين.
- 3- حيثما يُعتبر النشاط المعني جزءاً من المسؤوليات المعنادة للإدارة أو لمركز REMPEC، بعد أن تم إشراك الموظفين الإضافيين، يتم افتراض التكلفة التقديرية على أنها لا شيء.
- 4- لم يتم إجراء أي محاولة لتقدير تكلفة توفير مرافق استلام كافية في الموانئ حيث سيختلف ذلك إلى حد كبير من بلدٍ إلى آخر ويعتمد على العديد من المتغيرات (يمكن الرجوع إلى الدراسة المتعلقة بتقدير تكاليف تنفيذ الاستراتيجية الإقليمية لمنع التلوث البحري من السفن في البحر الأبيض المتوسط والتصدي له - REMPEC/WG.25/6).
- 5- وقد أُعتبرت خدمات الخبراء الاستشاريين الخارجيين وعقد حلقات دراسية وأنشطة تدريبية إقليمية ضروريةً للتنفيذ الشامل وفي الوقت المناسب للأهداف النوعية أرقام 3 و5 و6 و9 و12 و14 و15 و17 و19 و20 و21.

التكلفة الإضافية التقديرية الإرشادية (باليورو)	الوسائل اللازمة	المُخرجات	الهدف النوعي
لا شيء	الإجراء المناسب من جانب الإدارة البحرية	أ) اتخاذ الإجراءات الضرورية للتصديق على اتفاقية ماربول ومرفقاتها الستة وتنفيذها، بأولوية عليا، وضمان ترجمتها في القانون الوطني، مع التركيز بشكل خاص على المرفق الخامس المعدل (لوائح منع التلوث الناجم عن القمامة من السفن) بصيغته المعدلة، والتعاون من خلال مركز REMPEC لضمان الامتثال الكامل لأحكامها.	1- التصديق على على الاتفاقيات البحرية الدولية ذات الصلة في مجال حماية البيئة البحرية.
لا شيء	الإجراء المناسب من جانب الإدارة البحرية	ب) اتخاذ الإجراءات الضرورية للتصديق على الاتفاقيات الدولية الأخرى ذات الصلة التابعة للمنظمة البحرية الدولية وتنفيذها بأولوية عليا، وضمان ترجمتها في القانون الوطني في نفس الوقت والامتثال الكامل لأحكامها.	
لا شيء	وقت الموظفين	ج) تقديم المشورة والمساعدة إلى الدول الساحلية المتوسطة، التي تطلب ذلك، من أجل تحقيق الأولويات المنصوص عليها في الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) أعلاه.	
لا شيء	وقت الموظفين	د) تقديم المساعدة إلى الدول الساحلية المتوسطة، التي تطلب ذلك، في جهودها الرامية إلى التصديق على الاتفاقية الدولية لمراقبة وتصريف مياه صابورة السفن ورواسبها لعام 2004 وتنفيذها بالتزامن مع تنفيذ استراتيجية BWM المتوسطة ومشروع شراكات غلوبالاست في منطقة البحر الأبيض المتوسط بالتعاون مع مركز RAC/SPA.	
لا شيء	وقت الموظفين	هـ) تقديم المساعدة للأغراض السابقة في إطار برنامج ITCP التابع للمنظمة البحرية الدولية	

التكلفة الإضافية التقديرية الإرشادية (باليورو)	الوسائل اللازمة	المُخرجات	الهدف النوعي
لا شيء	الإجراء المناسب من جانب الإدارة البحرية، مع دعم إضافي	أ) تطبيق المبادئ التوجيهية لمراقبة ومعالجة الحشف الحيوي على السفن للحد من انتقال الأنواع المائية الغازية لعام 2011، بأولوية متوسطة، عند اعتماد تدابير الحد من خطر إدخال الأنواع المائية الغازية من خلال الحشف الحيوي، وإبلاغ المنظمة البحرية الدولية بأي خبرة تُكتسب في سياق تنفيذ تلك المبادئ التوجيهية	2- مراقبة ومعالجة الحشف الحيوي على السفن للحد من انتقال الأنواع المائية الغازية.
لا شيء	كما سبق	ب) تعميم المبادئ التوجيهية على قطاع صناعة النقل البحري والأطراف المعنية الأخرى، التي يُطلب منها التعاون في الحد من المخاطر المرتبطة بذلك	
لا شيء	وقت الموظفين	ج) تقديم المشورة والمساعدة إلى الدول الساحلية المتوسطة، التي تطلب ذلك، من أجل تحقيق الأهداف المنصوص عليها في الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) أعلاه	
لا شيء 2275.000	الإجراء المناسب من جانب الإدارة البحرية حلقة دراسية إقليمية	أ) وضع خطط العمل الوطنية، بأولوية عليا، بمساعدة مركز REMPEC حسب الضرورة، للتمكن من تقييم التقدم الذي تم إحرازه، وتوجيه التنفيذ الكامل للاستراتيجية الإقليمية بطريقة مخصصة لها، ولإجراء تقييم وطني للقدرة وتحديد الإجراءات التصحيحية الضرورية	3- ضمان فعالية الإدارات البحرية.
لا شيء	كما سبق	ب) قيام جميع الدول الساحلية المتوسطة التي لم تكن قد قامت بذلك بالفعل، بأولوية عليا، بتحسين أداء الإدارات البحرية على أساس خطة العمل الوطنية المذكورة أعلاه، من خلال إجراء تقييم ذاتي للأداء والقدرة الوطنية في إطار التنفيذ الكامل والتام لاتفاقية ماربول والاتفاقيات الأخرى المعمول بها، عن طريق تطبيق التوجيهات المبينة في قرار المنظمة البحرية الدولية المتصل بذلك الذي يتناول التقييم الذاتي لأداء دولة العلم وغير ذلك من توصيات المنظمة البحرية الدولية ومبادئها التوجيهية ذات الصلة	
لا شيء	كما سبق	ج) قيام جميع الدول الساحلية المتوسطة التي لم تكن قد قامت بذلك بالفعل، في إطار جهودها الرامية إلى حماية البيئة البحرية وبمجرد نجاح إجراء التقييم الذاتي المذكور في الفقرة الفرعية أ) أعلاه وبعد اتخاذ أي إجراء تصحيحي، بتنفيذ مخطط مراجعة الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية باستخدام المدونة الثالثة كمييار للمراجعة	

		واتباع إطار وإجراءات مخطط مراجعة الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية، بمجرد مأسسة المخطط بالكامل عندما تصبح المدونة الثالثة المذكورة إلزامية بموجب اتفاقية ماريبول والاتفاقيات الأخرى	
انظر الحاشية رقم 2 24210.000	وقت الموظفين والسفر ²³ مساعدة استشارية خارجية	(د) تقديم المساعدة إلى الدول الساحلية المتوسطة، التي تطلب ذلك، في وضع خطة العمل الوطنية المذكورة في الفقرة الفرعية (أ) أعلاه، المخصصة لتمكينها من تقييم التقدم الذي يتم إحرازه، وتوجيهها في التنفيذ الكامل للاستراتيجية الوطنية بطريقة مخصصة لها، وإجراء تقييم وطني لقدراتها وتحديد الإجراءات التصحيحية الضرورية	
كما سبق	كما سبق	(هـ) مواصلة تقديم المساعدة إلى الدول الساحلية المتوسطة، التي تطلب ذلك، في تحسين أداء إدارتها البحرية تمثيلاً مع التطورات الجديدة في المنظمة البحرية الدولية، ولا سيما مخطط مراجعة الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية	
كما سبق	كما سبق	(و) تقديم الدعم إلى الدول الساحلية المتوسطة، التي تطلب ذلك، للإعداد لتنفيذ مخطط مراجعة الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية، بعد أن تم بحث المساعدة التقنية الممكنة التي قد تصبح بعض تلك الدول مستحقة لها في إطار برنامج ITCP التابع للمنظمة البحرية الدولية وغيره من المصادر	

²³ قُدِّرَت ميزانية السفر للأمانة بمبلغ 15.000 يورو لمدة ست سنوات (2016-2021)، على النحو المبين في نهاية الجدول.
²⁴ قُدِّرَت ميزانية الدعم التقني بمبلغ 10.000 يورو لكل بلد.

التكلفة الإضافية التقديرية الإرشادية (باليورو)	الوسائل اللازمة	المُخرجات	الهدف النوعي
لا شيء 15.000	وقت الموظفين مساعدة استشارية خارجية	ز) التحسين المستمر لمعارف موظفي التفتيش في دولة العلم وخبراتهم عن طريق القيام، من خلال مركز REMPEC، بإنشاء برنامج للأنشطة التدريبية المتعلقة بالصكوك الدولية ذات الصلة، لا سيما اتفاقية ماربول، بما يضمن توفير التدريب المناسب لمفتشي السفن	
لا شيء	الإجراء المناسب من جانب الإدارة البحرية	أ) دعم تنفيذ التكليف الصادر إلى مركز REMPEC الذي بموجبه ينبغي على المركز، إذا ومتى أمكن ذلك، تقديم المساعدة إلى مذكرة التفاهم المتوسطة بشأن المراقبة من قبل دولة الميناء من أجل تعزيز فعاليتها، وإذا طلبت ذلك، تيسير التعاون بين مذكرة تفاهم باريس ومذكرة التفاهم المتوسطة	4- تعزيز مذكرة التفاهم بشأن المراقبة من قبل دولة الميناء في منطقة البحر الأبيض المتوسط (مذكرة التفاهم المتوسطة).
لا شيء	كما سبق	ب) توفير الموارد والوسائل الضرورية لتمكين مذكرة التفاهم المتوسطة من العمل بكفاءة، بأولوية عليا	
انظر الحاشية رقم 4	وقت الموظفين والسفر ²⁵	ج) المشاركة في اجتماعات لجنة مذكرة التفاهم	
كما سبق	كما سبق	د) مشاركة الأمانة في أنشطة التدريب على المراقبة من قبل دولة الميناء التي تتناول الأمور البيئية، بما في ذلك تلك المتعلقة بالنظم المضادة للحشف وتصريف مياه الصابورة والحشف الحيوي، حيثما كان مناسباً، بالتعاون مع مؤسسات التدريب المعترف بها في المنطقة	
كما سبق	كما سبق	هـ) عمل الأمانة، بالاشتراك مع مذكرات التفاهم بشأن المراقبة من قبل دولة الميناء، لا سيما مع مذكرة تفاهم باريس، على تنظيم وتحليل متابعة حملات التفتيش المكثفة على أوجه القصور المتعلقة باتفاقية ماربول	

²⁵ قُدرت ميزانية السفر للأمانة بمبلغ 15.000 يورو سنويًا لمدة ست سنوات (2016-2021)، على النحو المبين في نهاية الجدول.

التكلفة الإضافية التقديرية الإرشادية (باليورو)	الوسائل اللازمة	المُخرجات	الهدف النوعي
انظر الملاحظة رقم 4 أعلاه	الإجراء المناسب من جانب الإدارة البحرية، بالتعاون مع الوكالات الأخرى	(أ) توفير (بما في ذلك أنشطة (ب) الى (ز)) مرافق استلام كافية في موانئها، بأولوية علية، ما لم يُنص على خلاف ذلك وإذا لم يكن قد تم بالفعل اتخاذ الإجراءات المناسبة وتمت دراسة الإجراءات المتعلقة بتكلفة استخدام تلك المرافق، مما يتيح استخدامها بمجرد توفرها برسوم ينبغي أن تكون معقولة وينبغي ألا تكون عاملاً مثبطاً لاستخدامها	5- توفير مرافق الاستلام في الموانئ.
لا شيء 26 15.000 27 60.000	وقت الموظفين مساعدة استشارية خارجية حلقة دراسية إقليمية	(ح) تقديم المشورة المنسقة جيداً إلى الدول الساحلية المتوسطة، التي تطلب ذلك، التي قد تشمل، لكنها لا تقتصر بالضرورة على، تقييم نوع المعدات ومواصفاتها وقدراتها التي تكون ضرورية في الموانئ الرئيسية لمعالجة مخلفات السفن ومخاليطها بكفاءة وفعالية. وقد تشمل هذه المساعدة أيضاً على وضع مبادئ توجيهية أو نماذج عينات لخطط التشغيل. وينبغي أن يعتمد كل هذا على العمل السابق الذي تم القيام به في هذا الأمر وأن توضع في الاعتبار أحدث طبعة من دليل المنظمة البحرية الدولية الشامل لمرافق الاستلام في الموانئ، ودليل المنظمة البحرية الدولية للممارسات السليمة لمقدمي الخدمات ومستخدمي مرافق الاستلام في الموانئ، والمتطلبات الجديدة التي تم تضمينها منذ عام 2005 في الصكوك الإلزامية ذات الصلة، لمساعدة الأطراف المتعاقدة في تحقيق هذا الهدف	

26 استشارات خارجية لإعداد المشورة والمساعدة المطلوبة مع عقد الحلقة الدراسية الإقليمية.

27 التكلفة التقديرية لحلقة دراسية لمدة يومين تُعقد في مالطة، مع حضور مشاركين اثنين من كل بلد بالإضافة إلى مساعدة من خبير استشاري خارجي.

التكلفة الإضافية التقديرية الإرشادية (باليورو)	الوسائل اللازمة	المُخرجات	الهدف النوعي
لا شيء 2875.000	وقت الموظفين مساعدة استشارية خارجية	ط) المساهمة في تنفيذ الخطة الإقليمية لمعالجة النفايات البحرية، حسبما يُعتبر مناسبًا، في إعداد المشورة الواردة في الفقرة الفرعية (ح) أعلاه، لا سيما وضع مبادئ توجيهية خاصة لتحديد تطبيق الرسوم بتكاليف معقولة مقابل استخدام مرافق الاستلام في الموانئ أو، حيثما يكون مناسبًا، تطبيق نظام "عدم دفع رسوم خاصة"، بالتشاور مع العديد من المؤسسات والمبادرات الإقليمية والعالمية ذات الصلة	
لا شيء	الإجراء المناسب من جانِب الإدارة البحرية	أ) القيام، بأولوية عليا، وإذا لم يكن قد تم بالفعل اتخاذ الإجراءات المناسبة، بإنشاء نظام لإبلاغ ميناء رسو السفينة التالي بحالة احتفاظ السفينة على متنها بالمياه الأسنة والنفايات الزيتية ومخلفات المواد الخطرة والضارة والصرف الصحي والقمامة والمواد المستنفدة للأوزون ومخلفات تنظيف غاز العادم	6- تسليم النفايات الناتجة عن السفن.
لا شيء	كما سبق	ب) تنفيذ كل الدول الساحلية المتوسطة، بأولوية عليا، للوائح الوطنية التي تُمكن السلطات البحرية، إذا رأت ضرورة لذلك، من إلزام ربابنة السفن بتصريف النفايات في مرافق الاستلام المخصصة لذلك في الميناء قبل الإبحار منه	
لا شيء	وقت الموظفين والمساعدة الاستشارية الخارجية الواردة في النشاط 5 ح) أعلاه	ج) تقديم المشورة بشأن الموضوع حسبما قد تطلبه الأطراف المتعاقدة، ربما بالتزامن مع المشورة المنسقة جيدًا المطلوبة في إطار الهدف النوعي بشأن توفير مرافق الاستلام في الموانئ، مع الأخذ في الاعتبار أيضًا، حيثما كان مناسبًا، الخطة الإقليمية لمعالجة النفايات البحرية	

التكلفة الإضافية التقديرية الإرشادية (باليورو)	الوسائل اللازمة	المُخرجات	الهدف النوعي
لا شيء	الإجراء المناسب من جانِب الإدارة البحرية	القيام، بأولوية عليا، وإذا لم يكن قد تم بالفعل اتخاذ الإجراءات المناسبة، بإنشاء نظم وإجراءات للرصد والمراقبة الوطنية ودون الإقليمية بما في ذلك، حيثما أمكن، المراقبة الجوية المنتظمة الفردية أو المنسقة في المياه الخاضعة لسيادة الأطراف المتعاقدة، إذا وافقت الأطراف على ذلك، ورفع تقارير بالنتائج إلى الاجتماعات المنتظمة لمنسقي مركز REMPEC	7- تحسين متابعة حوادث التلوث علاوة على رصد ومراقبة عمليات التصريف غير المشروعة.
لا شيء	الإجراء المناسب من جانِب الإدارة البحرية	القيام، بأولوية عليا، بإنشاء نظم دون إقليمية، بما في ذلك إجراءات التحليق فوق المياه الخاضعة لسيادة دولة مجاورة إذا وافقت الأطراف المجاورة على ذلك، لمراقبة المناطق الحساسة و/أو الشديدة الخطورة بيئيًا في البحر الأبيض المتوسط	
لا شيء	وقت الموظفين	القيام، بقدر ما أمكن، من خلال التواصل المباشر مع الأطراف المتعاقدة، بتحليل أسباب سجل العديد من الأطراف المتعاقدة السيئ في مجال الامتثال لهذا الهدف	
انظر الحاشية رقم 8	وقت الموظفين والسفر ²⁹	مواصلة تنظيم أنشطة جديدة بشأن هذه المسألة والمشاركة فيها وتمويلها وتوفير موارد بشرية لها إذا طُلب من المركز لعب دور فيها، استنادًا إلى الخبرة المكتسبة من الأنشطة التي تم تنفيذها بشأن الرصد والمراقبة على الصعيد الوطني	
لا شيء	وقت الموظفين	تيسير تنظيم عمليات المراقبة الجوية المنتظمة المنسقة أو الفردية لعمليات تصريف التلوث من السفن غير المشروعة	

²⁹ قُدِّرت ميزانية السفر للأمانة بمبلغ 15.000 يورو سنويًا لمدة ست سنوات (2016-2021)، على النحو المبين في نهاية الجدول.

التكلفة الإضافية التقديرية الإرشادية (باليورو)	الوسائل اللازمة	المُخرجات	الهدف النوعي
لا شيء	وقت الموظفين	(و) البحث في مواصلة تقديم خدمات CleanSeaNet التي تقدمها الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية لكل الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة من غير الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، حاليًا من خلال مشروع سيفميد 3، حتى عام 2021 وما بعده	
لا شيء	وقت الموظفين	(ز) التعاون مع الاتفاقات الإقليمية الأخرى والوكالة الأوروبية للسلامة البحرية في تنفيذ التكاليف الواردة أعلاه	
لا شيء	الإجراء المناسب من جانب الإدارة البحرية	(أ) تضمن كل الدول الساحلية المتوسطة، بأولوية عليا، وجود إطار قانوني وطني (لوائح) كأساس للملاحقة القضائية لمرتكبي جرائم التصريف بسبب حالات الانتهاك لاتفاقية ماربول أو أي إطار قانوني وطني موضوع لتنفيذها	8- تحسين مستوى إنفاذ الأحكام والملاحقة القضائية لمرتكبي جرائم التصريف.
لا شيء	كما سبق	(ب) المشاركة الفعالة، بأولوية عليا، في شبكة MENELAS وفقًا لاختصاصاتها	
لا شيء	وقت الموظفين	(ج) مواصلة تقديم الدعم إلى الأطراف المتعاقدة، وتولي مهمة أمانة شبكة MENELAS وتقديم تقارير عن أنشطتها إلى الأطراف المتعاقدة في كل اجتماع من اجتماعاتها العادية	
306.000	وقت الموظفين وصيانة تكنولوجيا المعلومات	(د) الاحتفاظ بنظام معلومات شبكة MENELAS وصيانته	
انظر الحاشية رقم 10	وقت الموظفين والسفر ³¹	(هـ) التعاون مع أمانة خطة عمل البحر الأبيض المتوسط التابعة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة لتعزيز الاستفادة من أوجه التأثير الممكنة مع إطار البحار الإقليمية مثل شبكة NSN، شبكة ENPRO والوكالة الأوروبية للسلامة البحرية في إطار شبكة MENELAS	

³⁰ قُدِّرَت ميزانية إنشاء موقع إلكتروني وصيانته بمبلغ 2.000 يورو في السنتين لمدة ست سنوات (2016-2021).
³¹ قُدِّرَت ميزانية السفر للأمانة بمبلغ 15.000 يورو سنويًا لمدة ست سنوات (2016-2021)، على النحو المبين في نهاية الجدول.

التكلفة الإضافية التقديرية الإرشادية (باليورو)	الوسائل اللازمة	المخرجات	الهدف النوعي
لا شيء	الإجراء المناسب من جانب الإدارة البحرية	(أ) القيام، بأولوية عليا، بتنفيذ المبادئ التوجيهية المتعلقة بأنشطة المراكب الترفيهية وحماية البيئة البحرية في البحر الأبيض المتوسط، بالتزامن مع تنفيذ الأحكام ذات الصلة من اتفاقية ماربول والخطة الإقليمية لمعالجة النفايات البحرية	9- الحد من التلوث الناتج عن أنشطة المراكب الترفيهية.
لا شيء	كما سبق	(ب) إبلاغ الأمانة بالتدابير المتخذة لتنفيذ المبادئ التوجيهية المذكورة	
لا شيء 3275.000	وقت الموظفين حلقة دراسية إقليمية بالإضافة إلى استشارات خارجية	(ج) تقديم المساعدة إلى الدول الساحلية المتوسطة في تنفيذ المبادئ التوجيهية المشار إليها في الفقرة الفرعية (أ) أعلاه، مع الأخذ في الاعتبار الأحكام ذات الصلة من اتفاقية ماربول والخطة الإقليمية لمعالجة النفايات البحرية	
لا شيء	وقت الموظفين	(د) حفظ سجلات بالتقارير المرسله من الأطراف المتعاقدة بموجب الفقرة الفرعية (ب) أعلاه ورفع تقارير افتراضية دورية إلى اجتماعات الأطراف المتعاقدة ذات الصلة	
لا شيء	الإجراء المناسب من جانب الإدارة البحرية	(أ) اقتراح نظم إضافية مناسبة لتحديد مسارات السفن في البحر الأبيض المتوسط وعرضها على المنظمة البحرية الدولية، حسب الضرورة، لبحث إمكانية اعتمادها وفقاً للقانون الدولي	10- الحد من مخاطر تصادم السفن من خلال إنشاء نظم تحديد مسارات السفن.
لا شيء	الإجراء المناسب من جانب الإدارة البحرية	(ب) دراسة إنشاء خطط مكانية بحرية ضمن نطاق السيادة الوطنية، متى وحيثما أمكن ذلك، ودون المساس بحق السيادة للدول، بالتعاون وثيق مع السلطات المختصة الوطنية المعنية وبالتعاون مع الدول الساحلية المتوسطة الأخرى بما يضمن اتساق خططها المكانية البحرية وتناسقها في جميع أنحاء منطقة البحر الأبيض المتوسط	

³² التكلفة التقديرية لحلقة دراسية لمدة يومين تُعقد في مالطة، مع حضور مشاركين اثنين من كل بلد بالإضافة إلى مساعدة من خبير استشاري خارجي.

التكلفة الإضافية التقديرية الإرشادية (باليورو)	الوسائل اللازمة	المخرجات	الهدف النوعي
لا شيء	وقت الموظفين	(ج) تقديم المساعدة إلى الأطراف المتعاقدة، التي تطلب ذلك إما منفردة أو مجتمعة، في تحديد المناطق البحرية المحتملة التي قد يُعتبر فيها نظام تحديد المسارات ضروريًا وفي إعداد الوثائق ذات الصلة لبدء العملية في المنظمة البحرية الدولية	11- تحسين مراقبة حركة الملاحة البحرية.
انظر الحاشية رقم 12	وقت الموظفين والسفر ³³	(د) تقديم الدعم، بالتعاون وثيق مع عناصر خطة عمل البحر الأبيض المتوسط الأخرى، إلى الأطراف المتعاقدة، التي تطلب ذلك، في جهودها لإنشاء الخطط المكانية البحرية	
لا شيء	الإجراء المناسب من جانِب الإدارة البحرية	(أ) تحديد مناطق البحر الأبيض المتوسط التي يمكن فيها تحسين مراقبة حركة الملاحة البحرية عن طريق إنشاء نظام قائم على استخدام نظام التعرف الآلي بالاشتراك مع خدمات حركة السفن ونُظم الإبلاغ الإلزامي عن السفن، وإتمام إجراءات الموافقة عليها بأسرع ما يمكن بعد ذلك	
لا شيء	كما سبق	(ب) مواصلة تعزيز التعاون التقني بين مراكز خدمات حركة السفن في البلدان المجاورة والقيام، حسب الحاجة، بتبادل المعلومات عن السفن باستخدام نظام التعرف الآلي والنظم الأخرى ذات الصلة في منطقة المراقبة المشتركة	
لا شيء	وقت الموظفين	(ج) التفاوض مع المنظمات والوكالات المختصة بشأن المساعدة المالية الدولية اللازمة لإنشاء النظام المشار إليه في الفقرة الفرعية (أ) أعلاه، مع الأخذ أيضًا بعين الاعتبار، حيثما كان مناسبًا، أوجه التأثير الممكنة مع الإجراءات المتخذة بشأن إنشاء الخطط المكانية البحرية المشار إليها في الهدف النوعي رقم 10، بأولوية عليا، وذلك نيابة عن الأطراف المتعاقدة التي تطلب ذلك	

³³ قُدِّرَت ميزانية السفر للأمانة بمبلغ 15.000 يورو سنويًا لمدة ست سنوات (2016-2021)، على النحو المبين في نهاية الجدول.

التكلفة الإضافية التقديرية الإرشادية (باليورو)	الوسائل اللازمة	المخرجات	الهدف النوعي
لا شيء	الإجراء المناسب من جانب الإدارة البحرية	(أ) التأكيد على المناطق البحرية الواقعة ضمن سيادتها التي تحتاج إلى الحماية التي يوفرها تعيينها كمناطق بحرية شديدة الحساسية، بأولوية متوسطة، ودعم مركز REMPEC ومركز RAC/SPA، وإذا تم التأكيد على ذلك، البدء في عملية مطالبة المنظمة البحرية الدولية بتنفيذ هذا التعيين لتلك المناطق	12- تحديد المناطق البحرية الشديدة الحساسية.
لا شيء	وقت الموظفين	(ب) الشروع، بناءً على طلب الأطراف المتعاقدة وبالإشتراك مع مركز RAC/SPA، في عملية تحديد تلك المناطق التي، بعد فحصها من قبل منسقي مركز REMPEC، يمكن اقتراح تعيينها كمناطق بحرية شديدة الحساسية مع الأخذ أيضاً بعين الاعتبار، حيثما كان مناسباً، أوجه التأثر الممكنة مع الإجراءات المتخذة بشأن إنشاء الخطط المكانية البحرية المشار إليها في الهدف النوعي رقم 10	
لا شيء 15.000	وقت الموظفين مساعدة استشارية خارجية	(ج) تقديم المساعدة، بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية، إلى الدول الساحلية المتوسطة، التي تطلب ذلك، لإجراء الدراسات الضرورية وإعداد التقارير ذات الصلة ورفعها إلى المنظمة البحرية الدولية لتعيين المناطق البحرية الشديدة الحساسية، إن وجدت، بامثال تام للمبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية المعمول بها	
لا شيء	وقت الموظفين	(د) بحث إمكانية الحصول على المساعدة للأغراض السابقة في إطار برنامج ITCP التابع للمنظمة البحرية الدولية	

التكلفة الإضافية التقديرية الإرشادية (باليورو)	الوسائل اللازمة	المخرجات	الهدف النوعي
لا شيء	الإجراء المناسب من جانب الإدارة البحرية	(أ) زيادة الوعي، بأولوية متوسطة، من خلال نشر المشورة الواردة في المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية للحد من الضوضاء تحت الماء من النقل البحري التجاري لمعالجة الآثار السلبية على الحياة البحرية، وذلك بين شركات تصميم وبناء السفن الوطنية لديها، علاوة على مشغلي السفن التي ترفع أعلامها، وحثهم على تنفيذ استراتيجيات تخفيف الضوضاء على متن سفنهم	13- الحد من الضوضاء البحرية الناجمة عن السفن.
لا شيء	وقت الموظفين	(ب) تقديم المشورة والمساعدة إلى الدول الساحلية المتوسطة، التي تطلب ذلك، من أجل تحقيق الهدف المنصوص عليه في الفقرة الفرعية (أ) أعلاه	
لا شيء	الإجراء المناسب من جانب الإدارة البحرية	(أ) تحديد، بأولوية عليا، على الصعيد الوطني، الإجراءات المناسبة على النحو المبين في المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية ذات الصلة والمبادئ التوجيهية للاتحاد الأوروبي ذات الصلة التي تكملها المبادئ التوجيهية والمبادئ المرتبطة بها التي أعدها مركز REMPEC، من أجل تيسير عملية اتخاذ القرار عند تعيين مكان اللجوء للسفن المحتاجة إلى المساعدة	14- وضع إجراءات لتعيين أماكن اللجوء من أجل الحد من مخاطر انتشار التلوث.
لا شيء	الإجراء المناسب من جانب الإدارة البحرية	(ب) وضع جميع الدول الساحلية المتوسطة لخطط التعامل مع السفن المعرضة للخطر، بما في ذلك المعدات والوسائل المناسبة، على النحو المطلوب، وتحديد طرائق التصدي له وفقاً لطبيعته وللمخاطر التي تم التعرض لها	
لا شيء 15.000	وقت الموظفين مساعدة استشارية خارجية	(ج) مواصلة تقديم المساعدة إلى البلدان، التي تطلب ذلك، لتحديد الإجراءات ووضع الخطط حسبما هو محدد في الهدفين الفرعيين (أ) و(ب) أعلاه، ولجمع الأموال، على سبيل المثال، من برنامج ITCP التابع للمنظمة البحرية الدولية	
التكلفة الإضافية التقديرية الإرشادية (باليورو)	الوسائل اللازمة	المخرجات	الهدف النوعي

لا شيء	الإجراء المناسب من جانب الإدارة البحرية والأمانة	<p>(أ) إنشاء لجنة تقنية من الخبراء ترشحهم الأطراف المتعاقدة وتعمل من خلال المراسلات، كي تقوم بإجراء دراسة جدوى تقنية واقتصادية لدراسة ما إذا كان من المناسب في المرحلة الحالية تفعيل خارطة طريق من أجل إعداد تقرير للعرض على المنظمة البحرية الدولية من أجل تعيين بعض مناطق البحر الأبيض المتوسط كمناطق لمراقبة انبعاثات أكاسيد الكبريت تتطلب حماية بيئية خاصة واستكشاف الخطوات الأخرى الممكن اتخاذها في هذا الصدد.</p> <p>(ب)</p>	<p>15- دراسة إمكانية تعيين البحر الأبيض المتوسط أو أجزاء منه كأحد مناطق مراقبة انبعاثات أكاسيد الكبريت بموجب المرفق السادس من اتفاقية ماربول وتنفيذ تدابير كفاءة استخدام الطاقة الحالية بشكل فعال.</p>
لا شيء	كما سبق	<p>(ج) بمجرد اتخاذ القرار والتصديق على المرفق السادس من اتفاقية ماربول، تقديم اقتراح إلى المنظمة البحرية الدولية لتعيين منطقة أو مناطق البحر الأبيض المتوسط التي تم تحديدها في الفقرة الفرعية (أ) أعلاه كأحد مناطق مراقبة انبعاثات أكاسيد الكبريت بأولوية متوسطة</p>	
لا شيء	كما سبق	<p>(د) المشاركة في المناقشات ذات الصلة في المنظمة البحرية الدولية بشأن التدابير الإضافية الممكنة في المستقبل لتعزيز كفاءة استخدام الطاقة في النقل البحري الدولي، وعلى وجه الخصوص، وضع نظام لجمع بيانات استهلاك السفن للوقود، على سبيل المثال عن طريق إبلاغ الأمانة بوجود نظم لجمع بيانات استهلاك السفن للوقود والإبلاغ عنها</p>	
لا شيء 15.000	وقت الموظفين مساعدة استشارية خارجية	<p>(هـ) القيام، بأولوية عليا، بإعداد دراسة تستند إلى مدخلات الأطراف المتعاقدة، تهدف إلى تقييم جدوى البدائل المشار إليها في الفقرة الفرعية (أ) أعلاه</p>	

التكلفة الإضافية التقديرية الإرشادية (باليورو)	الوسائل اللازمة	المخرجات	الهدف النوعي
لا شيء 60.000 ³⁴	وقت الموظفين حلقة دراسية إقليمية	(و) تقديم المساعدة إلى الدول الساحلية المتوسطة، التي تطلب ذلك، إما منفردة أو مجتمعة، لإعداد مذكرة إلى المنظمة البحرية الدولية تقترح تعيين منطقة أو مناطق البحر الأبيض المتوسط التي تم تحديدها في الفقرة الفرعية أ) أعلاه كأحد مناطق مراقبة انبعاثات أكاسيد الكبريت	
لا شيء	وقت الموظفين	(ز) تقديم المعلومات ذات الصلة إلى الأطراف المتعاقدة، التي تطلب ذلك، بشأن التدابير الإضافية الممكنة في المستقبل لتعزيز كفاءة استخدام الطاقة في النقل البحري الدولي	
لا شيء	وقت الموظفين	(ح) تقييم النظم الحالية لجمع بيانات استهلاك السفن للوقود والإبلاغ عنها في منطقة البحر الأبيض المتوسط وإجراء دراسات تجريبية عن "جمع البيانات والإبلاغ عنها" طوعياً	
لا شيء	وقت الموظفين	(ط) بحث إمكانية الحصول على المساعدة للأغراض السابقة في إطار برنامج ITCP التابع للمنظمة البحرية الدولية	
لا شيء	وقت الموظفين	(أ) النظر في إبرام اتفاقات مع الدول الساحلية المجاورة، بأولوية عليا، إذا لم يتم اتخاذ الإجراءات المناسبة بالفعل، لتمكينها من مشاركة معدات وترتيبات سحب السفن في حالات الطوارئ لمساعدة السفن المعرضة للخطر في البحر الأبيض المتوسط، باتباع ما يكون مناسباً من المبادئ التوجيهية المتوسطة لسحب السفن في حالات الطوارئ	16- ضمان توفر القدرة الكافية على سحب السفن في حالات الطوارئ في كل أنحاء البحر الأبيض المتوسط لمساعدة السفن المعرضة للخطر، بما في ذلك الناقلات.
لا شيء	وقت الموظفين	(ب) تقديم المساعدة إلى الأطراف المتعاقدة، التي تطلب ذلك، في إعداد الاتفاقات المشار إليها في الفقرة الفرعية أ) أعلاه وتنفيذها	

³⁴ التكلفة التقديرية لحلقة دراسية لمدة يومين تُعقد في مالطة، مع حضور مشاركين اثنين من كل بلد.

التكلفة الإضافية التقديرية الإرشادية (باليورو)	الوسائل اللازمة	المخرجات	الهدف النوعي
لا شيء	وقت الموظفين	(ج) تقييم قدرات الدول الساحلية المتوسطة من حيث معدات سحب السفن في حالات الطوارئ، وتقديم الدعم إلى تلك الأطراف المتعاقدة، التي تطلب ذلك	
لا شيء	الإجراء المناسب من جانب الإدارة البحرية	(أ) مشاركة وتبادل المعلومات المتعلقة بالممارسات الوطنية لتمويل امتلاك معدات التصدي لحوادث الانسكاب، بأولوية عليا، بهدف مساعدة الدول الساحلية المتوسطة في تحديد كل الوسائل الممكنة لتمويل امتلاك معدات التصدي لحوادث الانسكاب	17- تعزيز مستويات معدات التصدي لحوادث الانسكاب المتموضعة مسبقاً تحت المراقبة المباشرة للدول الساحلية المتوسطة.
لا شيء	كما سبق	(ب) القيام، بأولوية متوسطة، بإنشاء مخزونات وطنية من معدات التصدي لانسكابات النفط والمواد الخطرة والضارة المتموضعة مسبقاً الخاضعة لمراقبة الدولة والمملوكة للقطاع الخاص والحفاظ على تحديث مدونة الجرد ذات الصلة على الصعيد الوطني والصعيد الإقليمي من خلال مركز REMPEC	
210.000 ³⁵	وقت الموظفين والاستشارات الخارجية	(ج) تقديم المساعدة إلى الدول، التي تطلب ذلك، في تحديد الحد الأدنى المطلوب من معدات التصدي لحوادث الانسكاب المتموضعة مسبقاً والخاضعة لمراقبة الدولة	
لا شيء	وقت الموظفين	(د) تزويد الأطراف المتعاقدة بالمعلومات المتعلقة بالسبل المعمول بها لتمويل امتلاك تلك المعدات ومواصلة تقديم المساعدة في هذا الصدد، حسب الضرورة	
6.000 ³⁶	صيانة تكنولوجيا المعلومات	(هـ) الاحتفاظ بنظام المعلومات الإقليمي وصيانته وتحديث مدونة جرد معدات التصدي لحوادث الانسكاب المتموضعة مسبقاً	

³⁵ قُدِّرَت ميزانية الدعم التقني بمبلغ 10.000 يورو لكل بلد.

³⁶ قُدِّرَت ميزانية صيانة تكنولوجيا المعلومات بمبلغ 2.000 يورو في السنتين لمدة ست سنوات (2016-2021).

التكلفة الإضافية التقديرية الإرشادية (باليورو)	الوسائل اللازمة	المخرجات	الهدف النوعي
لا شيء	وقت الموظفين	و) وضع تصور لأوجه التأزر الممكنة لربط نظام المعلومات الإقليمي بنظام CECIS لتيسير الحصول على المعلومات في أي وقت ولا سيما في حالات الطوارئ، وتيسير تحديث قواعد البيانات هذه من خلال نظام مترابط	
لا شيء	الإجراء المناسب من جانب الإدارة البحرية	أ) مشاركة المؤسسات العلمية والتقنية، فضلاً عن القطاع الصناعي المعني، بشكل فعال في أنشطة وبرامج البحث والتطوير المتعلقة بمنع التلوث البحري الناجم عن الحوادث والتأهب والتصدي له	18- تشجيع مشاركة المؤسسات العلمية والتقنية الإقليمية في أنشطة البحث والتطوير وتيسير نقل التكنولوجيا.
لا شيء	كما سبق	ب) عرض المؤسسات الوطنية والقطاع الصناعي المعني لنتائج أنشطتها وبرامجها للبحث والتطوير في المنتديات الدولية	
لا شيء	كما سبق	ج) عرض أنشطة البحث والتطوير الوطنية باستخدام الصفحة التي ينشئها مركز REMPEC ضمن الموقع الشبكي للملاح الفطرية	
لا شيء	وقت الموظفين	د) مواصلة تقديم المساعدة إلى المؤسسات الإقليمية والقطاع الصناعي المعني في تحديد مجالات البحث التي تثبت فيها الحاجة إلى تعزيز أحدث تكنولوجيات وتقنيات التأهب لحوادث الانسكاب والتصدي لها	
لا شيء	وقت الموظفين	هـ) مواصلة تقديم المساعدة في نشر وتبادل نتائج أنشطة وبرامج البحث والتطوير الوطنية داخل منقطة البحر الأبيض المتوسط وخارجها	

التكلفة الإضافية التقديرية الإرشادية (باليورو)	الوسائل اللازمة	المخرجات	الهدف النوعي
انظر الحاشية رقم 16	وقت الموظفين والسفر ³⁷	(و) تيسير مشاركة المؤسسات البحثية الوطنية والإقليمية والقطاع الصناعي المعني في المنتديات الدولية ذات الصلة بـغية التعريف على نطاق أوسع بنتائج أنشطة البحث والتطوير التي تم إجراؤها في منطقة البحر الأبيض المتوسط	
لا شيء	وقت الموظفين	(ز) التعاون مع الاتفاقات الإقليمية الأخرى، في تنفيذ التكاليف الواردة أعلاه.	
لا شيء	الإجراء المناسب من جانب الإدارة البحرية	(أ) تشجيع القيام بتطوير وتحسين أدوات نوعية إقليمية لدعم اتخاذ القرارات من خلال تشجيع المؤسسات والبرامج العلمية الوطنية على المشاركة الفعالة، ومن خلال تزويد مركز REMPEC بمجموعات البيانات ذات الصلة وغيرها من المعلومات التي قد تكون متاحة في البلدان المعنية	19- تحسين نوعية عملية اتخاذ القرار وسرعتها وفعاليتها في حالة حوادث التلوث البحري من خلال تطوير واستخدام أدوات الدعم التقني ودعم اتخاذ القرار.
لا شيء	كما سبق	(ب) المشاركة الفعالة، من خلال نهج زمام المبادرة القطرية، في تنفيذ برنامج عمل فريق MTWG على النحو المحدد في اجتماعات منسقي مركز REMPEC	
لا شيء	كما سبق	(ج) انضمام معاهد الأرصاد الجوية البحرية الوطنية إلى شبكة MONGOOS والمساهمة في الحفاظ على الأدوات المتوسطة المذكورة أعلاه من خلال التحديث المنتظم للبيانات	
لا شيء	كما سبق	(د) المساهمة في وضع برنامج ضمان جودة الإبلاغ عن البيانات وجمعها بما يتماشى مع برنامج رصد نهج النظام الإيكولوجي	

³⁷ قُدِّرَت ميزانية السفر للأمانة لتنفيذ الاستراتيجية الإقليمية بمبلغ 15.000 يورو سنويًا لمدة ست سنوات (2016-2021)، على النحو المبين في نهاية الجدول.

التكلفة الإضافية التقديرية الإرشادية (باليورو)	الوسائل اللازمة	المخرجات	الهدف النوعي
لا شيء 3875.000 39150.000	وقت الموظفين حلقة دراسية إقليمية بالإضافة إلى استشارات خارجية تطوير تكنولوجيا المعلومات	ه) استمرار المراجعة والتحديث لأدوات دعم اتخاذ القرار الحالية القائمة على تكنولوجيا المعلومات، وتطوير أدوات جديدة قائمة على تكنولوجيا المعلومات لدعم اتخاذ القرار وإتاحتها إلى السلطات الوطنية المختصة لدى الأطراف المتعاقدة، مع مراعاة المبادرات الوطنية أو الإقليمية في هذا المجال	
	وقت الموظفين	و) تيسير عملية تنسيق وتنفيذ برنامج عمل الفريق العامل التقني للبحر الأبيض المتوسط	
لا شيء	وقت الموظفين	ز) دراسة التفاعل المحتمل ورسملة أدوات دعم اتخاذ القرار المتاحة على المستويين المتوسطي والأوروبي، بما في ذلك تلك التي تم تطويرها في إطار اتفاقيات إقليمية أخرى أو في إطار مبادرات إقليمية أخرى، في نطاق تنفيذ التكليفات الواردة أعلاه	
لا شيء	وقت الموظفين فيما يتعلق بالنشاط هـ) أعلاه	ح) تقديم الدعم لوضع برنامج لضمان جودة الإبلاغ عن البيانات وجمعها بما يتماشى مع برنامج رصد نهج النظام الإيكولوجي	
لا شيء	وقت الموظفين	ط) دمج أي تطورات في أدوات دعم اتخاذ القرار ضمن الأهداف النوعية 20 و21 و22	

38 التكلفة التقديرية لحلقة دراسية لمدة يومين تُعقد في مالطة، مع حضور مشاركين اثنين من كل بلد بالإضافة إلى مساعدة من خبير استشاري خارجي.
39 التكلفة التقديرية لعمليات تطوير تكنولوجيا المعلومات

التكلفة الإضافية التقديرية الإرشادية (باليورو)	الوسائل اللازمة	المخرجات	الهدف النوعي
لا شيء	الإجراء المناسب من جانب الإدارة البحرية، بما في ذلك التدريب	(أ) القيام، بأولوية عليا، إذا لم يكن قد تم بالفعل اتخاذ الإجراءات المناسبة، بوضع برامج تدريب وطنية للتصدي للحوادث ذات الصلة بالنفط والمواد الخطرة والضارة الأخرى، بناءً على سبيل المثال على نموذج المنظمة البحرية الدولية للدورات التدريبية للمستويين الأول والثاني، ولتدريب موظفي التشغيل والإشراف على المستوى الوطني على التوالي، بغية ضمان التدريب المستمر لهؤلاء الموظفين	20- الرفع قدر الإمكان من مستوى المعرفة في مجال التآهب للتلوث البحري بالنفط والمواد الضارة الأخرى الناجم عن الحوادث والتصدي له.
لا شيء	كما سبق	(ب) نشر المعارف المكتسبة من خلال دورات تدريب المدربين وتكرار الدورات التدريبية على المستوى المحلي والوطني	
تكلفة التمارين المنتظمة ⁴⁰	الإجراء المناسب من جانب الإدارة البحرية	(ج) تنفيذ تمارين منتظمة لاختبار قدرات التصدي الوطنية بالتعاون مع جميع أصحاب المصالح المعنيين وإلى أقصى حد ممكن إشراك الدول الساحلية المجاورة لتعزيز التعاون الثنائي ودون الإقليمي	
لا شيء	وقت الموظفين	(د) تقديم المساعدة إلى الأطراف المتعاقدة، التي تطلب ذلك، في وضع برامجها التدريبية الوطنية وتنفيذها	
150.000 ⁴¹	دورتان تدريبيتان إقليميتان بالإضافة إلى دعم استشاري خارجي	(هـ) استمرار تقديم دورات "تدريب المدربين"، بناءً، على وجه الخصوص، على الأعمال التي تم إنجازها في إطار مشاريع POSOW	
180.000 ⁴²	ثلاث دورات تدريبية إقليمية	(و) تحديد الدورات التدريبية الإقليمية على قضايا نوعية متخصصة، بصورة منتظمة في اجتماعات منسقي مركز REMPEC	

⁴⁰ تعذر تقدير تكلفة التمارين المنتظمة لاختبار قدرات التصدي، نظرًا لمشاركة العديد من دوائر وإدارات الدول فيها.

⁴¹ التكلفة التقديرية لدورتين تدريبيتين لمدة يومين تُعقد في مالطة، مع حضور مشاركين اثنين من كل بلد بالإضافة إلى مساعدة من خبير استشاري خارجي.

⁴² التكلفة التقديرية لثلاث دورات تدريبية إقليمية لمدة يومين تُعقد في مالطة، مع حضور مشاركين اثنين من كل بلد.

التكلفة الإضافية التقديرية الإرشادية (باليورو)	الوسائل اللازمة	المخرجات	الهدف النوعي
لا شيء	وقت الموظفين	(ز) الأخذ بعين الاعتبار الدورات التدريبية النموذجية ذات الصلة التي تم تحديثها من قبل لجنة المنظمة البحرية الدولية الفرعية المعنية بمنع التلوث والتصدي له؛ والاتفاقات الإقليمية الأخرى، والوكالة الأوروبية للسلامة البحرية ضمن خطط العمل ذات الصلة الخاصة بها، وذلك عند وضع برامج التدريب الوطنية ودعم تنفيذها	
انظر الحاشية رقم 22	وقت الموظفين والسفر ⁴³	(ح) تشجيع تنظيم تمارين منتظمة لاختبار قدرات التصدي الوطنية ودون الإقليمية بالتعاون مع جميع أصحاب المصالح المعنيين	
لا شيء	وقت الموظفين	(ط) البحث في إمكانية الحصول على المساعدة لتحقيق الأهداف الواردة أعلاه في إطار برنامج ITCP التابع للمنظمة البحرية الدولية وحشد الموارد والوسائل الخارجية على سبيل المثال من الجهات المانحة الخارجية والقطاع الخاص وآلية الحماية المدنية في الاتحاد الأوروبي	
لا شيء	الإجراء المناسب من جانب الإدارة البحرية والأمانة	(أ) القيام، بأولوية عليا إذا لم يكن قد تم بالفعل اتخاذ الإجراءات المناسبة، بمراجعة التوصيات والمبادئ الأساسية والمبادئ التوجيهية الحالية المتعلقة بالتأهب للتلوث البحري الناجم عن الحوادث والتصدي له والمساعدة المتبادلة، فضلاً عن منع التلوث من السفن، المعتمدة منذ عام 1987، مع الاهتمام على وجه الخصوص بتلك التي تهدف إلى إزالة العقبات المحتملة التي قد تعوق المساعدة المتبادلة	21- مراجعة التوصيات والمبادئ الأساسية والمبادئ التوجيهية الحالية ووضع أخرى جديدة تهدف إلى تيسير التعاون الدولي والمساعدة المتبادلة في إطار بروتوكول المنع والطوارئ لعام 2002.

⁴³ قُدرت ميزانية السفر للأمانة لتنفيذ الاستراتيجية الإقليمية بمبلغ 15.000 يورو سنويًا لمدة ست سنوات (2016-2021)، على النحو المبين في نهاية الجدول.

التكلفة الإضافية التقديرية الإرشادية (باليورو)	الوسائل اللازمة	المخرجات	الهدف النوعي
لا شيء	كما سبق	(ب) القيام بأولوية عليا إذا لم يكن قد تم بالفعل اتخاذ الإجراءات المناسبة، بتحديد كل التوصيات والمبادئ الأساسية والمبادئ التوجيهية التي يتعين مراجعتها وتحديثها و/أو تعديلها	
لا شيء	كما سبق	(ج) القيام بأولوية عليا إذا لم يكن قد تم بالفعل اتخاذ الإجراءات المناسبة، ببيان التوصيات والمبادئ الأساسية والمبادئ التوجيهية الإضافية التي ينبغي اعتمادها على المستوى الإقليمي بـغية تيسير تنفيذ بروتوكول المنع والطوارئ لعام 2002 في مجال التعاون الدولي والمساعدة المتبادلة	
لا شيء	كما سبق	(د) القيام بأولوية عليا إذا لم يكن قد تم بالفعل اتخاذ الإجراءات المناسبة، ببيان التوصيات والمبادئ الأساسية والمبادئ التوجيهية الإضافية التي ينبغي اعتمادها على المستوى الإقليمي بـغية تيسير تنفيذ بروتوكول المنع والطوارئ لعام 2002 في مجال التعاون الدولي والمساعدة المتبادلة	
لا شيء	وقت الموظفين موارد خارجية	(هـ) النظر في استخدام نظام CECIS المعني بالتلوث البحري من أجل تعزيز تنسيق طلبات وعروض المساعدة الدولية	

التكلفة الإضافية التقديرية الإرشادية (باليورو)	الوسائل اللازمة	المخرجات	الهدف النوعي
لا شيء 30.000	وقت الموظفين مساعدة استشارية خارجية، لنتناول الأنشطة (هـ) و(و) و(ز) في مهمتين منفصلتين، ولكن مرتبطين	(و) القيام، بمجرد توفر المعلومات الضرورية، بإعداد مدونة جرد بالإجراءات الوطنية المعمول بها لدى كل طرف التي تحكم الدخول إلى أراضيها والحركة داخلها والخروج منها للموظفين المختصين والمعدات التي قد يتم تقديمها كمساعدة متبادلة في حالات الطوارئ، ووضع توصيات لتحسين تلك الإجراءات الوطنية التي قد تعرفل بشكل خطير تقديم مثل هذه المساعدة	
انظر أعلاه	كما سبق	(ز) القيام، بأولوية عليا، بالتعاون مع منسقي مركز REMPEC الوطنيين بوضع النصوص المراجعة والمُحدثة و/أو المُعدلة للتوصيات والمبادئ الأساسية والمبادئ التوجيهية الإقليمية ذات الصلة المقترح اعتمادها في اجتماعات الأطراف المتعاقدة	
انظر أعلاه	كما سبق	(ح) القيام، كلما اقتضى الأمر وبالتعاون مع منسقي مركز REMPEC الوطنيين، بوضع توصيات ومبادئ أساسية ومبادئ توجيهية جديدة، حسب الضرورة، واقتراح اعتمادها في اجتماعات الأطراف المتعاقدة	
لا شيء	وقت الموظفين	(ط) في إطار تنفيذ التكاليف السابقة، التعاون مع المنظمة البحرية الدولية والاتفاقات الإقليمية الأخرى والوكالة الأوروبية للسلامة البحرية ضمن خطط العمل ذات الصلة الخاصة بها وآلية الحماية المدنية في الاتحاد الأوروبي، مع الأخذ بعين الاعتبار أي تطورات جديدة في مجال التعاون الدولي والمساعدة المتبادلة	

التكلفة الإضافية التقديرية الإرشادية (باليورو)	الوسائل اللازمة	المخرجات	الهدف النوعي
لا شيء	وقت الموظفين	(ي) البحث في إمكانية الحصول على المساعدة لتحقيق الأهداف الواردة أعلاه في إطار برنامج وحشد الموارد والوسائل الخارجية ITCP التابع للمنظمة البحرية الدولية على سبيل المثال من الجهات المانحة الخارجية والقطاع الخاص وآلية الحماية المدنية في الاتحاد الأوروبي	
لا شيء	الإجراء المناسب من جانب الإدارة البحرية والأمانة	(أ) القيام بأولوية عليا إذا لم يكن قد تم بالفعل اتخاذ الإجراءات المناسبة، بتقييم خطط الطوارئ الوطنية أو وضعها أو مراجعتها واعتمادها وإنشاء نظم وطنية للتأهب لحوادث انسكاب النفط والمواد الخطرة والضارة من السفن والموانئ البحرية ومرافق منولة النفط والتصدي لها، بغية تهيئة الظروف الضرورية لإبرام اتفاقات دون إقليمية	22- تعزيز قدرات الدول الساحلية منفردة على التصدي بكفاءة لحوادث التلوث البحري من خلال إبرام اتفاقات تنفيذية ووضع خطط طوارئ دون إقليمية.
لا شيء	كما سبق	(ب) التفاوض بشأن اتفاقات دون إقليمية تغطي منطقة البحر الأبيض المتوسط بأكملها، وإبرامها وتنفيذها بما في ذلك خطط الطوارئ دون الإقليمية ذات الصلة	
لا شيء	وقت الموظفين	(ج) مواصلة تقديم المساعدة إلى الأطراف المتعاقدة التي لم تعتمد بعد خطط الطوارئ الوطنية الخاصة بها أو التي تحتاج إلى مراجعة خطط الطوارئ الوطنية الخاصة بها بهدف دمج المواد الخطرة والضارة وأو العناصر البحرية فيها، في إطار وضع نظم التأهب والتصدي الوطنية أو تحديثها وتنفيذها	

التكلفة الإضافية التقديرية (الإرشادية) (باليورو)	الوسائل اللازمة	المخرجات	الهدف النوعي
انظر الحاشية رقم 23	وقت الموظفين والسفر ⁴³	(د) تقييم خطط الطوارئ الوطنية ونظم التصدي الوطنية، التي تم تيسيرها من خلال التقييم الذاتي ومراجعات النظراء لكي تتناسب قدرات التصدي الوطنية مع مخاطر انسكابات النفط والمواد الخطرة والضارة من السفن والموانئ البحرية ومرافق مناولة النفط وتقييم الثغرات بين الخطط الوطنية من أجل تحديد الإجراءات المناسبة لضمان توافق الترتيبات التنفيذية في ضوء إبرام اتفاقات ثنائية و/أو دون إقليمية	
كما سبق	كما سبق	(هـ) مواصلة تقديم المساعدة إلى الأطراف المتعاقدة، التي تطلب ذلك، في وضع خطط الطوارئ دون الإقليمية أو مراجعتها وفي صياغة اتفاقات بشأن تنفيذها	
لا شيء	وقت الموظفين	(و) الاستفادة من المشورة والمواد التي قد تتيحها الاتفاقات الإقليمية الأخرى في تنفيذ التكاليف الواردة أعلاه	
لا شيء	وقت الموظفين	(ز) البحث في إمكانية الحصول على المساعدة لتحقيق الأهداف الواردة أعلاه في إطار برنامج ITCP التابع للمنظمة البحرية الدولية وحشد الموارد والوسائل الخارجية على سبيل المثال من الجهات المانحة الخارجية والقطاع الخاص وآلية الحماية المدنية في الاتحاد الأوروبي	

ملخص التكاليف الإرشادية لتنفيذ الاستراتيجية الإقليمية 2016-2021، إضافة إلى تعيين مسؤول مخصص لكل إدارة		
90.000	السفر المطلوب، على سبيل المثال، ضمن الأنشطة 3 (د) إلى (و) و 4 (ج) إلى (هـ) و 7 (د) و 8 (هـ) و 10 (د) و 18 (و) و 20 (ح) و 22 (د) و (هـ)	ميزانية السفر للأمانة 2021-2016
600.000	التكلفة التقريبية للاستشارات الخارجية المطلوبة ضمن الأنشطة 3 (د) إلى (ز) و 5 (ح) و 6 (ج) و 9 (ج) و 12 (ج) و 14 (ج) و 15 (د) و 17 (ج) و (هـ) و 19 (هـ) و 20 (هـ) و 21 (هـ) إلى (ز)	الدعم الاستشاري الخارجي
675.000	التكلفة التقريبية لعقد حلقات دراسية إقليمية ودورات تدريبية ضمن الأنشطة 3 (أ) إلى (ج) و 5 (ح) و 9 (ج) و 15 (هـ) و 19 (هـ) و 20 (أ) و (ب) و (هـ) إلى (و)، بما ذلك الدعم الخارجي حيثما كان مناسباً	الحلقات الدراسية والأنشطة التدريبية
162.000	التكلفة التقريبية لتطوير تكنولوجيا المعلومات وصيانتها ضمن الأنشطة 8 (د) و 19 (هـ)	صيانة تكنولوجيا المعلومات
		الإجمالي 1.527.000