

Distr.: General
5 March 2004
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



الدورة التاسعة والخمسون

البند ٥١ (أ) من القائمة المؤقتة*

المحيطات وقانون البحار

المحيطات وقانون البحار

الفريق الاستشاري المعني بالتنفيذ من قبل دولة العلم

تقرير الأمين العام**

موجز

هذا التقرير هو نتاج الفريق الاستشاري المعني بالتنفيذ من قبل دولة العلم، وهو فرقة عمل مشتركة بين الوكالات شكلها الأمين العام استجابة للطلبات التي دعت إلى تفحص أسباب عدم تقيد بعض السفن بالاشتراطات الدولية فيما يتعلق بسلامة السفن، وأوضاع العاملين، وحفظ مصائد الأسماك، وحماية البيئة البحرية. وفي أيار/مايو ٢٠٠٣، اجتمع هذا الفريق، الذي يضم المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية ومنظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) ومنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي والأمم المتحدة، لمناقشة هذه

.Corr.1 و A/59/50

*

قُدِّم هذا التقرير بعد الموعد النهائي المحدد لكي يعكس التعليقات النهائية التي وردت من بعض المنظمات

**

الأخرى في تاريخ لاحق لذلك.



المسائل، ووافق كل من أعضائه على الإسهام بفصول في هذا التقرير تعرض مجملًا للدراسات المضطلع بها والتدابير المتخذة لمعالجة مسألة تنفيذ دول العَلم للالتزامات الدولية. ويتضمن التقرير جداول تبين التزامات دولة العَلم المنصوص عليها في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار واتفاق الأمم المتحدة بشأن الأرصد السمكية ومجموعة واسعة النطاق من الصكوك الدولية الأخرى. ويُنشر هذا التقرير بوصفه وثيقة من وثائق الجمعية العامة استجابة لتوصية صادرة عن الاجتماع الرابع لعملية الأمم المتحدة التشاورية غير الرسمية المفتوحة بشأن المحيطات وقانون البحار، وللطلب الصادر عن الجمعية العامة بإعداد شرح واف لواجبات دول العلم والتزاماتها.

المحتويات

الصفحة	الفقرات
٤	١٠-١ مقدمة - أولاً
٦	٢٠٧-١١ التقارير الواردة من المشاركين في الفريق - ثانياً
٦	٣٩-١١ المنظمة البحرية الدولية - ألف
١٨	٩١-٤٠ الأعمال المضطلع بها في منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة والمتصلة بالتنفيذ من قبل دولة العلم - بباء
٣٨	١٣٦-٩٢ منظمة العمل الدولية - جيم
٥٢	١٦٣-١٣٧ برنامج الأمم المتحدة للبيئة - دال
٦٠	١٨١-١٦٤ مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية وأعلام الملائمة - هاء
٦٩	٢٠٧-١٨٢ منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي - واو
٩٠	٢٠٩-٢٠٨ جداول التزامات دولة العلم - ثالثاً
٩١ جدول ألف - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار
١١٤ جدول بباء - اتفاق تنفيذ ما تتضمنه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المؤرخة ١٠ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٢ من أحكام بشأن حفظ وإدارة الأرصد السمكية المتداخلة المناطق والأرصد السمكية الكثيرة الارتحال
١٢٥ الجدول جيم - الصكوك الدولية الأخرى
١٦٥	٢٢١-٢١٠ النتائج - رابعاً

المرفقات

١٧٤ الأول - رسالة مؤرخة ٢٢ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٢ موجهة إلى الأمين العام من مجلس "غرين بيس" الدولي، والاتحاد الدولي لعمال النقل، والصندوق العالمي للطبيعة
١٧٧ الثاني - موجز مناقشات الاجتماع غير الرسمي الأول المعقود في مقر منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي في باريس في ٧ أيار/مايو ٢٠٠٣
١٨٠ الثالث - رسالة مؤرخة ٩ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٣ موجهة إلى الأمين العام للأمم المتحدة من الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية

أولا - مقدمة

١ - منذ إنشاء الأمم المتحدة في عام ١٩٤٥ إلى الآن، اعتمد عدد من المنظمات والوكالات والبرامج في منظومة الأمم المتحدة مجموعة مبهرة من التشريعات تتناول قانون البحار من جميع جوانبه، بما في ذلك الملاحة، وصيد الأسماك على المستوى الدولي، وسلامة السفن، ومنع التلوث الناجم عن السفن، ورفاه البحارة، وما إلى ذلك. وتستند هذه التشريعات كلها إلى مبدئين أساسيين هما حرية الملاحة ومسؤولية الدول عن جميع الأمور المتعلقة بالسفن التي تحمل جنسيتها، بمعنى أن دول العلم تقع على كاهلها المسؤولية الأولية عن كفالة امتثال سفنها للاشتراطات ذات الصلة المنصوص عليها في الصكوك الدولية.

٢ - ومن المؤسف أنه نتيجة للحوادث الضخمة التي وقعت لبعض ناقلات النفط، ومن أبرزها حادثة الناقله "إيريكافا" في كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٩ وحادثة الناقله "بريستيج" في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٢، وبسبب المسائل المثارة بشأن السفن التي تزاوّل صيد الأسماك على نحو غير مشروع وغير مبلغ عنه وغير منظم، وبالنظر إلى أوضاع العمل غير المرضية التي يعانيها البحارة على سفن معينة، صارت هناك شواغل عامة مبعثها أن بعض دول العلم لا تفي بالتزاماتها الدولية. بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وغيرها من الصكوك الدولية. ومن ذلك على سبيل المثال أنه مع أن الحوادث تحظى بتغطية إعلامية واسعة، فإن النفط الذي يصرفه معدومو الضمير من مالكي السفن بصورة غير مشروعة في البيئة البحرية سنويا نتيجة للعمليات العادية يفوق ما ينتج عن حوادث انسكاب النفط مجتمعة^(١).

٣ - ونتيجة لاستمرار هذه المشاكل، أصبح المجتمع الدولي في السنوات القليلة الماضية يدرك أن تحسين تنفيذ الدول وإنفاذها لمسؤولياتها بموجب القانون الدولي أمر ملح وضروري للسلامة البحرية وحماية البيئة البحرية ورفاه البحارة والإدارة المستدامة للموارد البحرية.

٤ - وقد عُرضت هذه النقاط في رسالة مؤرخة ٢٢ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٢ موجهة إلى الأمين العام للأمم المتحدة من مجلس غرين بيس الدولي والاتحاد الدولي لعمال النقل والصندوق العالمي للطبيعة (انظر المرفق الأول لهذا التقرير). وطلبت هذه الجهات إلى الأمين العام أن يؤدي دورا رياديا بأن يشكل فرقة عمل خاصة مشتركة بين الوكالات لكي تنظر بصورة جماعية فيما رأت هذه الجهات أنها الأسباب الأساسية للمشكلة، وهي: تسجيل السفن، وانعدام "الرابطة الحقيقية" بين السفينة ودولة التسجيل، وقعود بعض دول العلم عن التنفيذ والإنفاذ الكافيين. وبعد التشاور مع المنظمات الدولية ذات الصلة، قرر الأمين العام إنشاء فريق استشاري لتبادل المعلومات بشأن ما أُجري من البحوث وتبادل الآراء بشأن ما أُنخذ بالفعل من التدابير.

٥ - وبناء على ذلك، طلب الأمين العام من شعبة شؤون المحيطات وقانون البحار بمكتب الأمم المتحدة للشؤون القانونية أن تنشئ الفريق الاستشاري المعني بالتنفيذ من قِبَل دولة العَلَم. وصيغت اختصاصات الفريق بالتشاور مع الوكالات والمؤتمر والبرامج التالية، التي دُعيت إلى العضوية في الفريق: المنظمة البحرية الدولية، ومنظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة، ومنظمة العمل الدولية، ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، ومنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي.

٦ - وكان الهدف المتوخى للفريق الاستشاري هو إجراء دراسة شاملة تتمعن في جميع الجوانب - السياسية والقانونية والاقتصادية والاجتماعية - للقضايا الناجمة عن نقص رقابة دول العَلَم على سفنها، خلافا لما تقضي به القواعد والمعايير الدولية. وعُزم على أن تستفيد هذه الدراسة من الكفاءات والخبرات التي توفرها الوكالات والمنظمات الدولية المعنية بالشحن البحري والتجارة والبيئة وسلامة الملاحة. وأريد بها أن تنتهي إلى نتائج عملية لا تحل على أي نحو بولايات الوكالات المشاركة.

٧ - وفيما يلي مجالات التركيز التي انصب عليها اهتمام الفريق:

- (أ) السفينة ذاتها، ومالكها، ومُشغلها، وطاقمها؛
- (ب) دولة العلم، بما في ذلك معايير التسجيل، ودرجة المراقبة التي تمارسها الدولة على السفن؛
- (ج) المراقبة من قِبَل دول الميناء؛
- (د) الدول الساحلية والاختصاصات المتعلقة بحماية البيئة البحرية؛
- (هـ) دور المنظمات الدولية.

٨ - واجتمع الفريق الاستشاري في مقر منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي في باريس في ٧ أيار/مارس ٢٠٠٣ (انظر المرفق الثاني لهذا التقرير). وتركزت المناقشات على مجالات اختصاص كل منظمة من المنظمات فيما يتصل بالقضية المشتركة، قضية التنفيذ من قِبَل دولة العلم. وتقرر أن تتبادل المنظمات ورقات بشأن المبادرات والتدابير المتخذة حتى ذلك الحين والمقرر اتخاذها مستقبلا، على أن تُصدر شعبة شؤون المحيطات وقانون البحار تقريرا أوليا تقدمه للمشاركين، يتبعه تقرير نهائي يُقدم إلى الأمين العام.

٩ - وفي الاجتماع الرابع لعملية الأمم المتحدة التشاورية غير الرسمية المفتوحة بشأن المحيطات وقانون البحار، المعقود في حزيران/يونيه ٢٠٠٣، شرعت العملية التشاورية في

النظر الجدي في مشاكل التنفيذ من قِبَل دولة العلم. ورغبة في مواصلة المناقشة، طلب الاجتماع تقديم تقرير الفريق الاستشاري إلى الدورة الخامسة للعملية التشاورية.

١٠ - وطلبت الجمعية العامة إلى الأمين العام، في قرارها ٢٤٠/٥٨ بشأن المحيطات وقانون البحار، أن يقوم، بالتعاون والتشاور مع وكالات منظومة الأمم المتحدة ومؤسساتها وبرامجها ذات الصلة، بإعداد شروحات وافية لواجبات والتزامات دول العلم وتعميمها على الدول، بما في ذلك التبعات القانونية التي يمكن أن تترتب على عدم الامتثال على النحو المنصوص عليه في الصكوك الدولية ذات الصلة. وهذا التقرير يلبي هذين الطلبين، حيث أن البيانات المقدمة من أعضاء الفريق تتضمن بصورة جماعية شرحا وافيا لواجبات دول العلم والتزاماتها.

ثانياً - التقارير الواردة من المشاركين في الفريق

ألف - المنظمة البحرية الدولية

المنظمة البحرية الدولية وتعزيز اختصاص دولة العلم فيما يتعلق بتنفيذ السفن لتدابير السلامة ومكافحة التلوث

(إعداد أمانة المنظمة البحرية الدولية)

١١ - أوقدت حادثة انسكاب النفط، التي وقعت مؤخرا للسفينة بريستيج في المياه الأوروبية، الاهتمام السياسي من جديد بموضوع نقل النفط، وأفضت إلى اتخاذ الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية لعدد من المبادرات الجوهرية بشأن السلامة والبيئة بهدف الحد من مخاطر وقوع الحوادث إلى جانب تخفيف تأثيرها البيئي على المحيطات، وعلى المجتمعات المحلية، وعلى السياحة، وعلى صناعات صيد الأسماك. وقد تحسن بقدر كبير في العقد الماضي سجل صناعة نقل النفط في مجال السلامة فيما يتعلق بالتجارة البحرية، وذلك نتيجة للصكوك والمعاهدات التي اعتمدها المنظمة البحرية الدولية وإدراك الأطراف الفاعلة الرئيسية في هذه الصناعة لمسئولياتها. بيد أن وَقَع أي حادثة واحدة بمفردها من حوادث انسكاب النفط الكبرى يمكن أن تكون له آثار مدمرة. ولذا اتخذ أعضاء المنظمة موقفا قويا جدا بشأن مواصلة تقليص المخاطر وتعزيز المساءلة الواضحة لدول العلم. ويتسم برنامج عمل المنظمة الرامي إلى تحقيق هذه الأهداف بأنه برنامج طموح.

١٢ - وأُتفق في الاجتماع المشترك بين الوكالات على أن تقدم كل منظمة من المنظمات المشاركة فيه إلى شعبة شؤون المحيطات وقانون البحار ورقة تتضمن موجزا للأعمال التي تؤديها المنظمة فيما يتعلق بتنفيذ دول العلم للواجبات وفقا للمادة ٩٤ من اتفاقية الأمم

المتحدة لقانون البحار. وينبغي أن يُنظر إلى دور المنظمة البحرية الدولية في هذا الصدد على أنه دور فائق الأهمية: فالمنظمة لها ولاية حصرية تحول لها اعتماد أنظمة للسلامة ومكافحة التلوث واجبة التطبيق على متن السفن. ومعظم القواعد التقنية للمنظمة ذاتية التنفيذ؛ إذ أنها مصنوعة على نحو يكفل التنفيذ المباشر للمبادئ الإطارية المتعلقة بالسلامة ومنع التلوث البحري والمتضمنة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

١٣ - وتوجز هذه الورقة السمات الرئيسية لولاية المنظمة البحرية الدولية وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، كما أنها، طبقا للمتفق عليه في اجتماع باريس، تتضمن موجزا للأنشطة الرئيسية المضطلع بها من أجل تحسين كفاءة التنفيذ من قِبَل دول العلم. وتتضمن الورقة أيضا إشارة إلى التعاون بين المنظمة وغيرها من المنظمات داخل منظومة الأمم المتحدة.

١ - التنفيذ عن طريق قواعد المنظمة البحرية الدولية لواجبات دولة العلم وفقا للمنصوص عليه في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

١٤ - منذ عام ١٩٥٩، تدأب المنظمة البحرية الدولية، التي تنفرد بين وكالات الأمم المتحدة بأنها الوكالة المتخصصة الوحيدة المكرسة على وجه الحصر للشؤون البحرية، على وضع معاهدات متعددة الأطراف شاملة تفرض على دولة العلم في المقام الأول مجموعة واسعة النطاق من التدابير التقنية الرامية إلى تحسين سلامة النقل البحري وإلى تعزيز موانع التلوث البحري الناجم عن السفن. ومن الجدير بالذكر أيضا أن تدابير الرقابة من قِبَل دولة الميناء تنظمها هي الأخرى معاهدات للمنظمة البحرية الدولية ترمي إلى منع وتصويب أوجه القصور في ممارسة دولة العلم لولايتها.

١٥ - ويجري تنفيذ أهم معاهدات المنظمة البحرية الدولية في جميع أنحاء العالم من قِبَل دول تمثل معا ما يتراوح بين ٩٥ و ٩٩ في المائة من حمولة الأساطيل التجارية في العالم.

١٦ - وفي عام ١٩٧٣، بدأت أمانة المنظمة البحرية الدولية (التي كانت تسمى عندئذ المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية) تسهم بنشاط في أعمال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار لكفالة أن تكون صياغة صكوك المنظمة البحرية الدولية متسقة مع المبادئ الأساسية المستهدى بها في صياغة الاتفاقية المقبلة. وعلى الرغم من أن المنظمة البحرية الدولية غير مذكورة صراحة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار إلا في مادة واحدة منها فقط (المادة ٢ من المرفق الثامن)، فإن عدة أحكام في الاتفاقية تشير إلى "المنظمة الدولية المختصة" بالقواعد والمعايير الدولية للنقل البحري في المسائل المتعلقة بالسلامة البحرية وكفاءة الملاحة ومنع ومكافحة التلوث البحري الناجم عن السفن وعن ممارسة الإغراق.

- ١٧ - وتشمل مواد الاتفاقية وأحكامها التي تتسم بأهمية خاصة في هذا السياق ما يلي:
- المادة ٢١ (٢)، التي تشير إلى "قواعد أو معايير دولية مقبولة عموماً بشأن" تصميم السفن ... أو بنائها أو معداتها أو تكوين طواقمها" في سياق القوانين المتصلة بالمرور البريء عبر البحر الإقليمي؛ والمادة ٢١١ (٦) (ج)، التي تشير إلى "القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً" في سياق التلوث الناجم عن السفن؛ والمادتان ٢١٧ (١) و (٢)، اللتان تشيران إلى "القواعد والمعايير الدولية المنطبقة" في سياق الإنفاذ من قِبَل دولة العلم؛ والمادة ٩٤ (٣) و (٤) و (٥)، التي تقتضي من دول العلم أن تمتثل "للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً المنظمة لجملة أمور منها بناء السفن ومعداتها وصلاحياتها للإبحار، فضلاً عن تكوين طواقم السفن وتدريبها، آخذة في الاعتبار "الصكوك الدولية المنطبقة"؛
- المادتان ٢١ (٤)، و ٣٩ (٢)، وبالتبعية المادة ٥٤، التي تشير إلى "الأنظمة الدولية المقبولة عموماً في سياق منع المصادمات في البحر؛
- المواد ٢٢ (٣) (أ) و ٤١ (٤) و ٥٣ (٩)، التي تشير إلى "توصيات [أو مقترحات] المنظمة الدولية المختصة" (المنظمة البحرية الدولية) في سياق تعيين الممرات البحرية وتقرير نظم تقسيم حركة المرور واستبدالها؛
- المادة ٢٣، التي تشير إلى الاشتراطات المتعلقة بالوثائق والتدابير الوقائية الخاصة المقررة بموجب الاتفاقات الدولية فيما يتعلق بالسفن الأجنبية العاملة بالطاقة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية؛
- المادة ٦٠، وبالتبعية المادة ٨٠، تشيران إلى "المعايير الدولية المقبولة عموماً التي تضعها ... المنظمة الدولية المختصة" (المنظمة البحرية الدولية) فيما يتعلق بإزالة أية منشآت أو تركيبات تُهجر أو يتوقف استعمالها لضمان سلامة الملاحة (الفقرة ٣)؛ و "المعايير الدولية المنطبقة" فيما يتعلق بتحديد عرض مناطق السلامة؛ و "المعايير أو التوصيات المقبولة عموماً" الصادرة عن "المنظمة الدولية المختصة" (المنظمة البحرية الدولية) حيثما يتجاوز العرض مسافة قدرها ٥٠٠ متر (الفقرة ٥)؛ و "المعايير الدولية المقبولة عموماً فيما يتعلق بالملاحة في جوار الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات ومناطق السلامة" (الفقرة ٦)؛
- المادة ٩٤ (٣) و (٤) و (٥)، التي تنظم واجبات دول العلم؛ والمادة ٣٩ (٢)، التي تتعلق بواجبات السفن أثناء المرور العابر، وبالتبعية المادة ٥٤، تشير إلى "الأنظمة

والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً فيما يتعلق بالسلامة في البحار وبمنع التلوث الناجم عن السفن وخفضه والسيطرة عليه؛

- المادتان ٢١٠ (٤) و (٦) تشيران إلى "القواعد والمعايير العالمية وما يوصى به من ممارسات وإجراءات" فيما يتعلق بمنع التلوث عن طريق الإغراق وخفضه والسيطرة عليه؛ والمادة ٢١٦ (١) تشير إلى إنفاذ "القواعد والمعايير الدولية المنطبقة والموضوعة عن طريق منظمات دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي"؛

- المادة ٢١١ تشير إلى "قواعد ومعايير دولية" تضعها "الدول، عاملة عن طريق المنظمات الدولية المختصة" (الفقرة ١) و "القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً والموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة (الفقرتان ٢ و ٥) فيما يتعلق بمنع تلوث البيئة البحرية الناجم عن السفن وخفضه والسيطرة عليه؛ في حين أن المادتين ٢١٧ (١) و (٢)، والمادة ٢١٨ (١) و (٣)، والمادة ٢٢٠ (١) و (٢) و (٣)، التي تتناول مسألة إنفاذ قواعد مكافحة التلوث، تشير إلى "القواعد والمعايير الدولية المنطبقة". وتشير المادتان ٢١٧ (٣) و ٢٢٦ (١) إلى الشهادات (السجلات والوثائق الأخرى) التي تتطلبها القواعد والمعايير الدولية في سياق السيطرة على التلوث؛

- المادة ٢١١ (٦) (أ)، المتعلقة بالتلوث الناجم عن السفن، تشير إلى "القواعد والمعايير الدولية أو الممارسات الملاحة التي تقضي المنظمة [الدولية المختصة] (المنظمة البحرية الدولية) بانطباقها على القطاعات الخاصة"؛

- المادة ٢١١ (٧) تقضي بأن تتضمن تلك "القواعد والمعايير الدولية"، من بين ما تتضمنه، تلك المتصلة بالقيام فوراً بإخطار الدول الساحلية التي قد يتأثر ساحلها ومصالحها المرتبطة به بالحوادث التي تنطوي على تصريف أو احتمال حدوث تصريف، بما في ذلك الحوادث البحرية؛

- المادتان ٢١٩ و ٢٢٦ (١) (ج) تشيران إلى "القواعد والمعايير الدولية المنطبقة" المتصلة بصلاحيات السفن للإبحار، بينما تشير المادة ٩٤ (٥) إلى "الأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً" التي تنظم صلاحيات السفن للإبحار.

١٨ - وترد الالتزامات الأساسية المفروضة على دولة العلم في المادة ٩٤ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، التي تقضي بأن "تتخذ دول العلم تدابير لتأمين السلامة في البحار تكون مطابقة "للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً" (المادة ٩٤ (٣) و (٤) و (٥)). وتتضمن عدة صكوك من صكوك المنظمة البحرية الدولية المتعلقة بالسلامة

أحكاماً تهدف أيضاً إلى منع مخاطر التلوث التي تسببها الحوادث البحرية التي تشمل سفناً، وإلى السيطرة على هذه المخاطر. وفي هذه الأحكام، هناك ترابط بين إدارة السلامة وإدارة مخاطر التلوث. وهناك صكوك أخرى للمنظمة البحرية الدولية تنظم على وجه الحصر تدابير مكافحة التلوث، بصرف النظر عما إن كان إدخال المواد الملوثة في البحر جاء نتيجة لحادثة تشمل إحدى السفن أو من تصريف تشغيلي من السفن. وقد تبنت فعالية هذه الصكوك كوسيلة لتنفيذ المادة ٢١٧ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، التي تنص على الالتزامات الأساسية المفروضة على دولة العلم لضمان امتثال سفنها للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة والموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام.

١٩ - وفيما يلي بيان لأهم المعاهدات وأوسعها قبولاً من بين معاهدات المنظمة البحرية الدولية المتعلقة بالسلامة ومكافحة التلوث والتي تنص على تدابير تهدف إلى كفالة التنفيذ الفعال لالتزامات السلامة ومكافحة التلوث المنصوص عليها في اتفاقية قانون البحار بشأن الشحن البحري:

- الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر، ١٩٧٤، والبروتوكول المتصلان بها لعامي ١٩٧٨ و ١٩٨٨؛
- الاتفاقية الدولية لخطوط الحمولة، ١٩٦٦، والبروتوكول المتصل بها لعام ١٩٨٨؛
- الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن، ١٩٦٩؛
- اتفاقية الأنظمة الدولية لمنع التصادم في البحر، ١٩٧٢؛
- الاتفاقية الدولية المتعلقة بمعايير تدريب الملاحين وإصدار تراخيصهم ومراقبتهم، ١٩٧٨؛
- الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحر، ١٩٧٩؛
- الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن، ١٩٧٣، بصيغتها المعدلة بالبروتوكول المتصل بها لعام ١٩٧٨؛
- الاتفاقية الدولية لمراقبة النظم المضادة للحشيش المستعملة في السفن، ٢٠٠١ (لم تدخل حيز النفاذ بعد).

٢٠ - وقد تُمّنت هذه الصكوك القانونية التعاهدية بقرارات مهمة اتخذتها جمعية المنظمة البحرية الدولية. فالقرار (20) A.847 المتعلق بالمبادئ التوجيهية لمساعدة دول العلم في تنفيذ صكوك المنظمة البحرية الدولية يزود دول العلم بوسيلة لوضع وإدانة التدابير اللازمة للتطبيق

والإنفاذ الفعالين للاتفاقيات التالية للمنظمة: الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر، والاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن لعام ١٩٧٣ والبروتوكول المتصل بها لعام ١٩٧٨، والاتفاقية الدولية لخطوط الحمولة، والاتفاقية الدولية المتعلقة بتدريب الملاحين وإصدار تراخيصهم ومراقبتهم. وهناك قرار اتخذته جمعية المنظمة بعد ذلك، هو القرار A.912 (22) الذي ينسخ القرار (21) A.881 ويُطله، ويوفر توجيهات لمساعدة دول العلم في التقييم الذاتي لأدائها؛ ويوفر قرار الجمعية (22) A.914 توجيهات بشأن التدابير الرامية إلى مواصلة تعزيز التنفيذ من قبل دول العلم. وعُزز إنفاذ أحكام المنظمة المتعلقة بالسلامة ومكافحة التلوث بأن أُدمجت في الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر المدونة الدولية لإدارة السلامة، التي تخضع الشركات مُشغلة السفن بموجبها لنظام لإدارة السلامة في ظل المراقبة من جانب الإدارة في دولة العلم.

أعمال المنظمة البحرية الدولية بشأن تعزيز اختصاص دولة العلم في مجال تنفيذ اتفاقيات المنظمة

٢١ - نتيجة للتنفيذ العالمي لأنظمة المنظمة البحرية الدولية، تواصل انخفاض معدل الخسائر لجميع أنواع السفن التجارية على مدار العقود المتتالية. ومن حيث متوسط معدلات الخسارة السنوية لكل مليون من ساعات الطيران، أو الرحلات، المعرضة للخطر، يبلغ معدل الخسارة في حالة الطائرات التجارية ثلاثة أمثال نظيره في حالة السفن التجارية، ومنذ عام ١٩٨٨، ظل معدل الخسارة لكل ١٠٠٠ من الوحدات المعرضة للخطر في حالة السفن التجارية أقل بصورة مطردة من معدل الطائرات التجارية.

٢٢ - ويتسم تصدي المنظمة البحرية الدولية للحوادث الخطيرة بالسرعة والحسم، ونشأت بفضل السياسة الاستباقية التي تنتهجها المنظمة حالياً بنية أساسية تنظيمية تغطي كل شيء، من التدابير الرامية إلى منع الخسائر والحوادث وتقليل الإضرار بالبيئة إلى أدنى حد ممكن، ومروراً بالتدابير الرامية إلى ضمان الاستجابة الفعالة لدى وقوع الحوادث، وانتهاءً إلى الأنشطة التي أوجدت نظام التعويض، الذي يكفل للضحايا الأبرياء للتلوث وغيره من المصائب الحصول على تعويض مناسب.

٢٣ - وأنشئت اللجنة الفرعية التابعة للمنظمة والمعنية بالتنفيذ من قبل دولة العلم في عام ١٩٩٢، عقب أن أدركت لجنة السلامة البحرية ولجنة حماية البيئة البحرية الحاجة الماسة إلى تحسين السلامة البحرية ومنع التلوث البحري عن طريق التطبيق الأكثر صرامة واتساقاً للأنظمة القائمة، وذلك في أعقاب بعض الحوادث مثل "هيرالد أوف فري انتربرايز" و "سكاندنيان ستار" و "دوناباز" و "إكسون فالديز". كما أن بعض الحوادث، من

قبيل حادثتي "إيريكسا" و "بريستيج"، عززت من أهمية الأنشطة التي تضطلع بها اللجنة الفرعية. والهدف الأساسي للجنة الفرعية هو تحديد التدابير اللازمة لكفالة التنفيذ العالمي الفعال والمتسق لأنظمة المنظمة البحرية الدولية، بما في ذلك دراسة الصعوبات الخاصة التي تجابه البلدان النامية. وكان هناك اتفاق على أن فعالية صكوك المنظمة المتعلقة بالسلامة ومنع التلوث تتوقف بصورة أساسية على تطبيق وإنفاذ متطلباتها من جانب الدول الأطراف، وعلى أن كثيرا من هذه الدول يصادف صعوبات تعوقه عن الامتثال التام لأحكام الصكوك.

٢٤ - ولكي تحقق اللجنة الفرعية هدفها الأساسي، أنيطت بها الاختصاصات التالية:

- تعيين مدى التزامات دولة العلم الناشئة من الصكوك التعاهدية للمنظمة البحرية الدولية؛
- تقييم المستوى الراهن لتنفيذ الصكوك من قبل دول العلم؛
- تحديد المجالات التي تجد فيها دول العلم صعوبة في تنفيذ صكوك المنظمة تنفيذا تاما؛
- تقييم المشاكل في مجال إشراك الدول الأطراف في صكوك المنظمة، بصفتها من دول الميناء والدول الساحلية والبلدان التي تدرّب الضباط والأطقم وتصدر التراخيص لهم؛
- تقديم مقترحات لمساعدة الأطراف في تنفيذ الصكوك التعاهدية للمنظمة والامتثال لها، لكي تُنفذ هذه المقترحات من قبل الدول أو من جانب المنظمة؛ ورصد أداء الإجراءات المتخذة.

٢٥ - ومنذ إنشاء اللجنة الفرعية، أخذت تنجز ولايتها على نحو تدريجي وأصدرت مبادئ توجيهية وتوصيات هامة، اعتمد بعضها بوصفها قرارات من جانب جمعية المنظمة ولجنة السلامة البحرية ولجنة حماية البيئة البحرية، واتخذ بعضها الآخر شكل تعميمات. وتشمل القرارات التي اتخذتها الجمعية نتيجة لأعمال اللجنة الفرعية المعنية بالتنفيذ من قبل دولة العلم ما يلي:

- القرار (18) A.739 بشأن المبادئ التوجيهية لتفويض المنظمات العاملة نيابة عن الإدارة
- القرار (18) A.740 بشأن المبادئ التوجيهية المؤقتة لتقديم المساعدة لدول العلم

- القرار (18) A.741 بشأن وضع مدونة دولية للإدارة لأجل التشغيل الآمن للسفن ومنع التلوث (المدونة الدولية لإدارة السلامة)
 - القرار (18) A.742 بشأن إجراءات مراقبة متطلبات التشغيل المتصلة بسلامة السفن ومنع التلوث
 - القرار (19) A.787 بشأن إجراءات المراقبة من قبل دولة الميناء
 - القرار (19) A.788 بشأن المبادئ التوجيهية المتعلقة بتنفيذ المدونة الدولية لإدارة السلامة من قبل الإدارات
 - القرار (19) A.789 بشأن المواصفات المتعلقة بمهام المعاينة والإجازة التي تضطلع بها المنظمات المعتمدة العاملة نيابة عن الإدارة
 - القرار (20) A.847 بشأن المبادئ التوجيهية المتعلقة بمساعدة دول العلم في تنفيذ صكوك المنظمة
 - القرار (20) A.848 بشأن تنفيذ المدونة الدولية لإدارة السلامة
 - القرار (20) A.849 بشأن وضع مدونة للتحقيق في الحوادث والحوادث البحرية
 - القرار (21) A.881 بشأن التقييم الذاتي لأداء دولة العلم
 - القرار (21) A.882 بشأن إجراء تعديلات لإجراءات المراقبة من قبل دولة العلم (القرار (19) A.787)
 - القرار (21) A.884 بشأن إجراء تعديلات لمدونة التحقيق في الحوادث والحوادث البحرية (القرار (20) A.849)
 - القرار (22) 912 بشأن التقييم الذاتي لأداء دولة العلم
 - القرار (22) 914 بشأن التدابير الرامية إلى مواصلة تعزيز التنفيذ من قبل دولة العلم
- ٢٦ - ونتيجة لأعمال اللجنة الفرعية المعنية بالتنفيذ من قبل دولة العلم، اتخذت لجنة السلامة البحرية القرارين التاليين:
- القرار (70) MSC.83 بشأن إجراء تعديلات للمبادئ التوجيهية المتعلقة بالمعاينة في إطار النظام المنسق للمعاينة والترخيص (القرار (18) A.746)، فيما يتعلق باختبار وخدمة المنارات اللاسلكية لبيان المواقع في حالات الطوارئ على التردد ٤٠٦ ميغاهرتز ومعاينة ترتيبات القطر في حالات الطوارئ

- القرار (70) MSC.84 بشأن إجراء تعديلات للمبادئ التوجيهية المتعلقة بعمليات المعاينة المطلوبة بموجب بروتوكول عام ١٩٧٨ للاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر، ومدونة القواعد الدولية لنقل المواد الكيميائية السائبة، والمدونة الدولية لقواعد نقل الغازات (القرار (14) A.560)، فيما يتعلق بمعاينة ترتيبات القطر في حالات الطوارئ
- ٢٧ - وتشمل التعميمات الصادرة عن لجنة السلامة البحرية ولجنة حماية البيئة البحرية نتيجة لأعمال اللجنة الفرعية المعنية بالتنفيذ من قبل دولة العلم ما يلي:
- MSC/Circ.620 بشأن إجراء تعديلات للقرار A.466 (XII) المتعلق بإجراءات الرقابة على السفن
- MSC/Circ.630 بشأن إجراءات الرقابة على السفن - معلومات عن خدمات التفيتش المتاحة
- MSC/Circ.710-MEPC/Circ.307 بشأن الاتفاق النموذجي لاعتماد المنظمات العاملة نيابة عن الإدارة
- MSC/Circ.753 بشأن التقرير المتعلق بإحصاءات سفن صيد الأسماك وصيادي الأسماك
- MSC/Circ.772-MEPC/Circ.319 بشأن المبادئ التوجيهية المتعلقة بوضع واعتماد متطلبات الإبلاغ في الصكوك والتقارير غير الإلزامية
- MSC/Circ.788 بشأن اعتماد المنظمات المعترف بها العاملة نيابة عن الإدارات
- MEPC/Circ.325-MSC/Circ.802 بشأن توفير المعلومات الأولية عن الحوادث الخطيرة والخطيرة جدا من جانب مراكز تنسيق الإنقاذ بموجب التعميم MEPC/Circ.332
- MSC/Circ.953-MEPC/Circ.372 بشأن التقارير المتعلقة بالحوادث البحرية - إجراءات الإبلاغ المنسقة المنقحة - التقارير المطلوبة بموجب البند I/21 من الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر والمادتين ٨ و ١٢ من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن
- MSC/Circ.889-MEPC/Circ. بشأن التقييم الذاتي لأداء دول العلم
- MSC/Circ.890-MEPC/Circ.354 بشأن المبادئ التوجيهية المؤقتة للمراقبة من قبل دولة الميناء فيما يتصل بمدونة الإدارة الدولية لتأمين السلامة

- MSC/Circ.1052-MEPC.6/Circ.8 بشأن نقاط الاتصال الوطنية فيما يتعلق بالسلامة ومنع التلوث
 - MSC/Circ.954-MEPC/Circ.373 بشأن التقييم الذاتي لأداء دول العلم: المعايير ومؤشرات الأداء
 - MSC/Circ.955 بشأن خدمة أجهزة إنقاذ الأرواح ومعدات الاتصالات اللاسلكية في إطار النظام المنسق للمعاينة والترخيص
 - MSC/Circ.956 بشأن المبادئ التوجيهية المتعلقة بعمليات التفتيش المفاجئ لعبّارات الركاب من قبل دول العلم
 - MSC/Circ.1010-MEPC/Circ.382 بشأن إبلاغ المعلومات المتعلقة بالمنظمات المعترف بها
 - MSC/Circ.1011-MEPC/Circ.383 بشأن التدابير الرامية إلى تحسين إجراءات المراقبة من قبل دولة الميناء بغية إنشاء آلية للحوار البناء في التوقيت المناسب بين دول العلم ودول الميناء بشأن تدابير المراقبة من جانب دولة الميناء عن طريق تحسين قنوات الاتصال بين دول الميناء ودول العلم
 - MSC/Circ.1058-MEPC/Circ.400 بشأن المبادئ التوجيهية المؤقتة لمساعدة دول العلم والدول المهتمة بالأمر اهتماما كبيرا على إنشاء وإدامة إطار فعال للتشاور والتعاون في التحقيقات في الحوادث البحرية
- ٢٨ - وأصدرت اللجنة الفرعية المعنية بالتنفيذ من قبل دولة العلم التعميمات التالية:
- FSI/Circ.1 بشأن استبيان تقييم خط الأساس
 - FSI/Circ.2 بشأن الممارسات الراهنة لتدريب وتأهيل المسؤولين عن المراقبة في دولة الميناء
 - FSI/Circ.10 بشأن قائمة المنظمات غير الحكومية المأذون لها بإجراء عمليات المعاينة وإصدار الشهادات نيابة عن الإدارات
 - سلسلة التعميمات FSI.2 بشأن عمليات الاحتجاز في سياق المراقبة من قبل دولة الميناء وتعليقات دول العلم
 - سلسلتا التعميمات FSI.3 و FSI.4 بشأن حوادث السفن التجارية وسفن صيد الأسماك

٢ - المبادرة الرئيسية لإنشاء خطة مراجعة نموذجية للمنظمة البحرية الدولية

٢٩ - نظر مجلس المنظمة البحرية الدولية، في دورته الثامنة والثمانين، في اقتراح لوضع خطة مراجعة نموذجية للمنظمة يكون تنفيذها طوعياً، ووافق، من حيث المبدأ، على مفهوم تلك الخطة. وطلب المجلس كذلك إلى الأمين العام أن يدرس خطة المراجعة النموذجية للمنظمة الطيران المدني الدولي وأن يسدي المشورة إلى المجلس ولجنة السلامة البحرية ولجنة حماية البيئة البحرية ولجنة التعاون التقني بشأن أي جوانب من تلك الخطة يمكن أخذها في الاعتبار لدى وضع الخطة الخاصة بالمنظمة البحرية الدولية. وسيكون هدف هذه الخطة هو تعزيز أداء الدول الأعضاء في تنفيذ الاتفاقيات الملائمة المبرمة في إطار المنظمة والمتصلة بالسلامة البحرية ومنع التلوث البحري.

٣٠ - واختير البرنامج العالمي لمراجعة الرقابة على السلامة لمنظمة الطيران المدني الدولي ليكون مثالا في هذا الصدد لأنه يوفر عملية منظمة ومحددة تحديدا جيدا لمراجعة الدول ذات السيادة التي قامت بصفة جماعية بتجديد ولاية هذا البرنامج وأهدافه. ويتضمن برنامج المراجعة الخاص بمنظمة الطيران المدني الدولي عددا من الإجراءات والمتطلبات التفصيلية التي ستوضع في الاعتبار لدى وضع خطة المراجعة النموذجية الخاصة بالمنظمة البحرية الدولية.

٣١ - وفي تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٢، نظر مجلس المنظمة البحرية الدولية في التقارير المطلوبة المقدمة من الأمين العام متضمنة وصفا لدراسة البرنامج العالمي لمراجعة الرقابة على السلامة لمنظمة الطيران المدني الدولي، وشاملة لاقتراحات وتوصيات بناء على هذه الدراسة. وخلال المداولات التي جرت بشأن هذه المسألة، نظر المجلس أيضا في نتائج المناقشات التي دارت في الدورة الثامنة والأربعين للجنة حماية البيئة البحرية، التي أقرت إنشاء فريق عامل مشترك بين لجنة السلامة البحرية ولجنة حماية البيئة البحرية ولجنة التعاون التقني بشأن خطة المراجعة النموذجية الطوعية للمنظمة البحرية الدولية، على أن يعقد خلال الدورة السابعة والسبعين للجنة السلامة البحرية، وحددت الوثائق ذات الصلة المتضمنة للمجالات الحرجة بيئيا التي يتعين أن يأخذها الفريق العامل في الاعتبار. وعُقد الفريق العامل المشترك المعني بخطة المراجعة النموذجية خلال الدورة السابعة والسبعين للجنة السلامة البحرية بالصلاحيات التي اعتمدها المجلس.

٣٢ - وأقرت اللجنة ما ارتآه الفريق العامل من أن سن التشريعات الملائمة وتنفيذها وإنفاذها هي المسائل الرئيسية الثلاث التي يمكن أن يقاس على أساسها أداء الدولة العضو فيما يتعلق بالتزاماتها التعاهدية، وأقر المقصد العام والأهداف العشرة الداعمة لخطة المراجعة.

وتشمل هذه الأهداف الامتثال لمدونة تنفيذ الصكوك [الإلزامية] للمنظمة البحرية الدولية؛ وسن القوانين والأنظمة وإدارتها وإنفاذها؛ وتفويض السلطة؛ ومراقبة ورصد تنفيذ المسؤوليات القانونية؛ وتأدية الالتزامات والمسؤوليات الأخرى من قبل الدولة العضو؛ وبناء القدرات والمساعدة التقنية؛ وتقديم التغذية المرتدة المناسبة للدولة العضو المشمولة بالمراجعة، ولأعضاء المنظمة بوجه عام، وإدراجها في أعمال المنظمة.

٣٣ - وفيما بعد، وافق مجلس المنظمة البحرية الدولية على مبادئ خطة المراجعة الطوعية للدول الأعضاء التي ستصدر عن المنظمة، وقرر أن توضع الخطة على نحو لا ينفي إمكانية جعلها إلزامية مستقبلاً. وأدرجت جمعية المنظمة هذا المقرر في قرارها (23) A.946.

٣ - مطالبات البحارة

٣٤ - نتيجة لأعمال فريق الخبراء العامل المخصص المشترك بين المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية والمعني بالمسؤولية والتعويض فيما يختص بالمطالبات في حالات رفاة البحارة والأضرار الشخصية التي تلحق بهم والتخلي عنهم، اعتمدت جمعية المنظمة البحرية الدولية اثنين من القرارات/المبادئ التوجيهية المهمة في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠١.

٣٥ - وينص القرار (22) A.930 المتعلق بالمبادئ التوجيهية بشأن توفير الضمان المالي في حالات التخلي عن البحارة على أن التخلي عن البحارة يمثل مشكلة خطيرة تشمل بعداً إنسانياً واجتماعياً، ويقر بأنه نظراً إلى الطبيعة العالمية لصناعة النقل البحري، فإن البحارة بحاجة إلى حماية خاصة. وفي هذا السياق، يشير القرار إلى أن اعتماد مبادئ توجيهية بهذا الخصوص يمثل تدبيراً مؤقتاً مناسباً لكفالة توفير الضمان المالي في حالة التخلي عن البحارة. ويوصي القرار بتدابير ينبغي أن ينفذها مالكو السفن لكفالة توفير نظام مناسب للضمان المالي للبحارة في حالة التخلي عنهم، ويتضمن مبادئ توجيهية مرتبطة بذلك تبين السمات الرئيسية لنظام الضمان المالي ونطاق تغطيته وتشمل أيضاً توصيات بشأن اعتماد مثل هذه النظم.

٣٦ - أما القرار (22) A.931 بشأن المبادئ التوجيهية المتعلقة بمسؤوليات مالكي السفن فيما يتصل بالمطالبات التعاقدية المتعلقة بالأضرار الشخصية التي تلحق بالبحارة أو بوفاتهم، فيشير إلى الحاجة إلى التوصية بمعايير دولية دنيا لمسؤوليات مالكي السفن فيما يتعلق بالمطالبات التعاقدية في تلك الحالات. ويعرب القرار عن القلق من أنه إذا لم تكن لدى مالكي السفن تغطية تأمينية فعالة أو أي شكل آخر من أشكال الضمان المالي، فإنه لا يرجح أن يحصل البحارة على تعويض كامل وسريع. وينص القرار على أن تنفيذ ترتيبات فعالة لدفع التعويض يشكل جزءاً من مسؤوليات مالكي السفن عن توفير ظروف عمل مأمونة ولائقة. ويتضمن

القرار مبادئ توجيهية مرتبطة بذلك يوصى فيها ببعض التدابير من أجل التنفيذ، بما في ذلك الاعتماد واستمارة نموذجية للاستلام والمخالصة فيما يتعلق بالمطالبات.

٣٧ - وتنفيذ هذين القرارين مرهون حاليا بالتقييم من جانب الفريق المشترك، الذي يجتمع سنويا ويصدر توصيات لكل من هيئتي إدارة منظمة العمل الدولية والمنظمة البحرية الدولية.

٤ - النتائج

٣٨ - عندما تصبح دول العلم أطرافا في معاهدات المنظمة البحرية الدولية، تتحمل هذه الدول المسؤولية الأولية عن الإنفاذ الفعال لمعايير السلامة والمعايير البيئية الدولية للنقل البحري. وإعمال معاهدات المنظمة هو أيضا الذي يمكن عن طريقه إنفاذ تدابير المراقبة عالميا من قِبَل دول الميناء بوصف ذلك علاجا تصحيحيا لعدم الامتثال لتلك المعايير. وهذا النشاط من أنشطة الإنفاذ خارج حاليا عن نطاق ولاية المنظمة البحرية الدولية. وتفتقر المنظمة إلى الموارد اللازمة لذلك، والأهم من هذا أنه لا ولاية لها في هذا المجال.

٣٩ - وبناء على هذا الواقع، فإن إشراك المنظمة البحرية الدولية بقدر أكبر في تحقيق تحسينات جوهرية في تعزيز اختصاصات دولة العلم يتوقف بالضرورة على إمكانية إعطاء المنظمة السلطة التي تخول لها التحقق من أن دول العلم تنفذ حقا الاتفاقات والصكوك الأخرى تنفيذا تاما وصحيحا. ومن الأمثلة البيئية على ذلك ما يسمى بـ "القائمة البيضاء" للأطراف في الاتفاقية الدولية المنقحة المتعلقة بمعايير تدريب الملاحين وإصدار تراخيصهم، وهي تضم الأطراف الذين يُعتبر أنهم ينفذون أحكام الاتفاقية تنفيذا تاما. وينبغي أن يكون للاتفاقيات الأخرى "شروط أداء" مماثل. وينبغي أن يكون هناك حكم بشأن الجزاءات والعقوبات التي يمكن توقيعها إذا لم يتقيد بمتطلبات الاتفاقيات. ومن هنا تأتي أهمية وجود خطة للمراجعة يمكن للمنظمة البحرية الدولية أن ترصد بها على الوجه السليم أداء دولة العلم. وينبغي إدراج شرط يقضي بوجود تقديم جميع تقارير التحقيق في الحوادث إلى المنظمة البحرية الدولية بكل ما يمكن من السرعة، لا أن يكون ذلك وفقا لتقدير دولة العلم المعنية.

باء - الأعمال المضطلع بها في منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة والمتصلة بالتنفيذ من قِبَل دولة العلم

(إعداد أمانة منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة)

٤٠ - تركز الأعمال المضطلع بها في منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة في مجال التنفيذ من قِبَل دولة العلم على سفن صيد الأسماك وعلى تشغيلها. ويتعلق الزخم الرئيسي لهذه

الأعمال بترويج ممارسات صيد الأسماك المتسم بالمسؤولية في كل من المياه الخاضعة للولاية الوطنية وأعلى البحار. واضطلع ببعض الأعمال أيضا في المجالات ذات الصلة، بما في ذلك المعايير المتعلقة ببناء سفن الصيد ومعاينتها وبسلامة صيادي الأسماك في البحر.

أولا - الصكوك الوطنية المتصلة بمصائد الأسماك والموضوعة بإشراف منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة^(٢)

١ - اتفاق عام ١٩٩٣ لتعزيز امتثال سفن الصيد في أعالي البحار للتدابير الدولية للحفاظ والإدارة (اتفاق منظمة الأغذية والزراعة بشأن الامتثال لعام ١٩٩٣)

٤١ - أوصت لجنة مصائد الأسماك، التابعة لمنظمة الأغذية والزراعة، في دورتها التاسعة عشرة المعقودة في آذار/مارس ١٩٩١، بوضع نُهج جديدة لإدارة مصائد الأسماك تشمل اعتبارات الحفظ والاعتبارات البيئية والاجتماعية والاقتصادية. وعقب مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية لعام ١٩٩٢ ومؤتمر كانكون الدولي المعني بصيد الأسماك المتسم بالمسؤولية لعام ١٩٩٢، شرعت منظمة الأغذية والزراعة في العملية التي نتجت عنها جملة أمور منها مدونة قواعد السلوك لصيد الأسماك المتسم بالمسؤولية. وفي إطار هذه العملية، وفي الدورة العشرية للجنة مصائد الأسماك المعقودة في آذار/مارس ١٩٩٣، طُلب إلى منظمة الأغذية والزراعة أن تُعد "على وجه السرعة"، كجزء من المدونة، مقترحات لمنع تغيير أعلام سفن الصيد الذي يؤثر على تدابير الحفظ والإدارة في أعالي البحار. ونتج عن هذا اعتماد مؤتمر منظمة الأغذية والزراعة، في دورته السابعة والعشرين المعقودة في تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٣، اتفاق منظمة الأغذية والزراعة بشأن الامتثال، الذي يشكل جزءا لا يتجزأ من مدونة قواعد السلوك^(٣).

٤٢ - والهدف الأساسي لاتفاق منظمة الأغذية والزراعة بشأن الامتثال هو معالجة مشكلة تغيير أعلام سفن الصين كوسيلة لتفادي الامتثال لتدابير الحفظ والإدارة المتفق عليها. وبوجه عام، يسري هذا الاتفاق على سفن الصيد التي تستخدم لصيد الأسماك في أعالي البحار^(٤)، وقد بدأ نفاذه في ٢٤ نيسان/أبريل ٢٠٠٣.

٤٣ - ويبين اتفاق منظمة الأغذية والزراعة بشأن الامتثال مسؤوليات دولة العلم على نحو أكثر تفصيلا من اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢^(٥). ففي حين أن اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢ تنص على أن على جميع الدول واجب اتخاذ ما قد يكون ضروريا من التدابير بالنسبة إلى رعايا كل منها من أجل حفظ الموارد الحية لأعالي البحار، أو التعاون مع دول أخرى في اتخاذ تلك التدابير، فإن اتفاق منظمة الأغذية والزراعة بشأن الامتثال يقضي بأن

تتخذ الدول تدابير لضمان ألا تمارس سفن الصيد التي يحق لها رفع علمها أي نشاط يقوّض فعالية التدابير الدولية للحفاظ والإدارة^(٦).

٤٤ - ويربط اتفاق الامتثال، للمرة الأولى، بين الحق في رفع علم دولة ما والحق في الصيد في أعالي البحار. ويُعد هذا تقدماً في مجال المراقبة من قِبَل دولة العلم، حيث أنه يوفر للدولة وسيلة لمراقبة السفن التي ترفع علمها. ويتعين على كل طرف أن يقوم بما يلي:

- اتخاذ تدابير لضمان ألا تمارس سفن الصيد التابعة له أي نشاط يقوّض فعالية التدابير الدولية للحفاظ والإدارة^(٧)؛

- عدم السماح لسفنه بأن تستخدم في الصيد في أعالي البحار ما لم يكن مرخصاً لها بذلك من السلطات المختصة لدولة العلم^(٨)؛

- الاطمئنان إلى قدرته على أن يمارس مسؤولياته بموجب اتفاق الامتثال ممارسة فعالة قبل الترخيص لأي سفينة صيد بمزاولة الصيد في أعالي البحار^(٩).

٤٥ - ويتعين على الأطراف أن تحتفظ بسجل لسفن الصيد التابعة لها والمرخص باستخدامها في الصيد في أعالي البحار^(١٠).

٤٦ - ويجوز أن تكون التراخيص خاضعة لشروط^(١١)، ويُعتبر الترخيص لاغياً إذا انتفى حق سفينة الصيد في رفع علم الدولة التي أصدرت الترخيص^(١٢).

٤٧ - وهناك قيود على حرية السفن ذات السجل السيء من حيث الامتثال في أن تغير العلم الذي ترفعه: فلا يجوز للأطراف الترخيص لأي سفينة صيد بأن تستخدم في الصيد في أعالي البحار إذا كانت قد سُجّلت سابقاً في إقليم:

- طرف آخر وقوّضت فعالية التدابير الدولية للحفاظ والإدارة؛ أو

- دولة ليست طرفاً في الاتفاق إذا توافرت معلومات كافية عن سبب وقف ترخيص الصيد أو سحبه.

٤٨ - بيد أن هذا لا يسري إذا كانت ملكية السفينة قد تغيرت وقدم المالك الجديد أدلة كافية على أن المالك السابق لم تعد له أي مصالح قانونية أو انتفاعية أو مالية في سفينة الصيد أو أي سيطرة عليها. ولا يجوز للأطراف أن ترخص بالصيد لهذه السفن "غير الممتثلة" إلا إذا اطمأنت إلى أن هذه السفن لن تقوّض هدف اتفاق الامتثال أو مقصده^(١٣).

٤٩ - وقد عُززت هذه الأحكام باشتراطات بشأن الرصد والمراقبة والمعاينة. فيتعين على الأطراف أن تكفل امتثال السفن التي ترفع علمها لمعايير علامات السفن^(١٤)، وتقديمها

للمعلومات التي تمكن الطرف المعني من الوفاء بالتزاماته بموجب اتفاق الامتثال^(١٥). ويتعين على الأطراف أن تتخذ تدابير إنفاذية إزاء السفن التي تخالف الاتفاق، بما في ذلك النص على تجريم تلك المخالفات في التشريعات الوطنية وفرض جزاءات بهدف إنفاذ الامتثال^(١٦). وينبغي لتلك الجزاءات أن تحرم مرتكبي المخالفات من الانتفاع بالمكاسب المستمدة من أنشطتهم غير المشروعة، ويجوز أن تؤدي إلى رفض منح الترخيص بالصيد في أعالي البحار أو وقفه أو سحبه^(١٧).

٥٠ - وتدابير المراقبة من قِبَل دول العلم مدعومة باشتراط يقضي بأن تعمل الأطراف سوياً على اتخاذ تدابير استباقية لتبادل المعلومات والرصد والسماح باتخاذ تدابير للتحقيق فيما يتعلق بالسفن التي تحمل أعلام أطراف أخرى^(١٨). وتؤدي منظمة الأغذية والزراعة دوراً هاماً في جمع المعلومات وتبادلها، بما في ذلك إنشاء قاعدة بيانات للسفن المرخص لها بالصيد في أعالي البحار، يتوقع أن تيسر رصد السفن وأن تساعد على تتبع عمليات تغيير الأعلام التي ترفعها السفن^(١٩).

٥١ - كما أن اتفاق منظمة الأغذية والزراعة بشأن الامتثال يشجع على تعزيز التعاون الدولي على أساس عالمي أو إقليمي أو دون إقليمي أو ثنائي، وعلى زيادة الشفافية عن طريق تبادل المعلومات المتعلقة بالصيد في أعالي البحار^(٢٠).

٥٢ - ومن الجدير بالملاحظة أن معيار "الرابطه الحقيقية" المشار إليها في المادة ٩١ من اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢، في سياق الصيد في أعالي البحار، لم يُعط أي مضمون. أما الرابطة المذكورة في المادة الثالثة - ٣ من اتفاق منظمة الأغذية والزراعة بشأن الامتثال فتشير إلى قدرة الدولة على ممارسة المراقبة الفعالة فيما يتعلق بسفنها. ويترك الاتفاق للأطراف أن تحدد ماهية الرابطة التي ينبغي أن تكون للسفن بدولة العلم، وأن تنص على هذا بعد ذلك في تشريعاتها.

الورقات والدراسات والتقارير المتعلقة باتفاق منظمة الأغذية والزراعة بشأن الامتثال عام ١٩٩٣

- "مسؤولية دولة العلم ومساهمة الصكوك الدولية المبرمة مؤخرًا في منع الصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم وردعه والقضاء عليه"، إعداد Annick Van Houtte (المكتب القانوني، منظمة الأغذية والزراعة)، المشاورة غير الرسمية لمنظمة الأغذية والزراعة بشأن دول العلم التي تشغل سجلات لسفن الصيد وتأثيرها على الصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم، ٢٣-٢٥ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٣، ميامي، فلوريدا، الولايات المتحدة الأمريكية

- ”التشريع من أجل مصائد الأسماك المستدامة - دليل لتنفيذ اتفاق منظمة الأغذية والزراعة بشأن الامتثال لعام ١٩٩٣ واتفاق الأمم المتحدة بشأن الأرصد السمكية لعام ١٩٩٥“، إعداد William Edeson (موظف قانوني أقدم، منظمة الأغذية والزراعة)، و David Freestone (كبير مستشارين، البنك الدولي)، و Elly Gudmundsdottir (مستشار، البنك الدولي). البنك الدولي، ٢٠٠١
- ”اتفاق منظمة الأغذية والزراعة بشأن الامتثال“، إعداد Gerald Moore (مستشار قانوني سابق، منظمة الأغذية والزراعة)، منشور في القضايا الراهنة في مجال مصائد الأسماك ومنظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة، تحرير Myron H. Nordquist و John Norton Moor، مركز قانون وسياسات المحيطات، ٢٠٠٠
- ”جعل القواعد الجديدة تعمل عملها: تنفيذ الصكوك العالمية لمصائد الأسماك“، إعداد David Balton (مدير، مكتب الحفظ البحري، وزارة خارجية الولايات المتحدة)، منشور في القضايا الراهنة في مجال مصائد الأسماك... (انظر أعلاه)
- ”تنفيذ اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢، واتفاق منظمة الأغذية والزراعة بشأن الامتثال واتفاق الأمم المتحدة بشأن الأرصد السمكية“، إعداد William Edeson (المكتب القانوني، منظمة الأغذية والزراعة)، منشور في القضايا الراهنة في مجال مصائد الأسماك... (انظر أعلاه)
- ”تنفيذ اتفاقية قانون البحار، واتفاق منظمة الأغذية والزراعة بشأن الامتثال، واتفاق الأمم المتحدة بشأن الأرصد السمكية: وجهة نظر من البنك الدولي“، إعداد David Freestone (كبير مستشارين، البنك الدولي)، منشور في القضايا الراهنة في مجال مصائد الأسماك... (انظر أعلاه)
- لجنة مصائد الأسماك - تقرير الدورة العشرين للجنة مصائد الأسماك، روما، ١٥-١٩ آذار/مارس ١٩٩٣. تقرير منظمة الأغذية والزراعة بشأن مصائد الأسماك رقم ٤٨٨
- ”المشاورة التقنية المعنية بالصيد في أعالي البحار“، روما، ٧-١٥ أيلول/سبتمبر ١٩٩٢. تقرير منظمة الأغذية والزراعة بشأن مصائد الأسماك رقم ٤٨٨ (ملحق)
- ”تقرير الدورة الثانية بعد المائة لمجلس منظمة الأغذية والزراعة“، روما، ٩-٢٠ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٢، التقرير رقم FAO-GIC-CL/102/REP

٢ - مدونة قواعد السلوك لصيد الأسماك المتسم بالمسؤولية لعام ١٩٩٥

٥٣ - اعتمد مؤتمر منظمة الأغذية والزراعة بالإجماع مدونة قواعد السلوك في ٣١ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٥^(٢١). وتوفر المدونة إطارا للجهود الوطنية والدولية الرامية إلى تعزيز الاستغلال المسؤول للموارد الحية المائية في توافق مع البيئة^(٢٢).

٥٤ - وتتسم المدونة بأنها ذات نطاق عالمي؛ فهي تغطي جميع أنشطة صيد الأسماك داخل مناطق الولاية الوطنية وخارجها، وهي بذلك أوسع نطاقا من اتفاق منظمة الأغذية والزراعة بشأن الامتثال واتفاق الأمم المتحدة بشأن الأرصد السمكية. وتشمل المدونة مجموعة واسعة النطاق من المواضيع المؤدية إلى تحسين حفظ الأسماك وإدارتها، بما في ذلك الطاقة المفرطة بشكل جسيم لأسطول الصيد العالمي، ونقص مراقبة السفن من قبل دول العلم، ونقص توفير بيانات مصائد الأسماك لدول العلم والدول الساحلية، وقيود التجارة المقصود بها تحقيق حماية البيئة.

٥٥ - وعلى الرغم من أن مدونة قواعد السلوك مدونة طوعية، فإنها سارية على جميع الدول والكيانات وعلى جميع مصائد الأسماك. ومنذ اعتمادها في عام ١٩٩٥، دفعت البلدان إلى تعديل قوانينها المتعلقة بمصائد الأسماك تيسيرا لتنفيذ المدونة^(٢٣).

٥٦ - والهدفان اللذان ترمي إليهما المدونة هما تحديد المبادئ والمعايير المتعلقة بالترتيبات القانونية والمؤسسية الوطنية والدولية، وتوفير معايير لسلوك الأشخاص المشاركين في قطاع مصائد الأسماك. وقد أعدت منظمة الأغذية والزراعة، وستعد كلما نشأت حاجة لذلك، مبادئ توجيهية تقنية لدعم تنفيذ المدونة.

٥٧ - ولدول العلم أدوار في إطار المدونة ماثلة لأدوارها في إطار الصكوك الدولية الأخرى. وعلى الرغم من شدة التركيز الذي نالته في البداية مشكلة تغيير الأعلام في سياق الدعوة إلى وضع المدونة، فإنها لا تعالج هذه القضية حصرا وبشكل مباشر. ولكن المدونة تتناول بالفعل قضية واجبات دولة العلم وتحث الدول، في إطار "مبادئها العامة"، على أن تمارس المراقبة الفعالة من قبل دولة العلم لكفالة التطبيق السليم للمدونة. وينبغي لدول العلم أن تكفل ألا تزاول سفن الصيد التي يحق لها رفع علمها الصيد في أعالي البحار أو في نطاق ولاية دول أخرى ما لم تكن قد حصلت على شهادة تسجيل وترخيص بالصيد^(٢٤).

٥٨ - وتتضمن المدونة إطارا للاشتراطات المتعلقة برصد السفن ومراقبتها ومعاينتها: فينبغي لدول العلم أن تحتفظ بسجلات لسفن الصيد هذه، تبين تفاصيل السفن، وملكيته والترخيص بمزاولة الصيد^(٢٥). وينبغي وضع علامات على سفن الصيد وعلى معدات الصيد الموجودة على متنها وفقا لنظام للعلامات متعارف عليه دوليا^(٢٦) ووفقا للتشريعات الوطنية.

٥٩ - وتشجع المدونة الدول على قبول اتفاق منظمة الأغذية والزراعة بشأن الامتثال وعلى اعتماد قوانين وأنظمة لتنفيذه^(٢٧).

٦٠ - ويجوز لدول العلم أن تفرض الامتثال على السفن التي ترفع علمها عن طريق التشريعات الوطنية وعن طريق فرض الجزاءات التي يمكن أن تحرم مرتكبي المخالفات من الانتفاع بالمكاسب المستمرة من أنشطتهم غير المشروعة، ويمكن أن تؤدي، في حالة الانتهاكات الجسيمة، إلى رفض منح الترخيص بالصيد أو وقفه أو سحبه^(٢٨).

٦١ - وتحث المدونة دول العلم أيضا على أن تكفل حماية سفنها وحماية أطقمها عن طريق الامتثال لمعايير السلامة المقبولة دوليا، أو عن طريق اعتماد اشتراطات مناسبة بشأن السلامة حيثما لا تكون هذه السفن مشمولة بتلك المعايير^(٢٩). وهي تشجع على أن تتوافر للمالكي سفن الصيد ومؤجريها فرص الحصول على ما يكفي من التغطية التأمينية لحماية الأطقم وحماية مصالحها، وتأمين المسؤولية قبل الأطراف الثالثة، وحماية مصالحهم هم أنفسهم^(٣٠). وينبغي أن تكفل دول العلم تمتع أفراد الأطقم بحق الإعادة إلى الوطن^(٣١).

٦٢ - وترد إشارة غير مباشرة إلى مشكلة تغيير الأعلام في المادة ٧-٨-١ التي تنص على أنه "ينبغي للدول، بدون الإخلال بالاتفاقيات الدولية ذات الصلة، أن تشجع المصارف ومؤسسات التمويل على ألا تطلب، كشرط لتقديم قرض أو رهن، من سفن الصيد أو السفن المعاونة أن ترفع أعلاما تابعة لولاية خلاف ولاية دولة ملكية الانتفاع حيثما يكون مؤدى هذا الشرط زيادة احتمال عدم الامتثال للتدابير الدولية للحفاظ والإدارة".

الورقات والدراسات والتقارير المتعلقة بمدونة قواعد السلوك

- "سد الثغرة: دور الصكوك الدولية "غير الملزمة" الرامية إلى مراقبة أنشطة صيد الأسماك"، إعداد William Edeson (المكتب القانوني، منظمة الأغذية والزراعة)، منشور في الحولية الاسترالية للقانون الدولي، المجلد ٢٠ (١٩٩٩)
- إعلان روما بشأن تنفيذ مدونة قواعد السلوك لصيد الأسماك المتسم بالمسؤولية، الذي اعتمده الاجتماع الوزاري لمنظمة الأغذية والزراعة المعني بمصائد الأسماك، روما، ١٠ و ١١ آذار/مارس ١٩٩٩
- "منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة - مدونة قواعد السلوك لصيد الأسماك المتسم بالمسؤولية"، إعداد William Edeson (المكتب القانوني، منظمة الأغذية والزراعة)، منشور في الجملة الدولية للقانون البحري والساحلي: ٢٣٣-٢٣٨ (١٩٩٦)

- لجنة مصائد الأسماك - تقرير الدورة الحادية والعشرين للجنة مصائد الأسماك، روما، ١٠-١٣ آذار/مارس ١٩٩٥. تقرير منظمة الأغذية والزراعة بشأن مصائد الأسماك رقم ٥٢٤
- التقرير الإداري للمشاوراة التقنية المعنية بمدونة قواعد السلوك لصيد الأسماك المتسم بالمسؤولية، روما، ٢٦ أيلول/سبتمبر - ٥ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٤. تقرير منظمة الأغذية والزراعة بشأن مصائد الأسماك رقم ٥١٥
- تقرير مشاورة الخبراء المعنية بمدونة قواعد السلوك لصيد الأسماك المتسم بالمسؤولية - عمليات صيد الأسماك، سيدني، بريتيش كولومبيا، كندا، ٦-١١ حزيران/يونيه ١٩٩٤. تقرير منظمة الأغذية والزراعة بشأن مصائد الأسماك رقم ٤٨٨
- لجنة مصائد الأسماك - تقرير الدورة العشرين للجنة مصائد الأسماك، روما، ١٥-١٩ آذار/مارس ١٩٩٣. تقرير منظمة الأغذية والزراعة بشأن مصائد الأسماك رقم ٤٨٨
- لجنة مصائد الأسماك - تقرير الدورة التاسعة عشرة للجنة مصائد الأسماك، روما، ١٢-٨ نيسان/أبريل ١٩٩١. تقرير منظمة الأغذية والزراعة بشأن مصائد الأسماك رقم ٤٥٩

٣ - خطط العمل الدولية

٦٣ - هناك أربع خطط عمل دولية "مصوغة في إطار مدونة منظمة الأغذية والزراعة لقواعد السلوك لصيد الأسماك المتسم بالمسؤولية على النحو المتوخى في المادة ٢ (د)" (خطة العمل الدولية لمنع صيد الأسماك غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم وردعه والقضاء عليه، المادة ٤). وتتسم الخطتان المتعلقتان بأسماك القرش والطيور البحرية بأهمها محددتان جدا من حيث المجال الذي تركز عليه كل منهما، بينما تتضمن الخطتان الأخريان نصوصا تتعلق بمسؤوليات دولة العلم. وقد اعتمدت خطة العمل الدولية لإدارة قدرات صيد الأسماك (خطة قدرات الصيد) من قِبَل لجنة مصائد الأسماك في دورتها الثالثة والعشرين المعقودة في شباط/فبراير ١٩٩٩، وأقرها مجلس منظمة الأغذية والزراعة في حزيران/يونيه ١٩٩٩، بينما اعتمدت خطة العمل الدولية لمنع صيد الأسماك غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم وردعه والقضاء عليه (خطة منع الصيد غير المشروع) من قِبَل مجلس منظمة الأغذية والزراعة في حزيران/يونيه ٢٠٠١. وهذان الصكان، كما في حالة مدونة قواعد السلوك، ذوا طبيعة طوعية. بمعنى أنه لا يقصد بهما إيجاد واجبات ملزمة قانونا للدول.

٦٤ - وتتضمن خطة قدرات الصيد في فرعها الثالث (الاعتبارات الدولية) عددا من الأحكام بشأن واجبات دول العلم، من بينها دعوة موجهة إلى الدول أن "تدرك الحاجة إلى معالجة مشكلة الدول التي لا تفي بمسؤولياتها بموجب القانون الدولي، كما في حالة دول العلم فيما يتعلق بسفن الصيد التابعة لها، وبخاصة الدول التي لا تمارس على الوجه الفعال الولاية والمراقبة على سفنها التي قد تعمل على نحو يخالف أو يقوض قواعد القانون الدولي ذات الصلة والتدابير الدولية للحفاظ والإدارة"^(٣٢).

٦٥ - أما خطة منع الصيد غير المشروع، التي اعتمدها لجنة مصائد الأسماك في دورتها الرابعة والعشرين المعقودة في آذار/مارس ٢٠٠١^(٣٣)، فهي أحدث صك دولي تم إبرامه استجابة للقلق المتنامي بشأن حالة الأرصد السمكية في العالم. وتشير الخطة إلى عدم فعالية الصكوك الدولية القائمة التي تتناول موضوع الصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم، بسبب الافتقار إلى الإرادة السياسية وانخفاض الأولوية ونقص القدرات والموارد اللازمة للتصديق على تلك الصكوك أو الانضمام إليها وتنفيذها^(٣٤).

٦٦ - وخطة منع الصيد غير المشروع هي صك طوعي صيغ في إطار مدونة منظمة الأغذية والزراعة لقواعد السلوك، وتم إعداد مبادئ توجيهية تقنية لتنفيذه^(٣٥). بيد أن بعضا من أحكام هذه الخطة يعكس واجبات قبلها عديد من الدول على أنها واجبات ملزمة، إما عن طريق صكوك عالمية أو في إطار منظمات إقليمية لإدارة مصائد الأسماك. وتسري أحكام المدونة على تفسير وتطبيق خطة منع الصيد غير المشروع وعلى علاقتها بالصكوك بالصكوك الدولية الأخرى^(٣٦). وتستجيب الخطة للقضايا المتعلقة تحديدا بمصائد الأسماك وليس فيها ما يخل بمواقف الدول في المنتديات الأخرى.

٦٧ - وخطة منع الصيد غير المشروع هي بمثابة قائمة مرجعية لفائدة دول العلم، إذ أنها تمثل "صندوق أدوات" شاملا يوفر خيارات لمعالجة الصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم في نطاق واسع من الحالات المختلفة. ومن المتوقع أن تكون هذه القائمة المرجعية مفيدة بدورها كجزء من عملية الإبلاغ التي تتطلب الخطة من الدول والمنظمات الإقليمية لمصائد الأسماك القيام بها مرة كل سنتين^(٣٧). فعلى سبيل المثال، يمكن للدول والمنظمات الإقليمية أن تفيد عما إن كانت قد نفذت بنودا معينة من بنود القائمة المرجعية وكيف نجحت في تنفيذها، ولماذا قد تكون قد قررت أن البنود، أو "الأدوات"، الأخرى غير مناسبة.

٦٨ - والهدف الذي ترمي إليه خطة العمل هو منع الصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم وردعه والقضاء عليه عن طريق تزويد جميع الدول بتدابير شاملة وفعالة وشفافة

تتصرف بها، بما في ذلك عن طريق منظمات إدارة مصائد الأسماك الإقليمية المناسبة المنشأة وفقا للقانون الدولي^(٣٨).

٦٩ - ويرد بيان التدابير الرامية إلى منع الصيد غير المشروع وغير المبلّغ عنه وغير المنظم وردعه والقضاء عليه في الباب الرابع من خطة منع الصيد غير المشروع، بما في ذلك التدابير المتفق عليها دوليا والمتصلة بالأسواق، والبحوث، ودور المنظمات الإقليمية لإدارة مصائد الأسماك. والمسؤوليات المنصوص عليها موجهة إلى جميع الدول: دول العَلَم والدول الساحلية ودول الميناء. ومما يتسم بالأهمية أن الخطة توفر أيضا قائمة مرجعية أو "صندوق أدوات" للإجراءات التي يمكن أن تتخذها الدول الساحلية ودول الميناء، في نطاق ولاية كل منها، وتتيح لها فرض التزام على دولة العَلَم. وهذه القائمة المرجعية، مقترنة بالاشتراطات المتصلة بسيطرة الدول على مواطنيها^(٣٩)، تمهد السبيل أمام إجراء مراجعات غير مباشرة لدولة العَلَم من قِبَل الدول الأخرى، ويمكن أن تكون مفيدة في عملية الإبلاغ^(٤٠).

٧٠ - وتشكل مسؤوليات دولة العَلَم جزءا كبيرا من كامل خطة منع الصيد غير المشروع^(٤١). وتقدم الخطة صياغة للإجراءات أكثر تفصيلا بقدر كبير مما يوجد في اتفاق منظمة الأغذية والزراعة بشأن الامتثال لعام ١٩٩٣ وفي مدونة قواعد السلوك، وعلى الرغم من أنها في بعض الجوانب تغطي نفس المجالات التي يغطيها الصكبان السالفا الذكر، فإنها تبين مسؤوليات دول العَلَم بمزيد من التفصيل وتتضمن أيضا إجراءات مبتكرة، منها مثلا الأحكام المتعلقة بممارسة "التنقل بين الأعلام"، ومراقبة سفن الصيد من قِبَل دول الميناء، والسيطرة على المواطنين.

٧١ - وتقسم مسؤوليات دولة العَلَم إلى العناوين الفرعية التالية، الوارد وصفها في الفقرات الفرعية من (أ) إلى (ج) أدناه:

- تسجيل سفن الصيد^(٤٢)
- سجل سفن الصيد^(٤٣)
- الترخيص بالصيد^(٤٤)

(أ) تسجيل سفن الصيد

٧٢ - عملية تسجيل سفن الصيد عملية مهمة لأنها الخطوة الأولى المؤدية إلى حجب الأعلام عن السفن التي لها تاريخ في عدم الامتثال. كما أنها تمكّن دول العَلَم من رصد السفن التابعة لها إذا أرادت ذلك. والهدف العام للمتطلبات المتعلقة بتسجيل سفن الصيد هو تمكين الدول من كفالة ألا تقوم سفن الصيد التي ترفع أعلامها بمزاولة - أو دعم - الصيد غير

المشروع وغير المبلّغ عنه وغير المنظم. ولتحقيق هذا الهدف، يجب على دولة العَلَم أن تتأكد، قبل تسجيلها لأي سفينة صيد، من قدرتها على ممارسة مسؤولياتها إزاء السفن التي يحق لها رفع علمها^(٤٥).

٧٣ - واتساقاً مع اتفاق منظمة الأغذية والزراعة بشأن الامتثال^(٤٦)، يتعين على دول العَلَم أن تتفادى السماح برفع علمها على السفن التي لها تاريخ في عدم الامتثال^(٤٧). بيد أن الخطة تذهب إلى أبعد مما يذهب إليه اتفاق الامتثال، إذ أنها تشجع جميع الدول المشاركة في أي ترتيب للاستئجار، بما فيها دول العَلَم وسائر الدول التي تقبل بهذا الترتيب، على أن تتخذ تدابير تكفل عدم مزاوله السفن المستأجرة للصيد غير المشروع وغير المبلّغ عنه وغير المنظم^(٤٨).

٧٤ - ويمثل تغيير العلم و"التنقل بين الأعلام" مشكلتين خطيرتين. وممارسة التنقل بين الأعلام تتمثل في التغيير المتكرر والسريع لعَلَم السفينة لأغراض التهرب من تدابير أو أحكام الحفظ والإدارة المُعتمَدة على الصيد الوطني أو الإقليمي أو العالمي، أو تيسير عدم الامتثال لهذه التدابير أو الأحكام^(٤٩). وممارستها تغيير الأعلام والتنقل بين الأعلام تتيحان لمالكي السفن التسوق بحثاً عن دولة عَلَم تكون غير قادرة أو غير مستعدة لتحمل مسؤولياتها إزاء السفن التي تمنحها حق رفع علمها، وبذا تتيح هذه السفن الإفلات من الامتثال لتدابير الحفظ والإدارة^(٥٠).

٧٥ - وفي إطار خطة منع الصيد غير المشروع، تُشجّع الدول على ردع السفن عن تغيير العَلَم أو التنقل بين الأعلام لأغراض التهرب من تدابير أو أحكام الحفظ والإدارة أو عدم الامتثال لها^(٥١). وعلاوة على ذلك، ينبغي أن تكون التدابير والمعايير التي تعتمد عليها دول العَلَم متوافقة كي لا توجد حوافز تدفع مالكي السفن إلى تغيير أعلام سفنهم إلى أعلام دول أخرى^(٥٢).

٧٦ - وفي الحالات التي تكون فيها مهمة تسجيل السفينة منفصلة عن مهمة إصدار الترخيص لها بالصيد، يمكن أن تنشأ مشاكل من حيث قدرة الدولة على رصد أنشطة سفن الصيد التابعة لها. ويمكن أن يسهل على السفينة مزاوله الصيد المشروع وغير المبلّغ عنه وغير المنظم وأن يصعب على الدولة رصد هذه الأنشطة حيثما يكون بمقدور السفينة أن تسجل نفسها دون أن تقدم دليلاً على حصولها على ترخيص بالصيد.

٧٧ - وتُشجّع الدول على أن تراعي إنجاز هاتين المهمتين على نحو يكفل أن تولي كل منهما الاعتبار المناسب للأخرى. وينبغي لدول العَلَم أن تكفل وجود روابط مناسبة بين تشغيل سجلات السفن لديها والسجل الذي تحتفظ به تلك الدول لسفن الصيد التابعة لها.

وحيثما لا تضطلع بهاتين المهمتين وكالة واحدة، ينبغي للدول أن تكفل توافر ما يكفي من التعاون وتبادل المعلومات بين الوكالات المسؤولة عن هاتين المهمتين^(٥٣).

٧٨ - وفي إطار خطة العمل، تُشجّع دولة العَلَم أيضا على أن تنظر في جعل قرارها تسجيل سفينة صيد ما مشروطا بأن تكون على استعداد لمنح تلك السفينة ترخيصا بالصيد في المياه الخاضعة لولايتها، أو في أعالي البحار، أو مشروطا بإصدار ترخيص بالصيد للسفينة من دولة ساحلية حينما تكون هذه السفينة مشمولة بالمراقبة من جانب دولة العَلَم تلك^(٥٤).

(ب) سجل سفن الصيد

٧٩ - اتساقا مع اتفاق منظمة الأغذية والزراعة بشأن الامتثال ومدونة منظمة الأغذية والزراعة لقواعد السلوك، تُشجّع خطة العمل الدولية على الاحتفاظ بسجلات، وتوفر بيانا بمجموعة المعلومات الجوهرية التي ينبغي الاحتفاظ بها. وتشمل المعلومات النموذجية المطلوبة اسم السفينة، ورقم التسجيل، والأسماء السابقة وميناء التسجيل، والعَلَم السابق، وعلامة النداء اللاسلكي الدولي، واسم وعنوان المالك (أسماء وعناوين المالكين)، وأين ومتى بنيت السفينة، ونوع السفينة، واسم وعنوان المُشغّل (أسماء وعناوين المُشغّلين)، ونوع طريقة (طرق) الصيد، وأبعاد السفينة، وأسماء وعناوين وجنسيات الأشخاص الطبيعيين أو الاعتباريين المسجلة السفينة باسمهم، ومن المسؤول عن إدارة عمليات السفينة، ومن المالك المنتفع (المالكون المنتفعون)^(٥٥).

٨٠ - وبالإضافة إلى هذه المعلومات، وتعزيزا لأهداف منع السفن من تغيير أعلامها، تتطلب خطة منع الصيد غير المشروع أيضا الحصول على تاريخ السفينة من حيث الاسم والملكية، بما في ذلك سجل عدم الامتثال وصورة للسفينة^(٥٦). وهذه المعلومات تساعد دولة العَلَم على رصد السفن التي يحق لها رفع علمها ويمكن أن تجعل تغيير العَلَم أكثر صعوبة على السفن التي لها تاريخ في عدم الامتثال.

(ج) الترخيص بالصيد

٨١ - طبقا لما يقضي به اتفاق الأمم المتحدة بشأن الأرصاد السمكية واتفاق منظمة الأغذية والزراعة بشأن الامتثال، ووفقا لمدونة منظمة الأغذية والزراعة لقواعد السلوك، تقضي خطة منع الصيد غير المشروع بأن تكفل الدول ألا يُسمح لأي سفينة بالصيد دون ترخيص^(٥٧). ويلزم للسفن التي يحق لها الصيد خارج المياه الخاضعة لسيادة دولة العلم أو ولايتها أن يكون لديها ترخيص من دولة العلم، وفي الحالات التي تصدر فيها دولة ساحلية

ترخيصاً بالصيد، ينبغي أن تكفل ألا يحدث صيد في مياهها دون ترخيص بالصيد صادر لتلك السفينة من دولة العلم^(٥٨).

٨٢ - وتوفر هذه الأحكام "نظاماً للضوابط المتبادلة" تُحمّل فيه الدولة الساحلية ودولة العلم كلتاها مسؤولية كفالة حصول السن التي تزاوّل الصيد في نطاق ولاية أي منهما على ترخيص الصيد المناسبة. ويجوز اشتراط أن يُحمّل الترخيص على متن السفينة، شاملاً معلومات محددة مثل اسم السفينة، ومنطقة الصيد، ونوع السمك المصيد، والمعدات المستخدمة^(٥٩).

٨٣ - ويجوز لدول العلم أو الدول الساحلية أن تفرض شروطاً بشأن الترخيص بالصيد، بما في ذلك الشرط المتعلق بنظم رصد السفن، وشروط الإبلاغ عن كمية المصيد والشحن العابر، والتغطية بالمراقبين، وإدامة سجلات الصيد والسجلات المتصلة بها، ومعدات الملاحه، والامتثال للاتفاقيات الدولية والقوانين والأنظمة الوطنية المنطبقة، والوسم المتميز للسفينة والمعدات وتعيين هوياتها^(٦٠). وهذا الحكم يدعم قدرة دولة العلم على أن ترصد على نحو أوثق أنشطة السفن التي ترفع علمها.

٨٤ - وينبغي أن تكفل دول العلم ألا تدعم سفن الصيد والنقل والمعاونة التابعة لها أو تزاوّل الصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم. وتحقيقاً لهذا الهدف، ينبغي لدول العلم أن تكفل عدم قيام أي من سفنها بإعادة إمداد سفن الصيد التي تزاوّل هذه الأنشطة، أو بالنقل العابر للأسماك إلى هذه السفن أو منها، إلا حيثما يكون ذلك مناسباً للأغراض الإنسانية، بما في ذلك سلامة أفراد الأطقم^(٦١).

٨٥ - وينبغي لدول العلم أيضاً أن تكفل أن تكون جميع سفن الصيد والنقل والمعاونة التابعة لها التي تشارك في النقل العابر في البحر قد حصلت على ترخيص مسبق بذلك صادر من دولة العلم. وينبغي أن تقدم دول العلم تقارير إلى الإدارة الوطنية المختصة بمصائد الأسماك أو إلى المؤسسة المعنية لذلك وأن تجعل المعلومات المجمعة عن المصيد والنقل العابر متاحة للمنظمات الإقليمية والدولية ذات الصلة، بما فيها منظمة الأغذية والزراعة، آخذة في الاعتبار متطلبات السرية^(٦٢).

الورقات والدراسات والتقارير المتعلقة بخطط العمل الدولية

٨٦ - أصدرت منظمة الأغذية والزراعة الوثائق التالية فيما يتعلق بخطط العمل الدولية:

- "خطة العمل الدولية بشأن الصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم: السياق القانوني لصك غير ملزم قانوناً"، إعداد William Edeson (المكتب القانوني، منظمة الأغذية والزراعة)، *المجلة الدولية للقانون البحري والساحلي*، ١٦ (٤)، ٢٠٠١

- "تقرير المشاورة التقنية الثانية المعنية بالصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم"، روما، ٢٢-٢٣ شباط/فبراير ٢٠٠١، تقرير منظمة الأغذية والزراعة بشأن مصائد الأسماك رقم ٦٤٦
- "لجنة مصائد الأسماك - تقرير الدورة الرابعة والعشرين للجنة مصائد الأسماك"، روما، ٢٦ شباط/فبراير - ٢ آذار/مارس ٢٠٠١، تقرير منظمة الأغذية والزراعة بشأن مصائد الأسماك رقم ٦٥٥
- "تقرير الدورة العشرين بعد المائة لمجلس منظمة الأغذية والزراعة"، روما، ١٨-٢٣ حزيران/يونيه ٢٠٠١. التقرير رقم CL 120/REP
- "تقرير المشاورة التقنية المعنية بالصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم"، روما، ٢-٦ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٠. تقرير منظمة الأغذية والزراعة بشأن مصائد الأسماك رقم ٦٣٤
- "تقرير مشاورة الخبراء المعنية بالصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم التي نظمتها حكومة استراليا بالتعاون مع منظمة الأغذية والزراعة والورقات التي عرضت في المشاورة"، سيدني، استراليا، ١٥-١٩ أيار/مايو ٢٠٠٠. تقرير منظمة الأغذية والزراعة بشأن مصائد الأسماك رقم ٦٦٦
- "أدوات للتصدي للصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم: الوضع القانوني الراهن"، إعداد William Edeson (المكتب القانوني، منظمة الأغذية والزراعة)، وذلك بوصفها إحدى الورقات في سلسلة من ورقات المعلومات الأساسية المتخصصة من أجل مشاورة الخبراء المعنية بالصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم التي نظمتها حكومة استراليا بالتعاون مع منظمة الأغذية والزراعة، سيدني، استراليا، ١٥-١٩ أيار/مايو ٢٠٠٠
- "الخيارات التشريعية الوطنية لمكافحة الصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم"، إعداد Blaise Kuemlangan (المكتب القانوني، منظمة الأغذية والزراعة)، وذلك بوصفها إحدى الورقات في سلسلة من ورقات المعلومات الأساسية المتخصصة من أجل مشاورة الخبراء المعنية بالصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم التي نظمتها حكومة استراليا بالتعاون مع منظمة الأغذية والزراعة، سيدني، استراليا، ١٥-١٩ أيار/مايو ٢٠٠٠

- ”الصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم: الاعتبارات المتعلقة بالبلدان النامية“، إعداد Transform Aqorau (مستشار قانوني، وكالة مصائد الأسماك لمتدى جنوب المحيط الهادئ)، وذلك بوصفها إحدى الورقات في سلسلة من ورقات المعلومات الأساسية المتخصصة من أجل مشاوررة الخبراء المعنية بالصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم التي نظمتها حكومة استراليا بالتعاون مع منظمة الأغذية والزراعة، سيدني، استراليا، ١٥-١٩ أيار/مايو ٢٠٠٠

٤ - المبادئ التوجيهية التقنية لصيد الأسماك المتسم بالمسؤولية، الصادرة عن منظمة الأغذية والزراعة

- ٨٧ - نشرت منظمة الأغذية والزراعة عددا من المبادئ التوجيهية التقنية دعما لتنفيذ مدونة قواعد السلوك، وبخاصة بشأن متطلبات المدونة فيما يتعلق بمسؤوليات دولة العلم:
- ”تنفيذ خطة العمل الدولية بشأن منع الصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم وردعه والقضاء عليه“. المبادئ التوجيهية التقنية لصيد الأسماك المتسم بالمسؤولية، الصادرة عن منظمة الأغذية والزراعة، رقم ٩، ٢٠٠٢
- ”إدارة مصائد الأسماك“. المبادئ التوجيهية التقنية لصيد الأسماك المتسم بالمسؤولية، الصادرة عن منظمة الأغذية والزراعة، رقم ٤، ١٩٩٧
- ”عمليات صيد الأسماك“. المبادئ التوجيهية التقنية لصيد الأسماك المتسم بالمسؤولية، الصادرة عن منظمة الأغذية والزراعة، رقم ١، ١٩٩٦

ثانيا - الأعمال الأخرى ذات الصلة التي اضطلعت بها منظمة الأغذية والزراعة

١ - الاجتماعات والأنشطة الأخرى ذات الصلة بقضية مسؤوليات دولة العلم

٨٨ - تشمل الاجتماعات والأنشطة الأخرى ذات الصلة ما يلي:

- (أ) عُقدت فرقة عمل مخصصة مشتركة بين منظمة الأغذية والزراعة والمنظمة البحرية الدولية بشأن الصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم والمسائل ذات الصلة، في روما في الفترة من ٩ إلى ١١ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٠. واتخذ الاجتماع عددا من التوصيات بشأن الضوابط التي تطبقها دولة الميناء والضوابط التي تطبقها دولة العلم^(٦٣)؛
- (ب) عُقدت مشاوررة للخبراء لاستعراض تدابير دولة الميناء لمكافحة الصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم، في مقر منظمة الأغذية والزراعة، في روما، في الفترة

من ٤ إلى ٦ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٢. وكان الهدف من عقد هذه المشاورة هو تيسير تنفيذ خطة منع الصيد غير المشروع. وعززت المشاورة التعاون أيضا مع المنظمة البحرية الدولية، على النحو المطلوب في الفقرة ٩٠ من خطة منع الصيد غير المشروع^(٦٤)؛

(ج) عُقدت مشاورة للخبراء بشأن سفن الصيد العاملة في إطار سجلات مفتوحة، وتأثيرها على الصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم، في مركز المنطقة الجنوبية الشرقية لعلوم صيد الأسماك، الدائرة الوطنية لمصائد الأسماك البحرية، الإدارة الوطنية لدراسة المحيطات والغلاف الجوي، في ميامي، فلوريدا، الولايات المتحدة الأمريكية، في الفترة من ٢٣ إلى ٢٥ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٣. وركز الخبراء على آثار الصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم على الموارد العالمية لمصائد الأسماك، وعلى الدروس التي يمكن أن تستمد من تجارب دول العلم التي طبقت بالفعل رقابة أشد صرامة على أنشطة سفن الصيد التابعة لها. وشملت المواضيع التي غطتها ورقات المعلومات الأساسية التي عرضت على المشاورة ما يلي: إجراء تقييم عالمي لمدى الصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم؛ وسفن الصيد العاملة في إطار سجلات مفتوحة وممارسة المسؤولية من قبل دولة العلم؛ والمعايير المتصلة بمسؤولية دولة العلم عن سفن الصيد والواردة في الصكوك الدولية المعتمدة مؤخرا؛ والشبكة الدولية للتعاون والتنسيق فيما يتعلق بأنشطة الرصد والمراقبة والمعاينة المتصلة بمصائد الأسماك (الشبكة الدولية للرصد والمراقبة والمعاينة). ودعي أيضا خبراء من نخبة من البلدان ذات السجلات المفتوحة (بنما وجزر كوك وقبرص) إلى عرض ثلاث دراسات إفرادية. وأفضت مناقشة جرت بنظام المائدة المستديرة عقب هذه العروض إلى اعتماد عدد من التوصيات لزيادة فعالية تنفيذ المراقبة من قبل دول العمل على سفن الصيد، وبخاصة السفن العاملة في إطار سجلات مفتوحة، بوصف ذلك وسيلة للحد من حدوث الصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم. وحددت هذه التوصيات التدابير التي ينبغي أن تتخذها جميع الدول، دول العلم والدول الساحلية ودول الميناء، فضلا عن التدابير المتعلقة بتقديم المساعدة إلى البلدان النامية. ويُتوخى بالنتائج التي خلصت إليها مشاورة الخبراء أن توفر مدخلات لمشاورة تقنية بشأن الصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم، وطاقة الأساطيل، وإعانات الدعم، من المزمع عقدها في منتصف عام ٢٠٠٤، وفقا لمقرر اتخذته لجنة مصائد الأسماك في دورتها الخامسة والعشرين، المعقودة في شباط/فبراير ٢٠٠٣^(٦٥).

٢ - الأنشطة الأخرى ذات الصلة المضطلع بها في إطار برنامج مدونة الصيد الرشيد

٨٩ - عندما اعتمدت البلدان الأعضاء في منظمة الأغذية والزراعة مدونة قواعد السلوك، طلبت إلى المنظمة أن تستجيب للاحتياجات الخاصة للبلدان النامية عن طريق برنامج أقاليمي

لتقديم المساعدة من أجل تنفيذ المدونة (كما في ذلك خطط العمل الدولية والمبادئ التوجيهية التقنية). وأنشئ بعد ذلك برنامج خاص للشراكات العالمية سُمي برنامج مدونة الصيد الرشيد بهدف تشجيع الصيد المتسم بالمسؤولية. ويشمل البرنامج عنصراً عالمياً يركز على القضايا المعيارية المتصلة بمواد محددة من مدونة قواعد السلوك وعنصراً إقليمياً يتناول جوانب تنفيذ المدونة داخل مناطق جغرافية محددة. وهناك عنصران من عناصر برنامج مدونة الصيد الرشيد يتسمان بأهمية خاصة، يركز أولهما على تقديم المساعدة إلى البلدان النامية في تنفيذ مدونة قواعد السلوك في مجالات الرصد والمراقبة والإنفاذ، ويركز ثانيهما على تقديم الدعم من أجل تنفيذ خطة منع الصيد غير المشروع. ونُشر برنامج مدونة الصيد الرشيد عدداً من التقارير والمقالات والورقات التي يمكن أن تكون مهمة بالنسبة إلى الأعمال المتعلقة بمسؤوليات دولة العلم:

- ”سفن الصيد العاملة في إطار سجلات مفتوحة وممارسة مسؤوليات دولة العلم. معلومات وخيارات“، إعداد Judith Swan (استشارية، دائرة المؤسسات الدولية والاتصال، إدارة مصائد الأسماك، منظمة الأغذية والزراعة). تعميمات منظمة الأغذية والزراعة بشأن مصائد الأسماك، C980، ٢٠٠٢
- ”تقرير حلقة العمل الوطنية المعنية برصد مصائد الأسماك ومراقبتها ومعاينتها دعماً لإدارة مصائد الأسماك، المعقودة في غوا، الهند، ١٢-١٧ شباط/فبراير ٢٠٠١“.
منظمة الأغذية والزراعة/مشروع برنامج مدونة الصيد الرشيد، GCP/INT/648/NOR، التقرير الميداني (En) C-7
- ”التقرير الختامي عن المشورة القانونية المقدمة لتايلند“، إعداد Ted McDorman (استشاري قانوني). منظمة الأغذية والزراعة/مشروع برنامج مدونة الصيد الرشيد، GCP/INT/648/NOR، التقرير الميداني (En) C-4، ٢٠٠٠
- ”تقرير حلقة عمل إقليمية بشأن رصد مصائد الأسماك ومراقبتها ومعاينتها، عقدت في مسقط، سلطنة عمان، ٢٤-٢٨ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٩“.
منظمة الأغذية والزراعة/مشروع برنامج مدونة الصيد الرشيد، GCP/INT/648/NOR، التقرير الميداني (En) C-3
- ”تقرير حلقة عمل إقليمية بشأن رصد مصائد الأسماك ومراقبتها ومعاينتها، عقدت في كوالالمبور وكوالا تيرينغانو، ٢٩ حزيران/يونيه - ٣ تموز/يوليه ١٩٩٨. الملحق ٢. الورقات التقنية“.
منظمة الأغذية والزراعة/مشروع برنامج مدونة الصيد الرشيد، GCP/INT/648/NOR، التقرير الميداني C-1/Suppl.2

٣ - المساعدة المقدمة من منظمة الأغذية والزراعة إلى البلدان، بما في ذلك بشأن تنفيذ اتفاق منظمة الأغذية والزراعة بشأن الامتثال لعام ١٩٩٣، ومدونة قواعد السلوك، وخطط العمل الدولية وغيرها من الصكوك المتصلة بمصائد الأسماك (بما في ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢ واتفاق الأمم المتحدة بشأن الأرصد السمكية لعام ١٩٩٥)

٩٠ - تقدم منظمة الأغذية والزراعة المساعدة والمشورة المستقلة بشأن السياسة والتخطيط الزراعيين (بما في ذلك مصائد الأسماك)، وبشأن الهياكل الإدارية والقانونية اللازمة للتنمية. وعلى نحو أكثر تحديداً، تساعد المنظمة الحكومات في إعداد التشريعات (القوانين والأنظمة) الوطنية والاتفاقات والنصوص القانونية الأخرى، وتسدي المشورة بشأن الهياكل المؤسسية وبشأن الامتثال للقانون الدولي. ومن العناصر المهمة في الاضطلاع بهذه المهام اطلاع البلدان، للنظر في إمكان التنفيذ، على الصكوك الدولية التي توضع بإشراف منظمة الأغذية والزراعة، وكذلك بالطبع على الصكوك الدولية الأخرى ذات الصلة التي ينبغي أن تنفذها البلدان. وفي سياق هذا العمل، اكتسب قدر هائل من الخبرات المقارنة بشأن الممارسات والأحوال الراهنة في البلدان وبشأن الاحتياجات المتباينة والتحديات التي تواجهها في الوصول بالمتطلبات والنهج المختلفة المنصوص عليها في الصكوك الدولية المذكورة في هذه الورقة إلى مرحلة النفاذ والتشغيل.

٩١ - وتُقدم المساعدة إلى البلدان منفردة ولكنها تقدم أيضاً في سياق مشاريع إقليمية تشمل عدة بلدان. وقد عقد عدد من حلقات العمل والحلقات الدراسية الإقليمية كان هدفها التعريف بالصكوك الدولية الجديدة المتصلة بمصائد الأسماك، لا بغية توعية البلدان بالنهج والتطورات الجديدة فحسب، بل لكفالة مراعاة الأحوال الإقليمية أو المحلية في عملية التنفيذ أيضاً. وفي سياق هذا العمل، تم خلال السنوات العشر الماضية إصدار عدد من التقارير والورقات التي يمكن أن تكون ذات أهمية بالنسبة لقضية مسؤوليات دولة العلم.

(أ) الوثائق التي أُعدت في إطار مشاريع منظمة الأغذية والزراعة لتقدم المساعدة إلى البلدان:

- "المساعدة المقدمة بشأن تشريعات مصائد الأسماك البحرية في أنغولا"، إعداد José Luis Jesús، تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٣، في إطار TCP/ANG/2901
- "المساعدة المقدمة بشأن تشريعات مصائد الأسماك البحرية في جزر القمر"، حزيران/يونيه ٢٠٠٣، إعداد Patrice Talla (المكتب القانوني، منظمة الأغذية والزراعة) في إطار TCP/COI/....

- "المساعدة المقدمة بشأن تشريعات مصائد الأسماك البحرية في غابون"، شباط/فبراير ٢٠٠٣، إعداد Patrice Talla (المكتب القانوني، منظمة الأغذية والزراعة) في إطار TCP/GAB/....
- "سن قوانين وأنظمة مصائد الأسماك في فييت نام"، تقارير من إعداد W. R. Edeson و T. Lobach و H. Oostgard و A. Van Houtte و A. Wage، ٢٠٠١-٢٠٠٣، في إطار مشروع التعاون بين النرويج وفييت نام
- "المساعدة المقدمة بشأن تشريعات مصائد الأسماك وإدارة الموارد البحرية"، آذار/مارس ٢٠٠٣، إعداد Annick Van Houtte في إطار TCP/MDV/2801
- "المساعدة المقدمة بشأن تشريعات مصائد الأسماك البحرية"، إعداد José Luis Jesús، أيلول/سبتمبر ٢٠٠٢. المساعدة المقدمة إلى موزامبيق في إطار TCP/MOZ/0170
- "تشريعات صيد الأسماك في أعالي البحار - مشروع التقرير الختامي"، إعداد Ilja Betlem (المكتب القانوني، منظمة الأغذية والزراعة)، شباط/فبراير ٢٠٠٢. المساعدة المقدمة إلى بربادوس في إطار TCP/BAR/0167 (A)
- "استعراض تشريعات مصائد الأسماك في سانت لوسيا - تقرير مقدم إلى حكومة سانت لوسيا"، بناء على العمل الذي أنجزه جيرالد مور، أيلول/سبتمبر ٢٠٠١. المساعدة المقدمة إلى سانت لوسيا في إطار TCP/STL/0165 (A)
- "المساعدة المقدمة بشأن تشريعات مصائد الأسماك البحرية: إندونيسيا والاتفاقات الدولية لمصائد الأسماك"، إعداد هاشم جلال، آذار/مارس ٢٠٠١. المساعدة المقدمة إلى إندونيسيا في إطار TCP/INS/8922
- "تقرير عن المساعدة المقدمة إلى تونغا بشأن تشريعات مصائد الأسماك"، إعداد Blaise Kuemlangan (المكتب القانوني، منظمة الأغذية والزراعة)، كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠. المساعدة المقدمة إلى تونغا في إطار TCP/TON/8923
- "تشريعات الأسماك في أعالي البحار - التقرير الختامي"، إعداد Ilja Betlem و Cristina Leria (المكتب القانوني، منظمة الأغذية والزراعة)، آب/أغسطس ٢٠٠٠. المساعدة المقدمة إلى ماليزيا في إطار TCP/MAL/8921 (A)
- "المساعدة المتعلقة بمسؤوليات دول العلم عن سفن صيد الأسماك طبقا لصكوك الأمم المتحدة - تقرير مقدم إلى حكومة سيشيل بشأن تعديل التشريعات المحلية تنفيذًا

لاتفاقات مصائد الأسماك“، إعداد Lawrence C. Christy (المكتب القانوني، منظمة الأغذية والزراعة). شباط/فبراير ٢٠٠٠. المساعدة المقدمة إلى سيشيل في إطار

TCP/SEY/8921

• ”استعراض قانون مصائد الأسماك البحرية - تقرير مقدم إلى حكومة جنوب أفريقيا“، إعداد A. Diemont و D. Devine و W. R. Edeson و D. Fredericks و T. Papier و G. Ulfstein، شباط/فبراير ١٩٩٧. المساعدة المقدمة إلى جنوب أفريقيا في إطار GCP/INT/606/NOR، التقرير رقم FIMPLAP 96/46

• ”استعراض قانون مصائد الأسماك البحرية - تقرير مقدم إلى حكومة ناميبيا“، إعداد Lawrence Christy (المكتب القانوني، منظمة الأغذية والزراعة)، أيلول/سبتمبر تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٦. المساعدة المقدمة إلى ناميبيا في إطار GCP/INT/606/NOR، التقرير رقم FIMPLAP 96/34

(ب) الوثائق التي أعدت في إطار مشاريع منظمة الأغذية والزراعة ذات التركيز الإقليمي:

• ”تطوير معايير بناء وفحص السفن الصغيرة لصيد الأسماك“، ٢٠٠٣. منطقة منظمة دول شرقي البحر الكاريبي. TCP/RLA/0069

• ”تقرير حلقة العمل المعنية بتنسيق سياسات مصائد الأسماك البحرية في نطاق البلدان الساحلية الأعضاء في الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي، زنجبار، جمهورية تنزانيا المتحدة، ٢٤-٢٧ تموز/يوليه ٢٠٠١“. تقرير منظمة الأغذية والزراعة بشأن مصائد الأسماك رقم ٦٦٢

• ”تقرير تم إعداده لحكومات البلدان الأعضاء في منظمة دول شرقي البحر الكاريبي عن تنفيذ الاتفاقات الدولية المبرمة مؤخرا بشأن مصائد الأسماك“، إعداد S. Hodgson و H. Walters، تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٦. GCP/INT/606/NOR، التقرير رقم FIMPLAP 97/40

جيم - منظمة العمل الدولية

منظمة العمل الدولية والقطاع البحري

(إعداد مكتب العمل الدولي)

٩٢ - تقدم هذه الورقة معلومات أساسية، واستعراضا للتدابير الحالية الجاري اتخاذها، وموجزا للدراسات التي أجرتها منظمة العمل الدولية مؤخرا بشأن مسألة التنفيذ من قبل دولة العلم. وتركز الورقة على قطاعين: قطاع النقل البحري التجاري وقطاع صيد الأسماك.

٩٣ - وفيما يلي عنوان الموقع الشبكي الرئيسي للمنظمة بشأن أعمالها في القطاع البحري:

www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/sectors/mariti.htm

أولا - معلومات أساسية واستعراض للتدابير الحالية الجاري اتخاذها بشأن التنفيذ من قبل دولة العلم

١ - الملاحة التجارية

(أ) معلومات أساسية

٩٤ - تأمل جميع الدول في تحقيق تقدم اجتماعي كامل، على النحو المشدد عليه في العهد الدولي الخاص بالحقوق الاقتصادية والاجتماعية والثقافية. ويتمثل الهدف الأساسي لمنظمة العمل الدولية في تعزيز الفرص المتاحة للرجال والنساء في الحصول على عمل شريف ومنتج في ظروف تسودها الحرية والمساواة والأمن وتُكفل فيها الكرامة الإنسانية. والعمل الشريف يعني عمل منتج تُكفل فيه الحقوق ويدر دخلا كافيا ويتيح حماية اجتماعية ملائمة. ويعني أيضا توافر فرص عمل كافية. بمعنى أن تتاح للجميع إمكانية كاملة للحصول على فرص عمل مدر للدخل. والهدف المتمثل في توفير عمل شريف هو هدف هام للعاملين في البحر بنفس قدر أهميته بالنسبة للعاملين في البر. ولذلك يحق للرجال والنساء الذي يعملون على ظهر السفن التجارية وسفن الصيد الحصول على عمل شريف ومنتج في ظروف تسودها الحرية والمساواة والأمن وتُكفل فيها كرامة الإنسان.

٩٥ - وقد وضعت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على عاتق دولة العلم المسؤولية الأساسية في ضمان تحقق هذه الظروف في البحر. وتنص المادة ٩٤ من الاتفاقية "واجبات دولة العلم" على أن "تمارس كل دولة ممارسة فعلية ولايتها ورقابتها على الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علمها" (الفقرة ١). وتنص كذلك على أن:

”تتخذ كل دولة، بالنسبة إلى السفن التي ترفع علمها، ما يلزم من التدابير لتأمين السلامة في البحار وذلك فيما يتعلق، بعدة أمور، منها:

(أ) بناء السفن ومعداتها وصلاحياتها للإبحار؛

(ب) تكوين طواقم السفن، وشروط العمل الخاصة بهم، وتدريبهم، آخذة في الاعتبار الصكوك الدولية المنطبقة؛

(ج) استخدام الإشارات وصيانة الاتصالات ومنع حوادث الاصطدام (الفقرة ٣).

٩٦ - واتفاقيات وتوصيات منظمة العمل الدولية، سواء كانت الاتفاقيات الأساسية المنطبقة على جميع العمال أو المعايير المتعلقة بالعمل البحري بالتحديد، هي الصكوك الدولية الواجبة التطبيق التي تحكم ظروف العمل. وفي الفترة بين عام ١٩٢٠ وعام ١٩٩٦، اعتمدت منظمة العمل الدولية ٣٩ اتفاقية وصكا دوليا آخر بشأن ظروف عمل ومعيشة البحارة^(٦٦). وتتعلق هذه المعايير بمسائل من قبيل: التدريب والالتحاق بالعمل؛ وشروط القبول في العمل؛ وشهادات الكفاءة؛ والظروف العامة للعمل؛ والسلامة والصحة والرفاه؛ والتفتيش على العمل؛ والضمان الاجتماعي. وقد تشمل المعايير أحكاما تتولى تنفيذها دولة العلم أو دولة الميناء أو الدولة الموفرة للعمال. وفي حين أن هناك بعض الاتفاقيات صدق عليها أكثر من ٦٠ دولة هناك اتفاقيات أخرى لم يصدق عليها سوى بضعة بلدان.

٩٧ - وثمة جانب هام على وجه الخصوص في ما تقوم به منظمة العمل الدولية في المجال البحري وهو أنه ليست الحكومات وحدها وإنما أيضا ممثلو ملاك السفن والملاحين يشاركون بشكل مباشر في وضع المعايير. وفي هذا النهج الثلاثي، تتمتع المجموعات الثلاث جميعها بإمكانية الإعراب عن رأيها، بل وأيضا لها الحق في التصويت في المداولات.

٩٨ - ولا ينتهي عمل منظمة العمل الدولية عند وضع المعايير. إذ أن الآلية الإشرافية المتطورة المنشأة بموجب دستور المنظمة تتجاوز في عملها مجرد الامتثال الأحادي الجانب من قبل الدول التي صدقت على الاتفاقيات، وتمكن جميع الجهات الثلاث المتعاملة مع المنظمة أن تتابع الطريقة التي تنفذ بها الدول الأعضاء المعايير. وبداية، فإن الدول الأعضاء ملزمة عملا بالمادة ١٩ من دستور منظمة العمل الدولية أن تعرض أي اتفاقية يعتمدها مؤتمر المنظمة على ”السلطة أو السلطات التي تقع المسألة في نطاق اختصاصها من أجل سن تشريع أو اتخاذ أي إجراء آخر“. وبعد أن يتم التصديق على الاتفاقية، يكون تطبيقها موضوع تقارير دورية تقدمها الدول إلى المنظمة على أساس الشكل المحدد الذي قرره مجلس إدارة المنظمة وهذه التقارير المقدمة عملا بالمادة ٢٢ من دستور المنظمة، تتولى دراستها لجنة الخبراء المعنية بتطبيق

الاتفاقيات والتوصيات فضلا عن مؤتمر العمل الدولي، أو بتحديد أكبر، اللجنة الثلاثية للمؤتمر المعنية بتطبيق الاتفاقيات والتوصيات. وبالإضافة إلى إجراء "تقديم التقارير" هذا، تنص المادة ٢٤ من الدستور على أنه يمكن لأي نقابة للموظفين أو العمال في صناعة ما التقدم بشكوى إلى مكتب العمل الدولي ضد أي دولة عضو لا تكفل بأي حال، من وجهة نظرها، الالتزام الفعال في حدود ولايتها بأي اتفاقية تكون طرفا فيها. وأخيرا، يمكن أن تؤدي أي شكوى مقدمة من دولة عضو أو من مندوب في المؤتمر عملا بالمادة ٢٦ من الدستور إلى عرض الأمر على لجنة تحقيق وفي النهاية إلى صدور قرار من محكمة العدل الدولية.

٩٩ - وأشمل معايير العمل البحري هي أحكام اتفاقية الملاحنة التجارية (المعايير الدنيا) لعام ١٩٧٦ (رقم ١٤٧). وتنص الاتفاقية رقم ١٤٧، في جملة أمور، على أنه يجب على الدول المصدقة على الاتفاقية أن تتعهد بسن قوانين ولوائح تغطي طائفة واسعة من المسائل وأن تمارس اختصاصا فعالا أو سيطرة فعالة على السفن المسجلة في أراضيها في ما يتصل بتلك المسائل. وتشمل المسائل المتناولة ما يلي: معايير السلامة بما في ذلك معايير الكفاءة وساعات العمل والتزود بالعاملين؛ وتدابير الضمان الاجتماعي المناسبة؛ والعمل على ظهر السفن وترتيبات المعيشة على ظهرها، إذا كانت هذه الأمور، في رأي الدولة العضو، غير مغطاة باتفاقات جماعية أو لم تحددها محاكم مختصة بطريقة تلزم بنفس القدر أصحاب السفن والبحارة المعنيين. ومن المتطلبات الأخرى، يتعين على الدولة العضو أن تتحقق عن طريق التفتيش أو بوسائل أخرى من أن السفن المسجلة في أراضيها تلتزم بأحكام اتفاقيات العمل الدولية المنطبقة السارية التي صدقت عليها، وبالقوانين واللوائح المشار إليها أعلاه وبالاتفاقات الجماعية المنطبقة وفقا لما يقتضيه القانون الوطني. ويتعين على الدولة الطرف أن تجري تحقيقا رسميا في أي حادث بحري خطير. وتنص الاتفاقية على إعطاء السيطرة لدولة الميناء. ويتوسع بروتوكول عام ١٩٩٦ الملحق بالاتفاقية رقم ١٤٧ في معالجة المسائل التي تتناولها الاتفاقية وخاصة عن طريق إدراج مسألة فرض حدود على ساعات عمل البحارة أو النص على الحد الأدنى لفترات الراحة. وصدقت ٤٤ دولة من الدول المسجل لديها نسبة ٥٠ في المائة تقريبا من سفن النقل البحري العالمي (حسب الحمولة الطننية) على الاتفاقية رقم ١٤٧.

١٠٠ - وتروج منظمة العمل الدولية بنشاط لاعتماد الاتفاقية رقم ١٤٧ وبروتوكولها لعام ١٩٩٦ عن طريق برنامجها بشأن العمل اللائق في مجال الصناعة البحرية.

١٠١ - وهناك معياران آخران اعتمدا مؤخرا لهما أهمية خاصة بالنسبة للتنفيذ من قبل دولة العلم وهما اتفاقية التفتيش على العمال (البحارة) لعام ١٩٩٦ (رقم ١٧٨) والتوصية المصاحبة لها (رقم ١٨٥). وتنص الاتفاقية رقم ١٧٨، في جملة أمور، على أن تكفل كل دولة عضو صدقت على الاتفاقية تفتيش جميع السفن المسجلة في أراضيها على فترات فاصلة لا تتجاوز ثلاث سنوات و سنويا، حيثما يمكن ذلك عمليا، للتحقق من أن ظروف عمل ومعيشة البحارة على ظهر السفن تتفق مع القوانين واللوائح الوطنية. وفي ١٢ آب/أغسطس ٢٠٠٣، بلغ عدد البلدان التي صدقت على الاتفاقية رقم ١٧٨ ثمانية بلدان فقط.

١٠٢ - وجميع اتفاقيات وتوصيات منظمة العمل الدولية متاحة على الإنترنت ويمكن الاطلاع عليها على صفحة استقبال المنظمة في www.ilo.org ثم الضغط على "معايير العمل الدولية". ويمكن الاطلاع على قائمة المعايير المتعلقة بالقطاع البحري بالتحديد على العنوان التالي: www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/sectors/mariti/standards.htm.

١٠٣ - وقامت منظمة العمل الدولية إما منفردة، أو بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية ومنظمة الصحة العالمية ووكالات متخصصة أخرى تابعة للأمم المتحدة، بإعداد عدة مدونات ومبادئ توجيهية تقدم التوجيه بشأن التنفيذ من قبل دولة العلم لمعايير العمل البحري. ومن أمثلة ذلك: التفتيش على ظروف العمل على ظهر السفن: مبادئ توجيهية متعلقة بالإجراءات (نشرت في عام ١٩٩٠) والمبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية/ منظمة العمل الدولية لوضع جداول لتهيئات عمل البحارة على متن السفن وأشكال سجلات ساعات عمل البحارة أو ساعات راحتهم (نشرت في عام ١٩٩٩).

١٠٤ - وتشارك أيضا منظمة العمل الدولية كمراقب (في حال توافر الموارد) في لجان عدد من الاتفاقات الإقليمية بشأن رقابة دولة الميناء. وأسفر هذا، وعلى وجه الخصوص في البلدان التي توجد فيها سلطات بحرية وقعت على مذكرة تفاهم باريس بشأن رقابة دولة الميناء، عن الضغط على السفن (وبشكل غير مباشر على سلطات دولة العلم)، من أجل ضمان اتفاق ظروف العمل والمعيشة على أقل تقدير مع معايير الاتفاقية رقم ١٤٧. وتنص المادة ٤ من الاتفاقية على أن دولة الميناء يجوز "أن تتخذ التدابير الضرورية لتصحيح أي أوضاع على ظهر السفينة تشكل خطرا واضحا على السلامة أو الصحة". وفي ما يتصل بالاتفاقية، يركز موظفو الرقابة من دولة الميناء بصفة عامة على مسائل السلامة والصحة (أي الطعام وأماكن الإقامة والمعدات الطبية) في مقابل المسائل الأخرى (أي مواد الاتفاق، واستحقاقات المرض والإصابة).

(ب) التدابير الحالية المتخذة بشأن التنفيذ من قبل دولة العلم

١٠٥ - تمشيا مع توصيات اللجنة البحرية المشتركة المكونة من طرفين التابعة لمنظمة العمل الدولية والقرارات اللاحقة التي اتخذها مجلس إدارتها تقوم المنظمة حاليا بدمج اتفاقياتها وتوصياتها المتعلقة بالعمل البحري في اتفاقية إطارية موحدة واحدة. وأنشأ مجلس الإدارة فريقا عاملا ثلاثيا رفيع المستوى معنيا بمعايير العمل البحري لهذا الغرض. واجتمع الفريق الرفيع المستوى هذا وفريقه الفرعي عدة مرات لمناقشة هيكل ومضمون المعايير الجديدة. وأعد المكتب (أمانة منظمة العمل الدولية) نص وثائق معلومات أساسية للنظر فيها في هذه الاجتماعات، وأعد تقارير توجز المناقشات التي دارت في هذه الاجتماعات. ويمكن الاطلاع على هذه الوثائق على الموقع الشبكي لمنظمة العمل الدولية بشأن عملها في القطاع البحري. وترد إشارة إلى الوثائق التي لها صلة خاصة بالموضوع في الفقرات من ١١٨ إلى ١٢٠ أدناه.

١٠٦ - ومن المتوقع أن يعتمد مؤتمر العمل الدولي في دورته عن القطاع البحري التي تعقد في عام ٢٠٠٥ المعيار الجديد. وينبغي أن يكون له تأثير كبير على دور دول العلم في ما يتعلق بظروف العمل والمعيشة على ظهر السفن.

١٠٧ - وشكلت كفالة الإنفاذ الفعال للاتفاقية الجديدة مسألة رئيسية وأساسية خلال العمل التحضيري. ويضم المشروع الحالي للاتفاقية موضوعا (من خمسة مواضيع) يتناول بالتحديد الإنفاذ. ويهدف الفرع إلى وضع الجوانب المختلفة للإنفاذ على الصعيد الوطني في جزء مستقل يشمل الاتفاقية بأسرها، ويحدد بوضوح بالتالي أدوار الجهات الفاعلة الرئيسية في ميدان الإنفاذ. ومن المتوخى أن يشمل المعيار الجديد ممارسات الإنفاذ التقليدية من خلال التفتيش والجزاءات وأيضا الممارسات العصرية بقدر أكبر الرامية إلى ضمان الامتثال المستمر في ما بين عمليات التفتيش. وأقر الفريق الرفيع المستوى بصفة عامة اعتماد شكل ما لنظام مبني على الشهادات يقترن بتدابير أخرى (تنص اتفاقيات منظمة العمل الدولية القائمة فقط على شهادات كفاءة بالنسبة لمناصب معينة وشهادة لياقة طبية). ويلزم للدول الأعضاء في منظمة العمل الدولية المصدقة على الاتفاقية أن تنشئ نظاما لكفالة الالتزام بالاتفاقية. وسيخضع النظام لتدابير معينة للرقابة على الجودة لا تزال قيد المناقشة.

١٠٨ - وكما ذكر أعلاه، تهدف الاتفاقية الموحدة إلى تكريس مزيد من التركيز على ضرورة قيام كل دولة بتقديم براهين على الامتثال لمعايير الاتفاقية وأن يكون لديها نظام عام للرقابة على الجودة وبإجراء تقييم مستقل. وبوسائل من هذا القبيل، تصبح الهيئات الإشرافية في أفضل وضع ممكن يتيح لها متابعة التنفيذ من جانب الدول الأعضاء المصدقة، وتصبح قادرة على أن تقيم مدى توافر الظروف المرجوة في هذا الصدد في الواقع.

١٠٩ - ومن المتوخى إنشاء هيئة بحرية ثلاثية خاصة، ترفع تقاريرها إلى مجلس إدارة منظمة العمل الدولية، وذلك لإبقاء الاتفاقية قيد الاستعراض المستمر. ومن شأن اتخاذ إجراء مبسط بالتعديل أن ييسر استكمال الأحكام التقنية لتوائم التغييرات الحاصلة في القطاع البحري. ويجري النظر أيضا في النص على إعطاء دور أكبر للحكومات وملاك السفن والبحارة في توفير المشورة للهيئات القائمة التابعة لمنظمة العمل الدولية المسؤولة عن الإشراف على معايير العمل الدولية.

١١٠ - وتتوافر على الموقع الشبكي لمنظمة العمل الدولية معلومات تخص تطوير المعيار، بما في ذلك التقارير المعدة للاجتماعات وتقارير الاجتماعات.

١١١ - ويرد في الفرع الثاني أدناه وصف لسائر الأعمال التي تمت مؤخرا وذات الصلة بالتنفيذ من قبل دولة العلم.

٢ - صيد الأسماك

(أ) معلومات أساسية

١١٢ - اعتمدت منظمة العمل الدولية أيضا سبعة معايير (خمسة اتفاقيات وتوصيتان) تتعلق بقطاع صيد الأسماك. وهذه المعايير تخص المسائل التالية: الحد الأدنى للسن، والفحص الطبي، والإقامة، وبنود الإنفاق، وشهادات الكفاءة، والتدريب المهني وساعات العمل. ويمكن الاطلاع عليها بزيارة الصفحة الشبكية بخصوص معايير العمل البحري كما ذكر أعلاه.

١١٣ - زيادة على ذلك، اعتمدت منظمة العمل الدولية، بمفردها أو بالتعاون مع منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة والمنظمة البحرية الدولية ووكالات متخصصة أخرى تابعة لمنظمة الأمم المتحدة، عدة مدونات ومبادئ توجيهية توفر الإرشاد بشأن تنفيذ معايير العمل البحري من قبل دولة العلم.

(ب) التدابير المتخذة حاليا بخصوص التنفيذ من قبل دولة العلم

١١٤ - تقوم منظمة العمل الدولية، بحارة منها للمقررات التي اتخذها مجلس إدارتها، بإعداد معيار شامل (اتفاقية مستكملة بتوصية) بشأن العمل في قطاع صيد الأسماك. وهذا المعيار الجديد سينقح المعايير السبعة المذكورة أعلاه وسيكتمل في سنة ٢٠٠٥.

١١٥ - ومن السابق لأوانه جدا تحديد الكيفية التي سيعمل بها المعيار الجديد على تحسين التنفيذ من قبل دولة العلم. بيد أن المكتب يسعى في الاضطلاع بأعماله التحضيرية، إلى التماس الآراء بخصوص إمكانية إدراج أحكام بشأن المراقبة من قبل دولة الميناء وقيام الدول

الساحلية بدور أكبر بخصوص ظروف العمل على سفن صيد الأسماك العاملة في مناطقها الاقتصادية الخالصة. وترد على الموقع الشبكي لمنظمة العمل الدولية معلومات عن وضع هذا المعيار.

ثانياً - الدراسات الحديثة ذات الصلة بالتنفيذ من قبل دولة العلم

١ - النقل البحري

الدورة التاسعة والعشرون للجنة البحرية المشتركة (٢٢-٢٦ كانون الثاني/يناير ٢٠٠١)

١١٦ - ناقشت اللجنة البحرية المشتركة الثنائية في أحدث دورة كاملة عقدها في الآونة الأخيرة، ضمن أمور أخرى، تقريراً بعنوان: "أثر التغييرات الحاصلة في هيكل صناعة النقل البحري على ظروف معيشة وعمل البحارة". ويعرض التقرير معلومات وفيرة بخصوص ظروف عمل البحارة. ويبحث التقرير بعض التغييرات الأساسية التي حدثت في النقل البحري العالمي وأثرت على سوق العمل وظروف العمل والمعيشة في قطاع النقل البحري. ويتناول التقرير أيضاً بعض جوانب سوق العمل فيما يتعلق بالبحارة كما يتناول عدداً من التغييرات التي تركت أثرها على ظروف العمل، ومن بينها انخفاض نفوذ النظم الرقابية الوطنية وأثر التوظيف الدولي على تشغيل البحارة. ويناقش التقرير مسائل مثل الأجور وساعات العمل والطعام والإقامة والرعاية الاجتماعية، إلى جانب مسائل مثل نوع الجنس والتخلي عن البحارة. ويختتم التقرير بملاحظات ختامية ونقاط للمناقشة.

١١٧ - واعتمدت اللجنة عدداً من القرارات، من بينها القرار الذي يدعو إلى عقد اجتماع للفريق العامل الثلاثي الرفيع المستوى المعني بمعايير العمل البحري المذكور آنفاً (الفقرة ١٠٥). وفي قرار آخر بشأن النقل البحري - غير المستوفي للمعايير، أعربت اللجنة عن القلق لأن عملية النقل البحري غير المستوفي للمعايير قد عرفت بأنها دون الشروط التي حددتها المنظمة البحرية الدولية بدرجة كبيرة، وذلك دون إيلاء المراعاة الواجبة للامتثال للمتطلبات الدولية الأخرى. ولهذا طالبت اللجنة باتخاذ تدابير لضمان إيلاء المعايير الاجتماعية والعملية السارية التي وضعتها منظمة العمل الدولية الاعتبار الواجب في تحديد ما إذا كانت سفينة أو عملية ما غير مستوفية للمعايير. وفي قرارات أخرى، ذكرت اللجنة أن مسألة أعلام الملاءمة كانت على جدول أعمال مؤتمرات منظمة العمل الدولية منذ سنة ١٩٣٣، وقد ظلت، رغم العديد من التقارير والتحريات والاتفاقيات والتوصيات والقرارات بشأن هذه المسألة أحد دواعي القلق البالغ لدى البحارة. وأدى هذا القرار الأخير إلى عقد اجتماع للخبراء بشأن السجلات الدولية (انظر الفقرات ١٢٢-١٢٦ أدناه).

اجتماعا الفريق العامل الثلاثي الرفيع المستوى المعني بمعايير العمل البحري وفريقه الفرعي (مستمران)

١١٨ - كما ذكر آنفا، صدر عدد من التقارير سواء من أجل الفريق العامل الثلاثي الرفيع المستوى المعني بمعايير العمل البحري وفريقه الفرعي، أو من جانبهما، وهي تعتبر ذات صلة بمسألة التنفيذ من قبل دولة العلم، ولا سيما ما يلي:

- تحليل للجوانب الأساسية للعمل اللائق في السياق البحري (STWGMLS/2002/5)
- الاعتبارات المتعلقة بالأحكام الخاصة بالتفتيش والمراقبة في اتفاقية موحدة بشأن العمل البحري (TWGMLS/2002/1)

١١٩ - ويحاول التقرير المعنون "تحليل للجوانب الأساسية للعمل اللائق في السياق البحري" استبيان المسائل التي ينطوي عليها تطبيق مفهوم العمل اللائق على النقل البحري التجاري. ويجري بالتفصيل تحليل المدى الذي تبلغه مبادئ العمل اللائق كجزء من الممارسة العادية في الصناعة البحرية. ويخلص التقرير إلى نتيجة مفادها أنه لا تزال هناك بعض المسائل التي يتعين معالجتها، والتي يستلزم الأمر أن تؤخذ في الحسبان في الجهود المبذولة للتوحيد.

١٢٠ - ويركز تقرير "الاعتبارات المتعلقة بالأحكام الخاصة بالتفتيش والمراقبة في اتفاقية موحدة بشأن العمل البحري" على العناصر الأساسية من أجل وضع أحكام ممكنة لنظام إنفاذ الاتفاقية الموحدة. ويقترح التقرير مجموعة من العناصر استنادا إلى مختلف الحلول والأفكار المستبانة من أجل تعزيز التفتيش والمراقبة. وعلاوة على ذلك، يقترح التقرير دورا رئيسيا لدولة العلم وبتكر إجراءات داخلية للشكاوى والحلول كوسيلة هامة لتحقيق مساءلة دول العلم أو ملاك السفن، دون المعيارين وكوسيلة كذلك لنشر المعلومات عن السفن دون المعيارية.

١٢١ - وسيوضع مشروع الاتفاقية بعد إعدادها على الموقع الشبكي لمنظمة العمل الدولية. ويوجه الاهتمام إلى المواد والفصول واللوائح والقواعد (الإلزامية والإيصائية) المتعلقة بالإنفاذ. وهذه تتضمن نصوص أحكام لا تتصل فحسب بأدوار دول العلم في الإنفاذ بل تتصل أيضا بأدوار دول الموانئ والدول التي تعرض العمالة.

اجتماع الخبراء المعني بظروف عمل ومعيشة البحارة على متن السفن في السجلات الدولية (جنيف، ٦-٨ أيار/مايو ٢٠٠٢)

١٢٢ - أعد عدد من وثائق المعلومات الأساسية من أجل هذا الاجتماع.

١٢٣ - ويعرض التقرير ١ نتائج التحقيق في العوامل والمتغيرات التي تؤثر في ظروف معيشة وعمل البحارة ويسجل الممارسات المألوفة. وقد جُمعت المعلومات عن طريق دراسة استقصائية بشأن: (أ) المسائل العامة المعنية بالتفتيش على ظروف معيشة وعمل البحارة الأجانب والقيود التي تحول دون استخدامهم، والتشريعات والاتفاقات الجماعية المتعلقة بالوطنيين وغير الوطنيين؛ (ب) ظروف التشغيل داخل دول العلم، مع أسئلة تتركز حول مسائل التعيين، والحد الأدنى للسن والأجور والصحة والضمان الاجتماعي؛ (ج) أسئلة تتعلق بالبلدان عارضة العمالة مع التركيز على مدى حماية التشريعات المحلية للبحارة العاملين على متن السفن التي ترفع أعلاما أجنبية. وتبرز الدراسة التنوع الشاسع في ظروف معيشة وعمل البحارة في صناعة تشهد تغيرا اقتصاديا واجتماعيا كبيرا. ويؤكد التقرير على الحاجة إلى إعادة تشكيل وتنفيذ نظام رقابي على المستويين الوطني والدولي بغية صون الصناعة والبحارة العاملين فيها.

١٢٤ - ويعرض التقرير ٢ دراسات إفرادية بشأن سجلات النقل البحري في الدانمرك والهند وآيل أوف مان وبنما والفلبين فيما يتعلق بمسائل العمل.

١٢٥ - ويخلص التقرير ٣ إلى استنتاجات من الدراسة العالمية المتضمنة في التقرير ١ ومن الدراسات الإفرادية المتضمنة في التقرير ٢. ويخلص، ضمن جملة أمور، إلى أن الهيكل التنظيمي لبعض السجلات المفتوحة، تكثرت من التفاصيل بشأن مسائل السلامة الفنية على سبيل المثال، في حين أنهما، فيما يبدو، تقصر في الغالب دون المطلوب فيما يتعلق بالمسائل الاجتماعية، وخصوصا فيما يتعلق بالتنفيذ. وتظهر المسألة أيضا فيما يتعلق بما إذا كانت بعض دول العلم قادرة على التدخل من أجل إنفاذ لوائحها الرقابية الخاصة بالنقل البحري أو لديها الرغبة في ذلك.

١٢٦ - ويتضمن التقرير النهائي لاجتماع الخبراء ملخصا لمحاضر جلسات الاجتماع وبياننا توافيقيا لاجتماع الخبراء. ويعد وثيق الصلة بصفة خاصة بمسألة التنفيذ من قبل دولة العلم ما يرد في الفقرات ٥٨ لغاية ٦٠ من التقرير، والتي تبين آراء مجموعات ملاك السفن والبحارة والحكومات، وكذلك ما يرد في النص الكامل للبيان التوافقي لاجتماع الخبراء (انظر الفقرة ١٣٦ أدناه).

فريق الخبراء العامل المخصص المشترك بين المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية والمعني بموضوع المسؤولية والتعويض فيما يختص بالمطالبات في حالات وفاة البحارة والأضرار الشخصية التي تلحق بهم والتخلي عنهم

١٢٧ - اجتمع الفريق العامل المشترك بين المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية خمس مرات في السنوات الأخيرة، وتعد الوثائق المدرجة أدناه ذات أهمية خاصة لأعمال الفريق الاستشاري. فهذه الوثائق تعرض معلومات أساسية بشأن المشاكل المتعلقة بالمطالبات الناشئة عن وفاة البحارة أو الأضرار الشخصية التي تلحق بهم ومشكلة التخلي عن البحارة، وتلخص المناقشات التي أجراها الفريق العامل المشترك بشأن هذه المسائل وتبين الحلول المقترحة، بما في ذلك قراران مشتركان موجهان إلى الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية وفي منظمة العمل الدولية.

- تقرير الدورة الثالثة للفريق العامل المشترك، وخصوصا الاستنتاجات، كما ترد في الفقرات ١١-١ إلى ١١-٦ (انظر على وجه الخصوص الفقرة ١١-٥)
- تقرير الدورة الثالثة للفريق العامل المشترك، وخصوصا مشاريع القرارات بشأن المبادئ التوجيهية المتعلقة بتوفير ضمان مالي في حالات التخلي عن البحارة والمبادئ التوجيهية بشأن مسؤوليات ملاك السفن فيما يتعلق بالمطالبات التعاقدية المتعلقة بالأضرار الشخصية التي تلحق بالبحارة أو بوفاتهم (وضعت الصيغة النهائية لمشاريع القرارات منذ ذلك الحين ووافقت عليها المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية)
- تقرير الدورة الرابعة للفريق العامل المشترك (ألحق كتذييل بالوثيقة GB.286/STM/3)، وخصوصا المرفق ٢ الذي ورد به "استبيان بشأن رصد القرارات والمبادئ التوجيهية بخصوص توفير ضمان مالي في حالة التخلي عن البحارة"، والمرفق ٣ بشأن "المبادئ التوجيهية بشأن مسؤوليات ملاك السفن فيما يتعلق بالمطالبات التعاقدية المتعلقة بالأضرار الشخصية التي تلحق بالبحارة أو بوفاتهم" و "استبيان موجه إلى الدول بشأن التنفيذ"
- تقرير الدورة الخامسة للفريق العامل المشترك، وفيه كرر الفريق طلبه إلى الحكومات بتقديم تقارير عن حوادث التخلي عن البحارة وتقديم إجابات على الاستبيان بشأن رصد وتنفيذ المبادئ التوجيهية المتعلقة بتوفير ضمان مالي في حالات التخلي عن البحارة. واتفق الفريق أيضا على أن الوقت قد حان لكي يطلب إلى مجلس إدارة منظمة العمل الدولية واللجنة القانونية التابعة للمنظمة البحرية الدولية أن يأذنا

للفريق بالمضي في وضع حل مستدام أطول أجلا لمعالجة مشاكل الضمان المالي فيما يتعلق بالتعويض في حالات الوفاة والأضرار الشخصية.

١٢٨ - ويمكن الاطلاع على هذه الوثائق على الموقع الشبكي التالي لمنظمة العمل الدولية:
www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/sectors/mariti.htm

منشورات أخرى

١٢٩ - ستنشر منظمة العمل الدولية قريبا كتابين بخصوص قطاع النقل البحري، وستكون لهما صلة وثيقة بالإنفاد. ويعني الكتاب الأول بالبحارة بوجه عام؛ ويعني الكتاب الثاني بالبحارات على وجه الخصوص.

١٣٠ - كتاب "البحارة على الصعيد العالمي" (Global Seafarer): يعرض وصفا لآثار العوالة على صناعة النقل البحري ومعيشة البحارة. وهو يناقش الممارسات المتعلقة بتشغيل البحارة والنقابات والتفاوض الجماعي إلى جانب التدريب وإصدار شهادات الكفاءة والشهادات الاحتياطية. وتتناول المسائل الأخرى المطروقة الأجر والعقود ومدد الخدمة، إلى جانب المعاملات المتعمقة بخصوص سلامة البحارة وتعريضهم للأخطار.

١٣١ - كتاب "البحارات" (Women Seafarers): يركز على البحارات المعاصرات على المستوى العالمي. ويتناول الكتاب مجموعة من المسائل المحيطة بظروف العمل والرعاية الاجتماعية للنساء من البلدان المتقدمة النمو والبلدان النامية على السواء، اللائي يعملن على سفن تجارية وسفن ركاب على الصعيد العالمي. واستنادا إلى بحوث مستفيضة، يدرس الكتاب مستويات مشاركة النساء في الصناعة المذكورة، ويبحث السياسات المتعلقة بتشغيلهن وتدريبهن وحقوقهن الخاصة بالأمومة والتوظيف وسائر جوانب العمل والحياة في البحر. ويعرض الكتاب وصفا مباشرا لما سرده البحارات، عن كيفية تعاملهن مع مشاكل التمييز والتحرش الجنسي ومعارضة الآباء ومجموعة من المشاكل الأخرى. ويجري في الكتاب تحليل الممارسات والسياسات التي تتبعها هيئات الرقابة التنظيمية الوطنية والدولية وأصحاب العمل والنقابات ومؤسسات التعليم البحري، وتتبع التحليل في الكتاب مجموعة توصيات قد تعمل على زيادة إدماج المرأة في مجتمع العاملين على متن السفن.

٢ - صيد الأسماك

الاجتماع الثلاثي بشأن السلامة والصحة في صناعة صيد الأسماك

(جنيف، ١٣-١٧ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٩)

١٣٢ - قد تكون "مذكرة الوقائع" لهذا الاجتماع ذات أهمية، خصوصا الاستنتاجات والقرار بشأن أنشطة منظمة العمل الدولية في المستقبل في قطاع مصايد الأسماك وبشأن الحوار الاجتماعي.

إعداد معيار شامل (اتفاقية مستكملة بتوصية بشأن العمل في قطاع صيد الأسماك)
(جاري التنفيذ)

١٣٣ - نشر المكتب مؤخرا التقرير الخامس (١) للدورة الثانية والتسعين لمؤتمر العمل الدولي. ويتضمن التقرير المعنون "ظروف العمل في قطاع صيد الأسماك: معيار شامل (اتفاقية مستكملة بتوصية) بشأن العمل في قطاع صيد الأسماك" معلومات عن القانون والممارسة في الدول الأعضاء، ويشمل التقرير استبياننا موجهها إلى الدول الأعضاء بشأن الشكل والنطاق والمضمون المحتمل للصلك الجديد. ويناقش التقرير مسائل الإنفاذ في جميع أجزائه، وخصوصا في فصل بشأن الإدارة والإنفاذ والتشاور والتنسيق.

١٣٤ - يمكن الحصول على الوثائق المتعلقة بأنشطة منظمة العمل الدولية في قطاع صيد السمك في الموقع التالي على الشبكة العالمية: www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/sectors/mariti/fishing-iloact.htm

ثالثا - الحلول والإجراءات العلاجية والاستراتيجيات

١٣٥ - ينبغي النظر فيما يلي:

- ١ - ينبغي للدول التي لم تصدق بعد على اتفاقية منظمة العمل الدولية المتعلقة بمعايير العمل البحري ولا سيما النقل البحري التجاري (المعايير الدنيا) لعام ١٩٧٦ (الاتفاقية رقم ١٤٧)، وبروتوكولها لعام ١٩٩٦، أن تفعل ذلك.
- ٢ - ينبغي تشجيع الدول على أن تشارك في إعداد الاتفاقية الإطارية الموحدة لمنظمة العمل الدولية المتعلقة بقطاع النقل البحري التجاري وفي إعداد المعايير الشاملة لتلك المنظمة بشأن قطاع صيد السمك. وينبغي أن تشمل المشاركة مناقشات على الصعيد الوطني بشأن هذا العمل التحضيري والتدابير الواجب اتخاذها لتطبيق المعايير الجديدة بعد أن يتم اعتمادها.

٣ - ينبغي تشجيع الدول على أن تراعي البيان التوافقي الصادر عن اجتماع الخبراء المعني بظروف العمل والمعيشة للبحارة على متن السفن المدرجة في السجلات الدولية (انظر الفقرة ١٣٦).

٤ - ينبغي أن تنفذ الدول قرارات منظمة العمل الدولية/المنظمة البحرية الدولية المتعلقة بالمبادئ التوجيهية بشأن المسؤولية المالية في حالة التخلي عن البحارة وبالمبادئ التوجيهية التي تحكم مسؤوليات مالكي السفن فيما يتعلق بالمطالبات التعاقدية بالتعويض عن الأضرار الشخصية للبحارة أو وفاتهم.

٥ - ينبغي أن تشارك الوكالات المتخصصة لمنظمة الأمم المتحدة التي لها دور في تنفيذ الأحكام المتعلقة بدولة العلم في وضع المعايير الجديدة لمنظمة العمل الدولية المتعلقة بقطاعي النقل البحري التجاري وصيد السمك. وينبغي النظر في إمكانية وضع نظام للتبادل المتواصل للمعلومات المتعلقة بتنفيذ أحكام دولة العلم.

٦ - ينبغي النظر في طرق زيادة دور ممثل كل من منظمتي رب العمل (مالك السفينة) والعامل (البحار) في المناقشات الدولية المتعلقة بتنفيذ أحكام دولة العلم.

٧ - ينبغي أن تعقد اجتماعات العملية التشاورية المفتوحة وغير الرسمية للأمم المتحدة بشأن المحيطات وقانون البحار في غير أوقات انعقاد المؤتمرات الدولية الرئيسية للوكالات المتخصصة الأخرى لمنظمة الأمم المتحدة.

١٣٦ - يرد أدناه النص الكامل للبيان التوافقي الصادر عن اجتماع الخبراء المعقود في أيار/مايو ٢٠٠٢ (انظر الفقرات ١٢٢-١٢٦ أعلاه):

البيان التوافقي لاجتماع الخبراء المعني بظروف عمل ومعيشة البحارة على متن السفن المدرجة في السجلات الدولية
(جنيف، ٦-٨ أيار/مايو ٢٠٠٢)

١ - يعتبر الخبراء هذا الاجتماع الثلاثي فرصة لمواصلة العمل المتعدد الجوانب الذي تظطلع به حالياً الحكومات والبحارة ومالكو السفن لتحسين ظروف عمل ومعيشة البحارة دون اعتبار لجنسيتهم أو مقر إقامتهم الرسمي.

- ٢ - يؤكد الخبراء على الحاجة إلى اتخاذ تدابير وطنية ودولية تتسم بأقصى صرامة ممكنة ضد مخالفات معايير العمل الدولية، بما في ذلك انتهاكات الحق في تشكيل الجمعيات وفي التنظيم والمساومة الجماعية، وهي انتهاكات تقوض ظروف العمل والمعيشة اللائقة للبحارة.
- ٣ - يرى الخبراء أن من المستعجل التصدي لأوجه القصور في ظروف العمل اللائقة في صناعة النقل البحري، ومن المسلم به أن شروط الخدمة، والحماية الاجتماعية، والضمان الاجتماعي، والحوار الاجتماعي، بما في ذلك المساومة الجماعية، مسائل ستتطلب عناية خاصة. وتحقيقاً لهذا الغرض، يدرك الخبراء أهمية برنامج العمل اللائق في البحر ويدعون مجلس الإدارة إلى إصدار تعليمات للمكتب لكي يكفل اتخاذ مزيد من الإجراءات بالتشاور مع الجهات المتعاملة معه.
- ٤ - ويقر الخبراء بأنه ينبغي النظر في إمكانية إنشاء آلية يمكن الشروع بواسطتها في وضع قياس لأداء دول العلم فيما يتعلق بصكوك منظمة العمل الدولية.
- ٥ - ويرى الخبراء أنه ينبغي، في سياق الإنفاذ، إيلاء الاعتبار الواجب للأحكام ذات الصلة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وللأحكام ذات الصلة في مدونة الإدارة الدولية لتأمين السلامة.
- ٦ - ويؤكد الخبراء على أهمية المبادئ والحقوق التالية:
- ١ ' ينبغي لكل دولة، بغية ممارسة ولايتها في المجال الاجتماعي على نحو فعال، أن تكون لها إدارة بحرية سليمة، مع إطار تشريعي متين يمثل، على أقل تقدير، لمعايير العمل الدولية، وآلية إنفاذ قوية؛
- ٢ ' تتحمل دولة العلم المسؤولية العامة عن تأمين احترام حقوق البحارة فيما يتصل بالخدمة على متن السفن التي ترفع علمها؛
- ٣ ' تقوم كل دولة علم بتوفير الوسائل اللازمة لتأمين ظروف عمل ومعيشة لائقة على متن السفن التي ترفع علمها أينما وجدت في العالم؛
- ٤ ' تكفل كل دولة علم خضوع وكالات تشغيل البحارة، المنشأة بصفة قانونية داخل حدود ولايتها القضائية، لرقابة الحكومة، وتكفل أيضاً احترام حقوق البحارة؛

- ٥' تنشئ كل الدول ما يلزمها من آليات لرصد ظروف العمل والمعيشة على متن السفن التي ترسو في موانئها، وفقا للصكوك الدولية السارية؛
- ٦' يكون كافة المفتشين الذين يراقبون ظروف العمل والمعيشة مؤهلين ومدربين على النحو المناسب، وتكون لهم اختصاصات محددة بوضوح؛
- ٧' ينبغي لكل دولة علم أن تكفل تحمل مالكي السفن المسؤولية عن تمكين البحارة من الحصول على نصوص القوانين والأنظمة والاتفاقات الجماعية المنطبقة التي تتناول ظروف معيشتهم وعملهم، وينبغي لها، وفقا للقانون والممارسة الوطنيين، أن تكفل إنفاذ أحكام تلك النصوص؛
- ٨' تتيح كافة الدول سبلا ميسرة لاتخاذ إجراءات بسيطة ومنخفضة التكلفة تمكن جميع البحارة، دون اعتبار لجنسيتهم ومقر إقامتهم الرسمي، من تقديم الشكاوى التي يدعون فيها خرقا لتشريع وطني فيما يتعلق بظروف العمل والمعيشة أو يعقود العمل و/أو مواد اتفاق؛
- ٩' يقوم كافة مالكي السفن بتوفير ظروف عمل مأمونة ولائقة لمن يستخدمون أو يوظفون من البحارة، ويتحملون المسؤولية عن ذلك؛
- ١٠' في الدول التي توجد بها المقار القانونية لوكالات التشغيل، تحمل تلك الوكالات المسؤولية، بصفة جماعية وبصفة فردية، مع مالكي السفن دون اعتبار لمكان إقامتهم الرسمي، عن انتهاك عقد عمل و/أو مواد اتفاق.

دال - برنامج الأمم المتحدة للبيئة

(إعداد أمانة برنامج الأمم المتحدة للبيئة)

١٣٧ - يترتب على حالات الطوارئ البحرية وانسكابات النفط الواسعة النطاق التي تكون طرفا فيها سفن أو ناقلات صهريجية غير مستوفية للمعايير أثر هائل بالنسبة للبيئة البحرية

والساحلية اللتين يضطلع إزاءهما برنامج الأمم المتحدة للبيئة بمسؤوليات مباشرة. بيد أن البرنامج ليس له أي دور مباشر في الجوانب القانونية أو المؤسسية المتصلة برقابة دولة العلم.

١٣٨ - ويركز هذا التقرير على السبل الرئيسية الثلاثة التي يمكن أن يساهم بها برنامج الأمم المتحدة للبيئة في منع حدوث انسكابات كبرى للنفط وفي الاستجابة لها، فيساهم بذلك في التقليل من تلوث المحيطات وفي زيادة أمنها.

١ - البحار الإقليمية: توفير مناهج للتنفيذ الإقليمي للاتفاقيات العالمية المتصلة بالتأهب والاستجابة لانسكابات النفط

١٣٩ - يتيح برنامج البحار الإقليمية إطارا قانونيا وإداريا وFinia وماليا رئيسيا لتنفيذ جدول أعمال القرن ٢١ وبصورة خاصة الفصل ١٧ منه المتعلق بالمحيطات، وهو يستند إلى خطط عمل منقحة دوريا اعتمدها اجتماعات حكومية دولية رفيعة المستوى ويجري تنفيذها، في معظم الحالات في إطار اتفاقيات ملزمة قانونا متعلقة بالبحار الإقليمية، تحت سلطة اجتماعات الأطراف المتعاقدة في تلك الاتفاقيات أو اجتماعات حكومية دولية. وتوفر برامج البحار الإقليمية إطارا تقنيا وعلميا وقانونيا ومؤسسيا لتيسير التنفيذ الفعال للاتفاقيات الدولية على الصعيدين الإقليمي ودون الإقليمي.

١٤٠ - وقد وضع برنامج البحار الإقليمية الذي يضطلع به برنامج الأمم المتحدة للبيئة على أساس خطط عمل إقليمية متصلة بكتلة مائة مشتركة، اعتمدها اجتماعات حكومية دولية رفيعة المستوى ويجري تنفيذها، في معظم الحالات، في إطار اتفاقية ملزمة قانونا متعلقة بالبحار الإقليمية، وبروتوكالات متصلة بها لها منظور تقني، ومنها على سبيل المثال التعاون في حالات الطوارئ الناجمة عن أنشطة متصلة بأنشطة الملاحة البحرية.

١٤١ - يشارك حاليا أكثر من ١٤٠ بلدا في ١٣ برنامجا من برامج البحار الإقليمية أنشئت تحت رعاية برنامج الأمم المتحدة للبيئة وتتعلق بما يلي: البحر الأسود، البحر الكاريبي، شرق أفريقيا، شرق آسيا، اتفاقية الكويت الإقليمية، البحر الأبيض المتوسط، شمال شرقي المحيط الهادئ، شمال غربي المحيط الهادئ، البحر الأحمر وخليج عدن، جنوب آسيا، جنوب شرقي المحيط الهادئ، غرب ووسط أفريقيا. ولبرنامج البيئة أيضا خمسة برامج مع شركاء خاصة بالقارة المتجمدة الجنوبية (انثاركتيكا)، ومنطقة القطب الشمالي، وبحر البلطيق، وبحر قزوين، وشمال شرقي المحيط الأطلسي.

١٤٢ - وقد صمم كل برنامج وفقا لاحتياجات الدول الساحلية التي يشملها، لكن تستند كافة البرامج إلى عناصر متماثلة:

- خطة عمل للتعاون الإقليمي بشأن الإدارة، والحماية، وإعادة التأهيل، والتنمية المستدامة، والرصد، والبحث والتقييم، للموارد الساحلية والبحرية؛
- اتفاق حكومي متعلق باتفاقية إطارية يتضمن مبادئ والتزامات عامة (ولو أنه يجري في بعض الحالات تشغيل برامج بدون اتفاقات ملزمة قانوناً)؛
- بروتوكولات تقنية مفصلة تعالج مشاكل بيئية معينة متصلة بحماية البيئة البحرية، مثل التآهب والاستجابة والتعاون في حالات الطوارئ الناجمة عن انسكابات مواد ضارة، وإغراق النفايات، والتنوع البيولوجي، والمحميات، والأنشطة في المناطق الأرضية.

ويتمثل مفهوم هام يقوم برنامج الأمم المتحدة للبيئة بترويجه في الرأي القائل بأن برامج البحار الإقليمية تتيح منهاجاً قيماً للتنفيذ الإقليمي للبرامج والمبادرات والاتفاقيات العالمية (الاتفاقيات البيئية المتعددة الأطراف) ولبرامج عمل المنظمات الدولية الهادفة إلى تحقيق التنمية المستدامة وحماية البيئة البحرية والساحلية.

١٤٣ - والهدف الرئيسي لهذا التقرير القصير عن برنامج الأمم المتحدة للبيئة والنظم أو المبادرات الدولية الرامية إلى التقليل من خطر انسكابات النفط من ناقلات غير مستوفية للمعايير، مثل رقابة دولة العلم، هو إثبات أن برامج البحار الإقليمية التابعة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، تشكل أداة للتنفيذ الإقليمي لأنشطة وضع ورصد وتنفيذ وإنفاذ هذه المبادرة العالمية التي نشأت أصلاً داخل المنظمة البحرية الدولية.

١٤٤ - إن أنشطة الوقاية والتأهب والاستجابة فيما يتعلق بالتلوث البحري الناجم عن أنشطة متصلة بالسفن تنظم، على الصعيد العالمي، بواسطة اتفاقيات عالمية تعتمدها في معظم الحالات المنظمة البحرية الدولية. وتهدف الترتيبات الإقليمية المتصلة بمنع التلوث من مصادر بحرية والاستجابة لها إلى تنظيم التعاون من أجل التنفيذ الكفؤ والفعال للاتفاقيات العالمية، وهي إعراب عن الالتزام السياسي لحكومات منطقة معينة بالتعاون في هذا الشأن. وبما أن النقل البحري نشاط ذو نطاق عالمي اعتمدت له أنظمة على الصعيد العالمي، فإن أمانات مختلف برامج البحار الإقليمية والمراكز الإقليمية الخاصة بها والمعنية بالاستجابة للتلوث الناجم عن حوادث يمكن أن تستخدم كمنهاج قائم وفعال لتحسين وتنسيق التنفيذ الإقليمي للاتفاقيات والبرامج والمبادرات الدولية المتصلة بالتلوث الناجم عن السفن والتلوث من مصادر بحرية.

١٤٥ - وأنشأ بعض من برامج البحار الإقليمية (البحر الأبيض المتوسط، والبحر الكاريبي، وشمال غربي المحيط الهادئ)، والمنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية/المنطقة البحرية لاتفاقية الكويت) مراكز أنشطة إقليمية متخصصة وخاصة بها، تشترك في تشغيلها، في معظم

الحالات، المنظمة البحرية الدولية مع برنامج الأمم المتحدة للبيئة، وهي تهدف إلى معالجة مسائل منع حدوث حالات للطوارئ وحوادث التلوث الناشئة عن مصادر بحرية والتأهب والاستجابة لها. وتتمثل مراكز الأنشطة الإقليمية هذه، في معظمها، في تجميع للموارد/الخبرة لمساعدة البلدان المتعاقدة أو الأعضاء في الجهود التي تبذلها لوضع خطط وطنية للطوارئ وتنمية القدرات الوطنية، وكذلك كأداة لتشجيع التعاون الثنائي والمتعدد الأطراف في مجالي التأهب والاستجابة. وبالإضافة إلى هذه المسؤولية العامة، قام بعض من هذه المراكز بتطوير مجال تخصصها أو ممارستها وفقا للاحتياجات في المنطقة، واستخدام كل منها، لتحقيق ذلك، شبكة من المؤسسات المشاركة من المنطقة العاملة في المجالين العلمي والأكاديمي وفي مجال وضع السياسات، وذات الصلة بالولاية الخاصة للمركز.

٢ - هيكل إقليمي قائم: حالة البحر الأبيض المتوسط

١٤٦ - يمكن أن تستخدم خطة عمل البحر الأبيض المتوسط (في إطار اتفاقية برشلونة) كمثال للتعاون الإقليمي في ميدان حماية البيئة البحرية من الحوادث البحرية والافراغات غير القانونية من السفن. وقد أدى انشغال الدول المشاركة في تلك الخطة بخصوص الحوادث الكبرى (وأیضا بخصوص الحوادث الأقل حجما وإفراغات النفط الناجمة عن تشغيل سفن الشحن وعن أنشطة نقل النفط) إلى إنشاء وتشغيل المركز الإقليمي للاستجابة لطوارئ التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط (الذي يوجد مقره في مالطة).

١٤٧ - ولأغراض الإثبات، تم اختيار المركز الإقليمي للاستجابة لطوارئ التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط كمثال للمنهج الذي يمكن توفيره لتنفيذ نظام دولة العلم. وهدف برنامج الأمم المتحدة للبيئة هو إنشاء مراكز أنشطة إقليمية وفقا لنموذج ذلك المركز في مناطق جميع اتفاقيات وخطط عمل البحار الإقليمية.

(أ) الإطار المؤسسي

١٤٨ - أنشئ المركز الإقليمي للاستجابة لطوارئ التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط في عام ١٩٧٦ لمساعدة دول حوض ذلك البحر في تطوير نظمها الوطنية للتأهب والاستجابة وفي إعداد وتنفيذ خططها الوطنية لمواجهة طوارئ التلوث البحري الناجمة عن أنشطة متصلة بالسفن. ويرمي المركز إلى تعزيز قدرات الدول الساحلية في منطقة البحر الأبيض المتوسط بغية منع التلوث من السفن وتأمين التنفيذ الفعال للقواعد المعترف بها عموما على الصعيد الدولي. ويهدف المركز أيضا إلى تنمية وتيسير التعاون الإقليمي في ميدان منع التلوث من ناقلات النفط والسفن الأخرى، فضلا عن التعاون في ميدان التأهب والاستجابة

في مكافحة التلوث البحري الناتج عن الحوادث. وقد وضع المركز نظاما إقليميا للإنذار والاتصالات في حالة نشوء حالة طوارئ بسبب تلوث بحري، وهو يؤدي دورا حاسما في تشجيع التنفيذ الفعال للأنظمة الدولية ذات الصلة، بما في ذلك الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن (ماربول) ٧٣/٧٨ والاتفاقية الدولية للتأهب والاستجابة والتعاون بشأن التلوث بالنفط (العام ١٩٩٠). وذلك، حسب الانطباق، من جانب دول العلم أو دول الميناء أو الدول الساحلية.

١٤٩ - يقوم حاليا المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط بتنفيذ مشروع متعلق بمراقب الاستقبال في الموانئ بالمنطقة. ويهدف المشروع إلى التقليل من تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفايات الصلبة والمياه الملوثة بالنفط والفضلات النفطية الآتية من السفن. وهو يرمي، بتحديد أكثر إلى التشجيع، وفقا للمرفقين الأول والخامس للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن على إقامة مرافق استقبال في الموانئ لتجميع القمامة، ومياه حمة السفينة، والنفايات النفطية الآتية من السفن.

١٥٠ - ويقوم برنامج الأمم المتحدة للبيئة والمنظمة البحرية الدولية، بصورة مشتركة، بتشغيل أو تيسير تشغيل مركز النشاط الإقليمي للتأهب والاستجابة لحالات الطوارئ البيئية البحرية في إطار خطة عمل شمال غربي المحيط الهادئ (الذي يوجد مقره في دايجون، جمهورية كوريا)؛ ومركز النشاط الإقليمي التابع للمركز الإقليمي للمعلومات والتدريب بشأن طوارئ التلوث البحري لمنطقة البحر الكاريبي الكبرى الموجود في كوراكاو، جزر الأنتيل الهولندية؛ ومركز الاستجابة لحالات الطوارئ لمنطقة البحر الأسود، الذي يوجد مقره في فارنا، بلغاريا؛ ومركز المعونة المتبادلة في حالات الطوارئ البحرية لمنطقة المكتب الإقليمي لحماية البيئة البحرية، الموجود في المنامة، البحرين.

(ب) التركيز على الوقاية

١٥١ - ثمة حاجة لاتفاقيات إقليمية ملزمة قانونا من أجل تحقيق فعالية التعاون الإقليمي وإتاحة الأساس القانوني لحصول السلطات المختصة على الدعم والتمويل. وقد سمح اعتماد بروتوكول خطة عمل البحر الأبيض المتوسط الجديد لاتفاقية برشلونة، في عام ٢٠٠٢، المتعلق بالتعاون في منع التلوث الناجم عن السفن وفي حالات الطوارئ، ومكافحة التلوث في البحر الأبيض المتوسط (بروتوكول الوقاية وحالات الطوارئ) بتوفير الأساس القانوني اللازم لقيام المركز الإقليمي للاستجابة لطوارئ التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط بتركيز جهوده على التصدي على مشكلة كل من التلوث التشغيلي والتلوث في حالات الحوادث الآتية من السفن. وكأداة قانونية مكملة للاتفاقية، يضع بروتوكول الوقاية وحالات

الطوارئ المبادئ الرئيسية للتعاون في معالجة الأخطار التي تهدد البيئة البحرية والسواحل من جراء الإفراغات في حالات الحوادث أو تلك الناتجة عن تراكم الكميات الصغيرة من النفط أو المواد الضارة الأخرى المفرغة.

١٥٢ - وباعتماد بروتوكول الوقاية وحالات الطوارئ، اغتنمت دول منطقة البحر الأبيض المتوسط فرصة سانحة لوضع استراتيجية قائمة على أساس قانوني سليم وأصبح لديها الآن الإطار القانوني اللازم لتمكينها من العمل معا على التقليل من الأثر المترتب على أنشطة السفن وللقيام، في إطار إجراءات تعاونية، بمعالجة قضايا هامة مثل إنشاء مرافق للاستقبال بالموانئ، وإدارة مياه الصابورة، ومراقبة عمليات الإفراغ، ومقاضاة المخالفين، وموانئ وأماكن الملاذ للسفن في حالات الاستغاثة، وسلامة الملاحة، والمعينات الملاحية.

١٥٣ - إن الفوائد القانونية التي تم تحقيقها بفضل بروتوكول الوقاية وحالات الطوارئ الجديد تشمل في المقام الأول حقيقة أن هذا البروتوكول يطرق مسألة الوقاية من التلوث الذي تتسبب فيه السفن بالإضافة إلى مسألتَي التأهب والاستجابة، في حين أن البروتوكول السابق كان مكرسا للتعاون بين البلدان الساحلية في منطقة البحر الأبيض المتوسط في ميدان التأهب والاستجابة لحالات الحوادث البحرية التي تتسبب في تلوث البحر أو تهدد بتلويثه. ثانيا، ففي حين كان مجال تركيز البروتوكول السابق مقصورا على دور الدولة الساحلية التي توجد في خط المواجهة للتصدي إلى التلوث أو خطر التلوث نتيجة للحوادث، يدعو البروتوكول الجديد، وفقا لقانون البحار الدولي، إلى مساهمة ومشاركة عدد من الأطراف، هي الدولة الساحلية، وكذلك دولة العلم، فيما يتعلق برقابة دولة العلم؛ ودولة الميناء، ولا سيما فيما يتعلق بتوفير مرافق استقبال ملائمة في الموانئ واستقبال السفن في حالات الاستغاثة في موانئ وأماكن الملاذ. ولا شك في أن أداء الدول المشاطئة للطائفة العريضة من الواجبات التي يُسندها البروتوكول الجديد إلى الدول الساحلية ودول العلم ودول الميناء يشكل الوسيلة الملائمة للتمكن أخيرا من مراقبة جميع جوانب التلوث الذي تتسبب فيه السفن في البحر الأبيض المتوسط.

١٥٤ - وفيما يتعلق، على نحو أكثر تحديدا، بمنع التلوث، يتمثل أحد الأهداف المقبلة للمركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط والمراكز الأخرى المخصصة لبحار إقليمية في تحسين معيار تفتيشات دولة العلم ودولة الميناء، وذلك بوضع معيار إقليمي موحد لإجراءات تفتيش السفن، وتحسين خبرة موظفي التفتيش ومعرفتهم من خلال وضع برنامج، عن طريق المراكز الإقليمية، لتدريب هؤلاء الموظفين.

(ج) التأهب والاستجابة

١٥٥ - بالإضافة إلى العناصر القانونية والمؤسسية، يمكن لمراكز الأنشطة الإقليمية المتخصصة، العاملة كجزء من أمانات البحار الإقليمية، أن تساهم في الجوانب التنفيذية للاستجابة في مكافحة الانسكابات الفعلية وتخفيف أثرها بعد أن يكون النفط قد بلغ مياه البحر.

١٥٦ - وكمثال لما ورد أعلاه، شكّلت وحدة المساعدة الخاصة بالبحر الأبيض المتوسط للاستجابة لحالات التلوث البحري الناتجة عن حوادث، وذلك في إطار بروتوكول الطوارئ لخطة عمل البحر الأبيض المتوسط، وتعمل الوحدة داخل المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط. ويتحول الخبراء، المنتمون إلى الوحدة، إلى موقع الحادثة لتوفير المشورة والخبرة التقنية للسلطات بغية مساعدتها في أثناء المراحل الأولية على اتخاذ القرارات بشأن تدابير الاستجابة والمساعدة الإضافية اللازمة. ويتمثل دور آخر للوحدة في مساعدة الدولة مقدمة الطلب على تنفيذ الأحكام المتعلقة بالتعاون الإقليمي في حالات الطوارئ، وذلك بالخصوص من خلال الترتيبات والإجراءات التي اعتمدها الأطراف المتعاقدة بهدف تيسير التعاون والمساعدة المتبادلة.

١٥٧ - ومن الأهداف الرئيسية لاتفاقية الاستجابة والتعاون في مكافحة التلوث النفطي لعام ١٩٩٠ تنمية التعاون وتيسير المساعدة في التصدي للتلوث على الصعيد العالمي. وحين تكون قدرة منطقة ما غير كافية لمواجهة حالة طوارئ، يمكن الحصول على المساعدة بصورة مباشرة من الأطراف في تلك الاتفاقية أو عن طريق المنظمة البحرية الدولية بموجب الاتفاقية. وينبغي وضع إجراءات لعمليات الاستجابة المشتركة كجزء من نظام التأهب والاستجابة، وذلك باستخدام المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية فيما يتعلق على وجه الخصوص بالترتيبات الإدارية المتعلقة، مثلاً، بمسائل الجمارك والهجرة. وقد أدى التعاون بين المنظمة البحرية الدولية وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة دوراً هاماً في وضع ترتيبات إقليمية للتعاون في مجالي التأهب والاستجابة، وتم الآن اعتماد ترتيبات إقليمية في معظم مناطق العالم. وبموجب هذه الاتفاقات، وُضعت خطط إقليمية ودون إقليمية للطوارئ في العديد من أنحاء العالم، وتسنى بذلك تأمين الإدماج الفعال لآليات الاستجابة للتلوث البحري في الإطار العام لاتفاقيات وبرامج البحار الإقليمية.

١٥٨ - وقبل أن يتم اعتماد اتفاقية عام ١٩٩٠ للتأهب والاستجابة والتعاون في مكافحة التلوث النفطي، لم تنفك المنظمة البحرية الدولية وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة ومنظمات أخرى تتعاون بنشاط طيلة سنوات عديدة في تشجيع وضع ترتيبات إقليمية لمكافحة التلوث

البحري في حالات الطوارئ. وقد أدى هذا التعاون إلى وضع ترتيبات إقليمية حكومية دولية تُلزم مجموعات الدول وأمانات تلك الاتفاقيات الإقليمية بالتعاون في الاستجابة لحوادث التلوث البحري الكبرى التي يرجح أن يصل تأثيرها إلى أكثر من دولة واحدة. ويتعزز هذا الالتزام في مناطق عديدة بوضع خطط طوارئ إقليمية ودون إقليمية وإنشاء مراكز إقليمية. وفضلا عن ذلك، فإن اتفاقية التآهب والاستجابة والتعاون في مكافحة التلوث النفطي لعام ١٩٩٠ تدعو الأطراف، في المادة ١٠ منها، إلى تنفيذ أحكامها بواسطة آليات ثنائية وإقليمية.

٣ - التعاون فيما بين الوكالات

١٥٩ - من البديهي أن الحاجة قائمة للتعاون بين الوكالات في وضع استراتيجيات علمية وإقليمية تلبي الحاجة إلى منع النتائج البيئية والاقتصادية المترتبة على الحوادث الكبرى للناقلات والتقليل إلى الحد الأدنى من تلك النتائج.

١٦٠ - وتحقيقا لهذا الغرض، اشترك برنامج الأمم المتحدة للبيئة والمنظمة البحرية الدولية في عام ١٩٨٥ في تنظيم اجتماع خبراء معني بترتيبات التعاون الإقليمية في مكافحة حوادث التلوث البحري الكبرى. وكان الغرض الأولي لهذا الاجتماع يتمثل في تشجيع التعاون الإقليمي والأقليمي في مكافحة حوادث التلوث البحري الكبرى.

١٦١ - وثمة تطور أقرب عهدا، وهو إنشاء منتدى مشترك بين المنظمة البحرية الدولية وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة معني بالترتيبات الإقليمية للتعاون في مكافحة حوادث التلوث البحري في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٢. والهدف الرئيسي من إقامة هذا المنتدى هو الجمع بين ممثلي الأمانات والمراكز الإقليمية لمختلف اتفاقيات وخطط عمل البحار الإقليمية لكي يتبادلوا المعلومات بشأن تجاربهم ويناقشوا المسائل ذات الاهتمام المشترك فضلا عن مناقشة الأنشطة والبرامج المنفذة في المناطق الإقليمية ودون الإقليمية، وينطوي ذلك على إجراء مشاورات بين من اكتسبوا خبرة كبيرة في تنفيذ الترتيبات الإقليمية لمكافحة التلوث ومن لا يزالون في المراحل المبكرة لتنفيذ تلك الترتيبات. وهدف المنتدى هو تقديم توصيات بشأن التعاون في المستقبل بين المناطق وفيما بين الوكالات ولتبادل المساعدة الدولية فيما بين الكيانات الإقليمية، وتحديد المجالات التي يمكن فيها تحقيق التوافق بين الإجراءات والتعاون.

٤ - خاتمة

١٦٢ - إن برنامج البحار الإقليمية الذي يضطلع به برنامج الأمم المتحدة للبيئة يمكن أن يوفر، من خلال الأمانات الإقليمية ومراكز الأنشطة الإقليمية المكرسة للتأهب والاستجابة لحوادث انسكاب النفط، منهاجا فعالا للتنمية الإقليمية ولتنفيذ أحكام رقابة دولة العلم والتدابير ذات الصلة الأخرى من أجل منع وتقليل الأضرار البيئية والاقتصادية الناجمة عن حوادث انسكاب النفط الكبرى.

١٦٣ - والتعاون بين الوكالات لازم للاضطلاع بهذه المبادرة بصورة مشتركة ولزيادة فعالية تنفيذها، وسيؤدي ذلك إلى زيادة في تدابير الرصد والإنفاذ على الصعيدين الإقليمي والوطني.

هاء - مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية وأعلام الملائمة

(وثيقة أعتها أمانة الأونكتاد)

١٦٤ - على مدى الأعوام الخمسة والعشرين الماضية، شارك الأونكتاد بدرجات متفاوتة في مسألة تسجيل السفن، والسجلات المفتوحة، وأثرهما على النقل البحري العالمي. ففي عام ١٩٧٨، قدم الأونكتاد^(٦٧) تقريراً رئيسياً عن أعلام الملائمة، طرح هذه المسألة على رأس القضايا التي تحظى بالاهتمام الدقيق على الصعيد الدولي. وكان هناك اتفاق واسع آنذاك على أن أعلام الملائمة تشكل تهديداً رئيسياً للتطوير الناجع للنقل البحري الدولي وعقبة كأداء أمام نقل أنشطة النقل البحري إلى البلدان النامية. وفي ذلك الصدد، جرى حوار مستفيض بشأن الأثر الاقتصادي والاجتماعي والبيئي لزيادة استخدام السجلات المفتوحة. وتكللت مساعي الأونكتاد في مسألة السجلات المفتوحة باعتماد اتفاقية الأمم المتحدة بشأن شروط تسجيل السفن لعام ١٩٨٦. ومنذ ذلك الحين، تركزت أعمال أمانة الأونكتاد بشأن هذه المسألة على التحليل الكمي لظاهرة علم الملائمة، وذلك من خلال الاستعراض السنوي للنقل البحري، وكذا من خلال تقديم المساعدة، عند الطلب، إلى البلدان الراغبة في أن تصبح أطرافاً في الاتفاقية، أو في أن تنفذ عناصر من الاتفاقية في تشريعاتها الوطنية بشأن تسجيل السفن.

مؤتمر الأمم المتحدة بشأن شروط تسجيل السفن لعام ١٩٨٦

١٦٥ - كانت مسألة الإنهاء التدريجي للسجلات المفتوحة، وشروط تسجيل السفن موضوعاً للمناقشة في الأونكتاد على مدى أكثر من عقد من الزمان. فقد اتخذ مؤتمر الأونكتاد الوزاري الخاص المعقود في مانيتا في عام ١٩٧٩، بأغلبية الأصوات، القرار ١٢٠ (د-٥)،

والذي أشار المؤتمر فيه إلى رغبة العديد من البلدان في إنهاء التدريجي لعمليات السجل المفتوح، وطلب فيه إجراء مزيد من الدراسات، بما في ذلك حول "الآثار المترتبة على إنهاء التدريجي لعمليات السجل المفتوح وأثره الاقتصادي والاجتماعي على اقتصادات البلدان النامية، وتأثيره على النقل البحري العالمي" و "إمكانية إنشاء آلية قانونية لتنظيم عمليات أساطيل السجل المفتوح خلال فترة الإنهاء التدريجي".

١٦٦ - على أن نشر عدد من الدراسات وإجراء حوارات مكثفة في الاجتماعات الحكومية الدولية لم يُفضى إلى اتفاق بشأن مسألة عمليات السجل المفتوح. وعليه أتضح أن الهدف الأولي من هذه الأعمال لا يمكن بلوغه. ثم ركزت المناقشة على استصواب وجود "صلة حقيقية" بين السفينة والبلد الذي قبل أن تكون مدرجة في سجله الوطني للنقل البحري، ورغم أن مفهوم "الصلة الحقيقية" كان موجودا بالفعل في اتفاقية أعالي البحار لعام ١٩٨٥، وفي اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ فإن أيا من هاتين الاتفاقيتين لم تُقدم تعريفا للصلة الحقيقية.

١٦٧ - وعقب مداولات مطولة في إطار الفريق التحضيري الحكومي الدولي ومؤتمر للأمم المتحدة، مؤلف من أربعة أجزاء، عقد برعاية الأونكتاد، اعتمدت اتفاقية الأمم المتحدة بشأن شروط تسجيل السفن في ٧ شباط/فبراير ١٩٨٦. وتحدد هذه الاتفاقية العناصر الدنيا في "الصلة الحقيقية" التي ينبغي وجودها بين السفينة والدولة التي ترفع السفينة علمها. وعليه تنص المادة ١ من الاتفاقية على أن أهدافها هي كما يلي:

"من أجل تأمين، أو حسب الحالة، تعزيز الصلة الحقيقية بين دولة ما والسفن التي ترفع علم هذه الدولة، وبغية ممارسة ولايتها ورقابتها بفعالية على هذه السفن في ما يتعلق بتحديد هوية مالكي السفن، ومشغليها، ومسؤوليتهم، وكذلك في ما يتعلق بالمسائل الإدارية والتقنية والاقتصادية والاجتماعية، تطبق دولة العلم الأحكام الواردة في هذه الاتفاقية".

١٦٨ - وترمي المواد ٨ و ٩ و ١٠ إلى إنشاء صلات اقتصادية بين السفينة ودولة العلم بالنص على مشاركة مواطني دولة العلم في ملكية السفينة وتطعيمها وإدارتها. وتقتضي المادة ٦، التي تتناول تحديد الهوية والمساءلة، أن تتخذ الدولة التدابير اللازمة لضمان أن يكون للسفن التي تقيدها في سجلاتها مالكون أو مُشغّلون يمكن تحديد هويتهم تحديدا كافيا لضمان مساءلتهم الكاملة". وتتضمن الاتفاقية أحكاما ذات طبيعة ملزمة وغير ملزمة على حد سواء، بما ينتقص من فعاليتها إلى حد كبير.

١٦٩- ويبدأ نفاذ الاتفاقية حين تُصدق عليها ٤٠ دولة تُمثل حمولتها الطنية ٢٥ في المائة من الحمولة العالمية.

١٧٠- وقد انقضى نحو ٢٠ عاما منذ اعتماد الاتفاقية. وقد أظهر تطور الأحداث منذ ذلك الحين، ولا سيما أحداث ١١ أيلول/سبتمبر ٢٠٠١، أن إقامة متطلبات وشروط تسجيل السفن على أساس معايير "الصلة الحقيقية" بصورة رئيسية، حسب ما تُحدده اتفاقية عام ١٩٨٦، ليس كافيا. ذلك أن الأمر يتطلب مراقبة أشد من الدولة التي تقبل إدخال سفينة في سجلها. وربما آن الأوان لإعادة النظر في الاتفاقية بغية تحديد التعديلات والتغييرات اللازمة لجعل الاتفاقية تُبلي المتطلبات الأمنية الراهنة.

بلدان السجل المفتوح وأساطيلها

١٧١- ما انفك الأونكتاد، منذ عام ١٩٦٨، يُقدم تقارير عن بلدان السجل المفتوح في نشرته السنوية "استعراض النقل البحري". ويوجز هذا الفرع معلومات مستقاة من أعوام مختلفة لتسليط الضوء على الملامح الرئيسية لعمليات السجل المفتوح على المدى الطويل ولاستعراض التطورات التي أدت إلى اعتماد اتفاقية الأمم المتحدة بشأن تسجيل السفن.

١٧٢- والسمة المميزة لعمليات السجل المفتوح هي وجود صلة غامضة، أو عدم وجود أي صلة، بين علم التسجيل والسفينة. على أن المادة ١ من اتفاقية الأمم المتحدة بشأن شروط تسجيل السفن تنص على أن الاتفاقية تستهدف تعزيز "الصلة الحقيقية بين دولة ما والسفن التي ترفع علم هذه الدولة". وحتى ٣١ تموز/يوليه ٢٠٠٣، كان عدد الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية ١١ بلدا فقط (بلغاريا، الجماهيرية العربية الليبية، جورجيا، العراق، عُمان، غانا، كوت ديفوار، مصر، المكسيك، هايتي، هنغاريا).

١٧٣- وبمرور الأعوام، صُنفت بعض البلدان بوصفها بلدان سجل مفتوح. وقد أدرجت البلدان الستة الواردة في الجدول ١ بالنظام في قائمة بلدان السجل المفتوح، التي ترد في استعراض النقل البحري، الصادر عن الأونكتاد. وفي عام ٢٠٠٣، بلغت حصة أعلى بلدين ما نسبته ٦٦,١ في المائة من أسطول السجل المفتوح، بينما وصلت حصتهما في عام ١٩٧٠ إلى ٩٥,٧ في المائة، وفي هذا إشارة واضحة إلى انتشار السجلات التي تتيح تسهيلات علم الملاحة.

الجدول ١

حجم أسطول بلدان السجل المفتوح^(١)

بملايين أطنان الحمولة الكلية لأعوام مختارة					البلد
١٩٧٠	١٩٨٩٠	١٩٩٠	٢٠٠٠	٢٠٠٣	
٨,٩	٣٩,٠	٦٢,٢	١٥٨,٩	١٨٦,٤	بنما
٥٨,٥	١٥٨,٠	٩٩,٢	٨٥,٢	٧٧,٠	ليبيريا
		٢٢,٤	٤٤,٩	٤٩,٦	جزر البهاما
			٤٦,٧	٤٢,٦	مالطة
١,٧	٣,٠	٣٣,٠	٣٦,٧	٣٦,٠	قبرص
		٧,٨	١٠,٤	٧,٠	برمودا

(أ) سُفن تزيد حمولتها الطننية الإجمالية المسجلة عن ١٠٠ طن.

١٧٤- وفضلا عن بلدان السجل المفتوح الرئيسية، كان عدد من سجلات أصغر كانت تُعتبر سجلات مفتوحة. وبمرور السنوات، طرأت تغيرات في قائمة بلدان السجل المفتوح. وبحلول التسعينيات، استثنيت سنغافورة وعمان والصومال، بينما أدرجت مالطة وبرمودا وفانواتو. أما في الوقت الراهن فتعتبر، سجلات أنتيغوا وبربودا، وبرمودا، وبليز، وجزر كايمان، وسان تومي وبرينسيبي، وسانت فنسنت وجزر غرينادين، وفانواتو، وكمبوديا، وكوستاريكا، وموريشيوس، وهندوراس، من بين السجلات التي تُتيح تسهيلات علم الملاحة.

١٧٥- ويتضح من الجدول ٢ الملكية التي لا تُذكر لمواطني بلدان السجل المفتوح في أساطيل هذه البلدان إذ أن معظم قيود الجدول صفرية، ما عدا قبرص، التي شهدت مشاركة المواطنين فيها، مع ذلك، انخفاضا كبيرا منذ عام ١٩٩٠.

الجدول ٢

مشاركة المواطنين في أساطيل السجل المفتوح

البلد	النسبة المئوية لمشاركة مواطني بلدان السجل المفتوح				
	١٩٩١	١٩٩٣	٢٠٠١	٢٠٠٢	٢٠٠٣
بنما	٠,١	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠
ليبيريا	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠
جزر البهاما	٠,٢	٠,٤	٠,٥	٠,٠	٠,٠
مالطة	٢,١	٠,٠	٠,١	٠,١	٠,٠
قبرص	١٢,١	٨,٤	٢,٤	٢,٣	٢,٦
برمودا	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠

١٧٦ - ومنذ السبعينيات، شهدت حصة أسطول السجل المفتوح في الأسطول العالمي زيادة فاقت الضعف، فارتفعت الحصة من ٢١,٦ إلى ٤٧,٢ في المائة في عام ٢٠٠٣ (انظر الجدول ٣). وقد زاد أسطول السجل المفتوح بمقدار ٥,٦ مرات، أي أكثر من ضعف الزيادة التي شهدتها الأسطول العالمي، الذي زاد في الفترة نفسها بمقدار ٢,٥ مرة.

الجدول ٣

الأسطول العالمي وأسطول السجل المفتوح^(١)

التاريخ	الأسطول العالمي (بملايين أطنان الحمولة الكلية)	أسطول بلدان السجل المفتوح (بملايين أطنان الحمولة الكلية)	حصة أسطول بلدان السجل المفتوح بالنسبة المئوية
١ تموز/يوليه ١٩٧٠	٣٢٦,١	٧٠,٣	٢١,٦
١ تموز/يوليه ١٩٨٠	٦٨٢,٨	٢١٢,٦	٣١,١
١ تموز/يوليه ١٩٩٠	٦٥٨,٤	٢٢٤,٦	٣١,١
١ تموز/يوليه ٢٠٠٠	٧٩٩,٠	٣٨٤,٧	٤٨,١
١ تموز/يوليه ٢٠٠٣	٨٤٤,٢	٣٩٨,٥	٤٧,٢

(١) سفن تزيد حمولتها الطننية الإجمالية المسجلة عن ١٠٠ طن.

١٧٧ - يرد في الجدول ٤ بيان بهيكل أسطول السجل المفتوح. وتمثل ناقلات السواحب وناقلات النفط حوالي ثلاثة أرباع أسطول السجل المفتوح.

الجدول ٤

هيكل أسطول السجل المفتوح حسب نوع السفينة

التاريخ	حصة أسطول السجل المفتوح حسب نوع السفينة بالنسبة المئوية					إجمالي الأسطول (ملايين أطنان الحمولة الكلية)
	سفن أخرى	سفن الحاويات	سفن البضائع العامة	سفن ناقلات السوائل	سفن ناقلات النفط	
١ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٠	٦,٨	٦,٦	١٠,٢	٣٩,٤	٣٧,٠	٣٨٤,٧
١ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٣	٤,٢	٩,٢	٨,٣	٤١,١	٣٧,١	٣٩٨,٥

١٧٨ - وتردد حصة الأسطول العالمي حسب نوع السفينة المسجل في السجلات المفتوحة في الجدول ٥. وأثر السجلات المفتوحة أكبر في سوق ناقلات البضائع السائبة، الذي تزيد فيه حصتها عن ٥٠ في المائة. وأثرها في سوقي ناقلات النفط والحاويات كبير أيضا. وفي قطاع النقل بالحاويات على وجه الخصوص حققت السجلات المفتوحة أكبر الأثر.

الجدول ٥

حصة الأسطول العالمي من أسطول السجل المفتوح حسب نوع السفينة

العام	النسبة المئوية لحصة الأسطول العالمي حسب نوع السفينة المسجلة في السجلات المفتوحة				
	سفن أخرى	سفن الحاويات	سفن البضائع العامة	سفن ناقلات السوائل	سفن ناقلات النفط
١٩٧٠	٣,٦	١,٠	٧,٦	٢٤,١	٢٦,٤
١٩٨٠	١٧,٠	١٣,٥	٢٠,٨	٣١,٧	٣٦,٢
١٩٩٠	٢٤,٢	٢١,١	٢٦,٢	٣٣,٢	٤١,٦
٢٠٠٠	٣٨,٢	٤٠,٦	٣٦,٥	٥٥,٠	٥٠,٨
٢٠٠٣	٢٨,٣	٤٤,٤	٣٤,١	٥٤,٦	٤٨,٦

١٧٩ - كما هو مبين في الجدول ٦، كان متوسط أعمار الأسطول العالمي وأسطول السجل المفتوح متشابهين سواء للأسطول عموما أو لمعظم أنواع السفن. على أن الهيكل العمري الأنسب في قطاع ناقلات السوائل وقطاع نقل البضائع العامة قد أسفر، في الأعوام الأخيرة، عن جعل أساطيل السجل المفتوح أصغر عمرا بقليل مقارنة بالأسطول العالمي إجمالا.

الجدول ٦

عمر الأسطول العالمي وأسطول السجل المفتوح حسب نوع السفينة

العام	الأسطول	جميع السفن	ناقلات النفط	ناقلات السوائب	سفن البضائع العامة	سفن الحاويات	سفن أخرى
١٩٧٠	الأسطول العالمي	٩,٣	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠
	أسطول السجل المفتوح	٩,٨	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠
١٩٨٠ ^(أ)	الأسطول العالمي	٩,٩	٨,٩	٩,١	١٣,٢	٠,٠	٠,٠
	أسطول السجل المفتوح	٩,٦	٨,٥	٩,١	١٤,٨	٠,٠	٠,٠
١٩٩٠ ^(أ)	الأسطول العالمي	١٤,١	١٥,٣	١٢,٩	١٥,٠	١٠,٤	١٣,١
	أسطول السجل المفتوح	١٥,١	١٦,٣	١٤,٦	١٤,٣	٩,٣	١٢,٩
٢٠٠٠ ^(ب)	الأسطول العالمي	١٤,٥	١٥,٠	١٣,٦	١٧,٣	١١,٠	١٥,٦
	أسطول السجل المفتوح	١٤,٣	١٤,٨	١٣,٥	١٦,٤	١١,٣	١٥,٥
٢٠٠٣ ^(ب)	الأسطول العالمي	١٢,٦	١١,٦	١٢,٧	١٧,٠	٨,٩	١٦,٠
	أسطول السجل المفتوح	١٢,١	١١,٦	١٢,٠	١٥,٨	٩,١	١٦,٠

(أ) تحدّد على أساس الحمولة الطننية الإجمالية المسجلة في منتصف العام.

(ب) قدر على أساس الحمولة الطننية الكلية في بداية العام.

البلدان البحرية الرئيسية

١٨٠ - إن أسطول السجل المفتوح وثيق الصلة بأسطول البلدان البحرية الرئيسية، لأن كثيرا من هذه البلدان لا تسجل سفنها في تلك البلدان وتدعها لسجلات مفتوحة. ويورد الجدول ٧ قائمة بأهم البلدان البحرية في العالم البالغ عددها ٣٥، التي بلغت حصتها نحو ٩٤ في المائة من الأسطول العالمي في عامي ١٩٩٠ و ٢٠٠٣. وكذلك يبين الجدول النسبة المئوية لسفن أسطول كل من هذه البلدان المسجلة في بلدان أخرى بما في ذلك بلدان السجل المفتوح. وفي عام ٢٠٠٣، بلغت حمولة سفن أهم البلدان البحرية في العالم البالغ عددها ٣٥ المسجلة في الخارج ما مجموعه ٤٦٥,٨ مليون طن من الحمولة الكلية، تمثل ٧٦,٤ في المائة منها حصة بلدان السجل المفتوح الستة الرئيسية.

الجدول ٧

البلدان البحرية الرئيسية - الرتبة وحجم الأسطول^(١)

الحالة في ١ تموز/يوليه ١٩٩٠			الحالة في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٣			البلد
النسبة المئوية من الأسطول العالمي	النسبة المئوية للسفن المسجلة في بلدان أخرى	الرتبة (بملايين أطنان الحمولة الكلية)	النسبة المئوية من الأسطول العالمي	النسبة المئوية للسفن المسجلة في بلدان أخرى	الرتبة (بملايين أطنان الحمولة الكلية)	
١٣,٨	٥٦,٥	١ (٨١,٠)	١٩,٥	٧٠,١	١ (١٤٩,٩)	اليونان
١٣,٥	٥٦,١	٢ (٨٠,٣)	١٣,٦	٨٧,١	٢ (١٠٤,٤)	اليابان
٩,٢	٣٣,٢	٤ (٥٥,٠)	٧,٦	٥٣,٣	٣ (٥٨,١)	النرويج
٤,٢	١٩,٩	٨ (٢٥,١)	٥,٨	٤٨,٨	٤ (٤٤,٣)	الصين
٩,٢	٦٦,٤	٣ (٥٥,١)	٥,٥	٧٤,١	٥ (٤٢,٥)	الولايات المتحدة
٢,١	٦٢,٧	١٠ (١٢,٧)	٥,٣	٨٢,٢	٦ (٤٠,٧)	ألمانيا
٥,٠	٨٨,٨	٧ (٢٩,٨)	٤,٩	٦٥,٠	٧ (٣٧,٧)	هونغ كونغ، الصين
٢,٦	٢٧,٠	٩ (١٥,٧)	٣,٤	٦٤,٦	٨ (٢٥,٨)	جمهورية كوريا
١,٨	٣٦,١	١٤ (١٠,٥)	٢,٩	٧١,٧	٩ (٢٢,٣)	تايبان (المقاطعة الصينية)
١,٣	٣٨,١	١٧ (٧,٥)	٢,٥	٣٤,٩	١٠ (١٩,٤)	سنغافورة
٤,٣	٦٨,٩	٧ (٢٥,٦)	٢,٤	٥٦,٥	١١ (١٨,١)	المملكة المتحدة
١,٩	٤٠,٤	١٢ (١١,٥)	٢,٢	٤٨,٣	١٢ (١٦,٥)	الدانمرك
٤,٩	٢,٥	٦ (٢٩,٣)	٢,١	٤٨,١	١٣ (١٦,٢)	الاتحاد الروسي ^(٢)
٢,٠	٦,٨	١١ (١١,٧)	١,٦	٣١,٩	١٤ (١٢,٢)	إيطاليا
-	-	-	١,٤	٩١,٦	١٥ (١١,٠)	المملكة العربية السعودية
١,٨	٤,١	١٣ (١٠,٨)	١,٤	١٠,٨	١٦ (١٠,٥)	الهند
١,١	١٠,٧	١٨ (٦,٦)	١,٢	١٨,٩	١٧ (٨,٩)	تركيا
٠,٩	٤١,١	٢٤ (٥,٥)	٠,٩	٤٣,٨	١٨ (٧,٢)	هولندا
١,٥	٠,٣	١٦ (٨,٦)	٠,٩	٣,٢	١٩ (٧,١)	إيران، جمهورية - الإسلامية
٠,٧	٨٨,٤	٢٨ (٤,٠)	٠,٩	٩٠,١	٢٠ (٧,٠)	سويسرا
٠,٩	٥١,٣	٢٣ (٥,٥)	٠,٩	٧٩,٣	٢١ (٦,٩)	السويد
-	-	-	٠,٩	١٢,١	٢٢ (٦,٦)	ماليزيا
١,٧	٣,٦	١٥ (٩,٩)	٠,٩	٣١,٤	٢٣ (٦,٥)	البرازيل
١,٠	٥٦,٧	٢٢ (٥,٧)	٠,٨	٩٧,٣	٢٤ (٦,٢)	بلجيكا
١,٠	٥٠,٣	٢٠ (٦,١)	٠,٨	٥٠,٦	٢٥ (٦,٠)	فرنسا

البلد	الحالة في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٣			الحالة في ١ تموز/يوليه ١٩٩٠		
	الرتبة (ملايين أطنان الحمولة الكلية)	النسبة المئوية للسفن المسجلة في بلدان أخرى	النسبة المئوية من الأسطول العالمي	الرتبة (ملايين أطنان الحمولة الكلية)	النسبة المئوية للسفن المسجلة في بلدان أخرى	النسبة المئوية من الأسطول العالمي
كندا	٢٦ (٥,٩)	٥٦,٠	٠,٨	٣٥ (٢,٤)	٧٦,٩	٠,٤
الفلبين	٢٧ (٤,٨)	١٥,٥	٠,٦	٢٩ (٣,٥)	٥,٤	٠,٦
إندونيسيا	٢٨ (٤,٣)	٢٥,٣	٠,٦	٣٤ (٢,٤)	٣٥,١	٠,٤
إسبانيا	٢٩ (٤,٢)	٩٦,٦	٠,٦	٢٥ (٥,١)	٤,٨	٠,٩
الكويت	٣٠ (٣,٣)	٠,٠	٠,٤	٢٦ (٤,٦)	٣٨,٦	٠,٨
موناكو	٣١ (٣,١)	١٠٠,٠	٠,٤	-	-	-
استراليا	٣٢ (٢,٨)	٤٩,٧	٠,٤	٣١ (٢,٩)	٦,٥	٠,٥
قبرص	٣٣ (٢,٧)	٧٠,٥	٠,٤	١٩ (٦,١)	١٦,٤	١,٠
كرواتيا ^(ج)	٣٤ (٢,٣)	٥٤,٢	٠,٣	-	-	-
شيلي	٣٥ (٢,٢)	٦١,٣	٠,٣	-	-	-
يوغوسلافيا	-	-	-	٢١ (٦,٠)	٤,٥	١,٠
بولندا	-	-	-	٢٧ (٤,٢)	٠,٠	٠,٧
فنلندا	-	-	-	٣٠ (٣,٤)	٧٢,٩	٠,٦
الأرجنتين	-	-	-	٣٢ (٢,٧)	١٠,٢	٠,٥
باكستان	-	-	-	٣٣ (٢,٥)	٨٠,١	٠,٤

(أ) سفن تزيد حمولتها الإجمالية المسجلة عن ١ ٠٠٠ طن.

(ب) اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية في عام ١٩٩٠.

(ج) كانت ضمن يوغوسلافيا في عام ١٩٩٠.

١٨١- وتطراً، بين عام وآخر، تغيرات طفيفة على البلدان المدرجة في القائمة، ولا سيما في أسفل الجدول: إذ أنه بين ١ تموز/يوليه ١٩٨٩، الذي تم فيه للمرة الأولى إعداد القائمة، و ١ تموز/يوليه ١٩٩٠، حلت إندونيسيا محل رومانيا؛ وبين ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٢ و ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٣ حلت شيلي محل الإمارات العربية المتحدة. وترفع حصة كبيرة من سفن أساطيل كثير من هذه البلدان أعلاماً أجنبية، بينما لا يحتفظ بأساطيله تحت علمه الوطني وحده إلا قليل منها.

واو - منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي (من إعداد أمانة منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي)

١٨٢ - أصدرت لجنة النقل البحري، التابعة لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، على مدى الأعوام العديدة الماضية، عدة تقارير فنية تتعلق بمشكلة النقل البحري غير المستوفي للمعايير. وفي ما يلي خلاصة لهذه التقارير. وإضافة إلى ذلك، وبناء على هذه المجموعة من الأعمال، أقرت البلدان الأعضاء في لجنة النقل البحري، التابعة لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، وثيقتين ذواتي صلة بالسياسات العامة وتعلقان بمكافحة النقل البحري غير المستوفي للمعايير ألا وهما بيان السياسة العامة بشأن النقل البحري غير المستوفي للمعايير (٢٠٠٢) وخطة عمل لمكافحة النقل البحري غير المستوفي للمعايير (٢٠٠٠). وترد هاتان الوثيقتان مستنسختين في القسمين الفرعيين ٢ و ٣ أدناه.

أولا - تقارير مكتب النقل البحري الصادرة مؤخرا بشأن النقل البحري غير المستوفي للمعايير، ٢٠٠٣

(أ) توفير حوافز لمالكي السفن ذوي النوعية الجيدة

١٨٣ - رأت لجنة النقل البحري أن تقديم حوافز يمثل استراتيجية محتملة لتشجيع مالكي السفن ذوي النوعية الجيدة على امتثال اللوائح الدولية، وأدرجت هذا البند في بيان السياسة العامة بشأن النقل البحري غير المستوفي للمعايير الصادر عن اللجنة (انظر القسم الفرعي ٣ الوارد أدناه). وتستقصى هذه الورقة مفهوم تقديم الحوافز لمالكي السفن ذوي النوعية الجيدة (وتقديمها أيضا إلى أطراف الصناعة الآخرين عند الاقتضاء) لتشجيعهم على الحفاظ على معاييرهم ولتمكينهم من القيام على نحو أفضل بمكافحة المنافسة غير السوقية من مشغلي السفن ومشغليها غير المستوفين للمعايير.

١٨٤ - ومن بين النتائج التي خلصت إليها الورقة ما يلي:

- ليس المقصود أن تكون الحوافز إعانات. وعليه، يجب أن تكون الحوافز، بحكم تعريفها، ذات صلة واضحة ووثيقة بالنقل البحري غير المستوفي للمعايير. ويجب أن يكون أثرها هو إحداث زيادة مباشرة في أعباء وتكاليف مشغلي السفن ومستخدميها غير المستوفين للمعايير بالمقارنة مع أولئك الذين يتصرفون تصرفا مسؤولا.
- يجب أن تقتصر المزايا الاقتصادية لأي حافز من الحوافز على السفن ذات النوعية الجيدة، ويجب أن تضع مشغلي السفن غير المستوفين للمعايير في موقف غير مؤات.

ويجب أن تكون النوعية الجيدة قابلة للقياس بطريقة موضوعية وشفافة، ويجب أن تكون تلك المعلومات متاحة بيسر لأي طرف ذي صلة.

- ينبغي أن تكون للحوافز في الأحوال المثلى، نطاق عالمي أو أن يكون لها، في أقل الأحوال، نطاق إقليمي، ومن شأن هذا أن ينطبق بالتأكيد على بنود من مثل أقساط التأمين المخفضة. وأما البنود الأخرى، من مثل رسوم الميناء التفاضلية، التي تقوم على أساس أداء السلامة والأداء البيئي، فقد يبدأ تطبيقها على الصعيد المحلي ثم يتم التوسع في تطبيقها إلى الصعيدين الإقليمي أو العالمي إذا رئي ذلك أمراً ناجعاً.
- ويمكن أن توفر الحوافز الأخرى مزايا عملية للسفن التي تبدي امتثالاً مطرداً للوائح الدولية، كأن تكون، مثلاً، خفضاً في عدد فحوص الرقابة على السفن التي تتمتع بسجل مراقبة جيد لدى دول الموانئ، ذلك أن كل هذه الحوافز يمكن أن تشجع مالكي السفن ودول العلم على مواصلة الارتقاء بالنوعية.
- وقد توفر حوافز معينة مزايا ليس من السهولة قياسها (من مثل الاعتزاز بالشهادة أو الترخيص وأن تكون الصورة حسنة لدى جهات التأمين) ولكنها مزايا قيمة مع ذلك.

١٨٥ - وتتناول الورقة أيضاً المثبطات وتشير إلى أن المثبط لمالكي السفن غير المستوفين للمعايير سيكون المكافئ لحافز مالكي السفن المتسمين بالمسؤولية. فعلى سبيل المثال، إذا كان على مالكي السفن، الذين كان يتعين عليهم إزالة عيوب جسيمة عقب فحوص نظامية في الموانئ، أن يدفعوا رسوماً لفحص تال و/أو أن يكونوا عرضة لزيادة في أقساط التأمين فإن الأثر سيكون مساوياً لإعطاء حافز مباشر لمالك سفينة جيد النوعية. وفي هذه الحال، قد تكون استجابة مالك السفينة المتأثر هي محاولة تفادي ذلك المثبط أو الرسم الإضافي، وذلك باتخاذ تدابير مناسبة لامتنال لوائح السلامة والبيئة.

١٨٦ - وبناء على هذه النتائج، تعرض الورقة ملخصاً لبرنامج حوافز/مثبطات.

(ب) تقرير عن ملكية السفن ومراقبتها^(٦٨)

١٨٧ - هذه الورقة، التي هي جزء من برنامج عمل لجنة النقل البحري بشأن الأمن، تتناول بالدرس كيف يستطيع مالكو السفن، الذين يودون لسبب أو آخر أن يظلوا مجهولي الهوية، التستر على الملكية النفعية (أو النهائية) للسفن وعلى مراقبتها. إنها تنظر في هذه المسألة لا بالرجوع إلى إجراءات معينة لتسجيل السفن موجودة لدى دول العلم فحسب، ولكن

بالقيام أيضا بفحص الصكوك المؤسسية الأعم التي توفر الوسيلة الرئيسية للتستر الفعلي على الملكية النفعية.

١٨٨ - وفي ما يلي الاستنتاجات الرئيسية التي خلص إليها التقرير:

- إن من السهل جدا، ومن غير المكلف نسبيا، إنشاء شبكة مركبة من الكيانات المؤسسية لتوفير غطاء فعال لهويات المالكين المنتفعين الذين لا يريدون الكشف عن هويتهم.
- بينما تسهل بعض سجلات السفن على نحو نشط إغفال أسماء مالكيها المحجيين عن كشف هوياتهم، وتشجع على ذلك، فإن الآليات الرئيسية ليست هي السجلات ذاتها ولكن الآليات المؤسسية المتاحة للمالكين للتستر على هوياتهم.
- والآليات المؤسسية هذه متاحة بيسر في العديد من الأطر القانونية، فهي آليات قانونية تماما، وسوف تُسفر عن شركة تجارية دولية حسنة التأسيس تستطيع القيام بأي أعمال تجارية في أي مكان في العالم تقريبا (لكن ليس في البلد الذي أُسست فيه عموما).
- من منظور عملية تسجيل السفن، تعتبر قدرة الشركات (وذلك أمر معقول للغاية من منظور تجاري) على أن تسجل نفسها مالكة للسفن أهم جانب يسهل إغفال أسماء الأشخاص.
- تشمل أكثر الآليات التي تمكّن من إغفال أسماء المالكين المنتفعين شيوعا وفعالية الأسهم لحاملها وحملة أسهم متعّين ومديرين معيّنين، واستخدام الوسطاء للعمل باسم المالكين وإخفاق الأطر القضائية في توفير متطلبات الإبلاغ الفعالة.
- وتعتبر الشركات المحدودة الخاصة والشركات التجارية الدولية هما أكثر الوسائل المؤسسية شيوعا لإنشاء شركات. وقد تستخدم وسائل أخرى من مثل الصناديق الاستثمارية والمؤسسات والشراكات.
- والسجلات المفتوحة، التي لا تستوجب، بحكم تعريفها، أي متطلبات ذات صلة بالجنسية، هي أسهل الأطر القانونية التي تُسجل بموجبها السفن التي تشملها ترتيبات قانونية ومؤسسية معقدة. وستغطي الترتيبات، بشكل يكاد يكون مؤكدا، عددا من الأطر القانونية الدولية التي سيكون من الصعوبة بقدر أكبر الفصل في ما بينها.
- وبينما ستكون السجلات المفتوحة (بمحض الاختيار) هي أوضح أهداف مالكي السفن، الذين يودون تفادي الكشف عن هوياتهم، فإن السجلات التقليدية، بما في

ذلك سجلات منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، قد لا تكون استخداماً حصيناً للمالكين المنتفعين. وسوف يعوض عن التعقيدات والمجازفة الإضافيتين المتربتين على تسجيل السفن في السجلات التقليدية، الوضع الذي تتمتع به السفن المسجلة في السجلات التقليدية هذه وربما الاهتمام الأقل الموجه إليها.

- وقد تتيح بعض الترتيبات المؤسسية، من مثل الأقاليم المتبقية التابعة للإدارات الاستعمارية السابقة (كالمملكة المتحدة، وفرنسا، وهولندا مثلاً) وكذا ترتيبات التجارة الحرة الداخلية (من مثل الاتحاد الأوروبي) الفرص، وإن تكن فرصاً مركبة وربما خطيرة، للمالكين المنتفعين، الذين يسعون إلى إغفال هوياتهم بلوغاً لمآربهم.

(ج) الوفورات في التكاليف جراء عدم امتثال اللوائح البيئية الدولية في القطاع البحري^(٦٩)

١٨٩- ينظر هذا التقرير في المزية التجارية غير المنصرفة المتاحة لمالكي السفن غير المستوفين للمعايير، الذين لا يمتثلون للوائح البيئية الدولية التي تنطبق على سفنهم. تستند الورقة إلى الأعمال السابقة التي اضطلعت بها لجنة النقل البحري بشأن وفورات التكاليف التي قد يحققها مالكو السفن ومشغلوها عديمو الضمير بتشغيل سفن غير مستوفية للمعايير.

١٩٠- وتبرز من تحليل التقرير ست نقاط:

- أولاً، أن التكاليف "الأساسية" للامتثال على السفن "المتوسطة" ليست كبيرة. وتشمل هذه التكاليف التكاليف الرأسمالية، وتكاليف الصيانة، والإصلاح للمعدات البيئية. وكذلك تشمل تكاليف تصريف النفايات المتبقية التي لا تُعالج بالمعدات الموجودة على ظهر السفن. وإذا ما وُضع في الاعتبار متوسط تكاليف التشغيل فإن هذه المبالغ يمكن أن تتراوح ما بين ٣,٥ في المائة و ٦,٥ في المائة من تكاليف تشغيل السفينة. غير أنه حين تكون الفروق المالية حرجة (أي حين تكون الإيرادات أقل من تكاليف تمويل السفينة وتشغيلها) فإن بعض مالكي السفن ومشغليها قد ينجحون إلى تفادي هذه التكاليف، ولا سيما أن عدم امتثال اللوائح البيئية لا يهدد مباشرة سلامة السفينة أو طاقمها أو حمولتها.
- غالباً ما يسفر تفادي التكاليف الأساسية المحملة أعلاه عن إخفاق المعدات، أي لا يمكن أن تعالج على ظهر السفينة أي نفايات. وبذا تتراكم النفايات ويجب، وفقاً للوائح الدولية، تصريفها في مرافق في الميناء. وفي حين تتفاوت تكاليف تصريف هذه النفايات فإن هذا يظل خياراً غير باهظ التكاليف قد يختار العديد من مشغلي السفن

الاستغناء عنه. وتتناسب هذه الوفورات طردياً مع النفايات التي ينتجها هؤلاء (ويلقونها من على ظهر السفينة إلى البحر بصورة غير قانونية).

- بوجه عام، كلما تقدمت السفينة في العمر ازدادت تكاليف الامتثال البيئي. وهذه التكاليف تتفاقم في السوق غير المجزية.

- لا تكون الجزاءات لعدم الامتثال فعالة إلا إذا كان احتمال القبض على المخالفين ومحاكمتهم كبيراً وكان مستوى الغرامة مرتفعاً بما يكفي لجعل الامتثال البيئي حلاً أجمع من الناحية الاقتصادية. ويعتمد الأمر الأول على مراقبة فعالة في المحيطات وعلى عمليات الفحص والتفتيش التي تجريها دول الميناء وعلى الإجراءات القضائية، بينما يعتمد الأمر الآخر على المستوى الفعلي للغرامات التي يتم فرضها. ويجب أن تكون الغرامة الرادعة، في أدنى الحدود، مساوية للتكاليف التي يتم تفاديها من خلال عدم الامتثال. وعلى الرغم من الزيادات التي طرأت مؤخراً على مستوى الغرامات فإنه ليس من الواضح بعد ما إذا كان متوسط الغرامة المفروضة على السفن التجارية لانتهاكاتها للاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن يطابق هذا التعريف.

- ومن الأرجح أن يكون لظهور عدد من الصكوك الدولية الضرورية أثر على تكاليف النقل البحري ذات الصلة بالبيئة. وتتوقع هذه الورقة أن تكون التكاليف الجديدة هذه أعلى من تكاليف الامتثال البيئي للسفن "المتوسطة" بمقدار ١,٥ مرة إلى ثلاث مرات. وهذا يبرز الحاجة إلى توشي يقظة خاصة بشأن الممارسات غير المستوفية للمعايير إذ أن مشغل السفينة غير الممثل سيكون بمقدوره تحقيق منفعة تجارية أكبر من المنفعة التي يحققها مالك السفينة ذو النوعية الجيدة في المستقبل.

- تشكل رواسب زيت الوقود الثقيلة أكبر مصدر للعمليات غير القانونية لتصريف الزيوت من السفينة. وما دامت محركات السفن تعمل مستخدمة هذه المنتجات النهائية "القدرة" من سلسلة التكرير فإن السفن ستواصل مراكمة هذه الرواسب، التي لا يمكن تصريفها، حسب اللوائح الدولية، إلا في مرافق الاستقبال في المرفئ و/أو حرقها في محارق معتمدة. ولا بد للقطاع البحري حتى يكف عن استخدام أنواع الوقود هذه ويتوجه إلى مصادر أنظف للطاقة، تماماً كما تم فعله في مجال النقل البري، من أن يقطع شوطاً بعيداً نحو خفض إنتاج هذه الرواسب وتقليص عمليات تصريف الزيوت، ونحو القيام في نهاية المطاف برفض المزية التنافسية التي تتحقق للسفن غير الممتثلة.

(د) توافر البحارة وتدريبهم^(٧٠)

١٩١- نظرا إلى أن الأسباب الرئيسية لوقوع الحوادث في البحر (بما في ذلك الحوادث التي تؤدي إلى التلوث) تنجم عن خطأ بشري فإن توفير التدريب اللازم لأطقم السفن عنصر هام في ضمان النقل البحري الآمن. وينظر هذا التقرير في ما للتطورات في تصميم السفن وبنائها، والتكنولوجيا والإدارة، والممارسة العملية المتعلقة بالسفن في المستقبل من أثر على الطلب على أطقم السفن، من حيث أعدادها ومن حيث مستويات مهاراتها على حد سواء. وتنظر الدراسة أيضا في الأثر الذي يخلفه نقص البحارة التابعين لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي على تشغيل الأساطيل الوطنية والمواقع ذات الصلة المقامة على الشواطئ.

١٩٢- وتسلط الدراسة الضوء على ما يلي:

- يسود بين معظم قطاعات الصناعة مفهوم بأن تدريب البحارة لا يتناسب واحتياجات الحاضر ناهيك عن احتياجات المستقبل.
- ما زال هناك طلب كبير في هذه الأيام على تزويد البحارة بالمهارات العملية الأساسية. وعلى العموم، يذكر أن المهارات غير موجودة ولا تقدمها الكليات؛ ذلك أن هناك، في واقع الحال، تشديدا مغالى فيه على المعرفة النظرية.
- يبدو أن هناك افتقارا إلى التعاون والتواصل بين المؤسسات التدريبية وصناعة النقل البحري الأوسع نطاقا، من أجل تحديد التكنولوجيات الجديدة والوقوف على المشاكل التجارية وما إلى ذلك.
- لا يجري تقديم قدر كاف من التدريب على المعارف ذات الصلة بالمعدات والتكنولوجيا الجديدة. فالسفن في هذه الأيام تزداد تطورا وتعقيدا لكن ما لدى البحارة من فهم تقني محدود.
- يبلغ مالكو السفن ومشغلوها وأرباب العمل في المرافق المقامة على الشواطئ عن افتقار في الوقت الراهن إلى مهارات الإدارة وتكنولوجيا المعلومات بين الضباط البحريين العاملين الحاليين والسابقين.

(هـ) تقرير عن المسائل التنظيمية في مجال النقل البحري الدولي

١٩٣- يركز هذا التقرير عموما على اللوائح التي تحكم النقل البحري على الخطوط الملاحية الدولية والنقل البحري الدولي للبضائع السائبة، بما في ذلك الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر، و، بدرجة أقل، الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن. ويناقش التقرير

شبكة القواعد والقوانين ذات الصلة بقطاعي صناعة النقل البحري هذين، وذلك مع التشديد على الأنظمة التي تؤثر تأثيراً شديداً على الأداء التجاري. وبينما يستعرض التقرير الأنظمة الإدارية لتبيين ما إذا كانت هذه الأنظمة تلي الأهداف المتوخاة بكفاءة وفعالية، فإنه ينظر في جميع جوانب الأنظمة الاقتصادية التي تقيد ممارسات الدخول والخروج والتسعير والممارسات التجارية المعتادة، بما في ذلك مختلف أشكال تنظيم الأعمال التجارية.

١٩٤- ولا يُعد الكثير من التدابير التي تنطبق على خدمات النقل البحري جزءاً من الإطار التنظيمي، ولكنها تشكل ممارسات تجارية للجهات المؤثرة في السوق. وقد وُجدت الأنظمة الرسمية والممارسات التجارية كليهما (يصعب التمييز بوضوح بينهما أحياناً) في قطاع النقل البحري على الخطوط الملاحية والنقل البحري للبضائع السائبة لفترة زمنية طويلة وكان لهما أثر كبير في تنمية قطاعي صناعة النقل البحري هذين.

١٩٥- ويسلم التقرير بأنه، رغم وجود عدد ضخم من الأنظمة والممارسات، فإن قطاعي النقل البحري على الخطوط الملاحية والنقل البحري للبضائع السائبة يبدوان أقل تنظيمًا من كثير من القطاعات الخدمية الأخرى، ولا سيما قطاعات النقل الأخرى. على أنه ما زال ثمة متسع لإدخال تحسينات على الأطر التنظيمية لرفع الكفاءة الاقتصادية من أجل خدمة مصالح عامة واسعة، وترد في التقرير إشارة إلى مجالات الإصلاح المستصوبة.

(و) تقرير عن تخريد السفن^(٧١)

١٩٦- ينظر هذا التقرير في العلاقة بين خسائر السفن وبين أعمارها، والممارسات الراهنة لتخريد السفن وإعادة تدويرها، والآثار المترتبة على التعجيل بتخريد السفن الأقدم عمراً.

١٩٧- ويؤكد التقرير أن هناك علاقة واضحة بين أعمار السفن والخسائر المتكبدة في البحار، وأن من شأن إحداث خفض في أعداد هذه السفن أن يُسفر عن سفن أكثر أمناً وبحار أكثر نظافة. على أن الأخذ ببرنامج معجل لتخريد فئات معينة من السفن قد تكون له آثار خطيرة على التجارة وبناء السفن.

١٩٨- ويلاحظ التقرير أيضاً أن معظم عمليات تخريد السفن تتركز في البلدان النامية وأن لهذه الصناعة سجلاً سيئاً فيما يتعلق بالسلامة، وهو ما يسبب التلوث ولا يقدم للعاملين فيها إلا بضعة حقوق أساسية.

(ز) التكلفة التي يتكبدها مستعملو السفن غير المستوفية للمعايير^(٧٢)

١٩٩- تسعى هذه الدراسة إلى تحديد وقياس التكاليف المباشرة التي يتكبدها مستخدمو السفن غير المستوفية للمعايير. وعلى وجه الخصوص، يرمي التقرير إلى معرفة ما إذا كانت هناك تكاليف مباشرة يتحملها مستخدمو السفن غير المستوفية للمعايير أو ما إذا كانت هناك سبب لأن ترشح هذه التكاليف إلى صناعة النقل عموماً وما وراءها، وبذا قلماً يتحمل المسؤولون مباشرة عن استخدام السفن غير المستوفية للمعايير خسائر فعلية من جراء أعمالهم.

٢٠٠- ويخلص التقرير إلى أن أغلبية الأطراف المعنية مباشرة باستخدام السفن غير المستوفية للمعايير لا تتكبد، على ما يبدو، تكاليف كبيرة يتعين عليهم تحملها بأنفسهم. ذلك أن صناعة التأمين توفر تغطية لمعظم الالتزامات المتوقعة. وفي حين أن الإهمال المقصود أو اللامبالاة المتعمدة يمكن أن تبطل التغطية التأمينية فإن إثبات هذا الأمر يمكن أن يكون صعباً في الواقع العملي.

٢٠١- ومن الاستنتاجات الهامة الأخرى في هذا التقرير ما يلي:

- أُلقيت مسؤولية التخلص من السفن المعيبة بشكل يكاد يكون كلياً على عاتق مالكي السفن ودول العلم وجمعيات التصنيف. وهذا الأمر جعل الأطراف الأخرى في هذه الصناعة خلوا من أي التزامات فعلية قد تشجعها على تعزيز النقل البحري ذي النوعية الجيدة، وذلك على حساب السفن التي لا تستوفي متطلبات التشريعات.
- تتوفر الحماية لمالكي ناقلات النفط خاصة من الآثار المترتبة على حدوث أي انسكابات نفطية كبيرة بالمستويات التي تحددها اتفاقية المسؤولية المدنية.
- يوجد لدى مستأجري السفن وأصحاب البضائع حافز قوي لكي يشهدوا استمرار وجود سفن متدنية النوعية نظراً إلى أن ذلك يبسرّ لهم نقل بضائعهم بأجور زهيدة.
- أدى إخفاق بعض جمعيات التصنيف في إنفاذ المتطلبات التنظيمية إلى تفاقم مشكلة السفن غير المستوفية للمعايير، وساعدت الشهادات التي تصدرها هذه الجمعيات مالكي السفن في الحصول على تمويل وتغطية تأمينية لسفنهم.
- لما كان دور المصارف مقصوراً على دور المقرض السليبي فإن هذه المصارف غير مسؤولة عن أي حوادث تقع للسفن التي تمولها هذه المصارف.
- تتحمل أندية الحماية والتعويض وشركات التأمين البحري الكثير من تكاليف الحوادث المرتبطة بالسفن المتدنية النوعية. وأدت أسواق التأمين الكاسدة إلى جعل صناعة التأمين أقل انتقاء للجهات التي تشملها بتأمينها.

• يوجد افتقار إلى الشفافية وما زال الحصول على المعلومات صعبا نسبيا.

٢٠٢- نظرا للاستنتاجات الواردة أعلاه فإن التقرير يخلص أيضا إلى استنتاج مفاده أن من المحتمل أن يكون تنظيم الصناعة نفسها بنفسها غير فعال إلى حد كبير بالنظر إلى عدم وجود هيكل سليم للحوافز.

(ح) ورقة مناقشة بشأن الإجراءات الممكنة لمكافحة النقل البحري غير المستوفي للمعايير بإشراك جهات فاعلة بخلاف مالكي السفن في سوق النقل البحري^(٧٣)

٢٠٣- تناقش هذه الورقة أولاً عدداً من المسائل المترابطة التي ستؤخذ في الاعتبار عند النظر في الحاجة إلى إشراك غير ملاك السفن من الأطراف الفاعلة داخل القطاع في مكافحة الممارسات غير المستوفية للمعايير. وتدرس الورقة باختصار ما يلي:

(أ) ما إذا كان المزيد من التنظيم يحتمل أن يؤدي إلى تحسين مشغلي السفن الذين لا يتحلون بالمسؤولية؛

(ب) التسليم بالاختلاف بين حكومات منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي وبعض الأطراف الفاعلة بالقطاع في رؤيتهم للمخاطر التجارية للعمليات غير المستوفية للمعايير؛ وكيفية حفز وحدات القطاع على الاعتراف بأن شفافية المعلومات لا يمكن أبداً أن تكون بديلاً عن الانحياز إلى جودة الحمولة؛

(ج) التسليم بأن النقل البحري غير المستوفي للمعايير لا يمكن معالجته بمجرد إجراء استعراض شامل للمسؤولية القانونية.

٢٠٤- وتعالج بقية الورقة الأدوار المحتملة لغير ملاك السفن في مكافحة النقل البحري غير المستوفي للمعايير. وتركز بصفة خاصة على المؤسسات المالية وهيئات التأمين وجمعيات التصنيف ومستعملي خدمات النقل البحري. وتورد عدداً من الاقتراحات بشأن مبادرات مطروحة لمواصلة دراستها وتتصل بالكيفية التي يمكن أن تقدم بها هذه الأطراف الفاعلة إسهاماً أكبر في تعزيز أهمية النقل البحري الجيد، ومن ثم مواصلة دفع السفن غير المستوفية للمعايير إلى هامش القطاع.

١٩٩٦

(ط) التقرير المتعلق بالمزايا التنافسية التي يتمتع بها بعض ملاك السفن نتيجة لعدم مراعاة القواعد والمعايير الدولية الواجبة التطبيق^(٧٤)

٢٠٥- يقيم هذا التقرير المزايا التنافسية من حيث التكاليف التي يمكن أن يتمتع بها الملاك الذين لا يراعون القواعد والمعايير البحرية الأساسية المتصلة بالسلامة على متن السفن وبحمية البيئة. كما يبحث دور كل من سلطات دولة العلم ودولة الميناء وجمعيات التصنيف ومصالح تأجير السفن والتأمين البحري والنقابات البحرية في ضمان ورصد مراعاة القواعد والمعايير الدولية، ويحدد ويناقش بعض الحلول الممكنة لمشكلة عدم مراعاة ملاك السفن للقواعد والمعايير وهي مشكلة مستمرة.

٢٠٦- وفيما يلي النتائج الرئيسية للتقرير:

- معظم ملاك السفن أحرار في تحديد معايير تشغيل سفنهم. وقد أدى تزايد الضغوط المالية على ملاك السفن في السنوات الأخيرة، بسبب تضخم التكاليف والتحميل الزائد عن الحد في كثير من القطاعات إلى اضطراب عدد متزايد من ملاك السفن إلى انتهاج طريقة للبقاء تميزت بمبادرات لتوفير التكاليف وخفض النفقات على بنود الصيانة المتصلة بالسلامة مما ينطوي على احتمال انتهاك القواعد والمعايير الدولية.
- هناك حرية في تحديد معايير التشغيل مرجعها إلى أنه رغم ازدياد تواتر وصرامة عمليات تفتيش السفن في السنوات الأخيرة هناك مجال واسع أمام ملاك السفن للنفادي المتعمد للامتثال للقواعد والمعايير الدولية التي تنظم السلامة ومنع التلوث في قطاع النقل البحري.
- للتمتع ببعض المزايا المالية، يختار بعض ملاك السفن عدم الامتثال عمداً، لشق تدابير السلامة ومنع التلوث المنصوص عليها في القواعد والمعايير البحرية الدولية، وذلك بطريقتين رئيسيتين: عدم الصيانة الكافية للسفن والمعدات وتأخير الصيانة اللازمة أطول وقت ممكن.
- مع ازدياد الضغط على ملاك السفن للحد من نفقات الإصلاح والصيانة، ازدادت أيضاً مسؤولية دول العلم وجمعيات التصنيف التي تتصرف باسمها، عن تحديد حالات التشغيل غير المستوفي للمعايير التي تعرض السلامة والبيئة لخطر جسيم. إلا أن إدارات دولة العلم كثيراً ما تعجز عن الوفاء بمسؤولياتها عن تنفيذ القواعد والمعايير الدولية بشكل مباشر أو غير مباشر من خلال جمعيات التصنيف. ولم تبدل حتى الآن أية محاولة لتوحيد الطريقة التي ينبغي أن تمارس بها دولة العلم عمليات التفتيش رغم

أن فحص سجلات مختلفة للسفن يكشف عن وجود أوجه تماثل في الأساليب التي تتبعها.

- بيد أن نتائج عمليات تفتيش السفن التي تجريها هيئات شتى، رئيسية (دول العلم وجمعيات التصنيف التي تتصرف باسمها) وثانوية (دول الميناء وشركات تأجير السفن والتأمين والنقابات البحرية) تظهر أنه لا يزال هناك مجال كبير للتحسين سواء في الحالة الفنية للسفن أو ممارسات تشغيلها.
- بالنظر إلى الإطار القانوني القائم، فإن العقوبات المفروضة على السفن غير المستوفية للمعايير هي، إن وجدت أصلاً، عقوبات منخفضة نسبياً إذا قورنت بالمزايا التي تتحقق من عدم مراعاة القواعد والمعايير الدولية.
- يتطلب التوصل إلى حلول دائمة لمكافحة عدم مراعاة القواعد والمعايير الدولية المتفق عليها وجود تعاون منسق بين جميع المشاركين في عمليات النقل البحري الدولي. ولصناعة النقل البحري دور مهم في مجال الرقابة عليها أن تقوم به بالتنسيق مع دول العلم وجمعيات التصنيف التي تتصرف باسمها. وتتوقف الفعالية على التعاون الجيد بين شتى المشاركين في النقل البحري، بما في ذلك تنسيق طريقة التفتيش وأسلوب متابعة الإجراءات التصحيحية الذي لا يقل أهمية.
- إلا أن إدخال تحسينات كبيرة في معايير تشغيل السفن لا يمكن أن يتحقق من خلال المزيد من المراقبة الدؤوبة فحسب. فملاك السفن والقائمون على تشغيلها يتعين عليهم تخصيص موارد أكبر لمنع المشاكل، وخاصة عن طريق التنفيذ الفعال لمدونة الإدارة الدولية لتأمين السلامة. ورغم ما ستحققه هذه المدونة من آثار مفيدة إجمالاً، فإنها لن تستأصل تماماً الممارسات غير المستوفية للمعايير لأنها لا تتصدى لأصل المشكلة التي تعانيها الصناعة، وهو عدم وجود بحارة مؤهلين ومتحمسين وذوي خبرة.
- ستكون السوق ذات المستويين في معايير تشغيل السفن السمة الغالبة على صناعة النقل البحري في المستقبل المنظور. يتألف المستوى الأعلى من الملاك الذين يتخذون موقفاً مسؤولاً تجاه التشغيل الآمن للسفن ويؤكدونهم بالتالي الوصول إلى معظم المؤجرين وطرق التجارة. أما المستوى الأدنى، الذي هو نقيض الأعلى، فيتألف من ملاك السفن والقائمين بتشغيلها الذين يواصلون الالتفاف حول القواعد والأنظمة أو يتجاهلوها وسيكونون في المستقبل مستهدفين بشكل متزايد بالتفتيش على متن

السفن وفي المكاتب وستتاح لهم إمكانية محدودة للوصول إلى بعض طرق التجارة والمؤجرين.

١٩٩٣

(ي) دراسة المزايا التنافسية التي ستحققها في نهاية المطاف السفن المسجلة في إطار السجلات الثانية المتاحة في بعض البلدان الأعضاء في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي

٢٠٧- يدرس هذا التقرير شتى بواعث ملاك السفن في المنظمة إلى تغيير أعلام سفنهم إلى أعلام دول غير أعضاء في المنظمة ويقيم بعض المزايا التنافسية التي يحققونها من اتخاذهم هذا القرار. ويخلص التقرير إلى أنه لا تتوافر بيانات كافية للبت بصورة قاطعة فيما إذا كانت هناك ميزة نسبية تعود على ملاك السفن المسجلة في سجلات مفتوحة. وشكلت هذه النتيجة منطلقا للتقريرين السابق ذكرهما اللذين يتناولان المزايا النسبية التي تعود على ملاك السفن غير المستوفية للمعايير من عدم امتثالهم لقواعد السلامة والأنظمة البيئية. كما يوفر التقرير تحليلا لعملية تغيير الأعلام ودورة اتخاذ القرار لدى ملاك السفن.

٢ - خطة العمل لمكافحة النقل البحري غير المستوفي للمعايير (١٩٩٨)

تستند خطة العمل، التي تنص على مجموعة من المبادرات النابعة من صناعة النقل البحري، إلى نتيجة اجتماع مائدة مستديرة عقدت في باريس في ٣٠ أيلول/سبتمبر ١٩٩٨ وحضره كبار ممثلي هيئات الصناعة الرئيسية ذات الصلة بالنقل البحري، فضلا عن مسؤولين حكوميين.

وأعرب المشاركون في الاجتماع من صناعة النقل البحري عن تأييدهم الشديد للمشاركة المباشرة من جانب الصناعة البحرية ومساندتهم للفكرة الداعية إلى خضوعها لتنظيم ذاتي أكبر لتفادي فرض المزيد من الأنظمة المحلية والدولية لمعالجة هذه المشكلة الصعبة.

وسيجري تشجيع حكومات منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي (والحكومات غير الأعضاء فيها من خلال برنامج التواصل للجنة النقل البحري) على الإفصاح عن نتائج عمليات التفتيش التي تتم في دول الميناء، وتقييماتها الذاتية لأداء دولة العلم من خلال المنظمة البحرية الدولية، وذلك عندما تصبح تلك النتائج والتقييمات متاحة.

وتؤيد المنظمة البحرية الدولية خطة العمل بشدة وقد رحبت بمبادرة منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي باعتبارها تشكل تركيزاً في الوقت المناسب على مبدأ إشاعة ثقافة السلامة وتأكيداً جديداً للتنفيذ الفعال لأنظمة السلامة الدولية القائمة.

الهدف

هدف خطة العمل هذه هو تشجيع صناعة النقل البحري على اعتماد مبادرات مختلفة لمكافحة النقل البحري غير المستوفي للمعايير، مع التسليم في الوقت نفسه بالدور الرئيسي للمنظمة البحرية الدولية في ما يتعلق بجميع المسائل الفنية المتصلة بالسلامة وحماية البيئة البحرية. وينبغي ألا يستتبع تنفيذ هذه المبادرات فرض أي أنظمة وطنية أو دولية إضافية.

المبادرات

دور أندية الحماية والتعويض

- العمل من خلال الإدارات الوطنية لمواصلة النظر فيما إذا كانت العضوية في أندية الحماية والتعويض يمكن أن تُقبل بوصفها تشكل دليلاً على وجود تأمين مناسب من المسؤولية من قبل الغير.
- دعم وتشجيع قرار أندية الحماية والتعويض عدم السماح بتسجيل السفينة دون أن تكون حاملة لشهادة الوفاء باشتراطات مدونة الإدارة الدولية لتأمين السلامة، ونظرها مستقبلاً في الاقتراح الداعي إلى أن يكون حمل شهادة الوفاء باشتراطات المدونة شرطاً للتأمين على السفينة عند التجديد المقبل لعقود التأمين على السفن. ويُتوقع أن يجري تطبيق هذه المبادرات بصورة موحدة في جميع الأندية لدى المجموعات الدولية.

نظم التفتيش لدى القائمين بالنقل البحري

- إجراء مناقشات مع مديري نظم التفتيش الموجودة لدى القائمين بالنقل البحري حول نطاق مواصلة تحقيق التكامل بين هذه النظم وتطويرها
- التشجيع على قيام حوار أكبر بين مديري نظم التفتيش لدى القائمين بالنقل والمنظمات الأخرى التي توفر معلومات مماثلة (مثل الرابطة الدولية لجمعيات التصنيف) والإدارات الوطنية لتحسين وتيسير تدفق المعلومات

- القيام، مع التسليم بعدم وجود هيئة دولية وحيدة تمثل القائمين بالنقل البحري للشحنات السائبة الجافة بسبب التفتت والذي يشكل سميتها العامة، بالجمع بين القائمين بالنقل البحري للشحنات السائبة الجافة الذين لديهم ترتيبات داخلية للفحص فضلا عن المشاركين المحتملين الجدد، للنظر في إدماج هذه الترتيبات بعضها في بعض لتوفير تغطية موسعة وفعالة لقطاعهم

الأنشطة التي تشمل السماسرة البحريين

- إجراء مناقشات مع السماسرة البحريين لكيفية تعزيز دورهم في تفادي استئجار السفن غير المستوفية للمعايير، بما في ذلك احتمال وضع مدونة لأفضل الممارسات تطبق على نطاق واسع بين السماسرة البحريين
- التحقيق في كيفية تعزيز إمكانية الوصول إلى المعلومات المهمة والمستكملة والتي يسهل الوصول إليها، وبخاصة المعلومات المستمدة من عمليات التفتيش في دولة الميناء، لمساعدة السماسرة البحريين في مكافحة النقل البحري غير المستوفي للمعايير

أنشطة ممولي السفن

- إجراء مناقشات مع ممولي السفن بشأن المسألة المحددة المتمثلة في صون واستعمال حقوقهم في الوصول إلى المعلومات ذات الصلة عن السفن التي يمولونها، وخاصة تلك المستقاة من جمعيات التصنيف وشركات التأمين وسلطات دولة الميناء.

شفافية المعلومات

- بالنظر إلى ما يولي لشفافية المعلومات من أهمية وأولوية لأنها تشمل كل المشاركين في الصناعة، ستبحث لجنة النقل البحري في عام ١٩٩٩ سبلا محددة يمكن من خلالها زيادة سهولة توافر معلومات مهمة ومستكملة وذات صيغ متوافقة، لجميع الأطراف، من خلال ما يلي:

- التسليم بشكل محدد بأن بعض المعلومات ستكون مشمولة بحق الملكية وقد تتطلب لذلك تدابير خاصة لتيسير الوصول إليها؛
- قيام لجنة النقل البحري، أثناء ذلك، بإنشاء صفحة في موقعها على شبكة الإنترنت مخصصة للنقل البحري غير المستوفي للمعايير تتضمن وصلات بهيئات (من قبيل الرابطة الدولية لجمعيات التصنيف وسلطات دول الميناء) توفر معلومات ذات صلة متاحة للعامّة بشأن النقل البحري غير المستوفي للمعايير.

- إجراء مناقشات مع الحكومات وممثلي الصناعة بشأن مسألة المسؤولية القانونية التي قد تنشأ بسبب القيام - على نحو معقول - بنشر واستعمال معلومات عن السفن غير المستوفية للمعايير
- إجراء مناقشات مع البلدان الأعضاء في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي (وغير الأعضاء فيها من خلال برنامج التواصل للجنة النقل البحري) بشأن الإفصاح السريع عن نتائج عمليات التفتيش التي تُجرى في دول الميناء، فضلاً عن التقييمات الذاتية لهذه البلدان لأداء دولة العلم، من خلال المنظمة البحرية الدولية.

تنسيق السياسات بين الهيئات الحكومية

- رغم أن هذه المسألة لم تتناولها بشكل محدد المناقشات التي جرت في اجتماع المائة المستديرة للصناعة نظراً لاحتمال حدوث نزاعين على الأقل بين متطلبات سياسة المنافسة والأنشطة التي قد تعزز السلامة البحرية (التي تشمل التأمين البحري وأندية الحماية والتعويض)، ستناقش لجنة النقل البحري مع الحكومات الأعضاء في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي السبل الممكنة لتفادي العرقلة غير المقصودة للتدابير الممكنة المتصلة بالسلامة بسبب التعارض المحتمل مع سياسات أخرى.

٣ - بيان للسياسة العامة بشأن النقل البحري غير المستوفي للمعايير من لجنة النقل البحري التابعة لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي (٢٠٠٢)

الديباجة

ترى لجنة النقل البحري أن السفن غير المستوفية للمعايير^(٧٥) تحمل معها خطراً أكبر من المعتاد للوقوع في حوادث خطيرة، مما يحمّل المجتمعات تكاليف كبيرة، تشمل الخسائر في الأرواح والأضرار البيئية. وهو أمر لا ينبغي للحكومات ومالكي السفن والقائمين بالنقل البحري والصناعة البحرية عموماً التسامح معه.

وبينما تدرك لجنة النقل البحري أن المنظمة البحرية الدولية هي صاحبة الاختصاص الأول في تنظيم النقل البحري المستخدم في التجارة الدولية في مجالات السلامة البحرية وكفاءة الملاحة ومنع التلوث البحري ومكافحته، من وجهة نظر السفينة، فإن هناك الكثير الذي يمكن أن تفعله الحكومات والمنظمات الدولية والأطراف الفاعلة الأخرى في الصناعة البحرية للتقليل إلى أدنى حد من انتشار ممارسات النقل البحري غير المستوفية للمعايير. ويشكل ذلك مسؤولية جماعية تتطلب جهود جميع الأطراف.

ولهذا تحث لجنة النقل البحري جميع دول العلم ودول الميناء ومالكي السفن والقائمين بتشغيلها وشركات النقل البحري والشاحنين والأطراف الأخرى العاملة في القطاع البحري على أن تواجه النقل البحري غير المستوفي للمعايير مواجهة فعالة ومخلصة، حتى تتفصل بشدة أو تزول كلية قدرة القائمين بتشغيل السفن المعدومي الضمير على عرض سفن غير مستوفية للمعايير للاستخدام وفرصة قبول استخدام هذه السفن من جانب مستأجري السفن والقائمين بالشحن المعدومي الضمير أو السدج.

ولتعزيز هذا الهدف، أيدت لجنة النقل البحري، والدول الأعضاء فيها بيان السياسات العامة هذا لتظهر الأهمية التي تعلقها على الحملة الرامية إلى القضاء على النقل البحري غير المستوفي للمعايير، ولإبراز الإجراءات التي ستخضعها اللجنة والدول الأعضاء فيها سعياً لتحقيق هذا الهدف.

وتدعو لجنة النقل البحري أيضاً جميع الدول غير الأعضاء في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي وإلى أن تعرب عن مشاطرتها لهذا القلق وأن تشارك في هذا البيان، لتبرز لمشغلي ومستعملي السفن غير المستوفية للمعايير وزن الرأي العام الدولي الموجه ضدهم.

ومع وضع هذه الخلفية ثابتة نصب العين، تؤيد لجنة النقل البحري والدول الأعضاء فيها الإجراءات التالية كإجراءات يتجلى فيها موقفها المتعلق بالسياسات العامة فيما يتصل النقل البحري غير المستوفي للمعايير.

دول العلم

- دول العلم يقع على عاتقها مسؤولية رئيسية للتعرف على السفن غير المستوفية للمعايير والتعامل معها، ويجب أن تتخذ إجراءات فعالة لضمان عدم إمكان عمل هذه السفن ما دامت لا تفي بشروط الاتفاقيات البحرية الدولية. وينبغي ألا تقبل دول العلم سفناً جديدة في سجلاتها دون ضمان وفائها بجميع الشروط الدولية.
- وتلاحظ اللجنة وجود عدد كبير من الاتفاقيات البحرية الدولية التي إذا نُفذت على نحو فعال فإنها ستعالج مشكلة النقل البحري غير المستوفي للمعايير. ومع ذلك، تلاحظ اللجنة أيضاً بقلق بالغ أن ثمة دلالات واضحة على أن هذه الاتفاقيات غالباً ما تطبق على نحو غير فعال، أو بشكل غير متناسق، ولذا تحث جميع دول العالم على ضمان أن تُنفذ هذه الاتفاقيات على نحو فعال في مناطق اختصاصها.

- ويؤيد أعضاء لجنة النقل البحري الجهود التي تبذلها المنظمة البحرية الدولية لتعزيز تنفيذ القواعد والمعايير الدولية، بما في ذلك الإجراء الذي تضطلع به المنظمة لاستعراض أداء دول العلم.
- ويؤيد أعضاء لجنة النقل البحري أيضا المقترحات الداعية إلى دراسة توسيع نطاق ميثاق المنظمة البحرية الدولية لإعطائها القدرة على الاستعراض الفعلي لأداء دول العلم، فضلا عن وسائل إنفاذ الشروط الإلزامية.

دول الميناء

- دول الميناء يمكن أن تتعرف على نحو فعال على السفن غير المستوفية للمعايير، وينبغي تشجيعها على الاتصال بدول العلم المعنية والقيام بحرية بتبادل جميع المعلومات المتاحة فيما بينها. وينبغي لدول الميناء أيضا أن تضمن أن القواعد والمعايير القائمة المقبولة دوليا تطبق بدقة وبشكل متجانس في المناطق الخاضعة لاختصاصها. وستعمل الدول الأعضاء في لجنة النقل البحري، من جانبها، بشكل فعلي من خلال المحافل الأخرى، من قبيل مختلف مذكرات التفاهم والاتفاقات الإقليمية لمراقبة دول الميناء، على تشجيع القيام على نطاق واسع بإقامة ثقافة للسلام وخلق ضمير بيئي في أكبر عدد ممكن من مناطق الاختصاص.
- ودون التمييز في الشكل أو في الواقع ضد سفن أية دولة، ينبغي لدول الميناء أن تفرض جزاءات (بما في ذلك الاحتجاز) والعقوبات تكون كافية لتثبيط مشغلي السفن غير المستوفية للمعايير ومستعمليها.

جمعيات التصنيف

- تؤدي جمعيات التصنيف دورا بالغ الأهمية في العملية، ويجب أن تؤدي مهامها على نحو فعال وبقدر كبير من العناية، وينبغي لجمعيات التصنيف أن تضمن تطبيق المعايير الخاصة بها. وهذا ينطبق بصفة خاصة على الجمعيات القائمة تحت مظلة اللجنة المشتركة بين الوكالات المعنية بالنقل البحري والتي يمكن أن توفر المعيار الذي يمكن أن تستعمله الجمعيات الأخرى كأساس لقياساتها. ويشجع أعضاء لجنة النقل البحري جميع جمعيات التصنيف على تحقيق نهج متسق وموحد فيما يتعلق بعمليات التفتيش على السفن.
- وإذا بينت إحصاءات نسبة الحوادث والاحتجاز أن بعض جمعيات التصنيف غير قادرة على ضمان معايير عالية بشكل مناسب، فستنظر الدول الأعضاء في لجنة النقل

البحري في إعداد قائمة بالجمعيات التي لا تطبق المعايير بشكل ملائم وتقوم بتعهد هذه القائمة ونشرها.

- وستنظر البلدان الأعضاء في لجنة النقل البحري أيضا في إمكانية الترويج لنظام ترخيص دولي، ربما تديره المنظمة البحرية الدولية، يهدف إلى ضمان وفاء جمعيات التصنيف بمعايير الأداء المقبولة.

التأمين البحري

- توفر صناعة التأمين شبكة أمان مالية حاسمة للمؤسسات التجارية. وفي الوقت نفسه (وربما كنتيجة غير مقصودة) هي توفر أيضا تغطية فعالة جدا للسفن غير المستوفية للمعايير بالسماح بتوزيع المخاطرة المتعلقة بها على كثير من الجهات في سلسلة النقل، وإلى المستهلكين في نهاية الأمر. وعلى ذلك ينبغي لصناعة التأمين تحديد واستهداف موفري السفن غير المستوفية للمعايير ومستعمليها كما ينبغي لها النظر في الامتناع عن توفير تغطية تأمين ما لم تُزال نواحي النقص التي تجعل هذه السفن غير آمنة.
- ودعما للتدابير المذكورة أعلاه، ستقوم البلدان الأعضاء في لجنة النقل البحري، بمساعدة صناعة التأمين، بالاضطلاع بدراسة لنظم التأمين البحرية الدولية لتحديد ما إذا كان من الممكن، دون المساس بالضحايا المحتملين، إزالة التغطية المتاحة للسفن غير المستوفية للمعايير، مع الإبقاء في الوقت نفسه على التغطية الضرورية لتوزيع المخاطر التأمينية بالنسبة لبقية الصناعة.
- وعلاوة على ذلك، سيقوم أعضاء لجنة النقل البحري بشكل فعلي بتشجيع إعادة استعمال التأمين الإلزامي من جانب المنظمة البحرية الدولية لجميع السفن، بما في ذلك الأحكام التي تمنع القائمين بالتأمين من دفع غرامات عن أصحاب السفن عندما تجري مقاضاة هؤلاء ويحكم بأنهم مذنبون في جرائم تتعلق بالسلامة أو بالتلوث.

الأطقم غير المستوفية للمعايير

- وفي الوقت الذي تقبل فيه لجنة النقل البحري بأنه ثمة مكان واضح للأطقم منخفضة التكاليف وذات الكفاءة، ينبغي عدم التسامح بالنسبة للأطقم غير المستوفية للمعايير أو الظروف غير المستوفية للمعايير للأطقم. وعلى ذلك تؤيد لجنة النقل البحري بشدة الجهود المضنية التي تبذلها المنظمة البحرية الدولية لتعزيز تدريب ومؤهلات البحارة، فضلا عن المقاصد والمفاهيم التي تكمن وراء الاتفاقيات البحرية لمنظمة

العمل الدولية، وترحب بما قررته منظمة العمل الدولية مؤخرا من مراجعة صكوكها البحرية لكي يتسنى تحسين مدى مناسبتها وتشجيع التصديق عليها على نطاق أوسع.

الحوافز والمكافآت

- يمكن أن تكون برامج الحوافز والمكافآت أدوات فعالة للمساعدة في مكافحة النقل البحري غير المستوفي للمعايير. وتلاحظ لجنة النقل البحري أن ثمة بعض البرامج القائمة حاليا وأنه يجري وضع غيرها. ويؤيد أعضاء لجنة النقل البحري بشدة التعجيل بالجهود الرامية إلى مكافأة أصحاب السفن وغيرهم من أطراف الصناعة الذين تتسم تصرفاتهم بالمسؤولية، من خلال حوافز وغير ذلك من برامج التقدير التي تهدف إلى المحافظة على مستويات عالية ومساعدة المنظمين في مكافحة السفن غير المستوفية للمعايير. ويمكن أن تشمل هذه البرامج، على سبيل المثال، خفض رسوم التصنيف، وخفض مدفوعات التأمين، وإجراء عدد أقل من عمليات التفتيش التي تقوم بها دولة الميناء وجعلها أقل استهلاكا للوقت، وخفض رسوم الميناء حيثما كان ذلك ممكنا.

- وسيعمل أعضاء لجنة النقل البحري مع الصناعة على وضع مفهوم الحوافز المتعلقة بأصحاب السفن وغيرهم من الأطراف في الصناعة الذين تتسم تصرفاتهم بالمسؤولية، لكي يتسنى تشجيعهم على بلوغ المعايير المناسبة وعلى التمكن من تحسين مكافحة المنافسة غير السوقية من جانب مشغلي ومستعملي السفن غير المستوفية للمعايير.

المعلومات والدعاية

- الدعاية الجيدة، شأنها شأن الدعاية السيئة، يمكن أن تكون أداة هامة في مكافحة النقل البحري غير المستوفي للمعايير. ويعترف أعضاء لجنة النقل البحري بالجهود الكثيرة التي تُبذل بالفعل، من قبيل القوائم البيضاء والقوائم السوداء وقوائم الاحتجاز، التي تتاح بانتظام وبسهولة على شبكة "الإنترنت" وفي المنشورات. وسيقوم أعضاء لجنة النقل البحري بدراسة ما إذا كانت هذه المعلومات مناسبة لإدخال مزيد من التوحيد عليها ونشرها على موقع اللجنة على الشبكة العالمية الخاص بالنقل البحري غير المستوفي للمعايير. وسيتعاون أعضاء لجنة النقل البحري بشكل إيجابي مع استعمال نظام المعلومات الأوروبي بشأن جودة النقل البحري "إيكويسيز" وتوسيع نطاق مضمونه.

- ينبغي للصناعة المساعدة في تفادي وضع نظام غير ضروري أو مفرط؛ بل ينبغي بدلا من ذلك بذل كل جهد ممكن لتسهيل إنفاذ اللوائح القائمة على نحو فعال، على سبيل المثال من خلال التبادل الحر للمعلومات وتسهيل التعرف على السفن غير المستوفية للمعايير ومشغليها ومستعمليها.
- وتحت لجنة النقل البحري أيضا جميع أعضائها على ضمان قيام إدارتها البحرية بشكل يتسم بالحرية والتواتر بإتاحة المعلومات المتعلقة بالنقل البحري غير المستوفي للمعايير بصفة علنية، بجملة وسائل، منها نظام معلومات "إيكويسيز".
- وبالرغم من أن اللجنة تدرك أنه قد يكون هناك بعض المشاكل القانونية المرتبطة بتحديد المتورطين في تشغيل أو استعمال السفن غير المستوفية للمعايير أو الاشتغال بها بأي شكل آخر، وفضحهم، ينبغي ألا يمنع ذلك من زيادة استعمال هذا الرادع القوي. وسيشارك أعضاء لجنة النقل البحري مع سائر الأطراف المهتمة في معالجة المشاكل التي قد تنشأ من خلال النشر والاستعمال المعقولين لهذه المعلومات، بنية صادقة وللصالح العام.

المسائل القانونية

- سيعمل أعضاء لجنة النقل البحري بشكل فعلي، بما في ذلك من خلال المنظمة البحرية الدولية، على النظر في بعض الوسائل الدولية لتسهيل إثبات الإهمال لا على أصحاب السفن فحسب بل أيضا على مستأجريها، وشركات البضائع، وجمعيات التصنيف وغيرها، حيثما يقومون عن قصد باستغلال وجود النقل البحري غير المستوفي للمعايير.

الخلاصة

يمثل بيان السياسات العامة هذا برهانا قويا على تصميم لجنة النقل البحري والدول الأعضاء فيها على ضمان استمرار إيلاء أولوية عالية للقضاء على النقل البحري غير المستوفي للمعايير. ولا يزال ذلك مسألة تشكل مصدر قلق بالغ وتكلفة باهظة محتملة، وضغطا على من لديهم الاستعداد لتشغيل أو استعمال هذه السفن يجب ألا يتوقف بأي حال من الأحوال.

ويبرز بيان السياسات العامة أيضا الرأي القوي الذي تنادي به لجنة النقل البحري والذي مؤداه أن هذه المشكلة إذا أريد أن تحل يجب أن تؤدي الصناعة نفسها دورا رئيسيا في هذا الجهد. ومع ذلك، إذا أريد نجاح ذلك، يجب أن يُعطى أصحاب السفن ومستعملوها

الذين تتسم تصرفاتهم بالمسؤولية كل حافز على ضمان عدم تضررهم نتيجة لتصرفاتهم هذه. بمعنى آخر، يجب اكتشاف المشغلين والمستعملين الذين يتصرفون بشكل يتسم باللامسؤولية، ومساءلتهم، ويجب ألا يسمح لهم النظام الدولي بتحقيق الربح بشكل غير عادل من تصرفاتهم. وأولئك الذين يشغلون أو يستعملون سفنا غير مستوفية للمعايير بشكل ينتهك القواعد والمعايير المقبولة دوليا ينبغي أن يواجهوا روادع وعقوبات قوية وينبغي ألا يسمح بأن تضاف هذه الروادع والعقوبات إلى قائمة المخاطر التي يمكن لمرتكبي المخالفات التأمين ضدها بسهولة.

وترى لجنة النقل البحري أيضا أن خطة عمل ١٩٩٨ لمكافحة النقل البحري غير المستوفية، المعتمدة كنتيجة لاجتماع مائدة مستديرة مع الصناعة، ما زال من الممكن أن توفر مساهمة كبيرة، حيث أنها تهدف إلى تعزيز مشاركة الصناعة وتحاول تشجيع تبادل المعلومات على نحو فعال بين مختلف عناصر الصناعة الفاعلة. وعلى ذلك سيستمر تنفيذ خطة العمل لدعم بيان السياسات العامة هذا، ولكنها ستعامل الآن بوصفها نشاطا أطول أمدا يستهدف التعزيز التدريجي للعمل المناهضة للنقل البحري غير المستوفي للمعايير.

الإجراءات التي ستضطلع بها لجنة النقل البحري

ثمة عدد من الإجراءات المذكورة أعلاه (على سبيل المثال، الأنشطة المضطلع بها في المنظمة البحرية الدولية) لا يمكن أن يضطلع به سوى الحكومات الأعضاء في لجنة النقل البحري. ومع ذلك فتمشيا مع النقاط الواردة في بيان السياسات العامة هذا، ستقوم اللجنة نفسها بما يلي:

- العمل مع الصناعة لوضع مفهوم الحوافز المقدمة لأصحاب السفن وغيرهم من الأطراف في الصناعة الذين تتسم تصرفاتهم بالمسؤولية، لكي يتسنى تشجيعهم على بلوغ المعايير المناسبة وللتمكن من تحسين مكافحة المنافسة غير السوقية لمشغلي ومستعملي السفن غير المستوفية للمعايير.
- التشاور مع المنظمة البحرية الدولية بشأن السبل الاقتصادية والقانونية والسياسية والمتصلة بالسياسات العامة التي يمكن للجنة النقل البحري استكشافها لدعم أنشطة المنظمة البحرية الدولية نفسها الرامية إلى تعزيز الامتثال للاتفاقيات البحرية الدولية القائمة، ومساعدتها في ممارسة أنشطة جديدة من قبيل التأمين الإجباري.
- وبمساعدة من الصناعة، ستوافق لجنة النقل البحري على ولاية للاضطلاع بدراسة نظام التأمين البحري الدولي لتحديد ما إذا كان ثمة مجال لسحب التغطية المتاحة للنقل البحري غير المستوفي للمعايير، مع المحافظة في الوقت نفسه على التغطية الضرورية لتوزيع المخاطر التأمينية بالنسبة لبقية الصناعة.

- دراسة ما إذا كانت المعلومات القائمة بشأن النقل البحري غير المستوفي للمعايير من مختلف المصادر مناسبة لزيادة توحيدها ونشرها على موقع اللجنة المعني بالنقل البحري غير المستوفي للمعايير على الشبكة العالمية، لكي يتسنى كشف مشغلي ومستعملي السفن غير المستوفية للمعايير أو تشجيع أصحاب السفن وغيرهم من أطراف الصناعة الذين تتسم تصرفاتهم بالمسؤولية.
- الاستمرار في تنفيذ جوانب خطة عمل ١٩٩٨ لمكافحة النقل البحري غير المستوفي للمعايير التي تم مختلف العناصر الفاعلة في الصناعة، والتي توفر حافزا لمواصلة المشاركة رفيعة النوعية في النقل البحري. ومن المرجح أن تشمل هذه الجوانب تعزيز توفر المعلومات، وربما مدونات تفصيلية مختلفة لأفضل الممارسات، تستهدف أساسا تحديد علامة مرجعية تقاس بالمقارنة بها المؤسسات التجارية كل على حدة. وقد يسهل هذا تحديد من لا يوفون بالمعايير الدنيا المقبولة.

ثالثا - جداول التزامات دولة العلم

أعدتها شعبة شؤون المحيطات وقانون البحار في الأمم المتحدة

ملاحظة بشأن الجداول

٢٠٨ - ترد في الجدولين ألف وباء معلومات عن التزامات دولة العلم الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار واتفاق الأمم المتحدة المتعلق بالأرصدة السمكية بالترتيب الذي وردت به في هذين الصكين. ويدرج الجدول ألف التزامات دولة العلم في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في ما يتعلق بالملاحة؛ وحفظ الموارد الحية البحرية وإدارتها؛ وحماية البيئة البحرية وحفظها وإجراء البحث العلمي البحري؛ ورصد سفن الصيد في أعالي البحار ومراقبتها والإشراف عليها. أما الجدول باء فيدرج المسؤوليات التي تقع على عاتق دولة العلم في ما يتعلق بحفظ الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال وإدارتها، على نحو ما نص عليه اتفاق الأمم المتحدة المتعلق بالأرصدة السمكية.

٢٠٩ - ويدرج الجدول جيم التزامات دول العلم موزعة بحسب الموضوع في عدد كبير من الصكوك الدولية، لا سيما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. وحيثما كان الصك بكامله ذات صلة، ورد العنوان وحده. وحيثما كان هناك حكم معين يحدد التزام دولة العلم، ورد رقم المادة وأوضح الالتزام. أما بالنسبة للالتزامات التي تنص عليها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، فلم يدرج سوى رقم المادة نظرا لأن جوهر الالتزام ملخص في الجدول ألف. فالجدول جيم ليس القصد منه أن يكون قائمة حصرية. (لا يعني الترتيب المختار أي تحديد للأولويات بين الصكوك المذكورة).

الجدول ألف

اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

الجزء الثاني - البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة

الفرع ٣ - المرور البريء في البحر الإقليمي

التزامات دولة العلم	أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار
معنى المرور تلتزم دولة العلم بأن تفرض على السفن التي تمارس حق المرور البريء في البحر الإقليمي للدولة الساحلية أن يكون مرورها متواصلا وسريعا.	المادة ١٨ (٢)
معنى المرور البريء تلتزم دولة العلم بأن تكفل ممارسة السفن التي تحمل علمها للحق في المرور البريء طبقا للاتفاقية ولقواعد القانون الدولي الأخرى.	المادة ١٩ (١)
الغواصات والمركبات الغاطسة الأخرى تلتزم دولة العلم بأن تفرض على الغواصات والمركبات الغاطسة الأخرى التي تمارس حق المرور البريء أن تبخر طافية ورافعة علمها.	المادة ٢٠
قوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور البريء تلتزم دولة العلم بأن تفرض على السفن التي تمارس حق المرور البريء خلال البحر الإقليمي أن تمثل لجميع قوانين وأنظمة الدولة الساحلية في ما يتعلق بالمرور البريء ولجميع الأنظمة الدولية المقبولة عموما بشأن منع المصادمات في البحر.	المادة ٢١ (٤)
الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور في البحر الإقليمي تلتزم دولة العلم بأن تفرض على الناقلات والسفن التي تعمل بالطاقة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد والمنتجات ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية، لدى ممارستها لحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي، أن تقصر مرورها على الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور في البحر الإقليمي المعينة أو المقررة كلما طلبت إليها الدولة الساحلية ذلك.	المادة ٢٢ (٢)

<p>السفن الأجنبية التي تعمل بالطاقة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية</p> <p>تلتزم دولة العلم بأن تفرض على السفن الأجنبية التي تعمل بالطاقة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد والمنتجات ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية، أثناء ممارستها لحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي، أن تحمل من الوثائق وأن تراعي من التدابير الوقائية الخاصة ما قرره الاتفاقات الدولية فيما يتعلق بتلك السفن.</p>	المادة ٢٣
--	-----------

الجزء الثالث - المضائق المستخدمة للملاحة الدولية

الفرع ٢ - المرور العابر

<p>واجبات السفن والطائرات أثناء المرور العابر</p> <p>تلتزم دولة العلم بأن تفرض على السفن والطائرات، أثناء ممارستها لحق المرور العابر:</p> <p>(أ) أن ترضي دون إبطاء خلال المضيق أو فوقه؛ وأن تمتنع عن أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة المشاطئة للمضيق أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأية صورة أخرى انتهكا لمبادئ القانون الدولي المحسدة في ميثاق الأمم المتحدة؛ أن تمتنع عن أية أنشطة غير تلك الملازمة للأشكال المعتادة لعبورها المتواصل السريع، إلا إذا أصبح ذلك ضروريا بسبب قوة قاهرة أو حالة شدة.</p> <p>(ب) أن تمتثل الأحكام الأخرى ذات الصلة الواردة في الجزء الثالث من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي تنظم المرور في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية.</p>	المادة ٣٩ (١)
<p>تلتزم دولة العلم بأن تفرض على السفن والطائرات، أثناء ممارستها حق المرور العابر:</p> <p>(أ) أن تمتثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموما للسلامة في البحر، بما في ذلك الأنظمة الدولية لمنع المصادمات في البحر؛</p> <p>(ب) أن تمتثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموما لمنع التلوث من السفن وتخفيضه والسيطرة عليه.</p>	المادة ٣٩ (٢)

<p>أنشطة البحث والمسح</p> <p>تلتزم دولة العلم بمنع السفن، بما فيها سفن البحث العلمي البحري والمسح الهيدروغرافي، من الاضطلاع بأي أنشطة بحث أو مسح أثناء مرورها العابر دون الحصول على إذن مسبق من الدول المشاطئة للمضائق.</p>	المادة ٤٠
<p>الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية</p> <p>تلتزم دولة العلم بأن تفرض على السفن المارة مروراً عابراً احترام الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور للملاحة في المضائق التي قد تحددها الدول المشاطئة للمضائق حيثما كان ذلك لازماً لتعزيز سلامة مرور السفن.</p>	المادة ٤١ (٧)
<p>قوانين وأنظمة الدول المشاطئة للمضائق بشأن المرور العابر</p> <p>تلتزم دولة العلم بأن تفرض على السفن التي تمارس حق المرور العابر أن تمتثل للقوانين والأنظمة المتعلقة بالمرور العابر خلال المضائق التي قد تعتمدها الدول المشاطئة للمضائق بشأن الأمور التالية كلها أو بعضها:</p> <p>(أ) سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري كما هو منصوص عليه في المادة ٤١؛</p> <p>(ب) منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه بإعمال الأنظمة الدولية المنطبقة بشأن تصريف النفط والفضلات النفطية وغيرها من المواد المؤذية في المضائق؛</p> <p>(ج) فيما يتعلق بسفن الصيد، منع الصيد بما في ذلك أدوات الصيد وسق وتحميل أو إنزال أي سلعة أو عملة أو شخص خلافاً للقوانين وأنظمة الدول المشاطئة للمضائق الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.</p>	المادة ٤٢ (٤)
<p>تلتزم دولة علم السفينة التي تتمتع بالحصانة السيادية وتتصرف على نحو يخالف قوانين الدول المشاطئة للمضائق وأنظمتها بشأن المرور العابر أو غيرها من أحكام الجزء الثالث من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي تنظم المرور بالمضائق المستخدمة للملاحة الدولية بأن تتحمل المسؤولية الدولية عن أي خسارة أو ضرر يلحق بالدول المشاطئة للمضائق نتيجة ذلك.</p>	المادة ٤٢ (٥)

<p>وسائل تيسير الملاحة وضمان السلامة وغير ذلك من التحسينات ومنع التلوث وخفضه والسيطرة عليه</p> <p>تلتزم دول العلم المستخدمة لمضيق بأن تتعاون عن طريق الاتفاق مع الدول المشاطئة للمضيق:</p> <p>(أ) على إقامة وصيانة ما يلزم في المضيق من وسائل تيسير الملاحة وضمان السلامة أو غير ذلك من التحسينات لمعاونة الملاحة الدولية؛</p> <p>(ب) على منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه.</p>	المادة ٤٣
--	-----------

الجزء الرابع - الدول الأرخيلية

<p>حق المرور في الممرات البحرية الأرخيلية</p> <p>تلتزم دولة العلم بكفالة احترام السفن المارة في الممرات البحرية الأرخيلية لما ينطبق من الممرات البحرية ومن نظم تقسيم حركة المرور التي حددها الدولة الأرخيلية وفقا لأحكام هذه المادة.</p>	المادة ٥٣ (١١)
<p>واجبات السفن والطائرات أثناء مرورها، وأنشطة البحث والمسح، وواجبات الدولة الأرخيلية، وقوانين وأنظمة الدولة الأرخيلية بشأن المرور في الممرات البحرية الأرخيلية</p> <p>تنطبق على المرور في الممرات البحرية الأرخيلية التزامات دولة العلم المحددة في المواد ٣٩ و ٤٠ و ٤٢ و ٤٤، مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال.</p>	المادة ٥٤

الجزء الخامس - المنطقة الاقتصادية الخالصة

<p>حقوق الدول الأخرى وواجباتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة</p> <p>تلتزم دولة العلم، في ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها بموجب هذه الاتفاقية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، بالمراعاة الواجبة لحقوق الدولة الساحلية وواجباتها وبالامتثال للقوانين والأنظمة التي تعتمدها الدولة الساحلية وفقا لأحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي بالقدر الذي لا تتنافى به مع الجزء الخامس من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.</p>	المادة ٥٨ (٣)
--	---------------

<p>الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات في المنطقة الاقتصادية الخالصة</p> <p>تلتزم دولة العلم باحترام مناطق السلامة التي تحددها الدولة الساحلية حول الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات وبالامتثال للمعايير الدولية المقبولة عموماً في ما يتعلق بالملاحة في جوار الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات ومناطق السلامة.</p>	المادة ٦٠ (٦)
<p>حفظ الموارد الحية</p> <p>تلتزم دولة علم السفن المسموح لها بالصيد في المنطقة الاقتصادية الخالصة بالمواظبة على تقديم وتبادل ما هو متوافر من المعلومات العلمية والإحصائيات عن كمية الصيد وعن مجهود الصيد، وغير ذلك من البيانات المتصلة بحفظ الأرصد السميكية عن طريق المنظمات الدولية المختصة، سواء كانت إقليمية أو إقليمية أو عالمية، وفقاً لما يقتضيه الحال.</p>	المادة ٦١ (٥)
<p>الانتفاع بالموارد الحية</p> <p>تلتزم دولة العلم بأن تكفل امتثال سفنها التي تقوم بالصيد في المنطقة الاقتصادية الخالصة التابعة لدولة أخرى لتدابير الحفظ وللأحكام والشروط الأخرى المحددة في قوانين وأنظمة الدولة الساحلية التي تتناول، فيما تتناوله، ما يلي:</p> <p>(أ) إصدار التراخيص للصيادين ولسفن الصيد ومعداته، بما في ذلك الرسوم وغيرها من المدفوعات التي يمكن، في حالة الدول الساحلية النامية، أن تتألف من تعويض مناسب في ميدان التمويل والمعدات والتكنولوجيا المتعلقة بصناعة صيد الأسماك؛</p> <p>(ب) تقرير الأنواع التي يجوز صيدها وتحديد حصص الصيد، سواء فيما يتعلق بسلالات معينة أو مجموعات من السلالات أو بكمية الصيد للسفينة الواحدة في فترة من الزمن أو بكمية الصيد المسموح بها لرعايا أية دولة في فترة محددة؛</p> <p>(ج) تنظيم مواسم الصيد وقطاعاته، وأنواع أدوات الصيد وأحكامها وكمياتها، وأنواع وأحجام وعدد سفن الصيد المسموح باستخدامها؛</p> <p>(د) تحديد أعمار وأحجام الأسماك وغيرها من الأنواع المسموح بصيدها؛</p> <p>(هـ) تحديد المعلومات المطلوب من سفن الصيد تقديمها، بما في ذلك إحصائيات كمية الصيد ومجهوده والتقارير التي تقدم عن مواقع السفن؛</p>	المادة ٦٢ (٤)

<p>(و) تطلب القيام، بإذن من الدولة الساحلية وتحت رقابتها، ببرامج أبحاث محددة عن مصائد الأسماك وتنظيم إجراء هذه الأبحاث، بما في ذلك أخذ العينات من الكميات المصيدة، والتصرف في العينات، وإبلاغ البيانات العلمية المتصلة بذلك؛</p> <p>(ز) وضع مراقبين أو متدربين على هذه السفن من قبل الدولة الساحلية؛</p> <p>(ح) إنزال هذه السفن كل الصيد أو جزءا منه في موانئ الدولة الساحلية؛</p> <p>(ط) الأحكام والشروط المتصلة بالمشاريع المشتركة أو غيرها من الترتيبات التعاونية؛</p> <p>(ي) الاحتياجات إلى تدريب العاملين ونقل تكنولوجيا المصائد، بما في ذلك تعزيز قدرة الدولة الساحلية على القيام بالأبحاث الخاصة بالمصائد؛</p> <p>(ك) إجراءات التنفيذ.</p>	
<p>الأرصدة التي توجد داخل المناطق الاقتصادية الخالصة لدولتين ساحليتين أو أكثر أو في كل من المنطقة الاقتصادية الخالصة والقطاع الواقع وراءها والملاصق لها</p> <p>تلتزم دولة العلم التي تقوم بالصيد في القطاع الملاصق لأرصدة موجودة داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة وفي قطاع واقع وراءها وملاصق لها (أرصدة سميكية متداخلة) بالسعي، إما مباشرة أو عن طريق المنظمات الإقليمية أو دون الإقليمية المناسبة، إلى الاتفاق مع الدولة الساحلية على التدابير اللازمة لحفظ هذه الأرصدة في القطاع الملاصق.</p>	المادة ٦٣ (٢)
<p>الأنواع الكثيرة الارتحال</p> <p>تلتزم دولة العلم التي يصطاد رعاياها في منطقة الأنواع الكثيرة الارتحال المدرجة في المرفق الأول بالتعاون مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المناسبة مع الدولة الساحلية وذلك بقصد تأمين حفظ هذه الأنواع والانتفاع بها على الوجه الأمثل في جميع أنحاء المنطقة الإقليمية، سواء داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة أو خارجها. وفي المناطق الإقليمية التي لا توجد لها منظمة دولية مناسبة، تتعاون دولة العلم التي تقوم بجني هذه الأنواع في المنطقة الإقليمية مع الدولة الساحلية من أجل إنشاء مثل هذه المنظمة وتشترك في أعمالها.</p>	المادة ٦٤

المادة ٦٥	الثدييات البحرية تلتزم الدول، بما في ذلك دولة العلم، بالتعاون من أجل حفظ الثدييات البحرية، وعليها، في حالة الحيتانيات بصورة خاصة أن تعمل من خلال المنظمات الدولية المناسبة على حفظها وإدارتها ودراستها.
المادة ٦٦ (٣) (أ)	الأنواع البحرية النهريّة السراء تلتزم دولة العلم التي يسمح لها بصيد الأنواع البحرية النهريّة السراء خارج الحدود الخارجية للمنطقة الاقتصادية الخالصة، بأن تجري مشاورات بهدف التوصل إلى اتفاق حول أحكامه وشروطه، مع إيلاء المراعاة الواجبة لمتطلبات حفظ تلك الأنواع ولاحتياجات دولة المنشأ منها.

الجزء السادس - الجرف القاري

المادة ٧٩ (٥)	الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة على الجرف القاري تلتزم دولة العلم بضمان إيلاء سفنها عند وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة، المراعاة الواجبة للكابلات أو خطوط الأنابيب الموضوعية من قبل. وينبغي بوجه خاص عدم الإضرار بإمكانيات تصليح الكابلات أو خطوط الأنابيب الموجودة فعلا.
---------------	--

الجزء السابع - أعالي البحار

الفرع ١ - أحكام عامة

المادة ٨٧ (٢)	حرية أعالي البحار تلتزم دولة العلم بإيلاء المراعاة الواجبة لمصالح الدول الأخرى في ممارستها لحرية أعالي البحار، وكذلك الاعتبار الواجب لما تنص عليه هذه الاتفاقية من حقوق فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة.
المادة ٨٨	تخصيص أعالي البحار للأغراض السلمية تلتزم دولة العلم بتخصيص أعالي البحار للأغراض السلمية.
المادة ٩١ (١)	جنسية السفن التزام دولة العلم بتحديد شروط منح جنسيتها للسفن وتسجيل السفن في إقليمها وللحق في رفع علمها ويجب أن تكون هناك رابطة حقيقية مع السفن التي ترفع علمها.

<p>تلتزم دولة العلم بأن تصدر للسفن التي منحها حق رفع علمها الوثائق الدالة على ذلك.</p>	<p>المادة ٩١ (٢)</p>
<p>واجبات دولة العلم</p> <p>١ - تلتزم دولة العلم بممارسة ولايتها ورقابتها ممارسة فعلية في الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علمها.</p> <p>٢ - وعلى كل دولة بوجه خاص:</p> <p>(أ) أن تمسك سجلا للسفن يتضمن أسماء السفن التي ترفع علمها وصفاتها الخاصة، عدا السفن التي لا تنطبق عليها بسبب صغر حجمها الأنظمة الدولية المقبولة عموماً؛</p> <p>(ب) وأن تضطلع بالولاية بموجب قانونها الداخلي على كل سفينة ترفع علمها وعلى ربانها وضباطها وأفراد طاقمها في صدد المسائل الإدارية والتقنية والاجتماعية المتعلقة بالسفينة.</p> <p>٣ - تلتزم دولة العلم باتخاذ ما يلزم من التدابير بالنسبة إلى السفن التي ترفع علمها لتأمين السلامة في البحار وذلك فيما يتعلق، بعدة أمور منها:</p> <p>(أ) بناء السفن ومعداتها وصلاحياتها للإبحار؛</p> <p>(ب) تكوين طواقم السفن، وشروط العمل الخاصة بهم، وتدريبهم، آخذة في الاعتبار الصكوك الدولية المنطبقة؛</p> <p>(ج) استخدام الإشارات والمحافظة على الاتصالات ومنع المصادمات.</p> <p>٤ - تتضمن هذه التدابير ما يكون ضرورياً لتأمين:</p> <p>(أ) أن تخضع كل سفينة، قبل التسجيل وعلى فترات مناسبة بعد ذلك، للتفتيش من قبل مفتش سفن مؤهل، وأن تحمل من الخرائط والمنشورات الملاحية ومن أدوات وأجهزة الملاحة ما يكون ملائماً لسلامة ملاحتها؛</p> <p>(ب) أن تكون كل سفينة في عهدة ربان وضباط تتوفر فيهم المؤهلات المناسبة، وبوجه خاص في مجالات قيادة السفن والملاحة والاتصالات والهندسة البحرية، وأن يكون طاقم السفينة مناسباً من حيث المؤهلات والعدد لنوع السفينة وحجمها وآلاتها ومعداتها؛</p> <p>(ج) أن يكون الربان والضباط، وإلى المدى المناسب أفراد طاقم السفينة، على دراية تامة بالأنظمة الدولية المنطبقة</p>	<p>المادة ٩٤</p>

<p>فيما يتعلق بسلامة الأرواح في البحار، ومنع المصادمات، ومنع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه، والمحافظة على الاتصالات بواسطة الراديو وأن يكونوا مطالبين بمراعاة تلك الأنظمة.</p> <p>٥ - تكون دولة العلم عند اتخاذ التدابير التي تدعو إليها الفقرتان ٣ و ٤، مطالبة بأن تمثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً وبأن تتخذ أية خطوات قد تكون لازمة لضمان مراعاتها.</p> <p>٦ - تلتزم دولة العلم بالتحقيق في تقرير أي دولة لديها أسباب واضحة للاعتقاد بأن الولاية والرقابة الصحيحتين لم تمارسا فيما يتعلق بسفينة ما وتتخذ، إذا رأت ذلك مناسباً، أي إجراء ضروري لمعالجة الحالة.</p> <p>٧ - تلتزم دولة العلم بإجراء تحقيق على يد شخص أو أشخاص من أصحاب المؤهلات المناسبة أو أمامهم، في كل حادث بحري أو حادثة ملاحية في أعالي البحار يكون للسفينة التي ترفع علم الدولة شأن بها وتنجم عنها خسارة في الأرواح أو إصابات خطيرة تلحق برعايا دولة أخرى أو أضرار خطيرة تلحق بسفن أو منشآت تابعة لدولة أخرى، أو بالبيئة البحرية. وتتعاون دولة العلم والدولة الأخرى في أي تحقيق تجريه تلك الدولة الأخرى في أي حادث بحري أو حادثة ملاحية من هذا النوع.</p>	
<p>واجب تقديم المساعدة</p> <p>تلتزم دولة العلم بمطالبة ربان السفينة التي ترفع علمها، بأن يقوم، قدر وسعه دون تعريض السفينة أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي، بما يلي:</p> <p>(أ) تقديم المساعدة لأي شخص وجد في البحار معرضاً لخطر الضياع؛</p> <p>(ب) التوجه بكل ما يمكن من السرعة لإنقاذ أي أشخاص في حالة استغاثة إذا أخطر بحاجتهم إلى المساعدة وفي حدود ما يكون هذا العمل متوقفاً منه بصورة معقولة؛</p> <p>(ج) تقديم المساعدة، بعد حدوث مصادمة، للسفينة الأخرى ولطاقمها وركابها وحيثما كان ذلك ممكناً، إعلام السفينة الأخرى باسم سفينته وبميناها وتسجيلها وبأقرب ميناء ستتوجه إليه.</p>	<p>المادة ٩٨ (١)</p>

المادة ٩٩	حظر نقل الرقيق تلتزم دولة العلم باتخاذ تدابير فعالة لمنع ومعاينة نقل الرقيق في السفن المأذون لها برفع علمها ومنع الاستخدام غير المشروع لعلمها في هذا الغرض. وأي عبد يلجأ على ظهر أية سفينة، أيا كان علمها، يصبح حراً بحكم الواقع.
المادة ١٠٠	واجب التعاون في قمع القرصنة تلتزم دولة العلم بالتعاون مع الدول الأخرى إلى أقصى حد ممكن في قمع القرصنة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة.
المادة ١٠٨ (١)	الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل تلتزم دولة العلم بالتعاون مع الدول الأخرى في قمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمواد التي تؤثر على العقل بواسطة السفن في أعالي البحار بما يخالف الاتفاقيات الدولية.
المادة ١٠٩ (١)	البث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار تلتزم دولة العلم بالتعاون مع الدول الأخرى في قمع إيقاف البث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار.
المادة ١١٣	كسر أو إصابة أحد الكابلات أو خطوط الأنايب المغمورة تلتزم دولة العلم باعتماد ما يلزم من القوانين والأنظمة للنص على أن يعتبر جريمة تستحق العقاب كسر أو إصابة أحد الكابلات المغمورة تحت أعالي البحار من قبل سفينة ترفع علمها أو شخص يخضع لولايتها عن قصد أو نتيجة إهمال جرمي بطريقة يمكن أن تؤدي إلى قطع الاتصالات البرقية أو الهاتفية أو إعاقتهما، وكذلك كسر أو إصابة خط أنابيب مغمور أو كابل كهرباء عالي الفلطية مغمور. وينطبق هذا الحكم أيضاً على السلوك الذي أريد به أن يؤدي إلى مثل هذا الأمر أو الإصابة الذي يحتمل أن يؤدي إليهما، ولكنه لا ينطبق على أي كسر أو إصابة سببها أشخاص عملوا لمجرد تحقيق هدف مشروع هو إنقاذ حياتهم أو سفنهم بعد اتخاذ كل الاحتياطات اللازمة لتفادي ذلك.

الفرع ٢ - حفظ وإدارة الموارد الحية لأعالي البحار

المادة ١١٦	الحق في صيد الأسماك في أعالي البحار تلتزم دولة العلم التي يزاول رعاياها صيد الأسماك في أعالي البحار بمراعاة: (أ) التزاماتها الناجمة عن المعاهدات؛
------------	--

<p>(ب) وحقوق الدول الساحلية وواجباتها وكذلك مصالحتها المنصوص عليها، بين مواد أخرى، في الفقرة ٢ من المادة ٦٣ وفي المواد من ٦٤ إلى ٦٧؛</p> <p>(ج) وأحكام الفرع ٢.</p>	
<p>واجب الدول في أن تتخذ تدابير بالنسبة إلى رعاياها من أجل حفظ الموارد الحية لأعالي البحار</p> <p>تلتزم دولة العلم باتخاذ ما قد يكون ضروريا من تدابير بالنسبة إلى رعايا كل منها من أجل حفظ الموارد الحية لأعالي البحار، أو بالتعاون مع دول أخرى في اتخاذ تلك التدابير.</p>	المادة ١١٧
<p>تعاون الدول في حفظ وإدارة الموارد الحية</p> <p>تلتزم دول العلم بالتعاون فيما بينها في حفظ وإدارة الموارد الحية في مناطق أعالي البحار. وتدخّل الدول التي يستغل رعاياها موارد حية متماثلة، أو موارد حية مختلفة في نفس المنطقة، في مفاوضات بغية اتخاذ التدابير اللازمة لحفظ الموارد الحية المعنية. وتتعاون، حسب الاقتضاء، لتؤسس لهذا الغرض منظمات دون إقليمية أو إقليمية لمصائد الأسماك.</p>	المادة ١١٨
<p>حفظ الموارد الحية لأعالي البحار</p> <p>١ - تلتزم دول العلم في تحديدها لكمية الصيد المسموح بها ووضعها غير ذلك من تدابير حفظ الموارد الحية في أعالي البحار بأن:</p> <p>(أ) تتخذ تدابير تهدف، على أساس أفضل الأدلة العلمية المتوفرة لدول العلم المعنية، إلى صون أرصدة الأنواع المجتناة أو تجديدها، بمستويات يمكن أن تدر أقصى غلة قابلة للدوام كما تعينها العوامل البيئية ذات الصلة، بما فيها الاحتياجات الخاصة للدول النامية، ومع مراعاة أنماط الصيد والترابط بين السلالات السمكية وأية معايير دولية للحد الأدنى موصى بها بوجه عام سواء على الصعيد دون الإقليمي أو الإقليمي أو العالمي؛</p> <p>(ب) تضع في اعتبارها ما يترتب على ذلك من الآثار في الأنواع المرتبطة بالأنواع المجتناة أو المعتمدة عليها بقصد صون أو تجديد أرصدة الأنواع المرتبطة أو المعتمدة بمستويات أعلى من المستويات التي يمكن أن يصبح فيها تكاثرها مهددا بصورة جدية.</p> <p>٢ - تلتزم دولة العلم بالمساهمة بصورة منتظمة في تقديم وتبادل ما هو متوافر من المعلومات العلمية والإحصائيات عن كمية</p>	المادة ١١٩

<p>الصيد ومجهوده وغير ذلك من البيانات المتصلة بحفظ الأرصدة السمكية، عن طريق المنظمات الدولية المختصة، سواء كانت دون إقليمية أو إقليمية أو عالمية، حيثما يقتضي الحال ذلك، وباشتراف كافة الدول المعنية.</p> <p>٣ - تلتزم دول العلم بضمن أن لا تميز تدابير الحفظ وتنفيذها، قانونا أو فعلا، ضد صيادي أية دولة.</p>	
<p>التدابير البحرية</p> <p>تنطبق المادة ٦٥ كذلك على حفظ وإدارة التدابير البحرية في أعالي البحار.</p>	<p>المادة ١٢٠</p>

الجزء الثالث عشر - حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها

الفرع ١ - أحكام عامة

<p>التزام عام</p> <p>تلتزم الدول، بما فيها دول العلم، بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.</p>	<p>المادة ١٩٢</p>
<p>تدابير منع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه</p> <p>١ - تلتزم الدول، بما فيها دول العلم، منفردة أو مشتركة حسب الاقتضاء، باتخاذ جميع ما يلزم من التدابير المتمشية مع هذه الاتفاقية لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، أيا كان مصدره، مستخدمة لهذا الغرض أفضل الوسائل العلمية المتاحة لها والمتفقة مع قدراتها، وتسعى إلى المواءمة بين سياساتها في هذا الصدد.</p> <p>٢ - تلتزم الدول، بما فيها دول العلم، باتخاذ جميع ما يلزم من التدابير لتضمن أن تجرى الأنشطة الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها بحيث لا تؤدي إلى إلحاق ضرر عن طريق التلوث بدول أخرى وبيئتها، وأن لا ينتشر التلوث الناشئ عن أحداث أو أنشطة تقع تحت ولايتها أو رقابتها إلى خارج المناطق التي تمارس فيها حقوقا سيادية وفقا لهذه الاتفاقية.</p> <p>٣ - تتناول التدابير المتخذة عملا بهذا الجزء جميع مصادر تلوث البيئة البحرية. وتشمل هذه التدابير، فيما تشمل، التدابير التي يراد بها الإقلال إلى أبعد مدى ممكن من:</p> <p>(أ) إطلاق المواد السامة أو الضارة أو المؤذية، ولا سيما منها المواد الصامدة، من مصادر في البر، أو من الجو أو خلاله، أو عن طريق الإغراق؛</p>	<p>المادة ١٩٤</p>

<p>(ب) التلوث من السفن، وبخاصة التدابير لغرض منع الحوادث ومواجهة حالات الطوارئ، وتأمين سلامة العمليات في البحر، ومنع التصريف المتعمد وغير المتعمد، وتنظيم تصميم السفن وبنائها وتجهيزها وتشغيلها وتكوين طواقمها؛</p> <p>(ج) التلوث من المنشآت والأجهزة المستخدمة في استكشاف أو استغلال الموارد الطبيعية لقاع البحار وباطن أرضه، وبخاصة التدابير لغرض منع الحوادث ومواجهة حالات الطوارئ، وتأمين سلامة العمليات في البحر، وتنظيم تصميم تلك المنشآت أو الأجهزة وبنائها وتجهيزها وتشغيلها وتكوين طواقمها؛</p> <p>(د) التلوث من المنشآت والأجهزة الأخرى العاملة في البيئة البحرية وبخاصة التدابير لغرض منع الحوادث ومواجهة حالات الطوارئ، وتأمين سلامة العمليات في البحر، وتنظيم تصميم تلك المنشآت أو الأجهزة وبنائها وتجهيزها وتشغيلها وتكوين طواقمها.</p> <p>٤ - تمتنع الدول، بما فيها دول العلم، عند اتخاذ التدابير الرامية إلى منع تلوث البيئة البحرية أو خفضه أو السيطرة عليه، عن التعرض الذي لا يمكن تبريره للأنشطة التي تقوم بها دول أخرى ممارسة لحقوقها وعملا بواجباتها، طبقا لهذه الاتفاقية.</p> <p>٥ - تشمل التدابير المتخذة وفقا لهذا الجزء تلك التي تكون ضرورية لحماية النظم الإيكولوجية النادرة أو السريعة التأثر وكذلك موائل الأنواع المستترفة أو المهددة أو المعرضة لخطر الزوال وغيرها من أشكال الحياة البحرية والحفاظ عليها.</p>	
<p>واجب عدم نقل الضرر أو الأخطار أو تحويل نوع من التلوث إلى نوع آخر منه</p> <p>تلتزم الدول، بما فيها دول العلم، بالتصرف عند اتخاذ التدابير الرامية إلى منع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، بحيث لا تنقل بصورة مباشرة أو غير مباشرة، الضرر أو الأخطار من منطقة إلى أخرى أو تحول نوعا من التلوث إلى نوع آخر منه.</p>	المادة ١٩٥
<p>استخدام التكنولوجيات أو إدخال الأنواع الغريبة أو الجديدة</p> <p>تلتزم الدول، بما فيها دول العلم، باتخاذ جميع ما يلزم من التدابير لمنع وخفض تلوث البيئة البحرية والسيطرة على هذا التلوث الناتج عن استخدام التكنولوجيات الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها أو عن إدخال أنواع غريبة أو جديدة، قصدا أو عرضا، على جزء معين من البيئة البحرية يمكن أن تسبب فيها تغييرات كبيرة وضارة بتلك البيئة.</p>	المادة ١٩٦

الفرع ٢ - التعاون العالمي والإقليمي

المادة ١٩٧	<p>التعاون على أساس عالمي أو إقليمي</p> <p>تلتزم الدول، بما فيها دول العلم، بالتعاون على أساس عالمي، وحسب الاقتضاء على أساس إقليمي، مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة، على صياغة ووضع قواعد ومعايير دولية، وممارسات وإجراءات دولية موصى بها، تتماشى مع هذه الاتفاقية لحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها، مع مراعاة الخصائص الإقليمية المميزة.</p>
المادة ١٩٨	<p>الإخطار بضرر وشيك أو فعلي</p> <p>تلتزم الدولة، بما في ذلك دولة العلم، عندما تعلم بحالات تكون البيئة البحرية فيها معرضة لخطر داهم بوقوع ضرر بها أو بحالات تكون فيها تلك البيئة قد أصيبت بضرر بسبب التلوث، بأن تحظر فوراً الدول الأخرى التي ترى أنها معرضة للتأثر بذلك الضرر، وكذلك المنظمات الدولية المختصة.</p>
المادة ١٩٩	<p>خطط الطوارئ ضد التلوث</p> <p>تلتزم الدول الواقعة في المنطقة المتأثرة، بما فيها دول العلم، بالتعاون في الحالات المشار إليها في المادة ١٩٨، وفقاً لقدراتها، هي والمنظمات الدولية المختصة، قدر المستطاع، في القضاء على آثار التلوث، وفي منع الضرر أو خفضه إلى الحد الأدنى. وتحقيقاً لهذه الغاية، تعمل الدول معاً على وضع وتعزيز خطط طوارئ لمواجهة حوادث التلوث في البيئة البحرية.</p>
المادة ٢٠٠	<p>الدراسات وبرامج البحث وتبادل المعلومات والبيانات</p> <p>تلتزم الدول، بما فيها دول العلم، بالتعاون مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة، لغرض تعزيز الدراسات والقيام ببرامج البحث العلمي وتشجيع تبادل المعلومات والبيانات المكتسبة عن تلوث البيئة البحرية، وتسعى الدول إلى المشاركة مشاركة نشطة في البرامج الإقليمية والعالمية لاكتساب المعرفة اللازمة لتقييم طبيعة التلوث ومداه ولتقييم التعرض له ومساراته وأخطاره ووسائل علاجه.</p>
المادة ٢٠١	<p>المعايير العلمية للأنظمة</p> <p>تلتزم الدول، بما فيها دول العلم، بالتعاون في ضوء المعلومات والبيانات المكتسبة عملاً بالمادة ٢٠٠ تعاوناً مباشراً أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة، في وضع معايير علمية مناسبة لصياغة وإعداد قواعد ومعايير، وكذلك ممارسات وإجراءات موصى بها، لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه.</p>

الفرع ٤ - الرصد والتقييم البيئي

المادة ٢٠٤ (٢)	رصد مخاطر التلوث أو آثاره تلتزم الدول، بما فيها دول العلم، بأن تبقى قيد المراقبة الآثار الناتجة عن أية أنشطة تسمح بها أو تشترك فيها بقصد البت فيما إذا كان من المحتمل أن تؤدي هذه الأنشطة إلى تلويث البيئة البحرية.
المادة ٢٠٥	نشر التقارير تلتزم الدول، بما فيها دول العلم، بأن تنشر تقارير عما يتم الحصول عليه من نتائج عملاً بالمادة ٢٠٤، أو تقدم هذه التقارير على فترات مناسبة إلى المنظمات الدولية المختصة التي تجلها في متناول جميع الدول.
المادة ٢٠٦	تقييم الآثار المحتملة للأنشطة تلتزم الدول، بما فيها دول العلم، عندما تكون لديها أسباب معقولة للاعتقاد بأن أنشطة يعتمز القيام بها تحت ولايتها أو رقابتها قد تسبب تلوثاً كبيراً للبيئة البحرية أو تغييرات هامة وضارة فيها، بأن تسعى إلى أقصى حد ممكن عملياً، إلى تقييم الآثار المحتملة لمثل هذه الأنشطة على البيئة البحرية، وتقدم تقارير عن نتائج تلك التقييمات على النحو المنصوص عليه في المادة ٢٠٥.

الفرع ٥ - القواعد الدولية والتشريعات الوطنية لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه

المادة ٢٠٩ (٢)	التلوث الناشئ عن الأنشطة في المنطقة تلتزم دولة العلم، رهنا بمراعاة الأحكام الأخرى ذات الصلة في هذا الفرع، باعتماد قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية الناشئ عما تقوم به من أنشطة في المنطقة السفن والمنشآت والتركيبات وغيرها من الأجهزة التي ترفع علمها أو تكون مسجلة فيها أو تعمل تحت سلطتها حسبما يكون الحال وخفض هذا التلوث والسيطرة عليه. ولا تكون متطلبات هذه القوانين والأنظمة أقل فعالية من القواعد والأنظمة والإجراءات الدولية المشار إليها في الفقرة ١ ^(٧٦) .
المادة ٢١٠ (٥)	التلوث عن طريق الإغراق تلتزم دولة العلم بالأ تعمد إلى الإغراق داخل البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة أو على الجرف القاري، بدون موافقة صريحة مسبقة من الدولة الساحلية التي لها الحق في الإذن بهذا الإغراق وتنظيمه ومراقبته بعد النظر في الأمر على النحو الواجب مع الدول الأخرى التي قد تتأثر به تأثيراً ضاراً بسبب موقعها الجغرافي.

<p style="text-align: center;">التلوث من السفن</p> <p>تلتزم الدول، بما فيها دول العلم، بأن تضع، عن طريق المنظمة الدولية المختصة أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي عام، قواعد ومعايير دولية لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن وخفضه والسيطرة عليه، وتشجع بنفس الطريقة، وحيثما كان ذلك مناسباً، اعتماد نظم لمسارات السفن تستهدف الإقلال إلى أدنى حد من خطر وقوع الحوادث التي قد تسبب تلوث البيئة البحرية، بما في ذلك ساحل الدولة الساحلية، والضرر الناجم عن التلوث الذي يلحق بمصالحها المرتبطة به. وتعاد دراسة تلك القواعد والمعايير بنفس الطريقة، من وقت لآخر، حسب الضرورة.</p>	المادة ٢١١ (١)
<p>تلتزم دولة العلم بأن تعتمد قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن التي ترفع علمها أو تكون مسجلة فيها وخفضه والسيطرة عليه، على أن تكون هذه القوانين والأنظمة ماثلة، على أقل تقدير، في فعاليتها لفعالية القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً والموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة أو من مؤتمر دبلوماسي عام.</p>	المادة ٢١١ (٢)
<p>تلتزم دولة العلم بأن تشترط على ربان السفينة التي ترفع علمها أو تكون مسجلة فيها، عند إبحاره داخل البحر الإقليمي لدولة مشتركة في ترتيبات تعاونية مع دول أخرى تفرض شروطاً معينة على دخول السفن الأجنبية إلى موانئها أو مياهها الداخلية أو على استخدام محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ بهدف منع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، أن يزود تلك الدول، بناءً على طلبها، بمعلومات عما إذا كانت السفينة متوجهة إلى دولة واقعة في المنطقة الإقليمية ذاتها ومشتركة في مثل هذه الترتيبات التعاونية، وأن يبين، إذا كان الأمر كذلك، ما إذا كانت السفينة مستوفية اشتراطات دخول موانئ تلك الدولة.</p>	المادة ٢١١ (٣)
<p style="text-align: center;">التنفيذ من الجو أو من خلاله</p> <p>تلتزم دولة العلم أو دولة السجل باعتماد قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من الجو أو من خلاله وخفض هذا التلوث والسيطرة عليه بحيث تنطبق على السفن الرافعة لعلمها أو السفن أو الطائرات المسجلة فيها مع مراعاة ما اتفق عليه دولياً من قواعد ومعايير ومن ممارسات وإجراءات موصى بها.</p>	المادة ٢١٢ (١)

الفرع ٦ - التنفيذ

<p>التنفيذ فيما يتعلق بالتلوث عن طريق الإغراق</p> <p>تلتزم دولة العلم بإنفاذ القوانين والأنظمة المعتمدة وفقا لهذه الاتفاقية، والقواعد والمعايير الدولية المنطبقة والموضوعة عن طريق منظمات دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي من أجل منع تلوث البيئة البحرية عن طريق الإغراق وخفضه والسيطرة عليه فيما يتعلق بالسفن الرافعة لعلمها أو السفن أو الطائرات المسجلة فيها.</p>	المادة ٢١٦ (١) (ب)
<p>التنفيذ من قبل دول العلم</p> <p>١ - تلتزم الدول بكفالة امتثال السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة والموضوعة عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام، ولقوانينها وأنظمتها المعتمدة وفقا لهذه الاتفاقية من أجل منع تلوث البيئة البحرية من السفن وخفضه والسيطرة عليه، وتعتمد تبعاً لذلك، من القوانين والأنظمة، وتتخذ من التدابير الأخرى ما يلزم لتنفيذ هذه القواعد والمعايير والقوانين والأنظمة. وتؤمن دول العلم التنفيذ الفعال لهذه القواعد والمعايير والقوانين والأنظمة، بصرف النظر عن مكان وقوع الانتهاك.</p> <p>٢ - تلتزم الدول، بوجه خاص، باتخاذ تدابير مناسبة لتأمين منع السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها من الإبحار حتى تستجيب لمطالبات القواعد والمعايير الدولية المشار إليها في الفقرة ١، بما في ذلك المتطلبات المتعلقة بتصميم السفن وبنائها ومعداتها وتكوين طواقمها.</p> <p>٣ - تلتزم الدول بكفالة أن تكون السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها حاملة على متنها الشهادات التي تتطلبها القواعد والمعايير الدولية المشار إليها في الفقرة ١، والصادرة عملاً بها. وتلتزم الدول بكفالة تفتيش السفن الرافعة لعلمها بصورة دورية للتحقق من أن هذه الشهادات مطابقة للحالة الفعلية للسفن. وتقبل الدول الأخرى هذه الشهادات كدالة على حالة السفينة وتعتبرها ذات حجية مماثلة لحجية الشهادات التي تصدرها هي، وذلك ما لم تكن هناك أسباب واضحة للاعتقاد بأن حالة السفينة لا تتطابق، إلى حد بعيد، مع البيانات المدونة في الشهادات.</p> <p>٤ - إذا ارتكبت سفينة انتهاكاً للقواعد والمعايير الموضوعة عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام، عملت دولة العلم، دون الإخلال بالمواد ٢١٨ و ٢٢٠ و ٢٢٨، على إجراء تحقيق فوري وعلى إقامة دعوى، حيثما كان ذلك مناسباً، فيما يتعلق بالانتهاك المدعى وقوعه، بصرف النظر عن</p>	المادة ٢١٧

<p>مكان وقوع الانتهاك أو مكان حدوث أو مشاهدة التلوث الناتج عن هذا الانتهاك.</p> <p>٥ - تلتزم جميع الدول، بما فيها دول العلم، بالتعاون مع دول العلم التي تباشر التحقيق في انتهاك ارتكبتها سفنها، عند الطلب.</p> <p>٦ - تحقق دول العلم، بناء على طلب مكتوب من أي دولة، في أي انتهاك يدعى أن السفن الرافعة لعلمها ارتكبتة. وإذا اقتنعت دولة العلم بتوافر الأدلة الكافية التي تمكن من إقامة الدعوى فيما يتعلق بالانتهاك المدعى وقوعه، تقيم دون تأخير هذه الدعوى وفقا لقوانينها.</p> <p>٧ - تبادر دولة العلم دون إبطاء إلى إبلاغ الدولة الطالبة والمنظمة الدولية المختصة بالإجراء المتخذ وبنتيجه، وتكون هذه المعلومات متاحة لجميع الدول.</p> <p>٨ - تكون العقوبات التي تنص قوانين وأنظمة الدول على توقيعها على السفن الرافعة لعلمها شديدة إلى حد يثني عن ارتكاب انتهاكات، بصرف النظر عن مكان حدوثها.</p>	
<p>التنفيذ من قبل الدولة الساحلية</p> <p>تلتزم دولة العلم بأن تعتمد من القوانين والأنظمة وتتخذ من التدابير الأخرى ما يجعل السفينة الرافعة لعلمها تمثل لطلبات المعلومات المقدمة من دولة الميناء عن هويتها وميناء تسجيلها وميناء زيارتها الأخيرة وميناء زيارتها التالية وغير ذلك من المعلومات ذات الصلة التي تكون مطلوبة لتقرير ما إذا كان قد وقع انتهاك.</p>	المادة ٢٢٠ (٤)
<p>التنفيذ فيما يتعلق بالتلوث من الجو أو من خلاله</p> <p>تلتزم دولة العلم بأن تقوم، بالنسبة إلى السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها، بتنفيذ قوانينها وأنظمتها المعتمدة وفقا للفقرة ١ من المادة ٢١٢ ولغيرها من أحكام هذه الاتفاقية، وتعتمد من القوانين والأنظمة وتتخذ من التدابير الأخرى ما يلزم لتنفيذ القواعد والمعايير الدولية المنطبقة والموضوعة عن طريق منظمات دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي لمنع تلوث البيئة البحرية من الجو أو من خلاله وخفض ذلك التلوث والسيطرة عليه، وذلك طبقا لجميع القواعد والمعايير الدولية المتصلة بالأمر.</p>	المادة ٢٢٢

الفرع ٧ - الضمانات

<p>واجب تفادي النتائج الضارة عند ممارسة صلاحيات التنفيذ</p> <p>تلتزم الدولة التي ترفع علمها سفن حربية أو سفن أخرى تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك، بألا تعرض سلامة الملاحة للخطر أو تسبب بأية طريقة أخرى أية</p>	المادة ٢٢٥
---	------------

مخاطر لسفينة أو تقتادها إلى ميناء أو مرسى غير مأمون أو تعرض البيئة البحرية لخطر غير معقول عند ممارستها صلاحيات التنفيذ على سفن أجنبية بموجب الاتفاقية.	
<p style="text-align: center;">إيقاف الدعوى والقيود على رفعها</p> <p>تلتزم دولة العلم بأن تتيح في الوقت المناسب أمام الدولة التي سبق لها أن أقامت الدعوى ملفاً كاملاً بوثائق القضية وسجلات الدعوى عندما تطلب دولة العلم إيقاف الدعوى وفقاً لهذه المادة.</p>	المادة ٢٢٨ (١)

الفرع ٩ - المسؤولية

<p style="text-align: center;">المسؤولية</p> <p>تلتزم الدول، بما فيها دول العلم، بكفالة أن يكون الرجوع إلى القضاء متاحاً وفقاً لنظمها القانونية من أجل الحصول السريع على تعويض كاف أو على أية ترضية أخرى فيما يتعلق بالضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية الذي يسببه الأشخاص الطبيعيون أو الاعتباريون الخاضعون لولايتها.</p>	المادة ٢٣٥ (٢)
<p>تلتزم الدول، بما فيها دول العلم، بالتعاون في تنفيذ القانون الدولي القائم وفي تطوير القانون الدولي المتصل بالمسؤولية والالتزامات الناجمة عنها من أجل تقييم الضرر والتعويض عنه وتسوية المنازعات المتصلة بذلك، وعند الاقتضاء في وضع معايير وإجراءات لدفع تعويض كاف، مثل التأمين الإلزامي أو صناديق التعويض.</p>	المادة ٢٣٥ (٣)

الفرع ١٠ - الحصانة السيادية

<p style="text-align: center;">الحصانة السيادية</p> <p>لا تنطبق أحكام هذه الاتفاقية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها على أية سفينة حربية أو قطعة بحرية مساعدة أو غيرها من السفن التي تملكها أو تشغلها دولة ما، وتكون مستعملة وفتتد فقط في خدمة حكومية غير تجارية. ومع ذلك، فعلى كل دولة أن تكفل، من خلال اعتماد تدابير مناسبة لا تخل بعمليات وإمكانات تشغيل تلك السفن التي تملكها أو تشغلها، أن تتصرف هذه السفن على نحو يتماشى، إلى الحد المعقول والعملي، مع هذه الاتفاقية.</p>	المادة ٢٣٦
--	------------

الجزء الثالث عشر - البحث العلمي البحري

الفرع ٣ - إجراء البحث العلمي والبحري وتشجيعه

<p>المادة ٢٤٥</p> <p>البحث العلمي البحري في البحر الإقليمي</p> <p>تلتزم دولة العلم بأن لا يجري البحث العلمي البحري في البحر الإقليمي لدولة ساحلية إلا بموافقة صريحة من الدولة الساحلية وبموجب الشروط التي تحددها.</p>	
<p>المادة ٢٤٦ (٢)</p> <p>البحث العلمي البحري في المنطقة الاقتصادية الخالصة وعلى الجرف القاري</p> <p>تلتزم دولة العلم بأن يجري البحث العلمي البحري في المنطقة الاقتصادية الخالصة وعلى الجرف القاري بموافقة الدولة الساحلية.</p>	
<p>المادة ٢٤٦ (٨)</p> <p>تلتزم دولة العلم بأن لا تتعرض أنشطة البحث العلمي البحري في المنطقة الاقتصادية الخالصة وعلى الجرف القاري بطريقة لا يمكن تبريرها للأنشطة التي تقوم بها الدولة الساحلية في ممارستها لحقوقها السيادية ولولايتها المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.</p>	
<p>المادة ٢٤٨</p> <p>واجب تزويد الدولة الساحلية بالمعلومات</p> <p>تلتزم دولة العلم والمنظمات الدولية المختصة التي تعتمد القيام ببحث علمي بحري في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو على الجرف القاري لدولة ساحلية أن تزود هذه الدولة، قبل الموعد المتوقع لبدء مشروع البحث العلمي البحري بستة أشهر على الأقل، بوصف كامل لما يلي:</p> <p>(أ) طبيعة المشروع وأهدافه؛</p> <p>(ب) الأسلوب والوسائل التي ستستخدم، بما في ذلك أسماء السفن وحمولتها وطرازها وفتاتها ووصف للمعدات العلمية؛</p> <p>(ج) المناطق الجغرافية المحددة بدقة، المقرر أن يجري فيها المشروع؛</p> <p>(د) التاريخ المتوقع لأول وصول ولاحق رحيل لسفن البحث أو لتكوين المعدات وإزالتها، حسب الاقتضاء؛</p> <p>(هـ) اسم كل من المعهد الذي يرعى البحث ومديره والشخص المسؤول عن المشروع؛</p> <p>(و) المدى الذي يرى أن من الممكن للدولة الساحلية في حدوده أن تشارك في المشروع أو أن تكون ممثلة فيه.</p>	

واجب الامتثال لشروط معينة	المادة ٢٤٩
<p>١ - تلتزم دولة العلم والمنظمة الدولية المختصة عند إجراء البحث العلمي البحري في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو على الحرف القاري لدولة ساحلية، بأن تمتثل للشروط التالية:</p> <p>(أ) ضمان حقوق الدولة الساحلية في أن تشارك، إذا رغبت، في مشروع البحث العلمي البحري أو أن تكون ممثلة فيه وخاصة على ظهر سفن البحث وغيرها من السفن أو منشآت البحث العلمي، كلما أمكن عمليا، دون دفع أي أجر لعلماء الدولة الساحلية ودون إلزامها بالإسهام في تكاليف المشروع؛</p> <p>(ب) تزويد الدولة الساحلية، بناء على طلبها، بالتقارير الأولية بأسرع ما يمكن عمليا، وبالنتائج والاستنتاجات النهائية بعد إنجاز البحث؛</p> <p>(ج) التعهد بتيسير حصول الدولة الساحلية، بناء على طلبها، على جميع البيانات والعينات المستمدة من مشروع البحث العلمي البحري وتزويدها كذلك ببيانات يمكن نسخها وبعينات يمكن تقسيمها دون المساس بقيمتها العلمية؛</p> <p>(د) تزويد الدولة الساحلية، عند الطلب، بتقييم لهذه البيانات والعينات ونتائج البحث أو تقديم المساعدة في تقييمها أو تفسيرها؛</p> <p>(هـ) ضمان إتاحة نتائج البحث على الصعيد الدولي بالطرق الوطنية أو الدولية المناسبة، وبأسرع ما يمكن عمليا، رهنا بمراعاة الفقرة ٢؛</p> <p>(و) إعلام الدولة الساحلية فورا بأي تغيير رئيسي في برنامج البحث؛</p> <p>(ز) إزالة منشآت أو معدات البحث العلمي إثر الانتهاء من البحث، ما لم يتفق على غير ذلك.</p>	
<p>٢ - تلتزم دولة العلم بأن تمتثل للشروط التي تقررها قوانين وأنظمة الدولة الساحلية لممارسة صلاحيتها التقديرية في منح أو حجب الموافقة عملا بالفقرة ٥ من المادة ٢٤٦، بما في ذلك اشتراك الحصول على موافقة مسبقة على جعل نتائج البحث الخاصة بمشروع ينطوي على أهمية مباشرة بالنسبة إلى استكشاف واستغلال موارد طبيعية متاحة على الصعيد الدولي.</p>	

<p style="text-align: center;">الاتصالات المتعلقة بمشاريع البحث العلمي البحري</p> <p>تلتزم دولة العلم بأن تشترك في الاتصالات المتعلقة بمشاريع البحث العلمي البحري خلال القنوات الرسمية المناسبة، إلا إذا اتفق على غير ذلك.</p>	المادة ٢٥٠
<p style="text-align: center;">تعليق أو إيقاف أنشطة البحث العلمي البحري</p> <p>تلتزم دولة العلم أو المنظمة الدولية المختصة المأذون لها بإجراء البحث العلمي البحري في المنطقة الاقتصادية الخاصة أو على الجرف القاري لدولة ساحلية بأن تنهي أنشطة البحث عقب قيام دولة العلم بالإخطار بقرارها الذي يأمر بتعليق أو إيقاف أنشطة البحث هذه.</p>	المادة ٢٥٣ (٤)
<p style="text-align: center;">حقوق المجاور من الدول غير الساحلية والدول المتضررة جغرافياً</p> <p>١ - تلتزم دولة العلم والمنظمة الدولية المختصة التي قدمت إلى دولة ساحلية مشروعاً للقيام بالبحث العلمي البحري المشار إليه في الفقرة ٣ من المادة ٢٤٦ بإشعار المجاور من الدول غير الساحلية والدول المتضررة جغرافياً بمشروع البحث المقترح وتحظر الدولة الساحلية بذلك.</p> <p>٢ - تلتزم دولة العلم والمنظمة الدولية المختصة التي تضطلع بمشروع البحث العلمي البحري المقترح، بعد أن تعطي الدولة الساحلية المعنية موافقتها على مشروع البحث العلمي المذكور، وفقاً للمادة ٢٤٦ وغيرها من الأحكام ذات الصلة في هذه الاتفاقية، بأن تقدم إلى المجاور من الدول غير الساحلية والدول المتضررة جغرافياً، بناء على طلبها وكما كان ذلك مناسباً، المعلومات ذات الصلة كما هو منصوص عليه في المادة ٢٤٨ وفي الفقرة الفرعية (و) من الفقرة ١ من المادة ٢٤٩.</p> <p>٣ - تلتزم دولة العلم أو المنظمة الدولية المختصة التي تضطلع بالبحث العلمي البحري بأن تتيح الفرصة للمجاور من الدول غير الساحلية والدول المتضررة جغرافياً المشار إليها أعلاه، بناء على طلبها للإشتراك، كلما كان ذلك ممكناً، في مشروع البحث العلمي البحري المقترح، عن طريق خبراء مؤهلين تعينهم تلك الدول ولا تعترض عليهم الدولة الساحلية، وفقاً للشروط المتفق عليها بالنسبة إلى المشروع طبقاً لهذه الاتفاقية بين الدولة الساحلية المعنية والدول أو المنظمة الدولية المختصة التي تجري البحث العلمي البحري.</p> <p>٤ - تلتزم دولة العلم والمنظمة الدولية المختصة المشار إليها في الفقرة ١ من الدول غير الساحلية والدول المتضررة جغرافياً المذكورة أعلاه، بناء على طلبها، بالمعلومات والمساعدات المنصوص عليها في الفقرة الفرعية (د) من الفقرة ١ من المادة ٢٤٩، رهناً بمراجعة الفقرة ٢ من تلك المادة.</p>	المادة ٢٥٤

الفرع ٤ - منشآت أو معدات البحث العلمي في البيئة البحرية

المادة ٢٦٠	مناطق السلامة تلتزم جميع دول العلم بضمان أن تحترم سفنها مناطق سلامة ذات عرض معقول لا يتجاوز ٥٠٠ متر حول منشآت البحث العلمي وفقا للأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية.
المادة ٢٦١	عدم اعتراض طرق الملاححة الدولية تلتزم دولة العلم بأن تضمن ألا تشكل إقامة واستخدام أي نوع من منشآت البحث العلمي أو معدات عقبه تعترض الطرق المقررة للملاححة الدولية.
المادة ٢٦٢	علامات الهوية وإشارات التحذير تلتزم دولة العلم بضمان أن تحمل المنشآت أو المعدات المشار إليها في هذا الفرع علامات هوية تحدد الدولة المسجلة فيها أو المنظمة الدولية التي تملكها وتكون مزودة بإشارات تحذير مناسبة ومنتفق عليها دوليا لتأمين السلامة في البحر وسلامة الملاححة الجوية مع مراعاة القواعد والمعايير التي أقرتها المنظمات الدولية المختصة.

الفرع ٥ - المسؤولية

المادة ٢٦٣	المسؤولية ٢ - تلتزم دولة العلم والمنظمة الدولية المختصة بتقديم تعويض عن الأضرار الناجمة عن التدابير المتخذة خرقا لهذه الاتفاقية فيما يتعلق بالبحث العلمي البحري الذي تجريه دول أخرى أو أشخاصها الطبيعيون أو الاعتباريون أو الذي تجريه منظمات دولية مختصة. ٣ - تلتزم دولة العلم والمنظمة الدولية المختصة بتحمل المسؤولية عملا بالمادة ٢٣٥ عن الأضرار التي يسببها تلوث البيئة البحرية والناجمة عن البحث العلمي البحري الذي تجريه هي أو يجرى نيابة عنها.
------------	---

الفرع ٦ - تسوية المنازعات والتدابير المؤقتة

المادة ٢٦٥	التدابير المؤقتة تلتزم دولة العلم أو المنظمة الدولية المختصة المرخص لها بإجراء مشروع بحث علمي بحري، بألا تسمح ببدء أنشطة البحث أو مواصلتها دون موافقة صريحة من الدولة الساحلية المعنية، ريثما تتم تسوية أي نزاع وفقا للفرعين ٢ و ٣ من الجزء الخامس عشر.
------------	--

الجدول باء

اتفاق تنفيذ ما تتضمنه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المؤرخة ١٠ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٢ من أحكام بشأن حفظ وإدارة الأرصد السمكية المتداخلة المناطق والأرصد السمكية الكثيرة الارتحال (اتفاق الأمم المتحدة بشأن الأرصد السمكية)

الجزء الثاني - حفظ وإدارة الأرصد السمكية المتداخلة المناطق والأرصد السمكية الكثيرة الارتحال

المادة ٥	مبادئ عامة
	تلتزم دولة العلم، لدى إنفاذ ما عليها من واجب التعاون مع الدولة الساحلية من أجل حفظ وإدارة الأرصد السمكية المتداخلة المناطق والأرصد السمكية الكثيرة الارتحال، باعتماد التدابير التالية:
	(أ) أن تضمن استدامة الأرصد السمكية المتداخلة المناطق والأرصد السمكية الكثيرة الارتحال على المدى الطويل وتشجع الهدف المتمثل في الانتفاع على النحو الأمثل؛
	(ب) أن تكون مستندة إلى أفضل الأدلة العلمية المتاحة؛
	(ج) أن تأخذ بالنهج التحوطي؛
	(د) أن تطبق نهج النظام الإيكولوجي؛
	(هـ) أن تعمل على الإقلال إلى أدنى حد من التلوث والفاقد والمرجع والمصيد العرضي في أدوات الصيد المفقودة أو المهجورة؛
	(و) أن تحمي التنوع البيولوجي في البيئة البحرية؛
	(ز) أن تمنع أو تقضي على الإفراط في الصيد وفي قدرة الصيد ولضمان عدم تجاوز مستويات مجهود الصيد المستويات التي تتناسب مع الاستعمال المستدام لموارد المصائد؛
	(ح) أن تأخذ في الاعتبار مصالح صيادي الأسماك الحرفيين والصيادين لأغراض الاستهلاك المعيشي؛
	(ط) أن تسمح بأن تجمع وتتبادل، في الوقت المناسب، بيانات وافية ودقيقة عن أنشطة الصيد فيما يتعلق بجملة أمور منها موقع السفن والمصيد من الأنواع المستهدفة وغير المستهدفة ومجهود الصيد، على النحو

<p>المبين في المرفق ١، فضلا عن المعلومات المستقاة من برامج البحث الوطنية والدولية؛</p> <p>(ي) أن تشجع وتجري البحوث العلمية وتستحدث التكنولوجيات الملائمة دعما لحفظ وإدارة مصائد الأسماك؛</p> <p>(ك) أن تطبق تدابير الحفظ والإدارة وأن تتولى إنفاذها عن طريق عمليات الرصد والمراقبة والإشراف الفعالة.</p>	
<p>الأخذ بالنهج التحوطي</p> <p>تلتزم جميع الدول، بما فيها دول العلم، بأن تأخذ بالنهج التحوطي على نطاق واسع لحفظ وإدارة واستغلال الأرصد السمكية المتداخلة المناطق والأرصد السمكية الكثيرة الارتحال بغية حماية الموارد البحرية الحية وحفظ البيئة البحرية.</p>	المادة ٦
<p>توافق تدابير الحفظ والإدارة</p> <p>تلتزم دولة العلم والدولة الساحلية بضمان توافق تدابير الحفظ والإدارة التي تتقرر بالنسبة لأعالي البحار مع تلك التدابير المعتمدة فيما يتعلق بالمناطق الخاضعة لولايتها الوطنية من أجل ضمان حفظ وإدارة الأرصد السمكية المتداخلة المناطق والأرصد السمكية الكثيرة الارتحال.</p>	المادة ٧ (٢)
<p>تلتزم دولة العلم والدولة الساحلية ببذل كل جهد ممكن للاتفاق على تدابير للحفظ والإدارة في غضون فترة زمنية معقولة.</p>	المادة ٧ (٣)
<p>تلتزم دولة العلم والدولة الساحلية ببذل كل جهد ممكن للدخول في ترتيبات مؤقتة ذات طابع عملي، ريثما يجري التوصل إلى اتفاق بشأن تدابير متوافقة للحفظ والإدارة.</p>	المادة ٧ (٥)
<p>تلتزم دولة العلم بأن تبلغ بانتظام الدول الأخرى المهتمة بالأمر، إما مباشرة أو من خلال المنظمات أو الترتيبات المختصة دون الإقليمية أو الإقليمية لإدارة مصائد الأسماك، أو من خلال وسائل ملائمة أخرى، بالتدابير التي اعتمدها لتنظيم أنشطة السفن الرافعة لعلمها التي تقوم بصيد تلك الأرصد في أعالي البحار.</p>	المادة ٧ (٨)

الجزء الثالث - آليات التعاون الدولي فيما يتعلق بالأرصد السمكية المتداخلة المناطق والأرصد السمكية الكثيرة الارتحال

<p>التعاون لأغراض الحفظ والإدارة</p> <p>تلتزم بالدخول في مشاورات بحسن نية ودون إبطاء، عندما تكون الأرصد السمكية معرضة للخطر أو في حالة إقامة منطقة صيد جديدة وذلك لضمان حسن حفظ وإدارة الأرصد.</p>	المادة ٨ (٢)
---	--------------

<p>تلتزم دولة العلم التي تزاوّل في أعالي البحار صيد الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق أو الأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال وتلتزم الدولة الساحلية ذات الصلة، بالاضطلاع بالواجب المتمثل في التعاون، بالانضمام إلى عضوية منظمة إقليمية أو دون إقليمية لإدارة مصائد الأسماك أو مشاركة في ترتيب إقليمي أو دون إقليمي لإدارة مصائد الأسماك، يكون من اختصاص المنظمة أو الترتيب وضع تدابير حفظ وإدارة أنواع معينة من الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق أو الأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال، أو بالموافقة على تطبيق تدابير الحفظ والإدارة التي تضعها تلك المنظمة أو ذلك الترتيب.</p>	المادة ٨ (٣)
<p>تلتزم دولة العلم التي تزاوّل في أعالي البحار صيد نوع معين من الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق أو الأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال، وتلتزم الدول في منطقة فرعية أو منطقة ما وتلتزم الدولة الساحلية بالتعاون على إنشاء منظمة دون إقليمية أو إقليمية لإدارة مصائد الأسماك أو الدخول في ترتيبات ملائمة أخرى لتكفل حفظ وإدارة ذلك الرصيد وتشارك في عمل المنظمة أو الترتيب، في الحالات التي لا توجد فيها منظمة أو ترتيب من هذا القبيل من أجل وضع تدابير الحفظ والإدارة بالنسبة لذلك النوع من الأرصدة السمكية المتداخلة أو الأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال.</p>	المادة ٨ (٥)
<p>تعزيز المنظمات والترتيبات القائمة</p> <p>تلتزم الدول، ومن بينها دول العلم، بأن تتعاون على تعزيز المنظمات أو الترتيبات دون الإقليمية والإقليمية القائمة لإدارة مصائد الأسماك من أجل تحسين فعاليتها في وضع وتنفيذ تدابير الحفظ والإدارة للأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال.</p>	المادة ١٣
<p>جمع المعلومات وتقديمها والتعاون في مجال البحث العلمي</p> <p>١ - تلتزم دولة العلم بأن تقدم سفن الصيد الرافعة لعلمها ما قد يلزم من المعلومات حتى تفي بالتزاماتها بموجب هذا الاتفاق. وتحقيقاً لهذه الغاية، تقوم دولة العلم بما يلي وفقاً للمرفق ١:</p> <p>(أ) جمع وتبادل البيانات العلمية والتقنية والإحصائية فيما يتعلق بمصائد الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال؛</p> <p>(ب) كفالة جمع البيانات بالتفصيل بما فيه الكفاية لتيسير تقدير الأرصدة الفعلية، وتقديمها، في الوقت المناسب، للوفاء بمتطلبات المنظمات أو الترتيبات دون الإقليمية أو الإقليمية لإدارة مصائد الأسماك؛</p> <p>(ج) اتخاذ التدابير المناسبة للتحقق من دقة تلك البيانات؛</p>	المادة ١٤

<p>٢ - تتعاون الدول ومن بينها دول العلم، إما مباشرة أو من خلال المنظمات أو الترتيبات دون الإقليمية أو الإقليمية لإدارة مصائد الأسماك، فيما يلي:</p> <p>(أ) الاتفاق على مواصفات البيانات والشكل الذي تُقدم به تلك المنظمات أو الترتيبات، مع مراعاة طبيعة الأرصدة ومصائد تلك الأرصدة؛</p> <p>(ب) وضع وتقاسم التقنيات التحليلية ومنهجيات تقدير الأرصدة، من أجل تحسين تدابير حفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال.</p> <p>٣ - اتساقا مع الجزء الثالث عشر من الاتفاقية، تتعاون الدول ومن بينها دول العلم، إما مباشرة أو من خلال المنظمات الدولية المختصة، على تعزيز القدرة على البحث العلمي في مجال مصائد الأسماك، وتشجيع البحث العلمي المتصل بحفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال بما يعود بالنفع على الجميع. ولبلوغ هذه الغاية، تعمل الدولة أو المنظمة الدولية المختصة التي تُجري بحثا من هذا القبيل فيما وراء المناطق الخاضعة للولاية الوطنية، على أن تشجع بنشاط إصدار ونشر نتائج ذلك البحث والمعلومات المتصلة بأهدافه وأساليبه على أي دول مهتمة بالأمر، وأن تيسر، إلى الحد الممكن عمليا، اشتراك علماء من تلك الدول في ذلك البحث.</p>	
<p>مناطق أعالي البحار المحاطة كلية بمنطقة خاضعة للولاية الوطنية لدولة واحدة</p> <p>١ - تلتزم دولة العلم التي تمارس صيد الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال في منطقة من أعالي البحار محاطة كلية بمنطقة خاضعة للولاية الوطنية لدولة واحدة، تتعاون هي وهذه الدولة الأخيرة في وضع تدابير الحفظ والإدارة فيما يتعلق بتلك الأرصدة في منطقة أعالي البحار. ومراعاة للخصائص الطبيعية للمنطقة، تولى دولة العلم والدولة الساحلية اهتماما خاصا لوضع تدابير متوافقة، عملا بالمادة ٧، لحفظ وإدارة تلك الأرصدة. وتراعى في التدابير المتخذة فيما يتعلق بأعالي البحار حقوق وواجبات ومصالح الدولة الساحلية، بموجب الاتفاقية، وتستند إلى أفضل الأدلة العلمية المتاحة وتراعى فيها أيضا أي تدابير للحفظ والإدارة تكون الدولة الساحلية قد اتخذتها وطبقتها فيما يتعلق بنفس الأرصدة وفقا للمادة ٦١ من الاتفاقية في المنطقة الخاضعة لولايتها الوطنية. وتتفق دولة العلم والدولة الساحلية أيضا على تدابير</p>	<p>المادة ١٦</p>

<p>للمرصد والمراقبة والإشراف والإنفاذ بغرض ضمان الامتثال لتدابير الحفظ والإدارة فيما يتعلق بأعالي البحار.</p> <p>٢ - عملاً بالمادة ٨، تتصرف دولة العلم والدولة الساحلية بحسن نية وتبذل كل جهد ممكن للاتفاق، دون تأخير، على تدابير الحفظ والإدارة التي ستطبق لدى الاضطلاع بعمليات الصيد في المنطقة المشار إليها في الفقرة ١. فإذا لم تتمكن الدولة المعنية التي تمارس الصيد والدولة الساحلية من الاتفاق، في غضون فترة زمنية معقولة، على تلك التدابير، تقوم، مع إيلاء المراعاة للفقرة ١، بتطبيق الفقرات ٤ و ٥ و ٦ من المادة ٧ فيما يتصل بالترتيبات أو التدابير المؤقتة. وإلى أن توضع تلك الترتيبات أو التدابير المؤقتة، تتخذ دولة العلم المعنية تدابير فيما يتعلق بالسفن الرافعة لعلمها حتى لا تمارس الصيد بما قد يلحق الضرر بالأرصدة المعنية.</p>	
---	--

الجزء الرابع - غير الأعضاء وغير المشتركين

<p>الدول غير الأعضاء في المنظمات وغير المشتركين في الترتيبات</p> <p>١ - دولة العلم التي ليست عضواً في منظمة دون إقليمية أو إقليمية لإدارة مصائد الأسماك أو ليست مشتركة في ترتيب دون إقليمي أو إقليمي لإدارة مصائد الأسماك، والتي لا توافق بأي شكل آخر على تطبيق تدابير الحفظ والإدارة التي تصنفها تلك المنظمة أو ذلك الترتيب، لا تعفى من واجب التعاون، وفقاً للاتفاقية ولهذا الاتفاق، في حفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال ذات الصلة.</p> <p>٢ - لا تأذن دولة العلم تلك للسفن الرافعة لعلمها بالدخول في عمليات لصيد الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق أو الأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال الخاضعة لتدابير الحفظ والإدارة التي وضعتها تلك المنظمة أو ذلك الترتيب.</p> <p>٣ - الدول الأعضاء في منظمة دون إقليمية أو إقليمية لإدارة مصائد الأسماك أو المشتركة في ترتيب دون إقليمي أو إقليمي لإدارة مصائد الأسماك تطلب، منفردة أو مجتمعة، من كيانات صيد السمك المشار إليها في الفقرة ٣ من المادة ١، التي لديها سفن للصيد في المنطقة ذات الصلة، التعاون التام مع تلك المنظمة أو ذلك الترتيب في تنفيذ تدابير الحفظ والإدارة التي وضعها، بغية العمل على تطبيق تلك التدابير في الواقع على أوسع نطاق ممكن على أنشطة صيد السمك في المنطقة ذات الصلة. وتتمتع كيانات صيد السمك هذه بمزايا من اشتراكها في مصائد</p>	<p>المادة ١٧</p>
---	------------------

<p>السّمك تتناسب مع مدى التزامها بالامتثال لتدابير الحفظ والإدارة فيما يتعلق بالأرصدة.</p> <p>٤ - تتبادل الدول الأعضاء في تلك المنظمة أو المشتركة في ذلك الترتيب المعلومات فيما يتعلق بأنشطة سفن الصيد الرافعة لأعلام دول ليست أعضاء في المنظمة أو مشتركة في الترتيب وتمارس عمليات صيد الأرصدة ذات الصلة. وتتخذ هذه الدول ما يتمشى مع هذا الاتفاق والقانون الدولي من تدابير لمنع تلك السفن من الأنشطة التي تقوض من فعالية التدابير دون الإقليمية أو الإقليمية للحفظ والإدارة.</p>	
---	--

الجزء الخامس - واجبات دولة العلم

واجبات دولة العلم	المادة ١٨
<p>١ - تتخذ الدولة التي تمارس سفنها الصيد في أعالي البحار ما قد يلزم من تدابير لكفالة امتثال السفن الرافعة لعلمها للتدابير دون الإقليمية والإقليمية للحفظ والإدارة وعدم دخول تلك السفن في أي نشاط يقوض من فعالية تلك التدابير.</p>	
<p>٢ - لا تأذن الدولة باستخدام السفن الرافعة لعلمها للصيد في أعالي البحار إلا في الحالات التي يكون بمقدورها مباشرة مسؤولياتها بفعالية فيما يتعلق بتلك السفن. بموجب الاتفاقية وهذا الاتفاق.</p>	
<p>٣ - تتضمن التدابير التي ينبغي أن تتخذها الدولة فيما يتعلق بالسفن الرافعة لعلمها ما يلي:</p>	
<p>(أ) مراقبة تلك السفن في أعالي البحار عن طريق تراخيص أو أذونات أو تصاريح الصيد، وفقا لأي إجراءات واجبة التطبيق يتفق عليها على الصعيد دون الإقليمي أو الإقليمي أو العالمي؛</p>	
<p>(ب) وضع أنظمة من أجل ما يلي:</p>	
<p>١' تطبيق أحكام وشروط على الترخيص أو الإذن أو التصريح بما يكفي لقيام دولة العلم بالوفاء بأي التزامات دون إقليمية أو إقليمية أو عالمية؛</p>	
<p>٢' حظر صيد السمك في أعالي البحار بسفن غير مرخص أو مأذون لها حسب الأصول للصيد أو الصيد في أعالي البحار بسفن بطريقة أخرى لا تتفق مع أحكام وشروط الترخيص أو الإذن أو التصريح؛</p>	
<p>٣' اشتراط أن تحمل السفن التي تمارس الصيد في أعالي البحار ترخيصا أو إذنا أو تصريحاً على متنها في</p>	

- جميع الأوقات وأن تبرزه عند الطلب للتفتيش عليها من جانب شخص معتمد حسب الأصول؛
- ‘٤’ ضمان ألا تمارس السفن الرافعة لعلمها صيدا غير مأذون به داخل مناطق خاضعة للولاية الوطنية لدول أخرى؛
- (ج) إنشاء سجل وطني لسفن الصيد المأذون لها بالصيد في أعالي البحار، وإتاحة إمكانية الاطلاع على المعلومات التي يضمها ذلك السجل بناء على طلب الدول المهتمة مباشرة بذلك، مع مراعاة أي قوانين وطنية لدولة العلم فيما يتعلق بالإفراج عن تلك المعلومات؛
- (د) اشتراطات لوضع علامات على سفن الصيد وأدوات الصيد لتحديد الهوية وفقا للنظم الموحدة المعترف بها دوليا لوضع العلامات على السفن وأدوات الصيد، مثل المواصفات الموحدة لمنظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة لوضع العلامات على سفن الصيد وتحديد هويتها؛
- (هـ) اشتراطات للتسجيل والإبلاغ في الوقت المناسب عن موقع السفينة وكمية الصيد من الأنواع المستهدفة وغير المستهدفة ومجهود الصيد وغير ذلك من البيانات ذات الصلة المتعلقة بمصائد الأسماك، وفقا للمعايير دون الإقليمية والإقليمية والعالمية لجمع تلك البيانات؛
- (و) اشتراطات تتعلق بالتحقق من كمية الصيد من الأنواع المستهدفة وغير المستهدفة من خلال وسائل مثل برامج المراقبة، وخطط التفتيش، وتقارير التفتيش، والإشراف على النقل من سفينة إلى أخرى ومراقبة كميات الصيد التي يجري إنزالها إلى الشاطئ وإحصاءات السوق؛
- (ز) رصد ومراقبة تلك السفن والإشراف عليها وعلى عمليات الصيد التي تضطلع بها والأنشطة ذات الصلة عن طريق جملة أمور منها:
- ‘١’ تنفيذ خطط التفتيش الوطنية والخطط دون الإقليمية والإقليمية للتعاون في الإنفاذ عملا بالمادتين ٢١ و ٢٢ بما في ذلك الاشتراطات التي تقتضي بأن تسمح تلك السفن بدخول مفتشين معتمدين حسب الأصول من دول أخرى؛
- ‘٢’ تنفيذ برامج المراقبة الوطنية وبرامج المراقبة دون الإقليمية والإقليمية التي تشترك فيها دولة العلم، بما في ذلك اشتراطات تقتضي بأن تسمح تلك السفن

<p>بدخول مراقبين من دول أخرى للاضطلاع بالمهام المتفق عليها في إطار البرامج؛</p> <p>٣ وضع وتنفيذ نظم لرصد السفن، بما في ذلك، حسب الاقتضاء، نظم الإرسال والاستقبال عن طريق السواتل، وفقا لأية برامج وطنية والبرامج المتفق عليها بين الدول المعنية على الصعيد دون الإقليمي أو الإقليمي أو العالمي؛</p> <p>(ج) تنظيم النقل من سفينة إلى أخرى في أعالي البحار لضمان عدم تقويض فعالية تدابير الحفظ والإدارة؛</p> <p>(ط) تنظيم أنشطة الصيد لضمان الامتثال للتدابير دون الإقليمية أو الإقليمية أو العالمية، بما في ذلك تلك الرامية إلى الإقلال إلى أدنى حد من كميات الصيد من الأنواع غير المستهدفة.</p> <p>٤ - في الحالات التي يطبق فيها نظام متفق عليه على الصعيد دون الإقليمي أو الأقاليمي أو العالمي للرصد والمراقبة والإشراف، تكفل الدول توافق التدابير التي تفرضها على السفن الرافعة لعلمها مع ذلك النظام.</p>	
---	--

الجزء السادس - الامتثال والإنفاذ

<p>الامتثال والإنفاذ من جانب دولة العلم</p> <p>١ - تضمن الدولة امتثال السفن الرافعة لعلمها للتدابير دون الإقليمية والإقليمية لحفظ وإدارة الأرصد السمكية المتداخلة المناطق والأرصد السمكية الكثيرة الارتحال. ولبلوغ هذه الغاية، تقوم تلك الدولة بما يلي:</p> <p>(أ) إنفاذ تلك التدابير بصرف النظر عن مكان وقوع الانتهاكات؛</p> <p>(ب) التحقيق على الفور وعلى الوجه التام في أي انتهاك يدعى وقوعه للتدابير دون الإقليمية والإقليمية للحفظ والإدارة، وقد يشمل ذلك التفتيش المادي للسفن المعنية وتقديم تقرير فورا إلى الدولة التي تدعى وقوع الانتهاك وإلى المنظمة أو الترتيب دون الإقليمي أو الإقليمي المعني بشأن سير التحقيق ونتيجته؛</p> <p>(ج) مطالبة أي سفينة ترفع علمها بتقديم معلومات إلى السلطة القائمة بالتحقيق عن موقع السفينة وكمية الصيد وأدوات الصيد وعمليات الصيد والأنشطة ذات الصلة في المنطقة التي يدعى وقوع الانتهاك فيها؛</p>	المادة ١٩
---	-----------

<p>(د) القيام، في حالة الاقتناع بتوافر أدلة كافية فيما يتعلق بالانتهاك المدعى وقوعه بإحالة القضية إلى سلطاتها بغية إقامة الدعوى، دون تأخير، وفقا لقوانينها والقيام، عند الاقتضاء، باحتجاز السفينة المعنية؛</p> <p>(هـ) ضمان عدم قيام السفينة الرافعة لعلمها بالدخول في عمليات صيد في أعالي البحار إذا ثبت، وفقا لقوانينها، أن تلك السفينة قد تورطت في ارتكاب انتهاك جسيم لتلك التدابير إلى أن تستوفي جميع الجزاءات القائمة التي فرضتها دولة العلم فيما يتعلق بالانتهاك.</p> <p>٢ - تجرى جميع التحقيقات والإجراءات القضائية على وجه السرعة. وتكون الجزاءات المنطبقة فيما يتعلق بالانتهاكات شديدة بما يكفي لأن تكون فعالة في تأمين الامتثال، ولأن تشني عن ارتكاب انتهاكات بصرف النظر عن مكان حدوثها وتحرم المخالفين من الفوائد الناجمة عن أنشطتهم غير المشروعة. وتشمل التدابير الواجبة التطبيق فيما يتعلق بالربابنة وغيرهم من ضباط سفن الصيد أحكاما قد تجيز، في جملة أمور، رفض إصدار تراخيص العمل كرابنة أو ضباط على تلك السفن أو سحبها أو تعليقها.</p>	
<p>التعاون الدولي في مجال الإنفاذ</p> <p>تلتزم الدول، بما في ذلك دول العلم، بالتعاون، إما مباشرة أو عن طريق المنظمات أو الترتيبات دون الإقليمية أو الإقليمية لإدارة مصائد الأسماك، لضمان الامتثال للتدابير دون الإقليمية والإقليمية لحفظ وإدارة الأرصد السمكية المتداخلة المناطق والأرصد السمكية الكثيرة الارتحال وبنفاذ تلك التدابير.</p>	المادة ٢٠ (١)
<p>تلتزم الدول، بما في ذلك دول العلم، بالتعاون، عندما يطلب منها ذلك، مع دول العلم التي تجرى تحقيقا في انتهاك ارتكبه سفينة تابعة لها.</p>	المادة ٢٠ (٢)
<p>تلتزم دولة العلم التي تجرى تحقيقا في انتهاك يدعى وقوعه لتدابير حفظ الأرصد السمكية المتداخلة المناطق والأرصد السمكية الكثيرة الارتحال بتقديم المعلومات، مباشرة أو من خلال المنظمة أو الترتيب دون الإقليمي أو الإقليمي ذي الصلة لإدارة مصائد الأسماك، عن التقدم المحرز في هذا التحقيق ونتيجته، إلى جميع الدول المهتمة بالانتهاك المدعى وقوعه أو المتأثرة به.</p>	المادة ٢٠ (٣)
<p>تلتزم الدول، بما في ذلك دول العلم، بمساعدة بعضها البعض في تحديد هوية السفن التي يبلغ عن اشتراكها في أنشطة تقوض فعالية التدابير دون الإقليمية أو الإقليمية أو العالمية للحفظ والإدارة.</p>	المادة ٢٠ (٤)

<p>تلتزم الدول، بما في ذلك دول العلم، بالقدر الذي تسمح به قوانينها وأنظمتها الوطنية، بوضع ترتيبات لتزويد سلطات الادعاء في الدول الأخرى بالأدلة المتصلة بالانتهاكات المدعى وقوعها للتدابير دون الإقليمية أو الإقليمية أو العالمية للحفاظ والإدارة.</p>	المادة ٢٠ (٥)
<p>في الحالات التي تتوفر فيها أسباب معقولة تدعو إلى الاعتقاد بأن سفينة اشتركت في أعالي البحار في صيد غير مآذون به داخل منطقة خاضعة لولاية دولة ساحلية، تجري دولة علم تلك السفينة، بناء على طلب الدولة الساحلية المعنية، تحقيقا فوريا ووفيا في المسألة. وتتعاون دولة العلم مع الدولة الساحلية في اتخاذ إجراءات الإنفاذ الملائمة في تلك الحالات ويجوز لها أن تأذن للسلطات المعنية التابعة للدولة الساحلية بالصعود إلى متن السفينة وتفتيشها في أعالي البحار. وليس في هذه الفقرة أي مساس بالمادة ١١١ من الاتفاقية.</p>	المادة ٢٠ (٦)
<p>التعاون دون الإقليمي والإقليمي في مجال الإنفاذ</p> <p>تلتزم الدول، بما في ذلك دول العلم، بأن تضع، عن طريق المنظمات أو الترتيبات دون الإقليمية أو الإقليمية لإدارة مصائد الأسماك، إجراءات للصعود إلى متن السفن والتفتيش، عملا بالفقرة ١، فضلا عن إجراءات لتنفيذ الأحكام الأخرى من هذه المادة^(٧٧). وتكون تلك الإجراءات متسقة مع هذه المادة والإجراءات الأساسية المبينة في المادة ٢٢، ولا تميز ضد غير الأعضاء في المنظمة أو غير المشتركين في الترتيب. ويتم الصعود إلى متن السفينة والتفتيش وأي إجراء إنفاذي لاحق وفقا لهذه الإجراءات. وتعلن الدول على النحو الواجب عن الإجراءات الموضوعة عملا بهذه الفقرة.</p>	المادة ٢١ (٢)
<p>تلتزم الدول القائمة بالتفتيش بوضع علامات واضحة على سفن التفتيش وما يدل على أنها في الخدمة الحكومية، وبإبلاغ الدول الأخرى بشكل إثبات الهوية الصادر لمفتشيها. وتلتزم دولة العلم، عندما تصبح طرفا في هذا الاتفاق، بتسمية سلطة مختصة لتلقي الإخطارات من الدول القائمة بالتفتيش، وبأن تعلن على النحو الواجب عن تلك التسمية من خلال المنظمة أو الترتيب دون الإقليمي أو الإقليمي المعني بإدارة مصائد الأسماك.</p>	المادة ٢١ (٤)
<p>تلتزم الدول القائمة بالتفتيش بتأمين الأدلة على وجود انتهاك، وإخطار دولة العلم فورا.</p>	المادة ٢١ (٥)
<p>تلتزم دولة العلم بالرد، في غضون ثلاثة أيام عمل، أو في غضون أي فترة أخرى قد تنص عليها الإجراءات الموضوعة وفقا للفقرة ٢، على الإخطار الوارد من الدولة القائمة بالتفتيش، الذي يشير إلى أن هناك أسبابا واضحة للاعتقاد بأن سفينة ترفع علمها قد اشتركت في نشاط يتعارض مع تدابير حفظ وإدارة الأرصد السمكية المتداخلة المناطق والأرصد السمكية الكثيرة الارتحال، كما تلتزم بأحد أمرين:</p>	المادة ٢١ (٦)

<p>(أ) إما الوفاء، دون تأخير، بالتزاماتها بموجب المادة ١٩ بالتحقيق وبتخاذ إجراء إنفاذي فيما يتعلق بالسفينة، إذا كانت الأدلة تبرر ذلك، وفي تلك الحالة تبلغ فوراً الدولة القائمة بالتفتيش بنتائج التحقيق وبأي إجراء إنفاذي يتخذ؛</p> <p>(ب) وإما الإذن للدولة القائمة بالتفتيش بإجراء التحقيق.</p>	
<p>تلتزم دولة العلم، إذا كانت الأدلة تبرر ذلك، بالوفاء بالتزامها باتخاذ إجراء إنفاذي فيما يتعلق بالسفينة التي ترفع علمها.</p>	المادة ٢١ (٧)
<p>تلتزم دولة العلم والدولة القائمة بالتفتيش و، حسب الاقتضاء، دولة الميناء، باتخاذ كافة الخطوات اللازمة لكفالة رفاه أفراد الطاقم بغض النظر عن جنسيتهم، في الحالات التي تتوفر فيها أسباب واضحة إلى الاعتقاد، عقب الصعود والتفتيش، بأن السفينة قد ارتكبت انتهاكا جسيما وأن دولة العلم إما لم ترد أو لم تتخذ إجراء بموجب الفقرتين ٦ و ٧، وأن المفتشين طلبوا إلى الربان أن يساعدهم في إجراء مزيد من التحقيق، بالتوجه بالسفينة دون تأخير إلى أقرب ميناء مناسب أو إلى ميناء آخر قد تنص عليه الإجراءات الموضوعية وفقا للفقرة ٢.</p>	المادة ٢١ (٨)
<p>الإجراءات الأساسية للصعود إلى متن السفينة والتفتيش عملا بالمادة ٢١</p> <p>تلتزم دولة العلم بكفالة قيام ربان السفن بما يلي:</p> <p>(أ) الموافقة على صعود المفتشين الفوري والأمين إلى متن السفينة وتيسيره؛</p> <p>(ب) التعاون والمساعدة في تفتيش السفينة الذي يجري عملا بهذه الإجراءات؛</p> <p>(ج) عدم اعتراض سبيل المفتشين أو تخويفهم أو التدخل في أدائهم لو اجباؤهم؛</p> <p>(د) السماح للمفتشين بالاتصال بسلطات دولة العلم والدولة القائمة بالتفتيش أثناء وجودهم على متن السفينة والتفتيش؛</p> <p>(هـ) تقديم تسهيلات معقولة إلى المفتشين تشمل، حسب الاقتضاء، الطعام وأماكن الإقامة؛</p> <p>(و) تيسير نزول المفتشين من السفينة بسلام.</p>	المادة ٢٢ (٣)
<p>تلتزم دولة العلم، في حالة رفض ربان السفينة الموافقة على الصعود والتفتيش وفقا لهذه المادة والمادة ٢١، إلا في الظروف التي يستلزم الأمر فيها إجراء الصعود والتفتيش وفقا للأنظمة والإجراءات</p>	المادة ٢٢ (٤)

<p>والممارسات الدولية المقبولة عموماً فيما يتصل بالسلامة في البحر بإصدار توجيهاتها إلى ربان السفينة بالإذعان على الفور لإجراء الصعود والتفتيش، وإذا لم يمثل الربان لتلك التوجيهات، تلتزم بتعليق الإذن الممنوح للسفينة بالصيد وتصدر الأمر إلى السفينة بالعودة فوراً إلى الميناء. وتخطر دولة العلم الدولة القائمة بالتفتيش بالإجراء الذي اتخذته عندما تنشأ الظروف المشار إليها في هذه الفقرة.</p>	
---	--

الجدول جيم

الصكوك الدولية الأخرى

الفرع ١ - جنسية السفن، وتسجيل السفن

الأحكام ذات الصلة	الصك الدولي
المواد ٩١ (١)، و ٩١ (٢)، و ٩٤ (٢) (أ)	اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار
المادة ٥ (١): تلتزم الدول بتحديد شروط منح جنسيتها للسفن، وتسجيل السفن في أراضيها، والحق في رفع أعلامها. وتلتزم الدول بأن يكون لها صلة حقيقية مع السفن التي ترفع علمها، وبالقيام على نحو فعال بممارسة ولايتها ورقابتها في المسائل الإدارية والتقنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علمها. المادة ٥ (٢): تلتزم الدول بأن تصدر إلى السفن التي منحها الحق في أن ترفع علمها وثائق تفيد ذلك.	اتفاقية جنيف بشأن أعالي البحار، ١٩٥٨
انظر الأحكام المنطبقة	الاتفاقية المتعلقة بتسجيل الحقوق فيما يتصل بالسفن قيد التشييد، ١٩٦٧ (غير نافذة بعد)
انظر الأحكام المنطبقة	اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بشروط تسجيل السفن، ١٩٨٦ (غير نافذة بعد)
المادة ٣: تلتزم الدول بعدم السماح بإلغاء تسجيل سفينة ما دون موافقة كافة أصحاب الرهونات المسجلة؛ وتلتزم الدول بمنع التسجيل المزدوج للسفن. المادة ١١: تلتزم الدول بتدوين التغيرات التي تطرأ على التسجيل.	اتفاقية توحيد قواعد معينة تتعلق بالامتيازات والرهنات البحرية، ١٩٦٧ (غير نافذة بعد)

<p>المادة ٣: تلتزم الدول بعدم السماح للمالك بأن يلغي تسجيل السفينة ما لم تكن جميع الرهونات أو الرسوم المسجلة قد شطبت، أو ما لم يحصل على الموافقة الخطية من جميع أصحاب هذه الرهونات والرسوم؛ وتلتزم بمنع التسجيل المزدوج للسفن؛</p> <p>المادة ١٦: تلتزم بمنع السفن المسجلة في دولة ما من رفع علم دولة أخرى مؤقتاً ما لم تكن جميع الرهونات أو الرسوم المسجلة على تلك السفينة قد سددت، أو ما لم يكن قد تم الحصول على موافقة خطية من أصحاب هذه الرهونات أو الرسوم.</p>	<p>الاتفاقية الدولية المتعلقة بالامتيازات والرهنونات البحرية، ١٩٩٣ (غير نافذة بعد)</p>
<p>المادة ١: تلتزم الدول بإصدار شهادة مع إثبات جنسية السفن.</p>	<p>معاهدة قانون الملاحة التجارية الدولية، ١٩٤٠</p>

الفرع ٢ - قياس حمولة السفن

الأحكام ذات الصلة	الصك الدولي
انظر الأحكام المنطبقة	اتفاقية وضع نظام موحد لقياس حمولة السفن، ١٩٤٧ وبروتوكول عام ١٩٤٧
انظر الأحكام المنطبقة	الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن، ١٩٦٩

الفرع ٣ - بناء السفن ومعداتها وصيانتها

الأحكام ذات الصلة	الصك الدولي
المواد ٩٤ (٣) (أ)، و ٩٤ (٤) (أ)، و ٢١٧ (٢)	اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار
المادة ١٠: تلتزم الدول باتخاذ التدابير اللازمة لتأمين السلامة في البحر فيما يتعلق ببناء السفن ومعداتها وصلاحياتها للإبحار.	اتفاقية جنيف بشأن أعالي البحار، ١٩٥٨
انظر الأحكام المنطبقة	الاتفاقية الدولية لخطوط الحمولة، ١٩٦٦ وبروتوكول عام ١٩٨٨

انظر الأحكام المنطبقة	الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر، ١٩٧٤ وبروتوكول عام ١٩٨٨
انظر الأحكام المنطبقة	الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن، ١٩٧٣ المعدلة ببروتوكول عام ١٩٧٨ المتعلق بها
انظر الأحكام المنطبقة	الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات، ١٩٧٢
انظر الأحكام المنطبقة	المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن التي تحمل شحنات من المواد الكيميائية الخطرة السائبة، ١٩٨٣
انظر الأحكام المنطبقة	المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن التي تحمل شحنات الغازات المسالة السائبة، ١٩٨٣
انظر الأحكام المنطبقة	المدونة الدولية بشأن سلامة نقل الحبوب السائبة، ١٩٩١
انظر الأحكام المنطبقة	المدونة الدولية بشأن سلامة الزوارق العالية السرعة، ١٩٩٤
انظر الأحكام المنطبقة	مدونة الإدارة الدولية لتأمين سلامة تشغيل السفن ومنع التلوث، ١٩٩٣
انظر الأحكام المنطبقة	المدونة الدولية لمعدات إنقاذ الأرواح، ١٩٩٦
انظر الأحكام المنطبقة	المدونة الدولية لتطبيق إجراءات اختبار الحرائق، ١٩٩٦
انظر الأحكام المنطبقة	المدونة الدولية لسلامة نقل الوقود النووي الإشعاعي والبلوتونيوم والنفايات شديدة الإشعاع على متن السفن، ١٩٩٩
انظر الأحكام المنطبقة	بروتوكول عام ١٩٩٣ المتعلق باتفاقية تورينولينوس الدولية بشأن سلامة سفن صيد الأسمك، ١٩٧٧ (غير نافذة بعد)
انظر الأحكام المنطبقة	الاتفاق المتعلق بسفن الركاب التجارية الخاصة، ١٩٧١، والبروتوكول المتعلق بشروط السعة بالنسبة لسفن الركاب التجارية الخاصة، ١٩٧٣ (تطبيق إقليمي)
انظر الأحكام المنطبقة	الاتفاق بشأن شروط حفظ التوازن المحددة الخاصة بسفن نقل الركاب المدرجية التي تقوم برحلات دولية مبرمجة منتظمة من وإلى

	موانئ محددة في شمال غرب أوروبا وبحر البلطيق، ١٩٩٦ (تطبيق إقليمي)
انظر الأحكام المنطبقة	اتفاقية إقامة الأطقم (منقحة)، ١٩٤٩ (رقم ٩٢)
انظر الأحكام المنطبقة	اتفاقية إقامة الأطقم (أحكام تكميلية)، ١٩٧٠ (رقم ١٣٣)

الفرع ٤ - تزويد السفن بالأطقم

الأحكام ذات الصلة	الصك الدولي
المواد ٩٤ (٣) (ب) و ٩٤ (٤) (ب) و ٩٤ (ج) و ٢١٧ (٢)	اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار
المادة ١٠ تلتزم الدول باتخاذ ما يلزم من تدابير لضمان السلامة في البحر فيما يتعلق بتزويد السفن بالبحارة وبظروف عمل الأطقم آخذة في الاعتبار صكوك العمل الدولية المنطبقة.	اتفاقية أعالي البحار، ١٩٥٨
انظر الأحكام المنطبقة	الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر، ١٩٧٤
انظر الأحكام المنطبقة	مبادئ التكوين السليم للطواقم (قرار جمعية المنظمة البحرية الدولية، ١٩٩٩ (A.890(21))
المادة ٩ تلتزم الدول بأن تراعي المبدأ القاضي بأن يكون جزء مرض من الطاقم المؤلف من ضباط وملاحى السفن التي ترفع علمها من مواطني دولة العلم أو من أشخاص مقيمين فيها أو لديهم فيها إقامة دائمة قانونية.	اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بشروط تسجيل السفن، ١٩٨٦ (لم تدخل بعد حيز النفاذ)
انظر الأحكام المنطبقة	اتفاقية ساعات عمل البحارة وتزويد السفن بالأطقم، ١٩٩٦ (رقم ١٨٠)

الفرع ٥ - التدريب والترخيص والمراقبة المتعلقة بالبحارة

الأحكام ذات الصلة	الصك الدولي
المادة ٩٤ (٣) (ب)	اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار
انظر الأحكام المنطبقة	الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والترخيص والمراقبة المتعلقة بالبحارة، ١٩٧٨ بصيغتها المعدلة

انظر الأحكام المنطبقة	الاتفاقية الدولية المتعلقة بمعايير تدريب أفراد سفن الصيد وإجازتهم واضطلاعهم بأعمال المراقبة، ١٩٩٥، (لم تدخل بعد حيز النفاذ)
انظر الأحكام المنطبقة	الوثيقة التوجيهية الخاصة بتدريب أفراد سفن الصيد وإصدار التراخيص لهم، ٢٠٠٠

الفرع ٦ - ظروف عمل البحارة

الصك الدولي	الأحكام ذات الصلة
اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار	المادة ٩٤ (٣) (ب)
اتفاقية أعالي البحار، ١٩٥٨	المادة ١٠ تلتزم الدول بأن تتخذ ما يلزم من تدابير لضمان السلامة في البحر فيما يتعلق بظروف عمل الأطقم آخذة في الاعتبار صكوك العمل الدولية المنطبقة.
معايير العمل الدولية التي اعتمدها منظمة العمل الدولية	
معايير عامة	
التوصية المتعلقة بالمدونات الوطنية الخاصة بالبحارة، ١٩٢٠ (رقم ٩)	
التوصية المتعلقة باستخدام البحارة (على السفن الأجنبية)، ١٩٥٨ (رقم ١٠٧)	
التوصية المتعلقة بالظروف الاجتماعية والسلامة (للبحارة)، ١٩٥٨ (رقم ١٠٨)	
اتفاقية وثائق هوية البحارة، ١٩٥٨ (رقم ١٠٨)	
التوصية المتعلقة باستخدام البحارة (التطورات التقنية)، ١٩٧٠ (رقم ١٣٩)	
اتفاقية استمرار الاستخدام (عمال البحر)، ١٩٧٦ (رقم ١٤٥)	
التوصية المتعلقة باستمرار الاستخدام (عمال البحر)، ١٩٧٦ (رقم ١٥٤)	
اتفاقية الملاحة التجارية (المعايير الدنيا)، ١٩٧٦ (رقم ١٤٧)	
التوصية المتعلقة بالملاحة التجارية (تحسين المعايير)، ١٩٧٦ (رقم ١٥٥)	
البروتوكول الملحق باتفاقية الملاحة التجارية (المعايير الدنيا)، ١٩٩٦ (رقم ١٤٧)	
اتفاقية وثائق هوية البحارة (مراجعة)، ٢٠٠٣ (رقم ١٨٥)	
شروط القبول بالعمل	
اتفاقية الحد الأدنى للسنة (العمل البحري)، ١٩٢٠ (رقم ٥٨)	

اتفاقية الحد الأدنى للسفن (العمل البحري) (مراجعة)، ١٩٣٦ (رقم ٥٨)
التدريب ومباشرة العمل
اتفاقية عقود استخدام البحارة، ١٩٢٠ (رقم ٩)
اتفاقية عقود استخدام البحارة، ١٩٢٦ (رقم ٢٢)
التوصية المتعلقة بالتدريب المهني (للبحارة)، ١٩٧٠ (رقم ١٣٧)
التوصية المتعلقة بتعيين وتوظيف البحارة، ١٩٨٦ (رقم ١٨٦)
اتفاقية تعيين وتوظيف البحارة، ١٩٩٦ (رقم ١٧٩)
الشروط العامة للتوظيف
اتفاقية الفحص الطبي للأحداث (العمل البحري)، ١٩٢١ (رقم ١٦)
اتفاقية الفحص الطبي للبحارة، ١٩٤٦ (رقم ٧٣)
اتفاقية إعادة البحارة إلى أوطانهم، ١٩٢٦ (رقم ٢٣)
التوصية المتعلقة بالإعادة إلى الوطن (الربانة والبحارة المتدربين)، ١٩٢٦ (رقم ٢٧)
اتفاقية الإجازات مدفوعة الأجر (البحارة) (مراجعة)، ١٩٤٩ (رقم ٩١)
اتفاقية الأجور وساعات العمل وأعداد العاملين على ظهر السفن (مراجعة)، ١٩٥٨ (رقم ١٠٩)
التوصية المتعلقة بالأجور وساعات العمل وأعداد العاملين على ظهر السفن، ١٩٥٨ (رقم ١٠٩)
اتفاقية الأجور وساعات العمل للبحارة وتزويد السفن بالأطعم، ١٩٩٦ (رقم ١٨٠)
التوصية المتعلقة بأجور البحارة وساعات عملهم وتزويد السفن بالأطعم، ١٩٩٦ (رقم ١٨٧)
اتفاقية الإجازات السنوية المدفوعة الأجر (للبحارة)، ١٩٧٦ (رقم ١٤٦)
التوصية المتعلقة بحماية البحارة الشباب، ١٩٧٦ (رقم ١٥٣)
اتفاقية إعادة البحارة إلى أوطانهم (مراجعة)، ١٩٨٧ (رقم ١٦٦)
التوصية المتعلقة بإعادة البحارة إلى أوطانهم، ١٩٨٧ (رقم ١٧٤)
شهادات الكفاءة
اتفاقية شهادات كفاءة الضباط، ١٩٣٦ (رقم ٥٣)

اتفاقية شهادات كفاءة طباحي السفن، ١٩٤٦ (رقم ٦٩)
اتفاقية شهادة كفاءة البحارة، ١٩٤٦ (رقم ٧٤)
السلامة والصحة والرعاية
التوصية المتعلقة برعاية البحارة في الموانئ، ١٩٦٣ (رقم ٤٨)
التوصية المتعلقة برعاية البحارة، ١٩٧٠ (رقم ١٣٨)
اتفاقية رعاية البحارة، ١٩٨٧ (رقم ١٦٣)
التوصية المتعلقة برعاية البحارة، ١٩٨٧ (رقم ١٧٣)
اتفاقية الأغذية وخدمات المطاعم (لأطقم السفن)، ١٩٤٦ (رقم ٦٨)
التوصية المتعلقة بتوريد معدات النوم والطعام واللوازم المتنوعة (لأطقم السفن)، ١٩٤٦ (رقم ٧٨)
اتفاقية إقامة الأطقم (مراجعة)، ١٩٤٩ (رقم ٩٢)
اتفاقية إقامة الأطقم (أحكام تكميلية)، ١٩٧٠ (رقم ١٣٣)
التوصية المتعلقة بإقامة الأطقم (تكييف الهواء)، ١٩٧٠ (رقم ١٤٠)
التوصية المتعلقة بإقامة الأطقم (التحكم في الضوضاء)، ١٩٧٠ (رقم ١٤١)
التوصية المتعلقة بصناديق اللوازم الطبية، ١٩٥٨ (رقم ١٠٥)
التوصية المتعلقة بالمشاورات الطبية في عرض البحر، ١٩٥٨ (رقم ١٠٦)
اتفاقية الوقاية من الحوادث (للبحارة)، ١٩٧٠ (رقم ١٣٤)
التوصية المتعلقة بالوقاية من الحوادث (للبحارة)، ١٩٧٠ (رقم ١٤٢)
اتفاقية الحماية الصحية والرعاية الطبية للبحارة، ١٩٨٧ (رقم ١٦٤)
تفتيش العمل
التوصية المتعلقة بتفتيش العمل (للبحارة)، ١٩٢٦ (رقم ٢٨)
اتفاقية تفتيش العمل (للبحارة)، ١٩٩٦ (رقم ١٧٨)
التوصية المتعلقة بتفتيش العمل للبحارة، ١٩٩٦ (رقم ١٨٥)
الضمان الاجتماعي
اتفاقية تعويض البطالة (في حالة غرق السفينة)، ١٩٢٠ (رقم ٨)

التوصية المتعلقة بالتأمين ضد البطالة (للبحارة)، ١٩٢٠ (رقم ١٠)	
اتفاقية التزامات صاحب السفينة (في حالة مرض أو إصابة البحارة)، ١٩٣٦ (رقم ٥٥)	
اتفاقية التأمين الصحي (للبحارة)، ١٩٣٦ (رقم ٥٦)	
اتفاقية معاشات البحارة، ١٩٤٦ (رقم ٧١)	
اتفاقية الضمان الاجتماعي للبحارة (مراجعة)، ١٩٨٧ (رقم ١٦٥)	
معايير العمل الدولية المتعلقة بالصيادين	
التوصية المتعلقة بساعات العمل (في صيد الأسماك)، ١٩٢٠ (رقم ٧)	
اتفاقية الحد الأدنى للسفن (صيادو الأسماك)، ١٩٥٩ (رقم ١١٢)	
اتفاقية الفحص الطبي (صيادو الأسماك)، ١٩٥٩ (رقم ١١٣)	
اتفاقية عقود استخدام صيادي الأسماك، ١٩٥٩ (رقم ١١٤)	
اتفاقية شهادات كفاءة صيادي الأسماك، ١٩٦٦، (رقم ١٢٥)	
اتفاقية إقامة الأطقم على ظهر سفن الصيد، ١٩٦٦ (رقم ١٢٦)	
التوصية المتعلقة بالتدريب المهني (للصيادين)، ١٩٦٦ (رقم ١٢٦)	
معايير العمل الدولية المطبقة على جميع العمال بمن فيهم البحارة	
اتفاقية الحرية النقابية وحماية حق التنظيم، ١٩٤٨ (رقم ٨٧)	
اتفاقية حق التنظيم والمفاوضة الجماعية، ١٩٤٩ (رقم ٩٨)	
اتفاقية المفاوضة الجماعية، ١٩٨١ (رقم ١٥٤)	
اتفاقية الرعاية الطبية وإعانات المرض، ١٩٦٩ (رقم ١٣٠)	
صكوك حقوق الإنسان - العالمية	
المادة ٢٠ لكل شخص الحق في حرية الاشتراك في الجمعيات والجماعات السلمية	الإعلان العالمي لحقوق الإنسان، ١٩٤٨
المادة ٢٢ لكل شخص الحق في الضمان الاجتماعي	
المادة ٢٣ لكل شخص الحق في العمل بشروط عادلة ومرضية كما أن له الحق في الحماية من البطالة والحق في أجر متساو عن العمل المتساوي، والحق في أن ينشئ النقابات وينضم إليها	

المادة ٢٤ لكل شخص الحق في الراحة وفي أوقات الفراغ	
<p>المادة ٢ تتعهد الدول، باحترام الحقوق المعترف بها في العهد، وتأمينها للجميع دون تمييز من أي نوع؛ وذلك في جملة أمور:</p> <p>المادة ٢٢ حق الفرد في تكوين الجمعيات مع الغير والانتماء إليها، وحقه في تكوين النقابات والانتماء إليها لحماية مصالحه. (ليس من الواضح ما إذا كانت هذه المادة تنطبق على الأفراد على ظهر السفن).</p>	<p>العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية، ١٩٦٦</p>
<p>المادة ٧ تعترف الدول الأطراف بحق كل إنسان في التمتع بشروط عمل عادلة ومرضية.</p> <p>المادة ٨ تتعهد الدول بضمان حق كل إنسان في تكوين النقابات والانضمام إليها.</p> <p>المادة ٩ تعترف الدول بحق كل إنسان في الضمان الاجتماعي.</p> <p>المادة ١٢ تعترف الدول بحق كل إنسان في التمتع بأعلى مستوى ممكن من الصحة الجسمية والعقلية.</p>	<p>العهد الدولي الخاص بالحقوق الاقتصادية والاجتماعية والثقافية</p>
<p>المادة ١٥ تعترف الدولة بحقوق الطفل في حرية تكوين الجمعيات.</p> <p>المادة ٢٥ تعترف الدولة بحق الطفل في التمتع بأعلى مستوى ممكن من الصحة.</p> <p>المادة ٢٦ تلتزم الدولة بالاعتراف بحق كل طفل في الانتفاع من الضمان الاجتماعي.</p> <p>المادة ٣١ تعترف الدولة بحق الطفل في الراحة ووقت الفراغ.</p> <p>المادة ٣٢ (١) تعترف الدولة بحق الطفل في حمايته من الاستغلال الاقتصادي ومن أداء أي عمل يرجح أن يكون خطيرا أو يمثل إعاقة لتعليم الطفل، أو يكون ضارا بصحة الطفل، أو بنموه البدني، أو العقلي، أو الروحي أو المعنوي أو الاجتماعي.</p> <p>المادة ٣٢ (٢) تلتزم الدولة باتخاذ التدابير التشريعية والإدارية والاجتماعية والتربوية لضمان إنفاذ هذه المادة.</p>	<p>اتفاقية حقوق الطفل لعام ١٩٩٠</p>
<p>المادة ٢ تتعهد كل دولة بتشجيع تكافؤ الفرص والمساواة في المعاملة في الاستخدام والمهنة.</p>	<p>اتفاقية التمييز في الاستخدام والمهنة لعام ١٩٥٨ (اتفاقية منظمة العمل الدولية رقم ١١١)</p>

<p>المادة ٢ تلتزم الدول بضمان مساواة العمال والعاملات في الأجر عن عمل ذي قيمة متساوية.</p>	<p>اتفاقية بشأن مساواة العمال والعاملات في الأجر عن عمل ذي قيمة متساوية، ١٩٥١ (اتفاقية منظمة العمل الدولية رقم ١٠٠)</p>
<p>المادتان ١٥ و ١٧ تلتزم الدول بمنح أفضل معاملة ممكنة لغير المواطنين وكذلك اللاجئين فيما يتعلق بالنقابات المهنية والحق في ممارسة عمل مأجور.</p> <p>المادة ٢٤ تلتزم الدول بمنح نفس الحقوق الممنوحة للمواطنين فيما يخص الأمور الخاضعة لتشريعات العمل .. إلخ.</p>	<p>الاتفاقية الخاصة بوضع اللاجئين، ١٩٥١</p>
<p>المادة ٨ (أ) و (ب) و (ج) للأجانب الحق في ظروف عمل مأمونة وصحية، وفي أجور عادلة وأجر متساو لقاء عمل متساوي القيمة بدون أي تمييز وكذلك الحق في الانضمام إلى النقابات والحق في الضمان الاجتماعي.</p>	<p>إعلان حقوق الإنسان للأفراد الذين ليسوا من مواطني البلد الذي يعيشون فيه، ١٩٨٥</p>
<p>إعلان منظمة العمل الدولية بشأن المبادئ والحقوق الأساسية في العمل، ١٩٨٨</p>	
<p>الاتفاقية الدولية لحماية حقوق جميع العمال المهاجرين وأفراد أسرهم، ١٩٩٠</p>	
<p>صكوك حقوق الإنسان - الإقليمية</p>	
<p>المادة ١ تلتزم الدول بالاعتراف بالحقوق المكرسة في الفصل الأول من الميثاق كما تلتزم باعتماد تدابير تشريعية أو غير ذلك من التدابير، لإنفاذ تلك الحقوق، وذلك في جملة أمور:</p> <p>المادة ١٠ حق كل إنسان في حرية الاجتماع.</p> <p>المادة ١٥ حق كل إنسان في العمل في ظروف مرضية تكفل له المساواة بما في ذلك الأجر المتساوي لقاء عمل متساوي القيمة.</p>	<p>الميثاق الأفريقي لحقوق الإنسان والشعوب (ميثاق بنجول)، ١٩٨١</p>
<p>المادة ١ تلتزم الدول بالاعتراف بالحقوق والحريات والواجبات المكرسة في الميثاق وبأن تتخذ الخطوات اللازمة لاعتماد تشريعات أو غير ذلك من التدابير لإنفاذ أحكام الميثاق، وذلك، في جملة أمور:</p> <p>المادة ٨ حق كل طفل في حرية الاجتماع.</p> <p>المادة ١٢ تعترف الدول بحق الطفل في الراحة ووقت الفراغ.</p>	<p>الميثاق الأفريقي لحقوق الطفل ورفاهه، ١٩٩٠</p>

<p>المادة ٢ تلتزم الدول بأن تضمن لجميع الأفراد المقيمين داخل إقليمها والخاضعين لولايتها، الحق في التمتع بجميع الحقوق والحريات المعترف بها في الميثاق، دون تمييز من أي نوع وذلك في جملة أمور:</p> <p>المادة ٢٩ حق الفرد في تكوين النقابات وحقه في الإضراب.</p> <p>المادة ٣٠ تلتزم الدول بأن تضمن لكل مواطن الحق في الضمان الاجتماعي الشامل.</p> <p>المادة ٣٢ تلتزم الدول بضمان المساواة في الفرص فيما يتعلق بالعمل، والأجر العادل، والحصول على أجر متساو لقاء عمل متساوي القيمة.</p>	<p>الميثاق العربي لحقوق الإنسان، ١٩٩٤ (لم يدخل بعد حيز النفاذ)</p>
<p>المادة ١ تلتزم الدول باحترام الحقوق والحريات المعترف بها في الاتفاقية وبأن تضمن لجميع الأشخاص الخاضعين لولايتها الممارسة الحرة والكاملة لجميع تلك الحقوق والحريات، دون أي تمييز.</p> <p>المادة ٢ تلتزم الدول بأن تعتمد، وفقا لعملياتها الدستورية ولأحكام الاتفاقية، ما يكون ضروريا من التشريعات أو التدابير الأخرى لإنفاذ تلك الحقوق أو الحريات.</p> <p>المادة ١٦ حق الفرد في حرية الاجتماع لأغراض العمل أو لغير ذلك من الأغراض.</p>	<p>الاتفاقية الأمريكية لحقوق الإنسان، (ميثاق سان خوسيه) ١٩٦٩</p>
<p>المادة ١ تتعهد الدول باعتماد التدابير الضرورية لتحقيق المراعاة الكاملة بشكل تدريجي للحقوق المعترف بها في هذا البروتوكول، ضمن جملة أمور:</p> <p>المادة ٩ حق الفرد في الضمان الاجتماعي.</p> <p>المادة ٧ تتعهد الدول بضمان ظروف عمل عادلة ومنصفة ومرضية لكل شخص.</p> <p>المادة ٨ تتعهد الدول بضمان حق العمال في تنظيم النقابات العمالية وحقهم في الإضراب.</p>	<p>البروتوكول الإضافي للاتفاقية الأمريكية لحقوق الإنسان في مجال الحقوق الاقتصادية والاجتماعية والثقافية (بروتوكول سان سلفادور) ١٩٨٨</p>
<p>المادة الرابعة عشرة حق الفرد في العمل، في ظل ظروف مناسبة.</p> <p>المادة الخامسة عشرة حق الفرد في وقت الراحة.</p> <p>المادة السادسة عشرة حق الفرد في الضمان الاجتماعي.</p> <p>المادة الثانية والعشرون حق الفرد في الاجتماع مع الآخرين بتكوين نقابات عمالية.</p>	<p>الإعلان الأمريكي لحقوق وواجبات الإنسان، ١٩٤٨</p>

<p>المادة ١ تلتزم الدول بأن تضمن لكل شخص خاضع لولايتها الحقوق والحريات المبينة في الفرع الأول من الاتفاقية وذلك في ضمن جملة أمور:</p> <p>المادة ١١ حق الفرد في الاجتماع مع آخرين، بما في ذلك الحق في تكوين نقابات عمالية والانضمام إليها لحماية مصالحه.</p>	<p>الاتفاقية الأوروبية لحماية حقوق الإنسان والحريات الأساسية، لعام ١٩٥٠، بصيغتها المعدلة بالبروتوكول رقم ١١١ لعام ١٩٨٨</p>
<p>المادتان ٢ و ٣ تتعهد الدول بتوفير شروط عادلة للعمل وظروف عمل آمنة وصحية.</p> <p>المادة ٥ تتعهد الدول ألا تضر القوانين المحلية بحق العمال في تكوين المنظمات لحماية مصالحهم الاقتصادية والاجتماعية والانضمام لتلك المنظمات.</p> <p>المادة ٦ تتعهد الدول بضمان الممارسة الفعالة لحق التفاوض الجماعي.</p> <p>المادة ١٢ تتعهد الدول بأن تنشئ أو تستكمل نظاما للضمان الاجتماعي.</p>	<p>الميثاق الاجتماعي الأوروبي، ١٩٦١</p>
<p>الجزء الثاني تتعهد الدول بأن تعتبر نفسها ملزمة بموجب الالتزامات المبينة في المواد التالية، ضمن جملة أمور:</p> <p>المادة ١ حق كل شخص في المساواة في الفرص والمعاملة في التوظيف دون تمييز على أساس الجنس.</p> <p>المادة ٣ تتعهد الدول باعتماد تدابير تمكن العمال من المشاركة في تقرير وتحسين شروط العمل.</p>	<p>البروتوكول الإضافي للميثاق الاجتماعي الأوروبي، ١٩٨٨ (لم يدخل بعد حيز النفاذ)</p>

الفرع ٧ - نقل البضائع

الصك الدولي
اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (المادتان ٢٢ (٢) و ٢٣)
اتفاقية عام ١٩٧٤ الدولية لحماية الأرواح في البحر، بصيغتها المعدلة
المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطيرة
المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن التي تحمل شحنات الغازات المسالة السائبة
مدونة الممارسة السليمة فيما يتعلق بالشحنات الصلبة السائبة
مدونة النقل المأمون للوقود النووي المشع والبلوتونيوم والنفائيات العالية الإشعاع في قوارير على ظهر السفن

القواعد التنظيمية للوكالة الدولية للطاقة الذرية بشأن أنظمة وسائط النقل
اتفاقية الحماية المادية للمواد النووية، ١٩٨٠

الفرع ٨ - نقل الركاب

الصك الدولي
اتفاقية عام ١٩٧٤ الدولية لحماية الأرواح في البحر، بصيغتها المعدلة
الأنظمة الصحية الدولية، ١٩٥١
الأنظمة الصحية الدولية، ١٩٦٩
الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد معينة في القانون تتعلق بنقل الركاب عن طريق البحر (مع البروتوكول)؛ ١٩٦١
الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد معينة في القانون تتعلق بنقل الركاب والأمتعة عن طريق البحر، ١٩٦٧ (لم تدخل بعد حيز النفاذ)
الاتفاق المتعلق بسفن الركاب التجارية الخاصة لعام ١٩٧١، وبروتوكول عام ١٩٧٣
اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل المسافرين وأمتعتهم عن طريق البحر، ١٩٧٤، وبروتوكولاتها لأعوام ١٩٧٦ و ١٩٩٠ (لم تدخل بعد حيز النفاذ) و ٢٠٠٢.
الاتفاق المعقود بين الدانمارك والنرويج والسويد لتيسير المراقبة الصحية لحركة النقل بين تلك البلدان، ١٩٥٥

الفرع ٩ - حركة الملاحة البحرية

الصك الدولي
اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية، ١٩٦٥، بصيغتها المعدلة
الاتفاق بشأن التعاون في مجال الملاحة البحرية التجارية، ١٩٧١

الفرع ١٠ - سلامة الملاحة

الصك الدولي	الأحكام ذات الصلة
اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار	المواد ٩٤ (٣) (ج)، ٢١ (٤)، ٣٩ (٢) (أ)، ٢٢٥، ٢٦١، ٢٦٢
اتفاقية أعالي البحار، ١٩٥٨	المادة ١٠ - تلتزم الدول باتخاذ ما يلزم من تدابير لضمان السلامة في البحر فيما يتعلق باستخدام الإشارات ومواصلة الاتصالات ومنع المصادمات.

اتفاقية الجرف القاري، ١٩٥٨	المادة ٥ - تلتزم الدول باحترام مناطق السلامة
الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر، ١٩٧٤، بصيغتها المعدلة	
الاتفاقية المتعلقة بالأنظمة الدولية لمنع المصادمات في البحر، ١٩٧٢	

الفرع ١١ - التلوث الناجم عن السفن

الصك الدولي	الأحكام ذات الصلة
الصكوك العالمية	
اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار	المواد ٢١١ (٢)، ٢١١ (٣)، ٢١٧ (١)، ٢١٧ (٣)، ٢١٧ (٤)، ٢١٧ (٦)، ٢١٧ (٧)، ٢٢٠ (٤)
اتفاقية أعالي البحار	المادة ٢٤ - تلتزم الدول بوضع أنظمة لمنع تلوث البحار الناجم عن تصريف النفط من السفن
الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن، ١٩٧٣، بصيغتها المعدلة بموجب بروتوكول عام ١٩٧٨ المتعلق بهذا الشأن	
الاتفاقية الدولية لمراقبة النظم الضارة المضادة للخشب المستعملة في السفن (لم تدخل بعد حيز النفاذ)، ٢٠٠١	
الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتأهب والاستجابة والتعاون في مكافحة التلوث النفطي، ١٩٩٠ وبروتوكولها.	
الصكوك الإقليمية	
اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، ١٩٧٦، وتعديل عام ١٩٩٥ (لم تدخل بعد حيز النفاذ)	المادة ٦
بروتوكول (اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث) بشأن التعاون لمنع التلوث من السفن، وفي الحالات الطارئة، مكافحة التلوث في البحر الأبيض المتوسط، ٢٠٠٢ (لم تدخل بعد حيز النفاذ)	المادة ٤
اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث، ١٩٧٨	المادة الرابعة
اتفاقية التعاون في حماية وتنمية البيئة البحرية والساحلية لمنطقة غرب ووسط أفريقيا، ١٩٨١	المادة ٥
اتفاقية حماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية لجنوب شرق المحيط الهادئ، ١٩٨١	المادة ٤

المادة السابعة	بروتوكول (اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية لجنوب شرق المحيط الهادئ) لحفظ المناطق البحرية والساحلية المحمية لجنوب شرق المحيط الهادئ وإدارتها، ١٩٨٩
المادة الرابعة	الاتفاقية الإقليمية لحفظ بيئة البحر الأحمر وخليج عدن، ١٩٨٢
المادة الرابعة	بروتوكول (الاتفاقية الإقليمية لحفظ بيئة البحر الأحمر وخليج عدن) بشأن التعاون الإقليمي في مكافحة التلوث الناجم عن النفط والمواد الضارة الأخرى، في حالات الطوارئ، ١٩٨٢
المادة ٥	اتفاقية حماية وتنمية البيئة البحرية لمنطقة البحر الكاريبي الكبرى، ١٩٨٣
المادة ٥	اتفاقية حماية وإدارة وتنمية البيئة البحرية والساحلية لمنطقة شرق أفريقيا، ١٩٨٥
المادة ٦	اتفاقية حماية الموارد الطبيعية والبيئة في منطقة جنوب المحيط الهادئ، ١٩٨٦
المرفق الرابع	بروتوكول معاهدة أنتاركتيكا المتعلق بحماية البيئة، ١٩٩١
المادة الثامنة	اتفاقية حماية البحر الأسود من التلوث، ١٩٩٢
المادة ٨ المرفق الرابع	اتفاقية حماية البيئة البحرية لمنطقة بحر البلطيق، ١٩٩٢
المادة ١١	اتفاق رابطة أمم جنوب شرق آسيا لحفظ الطبيعة والموارد الطبيعية، ١٩٨٥

الفرع ١٢ - التلوث الناجم عن إغراق النفايات وإدارتها

الأحكام ذات الصلة	الصك الدولي
الصكوك العالمية	
المادتان ٢١٠ (٥) و ٢١٦ (١) (ب)	اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار
المادة ٢٥ - تلتزم الدول باتخاذ تدابير لمنع تلوث البحار الناجم عن إغراق النفايات المشعة ومراعاة أية معايير وأنظمة قد تضعها المنظمات الدولية المختصة	اتفاقية أعالي البحار، ١٩٥٨
	اتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات ومواد أخرى، ١٩٧٢ و بروتوكولها لعام ١٩٩٦
	اتفاقية بازل المتعلقة بمراقبة حركة النفايات الخطيرة عبر الحدود والتخلص منها، ١٩٨٩

الاتفاقية المشتركة بشأن الإدارة المأمونة للوقود المستهلك وبشأن الإدارة المأمونة للنفايات المشعة، ١٩٩٧	
الصكوك الإقليمية	
المادة ٥	اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، ١٩٩٦ وتعديلها لعام ١٩٩٥ (لم تدخل بعد حيز النفاذ)
المادتان ١٠ و ١١	بروتوكول منع تلوث البحر الأبيض المتوسط الناجم عن الإغراق من السفن والطائرات، ١٩٧٦ وتعديلها لعام ١٩٩٥ (لم تدخل بعد حيز النفاذ)
المادة ٥	بروتوكول (اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث) بشأن منع تلوث البحر الأبيض المتوسط من جراء حركة النفايات الخطرة عبر الحدود والتخلص منها، ١٩٩٦ (لم تدخل بعد حيز النفاذ)
المادة ٦	بروتوكول (اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث) بشأن المناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي في البحر الأبيض المتوسط، ١٩٩٥
المادة الخامسة	اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون على حماية البيئة البحرية من التلوث، ١٩٧٨
المادتان ٤ و ٦	بروتوكول (اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون على حماية البيئة البحرية من التلوث) بشأن مراقبة حركة النقل البحري عبر الحدود والتخلص من النفايات الخطرة والنفايات الأخرى، ١٩٩٨
المادة ٦	اتفاقية التعاون في حماية وتنمية البيئة البحرية والساحلية لمنطقة غرب ووسط أفريقيا، ١٩٨١
المادة ٤	اتفاقية حماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية لجنوب شرق المحيط الهادئ، ١٩٨١
المادة الخامسة	الاتفاقية الإقليمية لحفظ بيئة البحر الأحمر وخليج عدن، ١٩٨٢
المادة الخامسة	بروتوكول الاتفاقية الإقليمية لحفظ البيئة البحرية للبحر الأحمر وخليج عدن) بشأن التعاون الإقليمي في مكافحة التلوث الناجم عن النفط والمواد الضارة الأخرى في حالات الطوارئ، ١٩٨٢
المادة ٦	اتفاقية حماية وتنمية البيئة البحرية لمنطقة البحر الكاريبي الكبرى، ١٩٨٣
المادة ٥	بروتوكول حماية وتنمية البيئة البحرية لمنطقة البحر الكاريبي الكبرى لاتفاقية بشأن المناطق والأحياء البرية المتمتعة بحماية خاصة، ١٩٩٠
المادة ٦	اتفاقية حماية وإدارة وتنمية البيئة البحرية والساحلية لمنطقة شرق أفريقيا، ١٩٨٥

المادة ١٠	بروتوكول (اتفاقية حماية وإدارة وتنمية البيئة البحرية والساحلية لمنطقة شرق أفريقيا) بشأن المناطق المحمية والحيوانات والنباتات البرية في منطقة شرق أفريقيا، ١٩٨٥
المادة ٧	معاهدة إنشاء منطقة خالية من الأسلحة النووية في جنوب المحيط الهادئ، ١٩٨٥
المادة ١٠	اتفاقية حماية الموارد الطبيعية والبيئة في منطقة جنوب المحيط الهادئ، ١٩٨٦
المادة ٤	اتفاقية حظر استيراد النفايات الخطرة المشعة إلى بلدان المنتدى الجزرية ومراقبة حركة النفايات الخطرة عبر الحدود وإدارتها داخل منطقة جنوب المحيط الهادئ، ١٩٩٥
المادتان ١١ و ١٢	بروتوكول (اتفاقية حماية الموارد الطبيعية والبيئة في منطقة جنوب المحيط الهادئ) بشأن منع تلوث منطقة جنوب المحيط الهادئ الناجم عن الإغراق، ١٩٨٦
المواد الثانية والحادية عشرة والثانية عشرة	بروتوكول (اتفاقية حماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية لجنوب شرق المحيط الهادئ) بشأن حماية جنوب شرق المحيط الهادئ من التلوث المشع، ١٩٨٩
المادة السابعة	بروتوكول (اتفاقية حماية البيئة البحرية للمناطق الساحلية في جنوب شرق المحيط الهادئ) بشأن حفظ المناطق البحرية والساحلية لجنوب شرق المحيط الهادئ وإدارتها، ١٩٨٩
المادة ٤	اتفاقية باماكو بشأن حظر استيراد النفايات الخطرة إلى أفريقيا ومراقبة حركتها عبر الحدود وإدارتها ضمن أفريقيا، ١٩٩١
المادة ٣	الاتفاق الإقليمي لأمريكا الوسطى بشأن حركة النفايات الخطرة العابرة للحدود، ١٩٩٢
المادة ١١ المرفق الخامس	اتفاقية حماية البيئة البحرية لمنطقة بحر البلطيق، ١٩٩٢
المادة العاشرة	اتفاقية حماية البحر الأسود من التلوث، ١٩٩٢
المادتان ٧ و ٨	بروتوكول (اتفاقية حماية البحر الأسود من التلوث بشأن حماية البيئة البحرية للبحر الأسود من التلوث الناجم عن الإغراق، ١٩٩٢
المادة ٤ المرفق الثاني	اتفاقية حماية البيئة البحرية لشمال شرق المحيط الأطلسي، ١٩٩٢
المادة ٧	معاهدة إنشاء منطقة خالية من الأسلحة النووية في أفريقيا، ١٩٩٥
المادة ٣	المعاهدة المتعلقة بإقامة منطقة جنوب شرق آسيا منطقة خالية من الأسلحة النووية، ١٩٩٥

المرفق الثالث	بروتوكول معاهدة أنتاركتيكا المتعلق بحماية البيئة، ١٩٩١
---------------	--

الفرع ١٣ - حوادث التلوث/الاستجابة في حالات الطوارئ

الأحكام ذات الصلة	الصك الدولي
الصكوك العالمية	
المادتان ١٩٨ و ١٩٩	اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار
	الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن ٧٨/٧٣
	الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتأهب والاستجابة والتعاون في مكافحة التلوث النفطي، ١٩٩٠
	البروتوكول المتعلق بالتأهب والاستجابة والتعاون في حوادث التلوث الناجم عن المواد الخطرة والضارة، ٢٠٠٠
	اتفاقية التبليغ المبكر عن وقوع حادث نووي، ١٩٨٦
	اتفاقية تقديم المساعدة في حالة وقوع حادث نووي أو طارئ إشعاعي، ١٩٨٦
	المدونة الدولية لسلامة نقل الوقود النووي الإشعاعي والبلوتونيوم والنفايات شديدة الإشعاع على متن السفن، ١٩٩٩
الصكوك الإقليمية	
المادة ٦	الاتفاق المعقود بين الدانمرك وفنلندا والسويد بشأن التعاون في التدابير المتعلقة بمعالجة تلوث البحر الناجم عن النفط، ١٩٧١
المادة السابعة	بروتوكول (اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون على حماية البيئة البحرية من التلوث) بشأن التعاون الإقليمي لمكافحة التلوث الناجم عن النفط والمواد الضارة الأخرى في حالات الطوارئ، ١٩٧٨
المادة ٨	بروتوكول (اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث) بشأن التعاون في مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط الناجم عن النفط والمواد الضارة الأخرى في حالات الطوارئ، ١٩٧٦
المادة ٩	بروتوكول (اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث) بشأن التعاون في منع التلوث الناجم عن السفن في حالات الطوارئ ومكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط، ٢٠٠٢ (لم تدخل بعد حيز النفاذ)

المادة التاسعة	اتفاق التعاون الإقليمي لمكافحة تلوث جنوب شرق المحيط الهادئ الناجم عن المواد الهيدروكربونية أو المواد الضارة الأخرى في حالات الطوارئ، ١٩٨١
المادة ٧	بروتوكول (اتفاقية التعاون في حماية وتنمية البيئة البحرية والساحلية لمنطقة غرب ووسط أفريقيا) بشأن التعاون لمكافحة التلوث في حالات الطوارئ، ١٩٨١
المادة التاسعة	بروتوكول (الاتفاقية الإقليمية لحفظ بيئة البحر الأحمر وخليج عدن) بشأن التعاون الإقليمي لمكافحة التلوث الناجم عن النفط والمواد الضارة الأخرى في حالات الطوارئ، ١٩٨٢
المادة ٥	بروتوكول (اتفاقية حماية وتنمية البيئة البحرية في منطقة البحر الكاريبي الكبرى) بشأن التعاون في مكافحة انسكابات النفط في منطقة البحر الكاريبي الكبرى، ١٩٨٣
المادة ٥	اتفاق التعاون في معالجة تلوث بحر الشمال الناجم عن النفط والمواد الضارة الأخرى، ١٩٨٣
المادة ٥	بروتوكول (اتفاقية حماية وإدارة وتنمية البيئة البحرية والساحلية في منطقة شرق أفريقيا) بشأن التعاون لمكافحة التلوث البحري في منطقة شرق أفريقيا في حالات الطوارئ، ١٩٨٥
المادة ٥	بروتوكول (اتفاقية حماية المواد البحرية والبيئة في منطقة جنوب المحيط الهادئ) بشأن التعاون لمكافحة التلوث في منطقة جنوب المحيط الهادئ في حالات الطوارئ، ١٩٨٦
المادة ٧	اتفاقية التعاون لحماية سواحل ومياه شمال شرق المحيط الأطلسي من التلوث الناجم عن المواد الهيدروكربونية أو المواد الضارة الأخرى، ١٩٩٠
المادة ١٥	بروتوكول معاهدة أنتاركتيكا المتعلق بحماية البيئة، ١٩٩١
المادة ١٣	اتفاقية حماية البيئة البحرية لمنطقة بحر البلطيق، ١٩٩٢
المادتان ٣ و ٦	بروتوكول (اتفاقية حماية البحر الأسود من التلوث) بشأن التعاون لمكافحة تلوث البحر الأسود والبيئة البحرية الناجم عن النفط والمواد الضارة الأخرى في حالات الطوارئ، ١٩٩٢

الفرع ١٤ - المساعدة في البحر

الصك الدولي	الأحكام ذات الصلة
اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار	المادة ٩٨ (١) (أ)، (ب) و (ج)
اتفاقية أعالي البحار، ١٩٥٨	المادة ١٢ - تلتزم الدول بأن تطلب من ربان السفن المبحرة تحت أعلامها، حيثما استطاعت أن تفعل ذلك بدون تعرض السفن أو الأطقم أو الركاب لأخطار جسيمة ما يلي: (أ) تقديم المساعدة لأي شخص يوجد في البحر يتعرض لخطر الضياع؛ (ب) المضي بكل السرعة الممكنة لإنقاذ الأشخاص المستغيثين في حالة الإبلاغ عن حاجتهم للمساعدة، حيثما يكون هذا الإجراء متوقعا منهم بصورة معقولة؛ (ج) تقديم المساعدة بعد حدوث صدام ما، إلى السفينة الأخرى وإلى طاقمها وركابها، وحسب الإمكان إبلاغ السفينة الأخرى باسم سفينتهم وميناء تسجيلها وأقرب ميناء يمكنها توجيه نداء إليه.
الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر، ١٩٧٤، بصيغتها المعدلة	
الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ البحريين، ١٩٧٩	
الاتفاقية المتعلقة بتوحيد قواعد معينة في القانون تتصل بتقديم المساعدة والإنقاذ في البحر، ١٩١٠	
الاتفاقية الدولية للانتشال، ١٩٨٩	

الفرع ١٥ - التحقيق في الحوادث

الصك الدولي	الأحكام ذات الصلة
اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار	المادة ٩٤ (٧)
الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر لعام ١٩٧٤، بصيغتها المعدلة	البند ٢١/١
الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن ٧٨/٧٣	المادة ١٢
اتفاقية خطوط الحمولة	المادة ٢٣

انظر الأحكام المنطبقة	مدونة التحقيق في الحسائر والحوادث البحرية (قرار جمعية المنظمة البحرية الدولية (20) 849 A. بصيغته المعدلة بالقرار (21) 884 A.)
-----------------------	---

الفرع ١٦ - المسؤولية

الأحكام ذات الصلة	الصك الدولي
الفقرات (١) و (٢) و (٣) من المادة ٢٦٣	اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار
النفط وغيره من المواد، عدا النووية منها	
المادة ٧ (١٠) من اتفاقية عام ١٩٦٩	الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلويث النفطية لعام ١٩٦٩، وبروتوكولها لعامي ١٩٧٦ و ١٩٩٢، بصيغتهما المعدلة في عام ٢٠٠٠
انظر الأحكام المنطبقة	الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلويث النفطية لعام ١٩٧١، وبروتوكولها لعامي ١٩٧٦ و ١٩٩٢، بصيغتهما المعدلة في عام ٢٠٠٠، وبروتوكولها لعام ٢٠٠٣
انظر الأحكام المنطبقة	اتفاقية تحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية لعام ١٩٧٦، وبروتوكولها لعام ١٩٩٦ (لم يدخل البروتوكول بعد حيز النفاذ)
المادة ١٢ (١٠)	الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل المواد الخطرة والضرارة عن طريق البحر لعام ١٩٩٦ (لم تدخل بعد حيز النفاذ)
الفقرتان (٧) و (١١) من المادة ٧	الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بزيوت وقود السفن لعام ٢٠٠١
انظر الأحكام المنطبقة	البروتوكول المتعلق بالمسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن حركة النفايات الخطرة عبر الحدود والتخلص منها لعام ١٩٩٩
المواد النووية	
المادة الثالثة (٢)	الاتفاقية المتعلقة بمسؤولية مشغلي السفن النووية لعام ١٩٦٢ (لم تدخل بعد حيز النفاذ)

انظر الأحكام المنطبقة	الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية لعام ١٩٧١
المادة الثالثة: تلتزم الدول ^(٧٨) بإدراج بيان في شهادة الأمن بأن الشخص الوارد اسمه مشغل في مفهوم الاتفاقية المادة السابعة: تلتزم الدول بتحديد شروط التأمين أو الأمن المطلوبة من المشغلين	اتفاقية فيينا المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية لعام ١٩٦٣، وبروتوكولها الاختياري المتعلق بالتسوية الإلزامية للمنازعات لعام ١٩٦٣، والبروتوكول المعدل لاتفاقية فيينا المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، لعام ١٩٩٧ (لم يدخل البروتوكول بعد حيز النفاذ)
المادة ٤ (ج): تلتزم الدول بإدراج بيان في شهادة الأمن بأن الشخص الوارد اسمه مشغل في مفهوم الاتفاقية المادة ١٠ (أ): تلتزم الدول بتحديد شروط التأمين أو الأمن المطلوبة من المشغلين	اتفاقية باريس المتعلقة بالمسؤولية قبل الغير في ميدان الطاقة النووية لعام ١٩٦٠، والبروتوكولان لعامي ١٩٦٤ و ١٩٨٢
انظر الأحكام المنطبقة	الاتفاقية التكميلية لاتفاقية باريس المتعلقة بالمسؤولية قبل الغير في ميدان الطاقة النووية لعام ١٩٦٣، بصيغتها المعدلة، والبروتوكولان لعامي ١٩٦٤ و ١٩٨٢
انظر الأحكام المنطبقة	البروتوكول المشترك المتعلق بتطبيق اتفاقية فيينا واتفاقية باريس المتعلقتين بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، ١٩٨٨ ^(٧٩)
المادة الخامسة - ١ (ب) '١': تلتزم الدول بكفالة التعويض في حالات الأضرار النووية اللاحقة على متن سفينة أو بسفينة ترفع علم طرف متعاقد المادة السادسة: تلتزم الدول بالإخطار بوقوع حادث نووي	اتفاقية التعويض التكميلي عن الأضرار النووية لعام ١٩٩٧ (لم تدخل بعد حيز النفاذ)
انظر الأحكام المنطبقة	اتفاقية التبليغ المبكر عن وقوع حادث نووي لعام ١٩٨٦

الفرع ١٧ - المطالبات البحرية

الأحكام ذات الصلة	الصك الدولي
<p>المادة ١: تلتزم الدول بالاعتراف بالامتيازات، والرهون غير الحيازية وغيرها من الالتزامات المماثلة المفروضة على السفن، والمترتبة حسب الأصول ووفقا لقانون الدولة المتعاقدة التي تنتمي إليها السفينة، والمسجلة في سجل عام</p> <p>المادة ١٢: تلتزم الدول بتحديد طبيعة وشكل الوثائق الواجب حملها على متن السفن، والتي يجب تسجيل الرهون فيها</p>	<p>الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بالامتيازات والرهونات البحرية لعام ١٩٢٦</p>
<p>المادة ٢: تلتزم الدول بتحديد ترتيب الرهون</p> <p>المادة ٣: تلتزم الدول بعدم الإذن بشطب تسجيل سفينة دون الموافقة الكتابية لحائزي الرهون المسجلة</p> <p>المادة ١٠: تلتزم الدول بالإخطار بعمليات البيع الجبري</p> <p>المادة ١١: تلتزم الدول بقيود التغييرات المدخلة على التسجيل.</p>	<p>الاتفاقية المتعلقة بتوحيد قواعد معينة متعلقة بالامتيازات والرهونات البحرية لعام ١٩٦٧ (لم تدخل بعد حيز النفاذ)</p>
<p>المادة ٢: تلتزم الدول بتحديد ترتيب الرهون المسجلة</p> <p>المادة ٣: تلتزم الدول بعدم السماح للمالك بشطب تسجيل السفينة ما لم يرفع مسبقا جميع ما هو مسجل من رهون أو "رهون غير حيازية"، أو التزامات على تلك السفينة، أو ما لم يتم الحصول على الموافقة الخطية لجميع حائزي هذه الرهون، أو "الرهون غير الحيازية"، أو الالتزامات</p> <p>المادة ١١: تلتزم الدول بالإخطار بعمليات البيع الجبري</p>	<p>الاتفاقية الدولية المتعلقة بالامتيازات والرهونات البحرية لعام ١٩٩٣ (لم تدخل بعد حيز النفاذ)</p>

<p>المادة ١٦: تلتزم الدول بمنع قيام السفن المسجلة في دولة معينة من رفع علم دولة أخرى مؤقتاً، ما لم يرفع مسبقاً جميع ما هو مسجل من رهون، أو "رهون غير حيازية"، أو التزامات على تلك السفينة، أو ما لم يتم الحصول على الموافقة الخطية لجميع حائزي هذه الرهون أو "الرهون غير الحيازية"، أو الالتزامات</p>	
<p>انظر الأحكام المنطبقة</p>	<p>الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد قانونية معينة بشأن التصادم بين السفن لعام ١٩١٠</p>

الفرع ١٨ - الأمن البحري والجرائم المرتكبة في عرض البحر

الأحكام ذات الصلة	الصك الدولي
<p>المادة ١٣: تلتزم الدولة باتخاذ تدابير فعالة لمنع نقل الرقيق في السفن التي ترفع علم تلك الدولة والمعاقبة على ذلك</p> <p>المادة ١٤: تلتزم الدولة بالتعاون على مكافحة القرصنة</p> <p>المادة ٢٧: تلتزم الدولة باعتبار كسر سفينة ترفع علم تلك الدولة لأحد الكابلات المغمورة جريمة يعاقب عليها قانونها الداخلي</p>	<p>اتفاقية أعالي البحار لعام ١٩٥٨</p>
<p>المواد ٩٤، الفقرات (١) و (٣) و (٦) و (٧)، و ٩٩، و ١٠٠، و ١٠٨، و ١٠٩، و ١١٣</p>	<p>اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار</p>
<p>المادة ٢: تلتزم الدولة باعتبار كسر أحد الكابلات المغمورة جريمة يعاقب عليها قانونها الداخلي</p>	<p>اتفاقية حماية الكابلات البرقية المغمورة لعام ١٨٨٤</p>
<p>المادة ٣: تلتزم الدولة بالعمل على اتخاذ التدابير الملائمة لمنع وقمع ركوب الرقيق على متن سفينة ترفع علم تلك الدولة، ونزولهم منها، ونقلهم فيها</p> <p>المادة ٤: تلتزم الدولة بتقديم المساعدة إلى الدول الأخرى الأطراف في الاتفاقية بغرض ضمان إلغاء الرق وتجارة الرقيق.</p>	<p>الاتفاقية الخاصة بالرق لعام ١٩٢٦، بصيغتها المعدلة بالبروتوكول المعدل للاتفاقية الخاصة بالرق لعام ١٩٥٣</p>

المادة ٦: تلتزم الدولة باعتبار الأفعال الجرمية جرائم يعاقب عليها قانونها المحلي	
المادة ٣ (١): تلتزم الدولة باعتبار تجارة الرقيق جريمة يعاقب عليها قانونها الداخلي. المادة ٣ (٢): تلتزم الدولة بمنع السفن التي ترفع علم تلك الدولة من نقل الرقيق	الاتفاقية التكميلية لإلغاء الرق وتجارة الرقيق، والنظم والممارسات المشابهة للرق لعام ١٩٥٦
المادة ٣٢: تلتزم الدولة باعتماد ضمانات لمنع إساءة استعمال المواد المخصصة لتقديم الإعانات الأولية أو لحالات الطوارئ والموجودة على متن سفينة ترفع علم تلك الدولة، أو تحويلها للاستعمال في أغراض أخرى غير قانونية	الاتفاقية الوحيدة للمخدرات لعام ١٩٦١، بصيغتها المعدلة بالبروتوكول المعدل للاتفاقية الوحيدة للمخدرات، لعام ١٩٧٥
المادة ١٤: تلتزم الدولة باعتماد ضمانات لمنع إساءة استعمال المواد المخصصة لتقديم الإعانات الأولية أو لحالات الطوارئ والموجودة على متن سفينة ترفع علم تلك الدولة، أو تحويلها للاستعمال في أغراض أخرى غير قانونية	الاتفاقية المتعلقة بالمؤثرات العقلية لعام ١٩٧١
المادة ٤: تلتزم الدولة بإقرار ولايتها في حالة ارتكاب جريمة على متن سفينة ترفع علم تلك الدولة المادة ١٧: تلتزم الدولة بالتعاون على قمع الاتجار غير المشروع في البحر	اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لعام ١٩٨٨
المادة ٦: تلتزم الدولة بإقرار ولايتها في حالة ارتكاب جريمة على متن سفينة ترفع علم تلك الدولة المادة ٨ (٢): تلتزم الدولة بضمان إلزام ربان سفينتها بإخطار سلطات دولة أخرى طرف في الاتفاقية باعترامه تسليم شخص توافرت لديه أسباب مقنعة للاعتقاد بأنه ارتكب جريمة المادة ٨ (٤): تلتزم الدولة بضمان إلزام ربان سفينتها بتزويد سلطات الدولة المتلقية بالأدلة المتوفرة بهذا الشأن	اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ١٩٨٨

<p>البند ٥ (٨): تلتزم الدولة بإحالة سجل موجز مستمر لسفينة كانت في السابق ترفع علم تلك الدولة إلى إدارة الدولة المتلقية</p> <p>البند ٣: تلتزم الدولة بتحديد المستويات الأمنية وتزويد السفن التي ترفع علم تلك الدولة بالمعلومات ذات الصلة</p> <p>البند ١٣: تلتزم الدولة بتزويد المنظمة البحرية الدولية وقطاعي النقل البحري والموانئ بالمعلومات</p>	<p>الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر لعام ١٩٧٤، بصيغتها المعدلة. (ولا سيما الفصل الحادي عشر-١)</p>
<p>المادة ٤: تلتزم الدولة بتحديد المستويات الأمنية وإعطاء توجيهات للوقاية من الحوادث الأمنية</p> <p>المادة ٥: تلتزم الدولة بالقيام بعمليات تقييم المخاطر فيما يخص الحركة فيما بين السفن والموانئ وفيما بين السفن</p> <p>وتلتزم الدولة كذلك باعتماد خطة أمنية للسفينة؛ والتحقق من امثال السفن التي ترفع علم تلك الدولة لأحكام الجزء الحادي عشر من الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر والجزء ألف من المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية؛ والاضطلاع بتدابير المراقبة والامثال؛ واختبار الخطط المعتمدة؛ وإحالة الوثائق ذات الصلة لسفينة كانت في السابق ترفع علم تلك الدولة إلى إدارة الدولة المتلقية؛ وتزويد المنظمة البحرية الدولية وقطاعي النقل البحري والموانئ بالمعلومات</p>	<p>المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية لعام ٢٠٠٢</p>
<p>المادة ٤: تلتزم الدولة باعتبار الأفعال الجرمية جرائم يعاقب عليها قانونها المحلي</p> <p>المادة ٧: تلتزم الدولة بإقرار ولايتها في حالة ارتكاب جريمة على متن سفينة ترفع علم تلك الدولة</p> <p>المادة ١٨: تلتزم الدولة بالتعاون على منع الجرائم</p>	<p>الاتفاقية الدولية لقمع تمويل الإرهاب لعام ١٩٩٩</p>
<p>المادة ٤: تلتزم الدولة باعتبار الأفعال الجرمية جرائم يعاقب عليها قانونها المحلي</p>	<p>الاتفاقية الدولية لقمع الهجمات الإرهابية بالقنابل لعام ١٩٩٧</p>

<p>المادة ٦: تلتزم الدولة بإقرار ولايتها في حالة ارتكاب جريمة على متن سفينة ترفع علم تلك الدولة</p> <p>المادة ١٥: تلتزم الدولة بالتعاون على منع الجرائم</p>	
<p>المادة ٢: تلتزم الدولة باعتبار الأفعال الجرمية جرائم يعاقب عليها قانونها المحلي</p> <p>المادة ٤: تلتزم الدولة بالتعاون على منع الجرائم</p> <p>المادة ٥: تلتزم الدولة بإقرار ولايتها في حالة ارتكاب جريمة على متن سفينة مسجلة في تلك الدولة</p>	<p>الاتفاقية الدولية لمناهضة أخذ الرهائن لعام ١٩٧٩</p>
<p>المادة ٣: تلتزم الدولة باتخاذ التدابير المناسبة لضمان حماية المواد النووية الموجودة على متن سفينة ترفع علم تلك الدولة</p> <p>المادة ٨: تلتزم الدولة بإقرار ولايتها في حالة ارتكاب جريمة على متن سفينة مسجلة في تلك الدولة</p>	<p>اتفاقية الحماية المادية للمواد النووية لعام ١٩٨٠</p>
<p>المادة ١١: تلتزم الدولة باعتبار الأفعال الجرمية جرائم يعاقب عليها قانونها المحلي</p> <p>المادة ١٥: تلتزم الدولة بإقرار ولايتها في حالة ارتكاب جريمة على متن سفينة ترفع علم تلك الدولة</p>	<p>اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لعام ٢٠٠٠</p>
<p>المادة ٦: تلتزم الدولة باعتبار الأفعال الجرمية جرائم يعاقب عليها قانونها المحلي</p> <p>المادة ٧: تلتزم الدولة بالتعاون على قمع تهريب المهاجرين</p> <p>المادة ٨ (٤): تلتزم الدولة بالرد بسرعة على طلب تأكيد التسجيل</p> <p>المادة ٨ (٦): تلتزم الدولة بتعيين جهة مسؤولة تتلقى طلبات مثل طلبات تأكيد الجنسية أو طلبات الصعود على متن السفينة وتتولى الرد عليها</p>	<p>بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لعام ٢٠٠٠ (لم يدخل بعد حيز النفاذ)</p>

<p>المادة ٦: تلتزم الدولة بالنص في قانونها المحلي على حواز مصادرة أصناف معينة</p> <p>المادة ١٠: تلتزم الدولة بإقامة نظام لإصدار التراخيص والإذن بالتصدير فقط وفق شروط معينة</p> <p>المادة ١٣: تلتزم الدولة بالتعاون على منع ومكافحة واستئصال صنع الأسلحة النارية والاتجار بها بصورة غير مشروعة</p>	<p>بروتوكول مكافحة صنع الأسلحة النارية وأجزائها ومكوناتها والذخيرة والاتجار بها بصورة غير مشروعة، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، لعام ٢٠٠١ (لم يدخل بعد حيز النفاذ)</p>
<p>المادة ٩: تلتزم الدولة باتخاذ تدابير لمنع الاتجار بالأشخاص ومكافحته</p> <p>المادة ١١: تلتزم الدولة، عند الاقتضاء، بأن تفرض على الناقلين التجاريين التأكد من حيابة جميع الركاب لوثائق السفر المطلوبة لدخول أراضي الدولة المتلقية</p>	<p>بروتوكول منع وقمع ومعاقبة الاتجار بالأشخاص، وبخاصة النساء والأطفال، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، لعام ٢٠٠٠ (لم يدخل بعد حيز النفاذ)</p>
<p>المادة ١-٥: تلتزم الدولة باعتماد أفعال جرمية جرائم يعاقب عليها قانونها المحلي</p> <p>المادة ١٧: تلتزم الدول بوضع الضوابط اللازمة لحماية المهاجرين الوافدين والمهاجرين المغادرين وهم في طريق هجرتهم واتخاذ التدابير المناسبة لضمان المراقبة أثناء الهجرة من أجل منع الاتجار بالأشخاص لأغراض البغاء</p>	<p>اتفاقية قمع الاتجار بالأشخاص واستغلال بغاء الغير لعام ١٩٥٠</p>
<p>المادة ٢: تلتزم الدولة باعتماد أفعال جرمية جرائم يعاقب عليها قانونها المحلي</p> <p>المادة ٣: تلتزم الدولة بإقرار ولايتها في حالة ارتكاب جريمة على متن سفينة مسجلة في تلك الدولة</p> <p>المادة ٤: تلتزم الدولة بالتعاون على منع الجرائم</p>	<p>اتفاقية منع وقمع الجرائم المرتكبة ضد الأشخاص المتمتعين بحماية دولية، بما فيهم الموظفون الدبلوماسيون لعام ١٩٧٣</p>
<p>المادة ٤ (١): تلتزم الدولة بأن تعتبر جميع أعمال التعذيب جرائم بموجب قانونها الجنائي المحلي</p> <p>المادة ٤ (٢): تلتزم الدولة باعتبار هذه الأفعال الجرمية جرائم يعاقب عليها قانونها المحلي</p>	<p>اتفاقية مناهضة التعذيب وغيره من ضروب المعاملة أو العقوبة القاسية أو اللاإنسانية أو المهينة لعام ١٩٨٤</p>

<p>المادة ٥ (١): تلتزم الدولة باتخاذ ما قد يلزم من الإجراءات لإقرار ولايتها في الجرائم المرتكبة على متن سفن ترفع علم تلك الدولة</p> <p>المادة ٣: تلتزم الدولة بقبول المسافرين خلسة الذين تجدهم على متن سفينة ترفع علم تلك الدولة في حالة استحالة إيجاد الحلول الأخرى المنصوص عليها في الاتفاقية</p>	<p>الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسافرين خلسة لعام ١٩٥٧ (لم تدخل بعد حيز النفاذ)</p>
<p>البند ٤-٢: تلتزم الدولة بالتعاون على منع حوادث السفر خلسة ومعالجتها، وعلى ضمان الإعادة المبكرة للمسافر خلسة إلى حيث استقل السفينة أو إلى وطنه</p> <p>البند ٤-٣-٢-١: تلتزم الدولة بأن تشترط على مالكي وربابنة السفن اتخاذ ترتيبات أمنية من أجل منع المسافرين خلسة من ركوب السفينة</p> <p>البند ٤-٣-٢-٣: تلتزم الدولة بأن تشترط على السفن التي ترفع علم تلك الدولة، باستثناء سفن نقل المسافرين، الخضوع لعمليات تفتيش دقيقة عند رسوها في الموانئ التي تكون فيها احتمالات السفر خلسة على متن السفينة عالية</p> <p>البند ٤-٤-٢: تلتزم الدولة بأن تشترط على ربابنة السفن التي ترفع علم تلك الدولة ضمان أمن المسافرين خلسة وصحتهم ورفاههم وسلامتهم طيلة وجودهم على متن السفينة</p> <p>البند ٤-٦-١: تلتزم الدولة بأن تشترط على ربابنة السفن التي ترفع علم تلك الدولة تحديد هوية المسافر خلسة، والميناء الذي تسلل منه، وأن تبلغ بذلك ميناء الرسو التالي</p> <p>البند ٤-٦-٣: تلتزم الدولة بأن تشترط على ربابنة السفن التي ترفع علم تلك الدولة التقيد عند اللزوم بسرية المعلومات المتعلقة بمسافر خلسة صرح بأنه لاجئ</p>	<p>الاتفاقية المتعلقة بتسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية لعام ١٩٦٥ (تعديلات ٢٠٠٢) (ولا سيما الفصل الرابع)</p>

<p>البند ٤-٨: تلتزم الدولة بأن تحت مالكي السفن الذين يشغلون سفنا ترفع علم تلك الدولة على أن يوجهوا لربابنتهم تعليمات بعدم تغيير خط سير الرحلة المقرر من أجل إنزال مسافر خلسة، ما لم ينص على استثناء في هذا الصدد</p> <p>البند ٤-١٣-١: تلتزم الدولة بمساعدة مالك/ربان السفينة التي ترفع علم تلك الدولة والتعاون معه على تحديد هوية المسافر خلسة، وإجراء الاتصالات بالدول الأخرى للمساعدة على إنزاله من السفينة في أول فرصة، وعلى اتخاذ ترتيبات من أجل إنزال المسافر خلسة وإعادته إلى الوطن</p>	
الصكوك الإقليمية	
<p>المادة ٢: تلتزم الدولة باتخاذ الخطوات الملائمة لجعل قوانينها الداخلية تعاقب على الأفعال الجرمية</p> <p>المادة ٣: تلتزم الدولة بتطبيق أحكام الاتفاق على الأشخاص الموجودين على متن سفن تلك الدولة</p>	<p>الاتفاق الأوروبي المتعلق بمنع بث مواد إذاعية من محطات توجد خارج الأراضي الوطنية لعام ١٩٦٥</p>
<p>المواد ٢ و ٣ و ٤ و ٦: تلتزم الدولة بجعل قوانينها الداخلية تعاقب على الأفعال الجرمية</p> <p>المادة ٥: تلتزم الدولة بإقرار ولايتها في حالة ارتكاب جريمة على متن سفينة مسجلة في تلك الدولة أو تحمل علمها</p> <p>المادة ٧: تلتزم الدولة باتخاذ ما يلزم من التدابير لإجاعة مصادرة الأدوات التي استعملت في الجرائم وعائلاتها، أو الممتلكات التي تساوي من حيث القيمة تلك العائدات</p> <p>المادة ٩: تلتزم الدولة باتخاذ ما قد يلزم من التدابير لإجاعة فرض جزاءات جنائية أو إدارية أو تدابير ضد أشخاص اعتباريين قامت أجهزة تابعة لهم، أو أعضاء منتمون لهم، أو ممثل آخر لهم بارتكاب جريمة باسمهم</p>	<p>الاتفاقية المتعلقة بحماية البيئة من خلال القانون الجنائي لعام ١٩٩٨ (لم تدخل بعد حيز النفاذ)</p>

<p>المادة ١٢: تلتزم الدولة بالتعاون إلى أقصى درجة في عمليات التحقيق والإجراءات القضائية المتعلقة بالجرائم الجنائية.</p>	
<p>المادة ٢: تلتزم الدولة بالتعاون لقمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات.</p> <p>المادة ٣: تلتزم الدولة بإقرار الولاية في حالة ارتكاب جريمة على متن سفينة ترفع علمها.</p> <p>المادة ١٤: تلتزم الدولة بتقديم إشعار متى رغبت في ممارسة الولاية التفضيلية على السفن التي ترفع علم تلك الدولة في حالات وجود إذن مسبق من دولة أخرى باتخاذ تدابير إنفاذ.</p> <p>المادة ١٧: تلتزم الدولة بتسمية سلطة مسؤولة عن الرد على طلب تأكيد الجنسية أو طلب الإذن بالصعود على متن السفن التي ترفع علم تلك الدولة.</p> <p>المادة ٢٢: تلتزم الدولة بإبلاغ ربانها وملاك السفن التي ترفع علم تلك الدولة بإمكان صعود غير مواطنيها على متن تلك السفن.</p>	<p>الاتفاق المتعلق بالاتجار غير المشروع عن طريق البحر، المنفذ للمادة ١٧ من اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية، لعام ١٩٩٤</p>
<p>المادة ٢: تلتزم الدولة بالتعاون على مكافحة الاتجار غير المشروع، في مياه منطقة البحر الكاريبي وفوق هذه المياه.</p> <p>المادة ١٦ (١): تلتزم الدولة بقبول صعود دول أطراف أخرى على متن السفن التي ترفع علم تلك الدولة، ما لم تكن الفقرة ٢ أو الفقرة ٣ منطبقة.</p> <p>المادة ٢٣: تلتزم الدولة بإقرار ولايتها في حال ارتكاب جريمة على متن سفينة ترفع علم تلك الدولة.</p>	<p>الاتفاق المتعلق بالتعاون على قمع الاتجار، عن طريق البحر والجو، بالمخدرات والمؤثرات العقلية في منطقة البحر الكاريبي، لعام ٢٠٠٣ (لم يدخل بعد حيز النفاذ)</p>
<p>المادة ٩: تلتزم الدولة بإنشاء نظام تراخيص للاتجار بالأسلحة النارية، وبالتأكد من إصدار الدول الأخرى التراخيص اللازمة قبل الإذن بالشحن.</p> <p>المادة ١٣: تلتزم الدولة بالتعاون على تعقب الأسلحة النارية المتجر بها اتجارا غير مشروع.</p>	<p>الاتفاقية المشتركة بين البلدان الأمريكية لمكافحة تصنيع الأسلحة النارية والذخيرة والمتفجرات والمواد الأخرى ذات الصلة والاتجار بها بطريقة غير مشروعة، لعام ١٩٩٧</p>

<p>المادة ٣: تلتزم الدولة بفرض عقوبات، بموجب قانونها المحلي، على مرتكبي الجرائم.</p> <p>المادة ٥: تلتزم الدولة بإقرار الولاية متى ارتكبت جريمة على متن سفينة ترفع علم تلك الدولة.</p> <p>المادة ٧: تلتزم الدولة بتسليم المجرمين أو محاكمتهم.</p> <p>المادة ١٣: تلتزم الدولة بالتعاون على قمع ارتكاب الجرائم.</p>	<p>اتفاقية رابطة جنوب شرق آسيا للتعاون الإقليمي بشأن المخدرات والمؤثرات العقلية، لعام ١٩٩٠</p>
<p>المادة ١: تتخذ الدولة التدابير اللازمة لتعزيز التعاون على اتقاء الإرهاب ومعاقبة مرتكبي الأعمال الإرهابية والقضاء على الإرهاب.</p> <p>المادة ٢: لأغراض الاتفاقية، تعني "الجرائم" الجرائم المنصوص عليها، في جملة أمور، باتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية، لعام ١٩٨٨.</p> <p>المادة ٤: تلتزم الدولة بوضع نظام قانوني ورقابي لمنع تمويل الإرهاب ومكافحته والقضاء عليه، وبالتعاون الدولي الفعال فيما يتعلق بذلك.</p>	<p>اتفاقية البلدان الأمريكية لمناهضة الإرهاب، لعام ٢٠٠٢</p>
<p>المادة ٢: تتعهد الدول بأن تفرض، بموجب القانون المحلي، عقوبات على الجرائم.</p> <p>المادة ٤: تلتزم الدول باعتماد أي تدبير مشروع يستهدف منع الإرهاب ومكافحته.</p> <p>المادة ٥: تلتزم الدول بالتعاون على منع الإرهاب ومكافحته.</p> <p>المادة ٦: تلتزم الدولة بإقرار ولايتها على السفن التي ترفع علمها.</p>	<p>اتفاقية منظمة الوحدة الأفريقية لمنع الإرهاب ومكافحته، لعام ١٩٩٩</p>
<p>المادة ١ (٤): الجرائم المنصوص عليها في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وأحكامها المتعلقة بالقرصنة البحرية، والجرائم المنصوص عليها في اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية تعتبر، في جملة أمور، أيضا ضمن الجرائم الإرهابية.</p>	<p>معاهدة منظمة المؤتمر الإسلامي لمكافحة الإرهاب الدولي، لعام ١٩٩٩ (لم تدخل بعد حيز النفاذ)</p>

<p>المادة ٢ (د): جميع أشكال الجرائم المنظمة عبر الحدود، بما فيها الاتجار غير المشروع بالمخدرات والبشر وغسل الأموال، تعد من الجرائم الإرهابية.</p> <p>المادة ٣ - ثانياً: تعمل الدول، التزاماً منها بمنع الجرائم الإرهابية ومكافحتها، ضمن جملة أمور، على تعزيز وتطوير الأنظمة المتصلة بإجراءات المراقبة، وتأمين الحدود، والمنافذ البرية والبحرية والجوية لمنع التسلسل منها.</p> <p>المادة ٤: تلتزم الدولة بالتعاون فيما بين الدول المتعاقدة لمنع الإرهاب ومكافحته.</p>	
<p>المادة ١: تعتبر الأفعال المنصوص عليها في أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ المتصلة بالقرصنة في أعالي البحار ضمن ما يعتبر جرائم إرهابية.</p> <p>المادة ٤: تلتزم الدولة بالتعاون على منع الجرائم الإرهابية وعلى قمعها.</p>	<p>الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب، لعام ١٩٩٨</p>

الفرع ١٩ - صون الموارد البحرية الحية وإدارتها

الأحكام ذات الصلة	الصك الدولي
<p>المواد ٦١ (٥)، و ٦٢ (٤)، و ٦٣ (٢)، و ٦٤، و ٦٥ و ٦٦ (٣) (أ)، و ١١٧، و ١١٨، و ١١٩ (١) (أ) و (ب)، و ١١٩ (٢)</p>	<p>اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار</p>
<p>المادة ٣: تلتزم الدول بأن تعتمد، لأجل السفن التي ترفع أعلامها، تدابير لصون الموارد الحية المتأثرة.</p> <p>المادة ٤: تلتزم الدول بالدخول في مفاوضات تستهدف القيام، عن طريق الاتفاق، بوضع التدابير اللازمة للسفن التي ترفع أعلامها من أجل صون الموارد الحية (في حالة اشتراك دولتين أو أكثر من دولتين في صيد نفس الرصيد السمكي بأي قطاع في أعالي البحار).</p>	<p>اتفاقية الصيد وصون الموارد الحية في أعالي البحار، لعام ١٩٥٨</p>
<p>انظر الجدول باء</p>	<p>اتفاق تنفيذ أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المؤرخة ١٠ كانون الأول/ديسمبر</p>

	١٩٨٢، بشأن صون وإدارة الأرصد السمكية المتداخلة المناطق والأرصد السمكية الكثيرة الارتحال، لعام ١٩٩٥
انظر أدناه	اتفاق تعزيز امتثال سفن الصيد في أعالي البحار للتدابير الدولية للصون والإدارة
<p>المادة الثالثة (١) (أ): تلتزم الدولة بأن تتخذ ما تراه ضروريا من تدابير لضمان عدم ممارسة سفن الصيد التي يحق لها رفع علم تلك الدولة أي نشاط يقوض فعالية التدابير الدولية للصون والإدارة.</p> <p>(ب) في حالة قيام دولة طرف، عملا بالفقرة ٢ من المادة الثانية، بإعفاء سفن الصيد التي يقل طولها عن ٢٤ مترا ويحق لها رفع علم تلك الدولة من تطبيق الأحكام الأخرى في الاتفاقية، ينبغي لتلك الدولة أن تتخذ، مع ذلك، تدابير فعالة لإزاء أي سفينة صيد من هذه السفن تقوض فعالية التدابير الدولية للصون والإدارة. وتكون هذه التدابير في شكل يضمن توقف سفينة الصيد عن ممارسة أنشطة تقوض فعالية التدابير الدولية للصون والإدارة</p>	
<p>المادة الثالثة (٢): تلتزم الدولة بالألا تسمح لأي سفينة صيد يحق لها رفع علم تلك الدولة بأن تستخدم في الصيد في أعالي البحار ما لم يكن مرخصا لها بذلك من جانب السلطة أو السلطات المختصة التابعة لتلك الدولة. وعلى سفينة الصيد المرخص لها أن تمارس الصيد طبقا لشروط الترخيص المذكور.</p>	
<p>المادة الثالثة (٣): تلتزم الدولة بعدم الترخيص لأي سفينة صيد يحق لها رفع علم تلك الدولة بأن تستخدم للصيد في أعالي البحار ما لم تطمئن تلك الدولة إلى قدرتها، بعد مراعاة الصلات القائمة بينها وبين سفينة الصيد المعنية، على أن تمارس بفعالية مسؤولياتها، في إطار هذا الاتفاق، فيما يتعلق بسفينة الصيد المعنية.</p>	
<p>المادة الثالثة (٤): عندما ينتفي حق سفينة الصيد، التي رخصت لها إحدى الدول الأطراف بأن تستخدم في الصيد في أعالي البحار، في رفع علم تلك الدولة الطرف، يعتبر الترخيص بالصيد في أعالي البحار ملغيا.</p>	
<p>المادة الثالثة (٥) (أ): لا يجوز لأي دولة طرف أن ترخص لأي سفينة صيد سبق تسجيلها في إقليم دولة أخرى وقوضت فعالية التدابير الدولية للصون والإدارة بأن تستخدم للصيد في أعالي البحار، ما لم تطمئن تلك الدولة إلى ما يلي:</p> <p>١' انقضاء أي مدة يكون طرف آخر قد أوقف خلالها الترخيص لسفينة الصيد هذه بأن تستخدم في الصيد في أعالي البحار؛</p> <p>٢' عدم قيام طرف آخر، خلال السنوات الثلاث الأخيرة، بسحب الترخيص الصادر إلى سفينة الصيد هذه بالصيد في أعالي البحار؛</p>	

<p>(ب) تطبق أيضا أحكام الفقرة الفرعية '١' أعلاه على سفن الصيد التي سبق تسجيلها في إقليم دولة ليست طرفا في الاتفاق، بشرط توافر معلومات كافية للطرف المعني عن الظروف التي رافقت وقف أو سحب الترخيص بالصيد.</p>
<p>المادة الثالثة (٦): يلتزم كل طرف بأن يضمن أن تحمل جميع سفن الصيد التي يحق لها رفع علمه ويكون قد أدرجها في السجل الذي يمسكه بموجب المادة الرابعة علامات يسهل تمييزها طبقا للمعايير المقبولة عموما، من قبيل المواصفات الموحدة التي أعدتها منظمة الأغذية والزراعة لوضع العلامات على سفن الصيد وتمييزها.</p>
<p>المادة الثالثة (٧): يلتزم كل طرف بأن يضمن أن تزوده كل سفينة صيد يحق لها رفع علمه بما قد يكون ضروريا من معلومات بشأن عملياتها لكي يتمكن هذا الطرف من أداء التزاماته بموجب الاتفاق، بما في ذلك، على وجه الخصوص، المعلومات المتعلقة بالمنطقة التي تمارس فيها عمليات الصيد، وكميات المصيد، والإنزال.</p>
<p>المادة الثالثة (٨): يلتزم كل طرف بأن يتخذ إزاء سفن الصيد التي يحق لها رفع علمه، إن هي خالفت أحكام الاتفاق، تدابير إنفاذ قد تشمل عند الاقتضاء تجريم مخالفة تلك الأحكام بموجب تشريعاته الوطنية. ويجب أن تكون العقوبات المطبقة فيما يتصل بهذه المخالفات شديدة بما يكفل فعاليتها في ضمان الامتثال لأحكام الاتفاق، وحرمان مرتكبيها من الانتفاع بالمكاسب المستمدة من أنشطتهم غير المشروعة. ويجب أن تشمل هذه العقوبات، بالنسبة للمخالفات الخطيرة، رفض منح الترخيص بالصيد في أعالي البحار أو وقفه أو سحبه.</p>
<p>المادة الرابعة: تلتزم كل دولة، لأغراض الاتفاق، بأن تمسك سجلا لسفن الصيد صاحبة الحق في رفع علمها التي رخصت لها بأن تُستخدم في الصيد في أعالي البحار؛ وعلى الدولة أن تتخذ ما قد يكون ضروريا من تدابير لضمان إدراج جميع سفن الصيد هذه في ذلك السجل.</p>
<p>المادة السادسة (١): تلتزم كل دولة طرف بأن تيسر موافاة منظمة الأغذية والزراعة بالمعلومات التالية بشأن كل سفينة صيد تدرج في السجل اللازم إمساكه بموجب المادة الرابعة:</p> <p>(أ) اسم سفينة الصيد، ورقم التسجيل والأسماء السابقة (إذا كانت معروفة)، وميناء التسجيل؛</p> <p>(ب) العلم السابق (إن وجد)؛</p> <p>(ج) إشارة النداء اللاسلكي الدولي (إن وجدت)؛</p> <p>(د) اسم وعنوان المالك أو الملاك؛</p> <p>(هـ) مكان البناء وتاريخه؛</p> <p>(و) نوع السفينة؛</p> <p>(ز) طول السفينة.</p>

<p>المادة السادسة (٢): تلتزم كل دولة طرف بأن توافي، بالقدر الممكن عملياً، منظمة الأغذية والزراعة بالمعلومات الإضافية التالية بشأن كل سفينة صيد تدرج في السجل اللازم إمساكه بموجب المادة الرابعة:</p> <p>(أ) اسم وعنوان المشغل (المدير) أو المشغلين (المديرين) (إن وجد، أو وجدوا)؛</p> <p>(ب) نوع أسلوب أو أساليب الصيد؛</p> <p>(ج) أقصى العمق المُشكل؛</p> <p>(د) أقصى عرض؛</p> <p>(هـ) الحمولة الإجمالية المسجلة؛</p> <p>(و) طاقة المحرك الرئيسي أو المحركات الرئيسية.</p>
<p>المادة السادسة (٣): على كل دولة طرف أن تخطر منظمة الأغذية والزراعة على وجه السرعة بأي تعديلات تطرأ على المعلومات المدرجة في الفقرتين ١ و ٢ من المادة السادسة.</p>
<p>المادة السادسة (٥): تلتزم كل دولة طرف بأن توافي منظمة الأغذية والزراعة على وجه السرعة بما يلي:</p> <p>(أ) أي إضافة إلى السجل؛</p> <p>(ب) أي حذف من السجل بسبب:</p> <p>١' التنازل الطوعي عن ترخيص الصيد أو عدم تجديده من جانب مالك سفينة الصيد أو مشغلها؛</p> <p>٢' سحب ترخيص الصيد الصادر لسفينة الصيد بموجب الفقرة ٨ من المادة الثالثة؛</p> <p>٣' فقدان سفينة الصيد المعنية لحقها في رفع علم الدول الطرف؛</p> <p>٤' اعتبار سفينة الصيد المعنية خردة، أو وقف تشغيلها، أو فقدانها؛</p> <p>٥' أي سبب آخر.</p>
<p>المادة السادسة (٦): عند موافاة منظمة الأغذية والزراعة بمعلومات بموجب الفقرة ٥ (ب) أعلاه، على الدولة الطرف المعنية أن تحدد أياً من الأسباب المذكورة في تلك الفقرة ينطبق على الحال.</p>
<p>المادة السادسة (٨) (أ): تلتزم كل دولة طرف بأن توافي منظمة الأغذية والزراعة على وجه السرعة بجميع المعلومات المتعلقة بأي أنشطة تقوم بها سفن الصيد التي ترفع علم تلك الدولة الطرف ويكون من شأنها أن تقوض فعالية التدابير الدولية للصون والإدارة، بما في ذلك هوية سفينة أو سفن الصيد المتورطة والتدابير التي فرضتها تلك الدولة بشأن هذه الأنشطة.</p>

المادة السادسة (٩): على كل دولة طرف أن تبلغ منظمة الأغذية والزراعة بأي حالات تمنح فيها هذه الدولة، عملاً بالفقرة ٥ ('٤') من المادة الثالثة، ترخيصاً بغض النظر عن أحكام الفقرة ٥ ('١') أو الفقرة ٥ ('٢') من المادة الثالثة. ويجب أن تشمل هذه المعلومات البيانات ذات الصلة التي تسمح بتحديد سفينة الصيد والمالك أو المشغل وأية معلومات أخرى تتصل بالقرار الذي اتخذته هذه الدولة الطرف.

الفرع ٢٠ - الاتفاقيات الإنسانية الدولية والصكوك الدولية المتعلقة بحقوق الإنسان

الصك الدولي	الأحكام ذات الصلة
الصكوك العالمية	
الإعلان العالمي لحقوق الإنسان، لعام ١٩٤٨	المادة ٤: حق الفرد في ألا يسترق، وحظر الرق والاتجار بالرقيق بجميع صورهما. المادة ٥: حق الفرد في عدم إخضاعه للمعاملة القاسية أو اللاإنسانية أو المهينة.
العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية، العام ١٩٦٦ (لا يتضح ما إذا كان منطبقاً على الأفراد الموجودين على متن السفن)	المادة ٢: تتعهد كل دولة باحترام الحقوق المعترف بها في العهد وبتأمينها، دون أي تمييز من أي نوع، بما في ذلك: المادة ٧: لا تجوز معاملة أي إنسان بقسوة أو بما يناهز الإنسانية أو يهين الكرامة. المادة ٨: لا يجوز استرقاق أي إنسان، وتُحظر جميع أنواع الرق والاتجار بالرقيق. المادة ٣: تتعهد الدول بتأمين تكافؤ الحقوق للرجل والمرأة.
العهد الدولي الخاص بالحقوق الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، لعام ١٩٦٦	المادة ٢ (٢): تتعهد الدول بحظر واستئصال التمييز العنصري بكافة أشكاله وبضمان حق كل إنسان، دون تمييز بسبب العرق أو اللون أو الأصل القومي أو الإثني، في المساواة أمام القانون. المادة ٣: تتعهد الدول بتأمين الحقوق المتكافئة للرجل والمرأة حسماً بينها العهد. المادة ١٠: تعترف الدول بوجوب حماية الأطفال والمراهقين من الاستغلال الاقتصادي والاجتماعي. كما تعترف بوجوب المعاقبة قانوناً على استخدامهم في أي عمل يكون مفسداً لأخلاقهم أو مضراً بصحتهم أو خطراً على حياتهم أو مؤدياً إلى إعاقة نموهم الطبيعي.
الاتفاقية الدولية للقضاء على التمييز العنصري	المادة ٥: تتعهد الدول بحظر التمييز العنصري والقضاء عليه بكافة أشكاله، وبضمان حق كل إنسان، دون تمييز بسبب

<p>العرق أو اللون أو الأصل القومي أو الاثني، في المساواة أمام القانون.</p> <p>المادة ٦: تلتزم الدول بأن تكفل لكل إنسان داخل في ولايتها الرجوع إلى المحاكم الوطنية المختصة وغيرها من مؤسسات الدولة التماساً للحماية والجبر الفعالين بصدد أي عمل من أعمال التمييز العنصري.</p>	<p>بكافة أشكاله، لعام ١٩٦٥</p>
<p>المادة ٢(١): تلتزم الدول باحترام الحقوق الموضحة في الاتفاقية وتضمنها لكل طفل يخضع لولايتها دون أي نوع من أنواع التمييز .</p> <p>المادة ٢(٢): تلتزم الدول باتخاذ جميع التدابير المناسبة لتكفل للطفل الحماية من جميع أشكال التمييز .</p> <p>المادة ٤: تلتزم الدول باتخاذ كل التدابير التشريعية والإدارية وغيرها من التدابير الملائمة لإعمال الحقوق المعترف بها في الاتفاقية.</p> <p>المادة ١١: تلتزم الدول باتخاذ تدابير لمكافحة نقل الأطفال إلى الخارج وعدم عودتهم بصورة غير مشروعة.</p> <p>المادة ١٩: تتعهد الدول باتخاذ جميع التدابير التشريعية والإدارية والاجتماعية والتعليمية الملائمة لحماية الطفل من كافة أشكال العنف أو الضرر أو الإساءة البدنية أو العقلية، أو الإهمال، أو المعاملة المنطوية على إهمال، أو إساءة المعاملة، أو الاستغلال.</p> <p>المادة ٣٧: تلتزم الدول بكفالة عدم تعرض أي طفل للتعذيب أو لغيره من ضروب المعاملة أو العقوبة القاسية أو اللاإنسانية أو المهينة.</p>	<p>اتفاقية حقوق الطفل، لعام ١٩٩٠</p>
<p>المادتان ١ و ٣: تلتزم كل دولة باتخاذ تدابير فورية فعالة تكفل بموجبها حظر أسوأ أشكال عمل الأطفال والقضاء عليها، ومن بينها كافة أشكال الرق أو الممارسات الشبيهة بالرق، كبيع الأطفال والاتجار بهم وعبودية الدين والقنانة والسخرة أو العمل الإجباري.</p> <p>المادة ٧: تلتزم كل دولة باتخاذ تدابير فعالة ومحددة زمنياً من أجل الحيلولة دون انخراط الأطفال في أسوأ أشكال عمل الأطفال.</p>	<p>الاتفاقية المتعلقة بحظر أسوأ أشكال عمل الأطفال واتخاذ إجراءات فورية للقضاء عليها، لعام ١٩٩٩ (اتفاقية منظمة العمل الدولية رقم ١٨٢)</p>
<p>المادة ٤: تلتزم الدول باتخاذ تدابير فعالة لمنع التمييز القائم على أساس الدين أو المعتقد، وللقضاء على هذا التمييز.</p>	<p>الإعلان المتعلق بالقضاء على جميع أشكال التعصب والتمييز القائم على</p>

	أساس الدين أو المعتقد، لعام ١٩٨١
المادة ٣: تلتزم الدول بتطبيق أحكام الاتفاقية على اللاجئين دون تمييز. المادة ١١: تلتزم الدولة بأن تنظر في أمر منح الإقامة في إقليمها للاجئين العاملين بانتظام كأفراد في طواقم السفن التي ترفع علمها، أو في أمر دخولهم مؤقتاً إلى إقليمها، وفي إصدار وثائق سفر لهم.	الاتفاقية المتعلقة بمركز اللاجئين، لعام ١٩٥١
المادة ٦: تكفل كل دولة ألا يخضع أي إنسان للمعاملة القاسية أو اللاإنسانية أو المهينة.	إعلان حقوق الإنسان للأفراد الذين ليسوا من مواطني البلد الذي يعيشون فيه، لعام ١٩٥٨
الصكوك الإقليمية	
المادة ١: تلتزم كل دولة بالاعتراف بالحقوق الواردة في الفصل الأول وبتخاذ الإجراءات التشريعية أو غيرها من التدابير من أجل تطبيقها، ومن بينها: المادة ٢: يتمتع كل فرد بالحقوق والحريات المعترف بها في الميثاق، دون أي تمييز. المادة ٥: تلتزم كل دولة بمحظر كافة أشكال استغلال الإنسان وامتهانه واستعباده، لا سيما الرق والاتجار بالرق والمعاملة الحاطة بكرامة الإنسان. المادة ١٦: تلتزم الدول باتخاذ التدابير اللازمة لحماية صحة شعوبها.	الميثاق الأفريقي لحقوق الإنسان والشعوب (ميثاق بانجول)، لعام ١٩٨١
المادة ١: تلتزم كل دولة بالاعتراف بالحقوق والحريات والواجبات المبينة في الميثاق، وبتخاذ الخطوات اللازمة لاعتماد التدابير التشريعية وغيرها من التدابير التي قد تلزم لتنفيذ أحكام الميثاق، ومن بينها: المادة ١٤: حق كل طفل في التمتع بأفضل حالة صحية جسدية وعقلية وروحية ممكن تحقيقها. المادة ١٥: يتعين حماية كل طفل من كافة أشكال الاستغلال الاقتصادي ومن أداء أي عمل يحتمل أن يكون خطراً أو يحول دون نمائه البدني أو العقلي أو الروحي أو الأخلاقي أو الاجتماعي.	الميثاق الأفريقي لحقوق الطفل ورفاهه، لعام ١٩٩٠

<p>المادة ١٦: تلتزم كل دولة باتخاذ تدابير تشريعية وإدارية واجتماعية وتعليمية معينة لحماية الطفل من كافة أشكال المعاملة اللاإنسانية أو المهينة (لا يتضح ما إذا كان ذلك منطبقاً على الأفراد في السفن).</p>	
<p>المادة ٢: تتعهد الدول بأن تضمن للفرد الحق في التمتع بالحقوق والحريات المعترف بها في الميثاق دون أي تمييز.</p> <p>المادة ١٣: تلتزم كل دولة بحماية كل شخص في إقليمها من التعرض للتعذيب البدني أو العقلي أو المعاملة القاسية أو اللاإنسانية أو المهينة (ليس واضحاً ما إذا كان ذلك منطبقاً على الأفراد في السفن).</p>	<p>الميثاق العربي لحقوق الإنسان، لعام ١٩٩٤ (لم يدخل بعد حيز النفاذ)</p>
<p>المادة ١: تتعهد الدول باحترام الحقوق والحريات المعترف بها في الاتفاقية، وبأن تكفل لكافة الأشخاص الخاضعين لولايتها بأن يمارسوا تلك الحقوق والحريات ممارسة حرة تامة ودون أي تمييز.</p> <p>المادة ٢: تتعهد الدول بأن تتخذ، وفقاً لإجراءاتها الدستورية ولأحكام الاتفاقية، التدابير التشريعية والتدابير الأخرى التي قد تلزم لإعمال تلك الحقوق أو الحريات.</p> <p>المادة ٥: يُكفل حق الفرد في عدم التعرض للمعاملة القاسية أو اللاإنسانية أو المهينة.</p> <p>المادة ٦: يُكفل حق الفرد في عدم التعرض للاسترقاق، المحظور بكافة أشكاله، وكذلك الأمر بالنسبة للاتجار بالرقيق والاتجار بالنساء.</p>	<p>الاتفاقية الأمريكية لحقوق الإنسان (ميثاق سان خوسيه)، لعام ١٩٦٩</p>
<p>المادة ١: تلتزم الدول بأن تكفل لكل شخص داخل ولايتها بالحقوق والحريات المبينة في الفرع الأول من الاتفاقية، وفي جملة ذلك:</p> <p>المادة ٣: لا يخضع أي شخص للمعاملة أو العقوبة اللاإنسانية أو المهينة.</p> <p>المادة ٤: لا يخضع أي شخص للاسترقاق أو القنانة.</p> <p>المادة ١٤: تلتزم الدول بكفالة عدم التمييز في التمتع بالحقوق.</p>	<p>الاتفاقية الأوروبية لحماية حقوق الإنسان والحريات الأساسية، لعام ١٩٥٠ بصيغتها المعدلة بالبروتوكول رقم ١١ لعام ١٩٨٨</p>

رابعا - النتائج

٢١٠ - توضح مساهمات المنظمة البحرية الدولية ومنظمة الأغذية والزراعة ومنظمة العمل الدولية العدد الضخم من المعاهدات والمدونات والتوصيات والمبادئ التوجيهية التي اعتمدها تلك المنظمات ابتغاء مساعدة دول العَلم على تنفيذ التزاماتها بشأن المحافظة على السلامة ومنع التلوث في ميدان الملاحة التجارية ومنع عمليات صيد الأسماك غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم، وتحسين أساليب إنفاذ تلك الالتزامات، وكذلك ابتغاء تنظيم ظروف العمل على متن السفن التجارية وسفن الصيد. وعلاوة على ذلك، كلفت منظمة الأغذية والزراعة ومنظمة العمل الدولية باحثين بإعداد دراسات وعقدتا اجتماعات خاصة لبحث القضايا ذات الصلة. واتخذ برنامج الأمم المتحدة للبيئة تدابير معينة بشأن منع التلوث والتصدي لحالات الطوارئ. وفيما يتعلق بالملاحة التجارية، ساعدت ضروب الرقابة التي تمارسها دول الميناء في تحسين إنفاذ المعايير القائمة. غير أن جميع الأطراف المعنية سلمت بأن الرقابة التي تمارسها دولة الميناء ليست بديلا عن قيام دولة العَلم بإنفاذ المعايير وتطبيقها على متن سفنها حيث إنها هي المسؤول الأول عن الإنفاذ الفعال لتلك المعايير.

٢١١ - وتهدف خطة المراجعة الطوعية للدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية إلى المساعدة في تعزيز السلامة البحرية والحماية البيئية عن طريق تقييم مدى فعالية جهود الدول الأعضاء في إنفاذ وتطبيق المعايير الواردة في اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية ذات الصلة، وتزويد تلك الدول بتعليقات ونصائح بشأن أدائها الحالي. ومن المبادرات الأخرى المطروحة اقتراح يدعو إلى إدراج "بنود للأداء" في اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية تخول تلك المنظمة سلطة التحقق مما إذا كانت دول العَلم تنفذ في الواقع هذه الاتفاقيات، مع إمكانية توقيع عقوبات عليها في حالة عدم التنفيذ. ولئن كانت منظمة العمل الدولية تمارس قدرا من السلطة الإشرافية بموجب دستورها، فإن هذا القدر من السلطة لا يبدو فعالا في ضمان الإنفاذ من جانب دولة العَلم. ولهذا السبب انعقد العزم على إدراج أحكام أشد في الاتفاقية الموحدة الجديدة لمعايير العمل على ظهر السفن التجارية والمعيير الشامل للعمل في قطاع صيد الأسماك المعتمزم وضعه، ويشمل هذا زيادة التركيز على الرقابة التي تمارسها دولة الميناء. وسعيا لإكمال أحكام اتفاق الامتثال الذي أعدته منظمة الأغذية والزراعة ومدونها لقواعد السلوك لصيد الأسماك المتسم بالمسؤولية، تنظر المنظمة أيضا في اتخاذ تدابير كأحد الحلول الممكنة لمشكلة قصور الرقابة التي تمارسها دولة العلم وعمليات صيد الأسماك غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم.

٢١٢ - وتوجد أسباب عدة لاستمرار قصور الرقابة التي تمارسها دولة العَلَم، وهي أسباب تتراوح بين نقص الموارد البشرية والتقنية والمالية، والصعوبات العملية لإدارة السفن العاملة على نطاق دولي، وبين عدم كفاية النقل السياسي المولى لأهمية مسؤوليات دول العَلَم والتزاماتها فيما يتعلق بالإنفاذ الكامل لصكوك المعاهدات التي هي طرف فيها. غير أن الغالبية العظمى من الإدارات الوطنية تأخذ الالتزامات الواقعة عليها باعتبارها دول علم مأخذ الجد وتباشرها بروح المسؤولية. وإن كان البعض يتوانى عن ذلك بوضوح.

٢١٣ - ويرى مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) أن ما يُعرف باسم "علم الملائمة" مشكلة كبرى، رغم أنه يدرك أن بعض الأعلام "التقليدية" يمكن أيضا أن تتوانى في إنفاذ المتطلبات الدولية. وأعرب المؤتمر، في إطار تركيزه على بحث مسألة أعلام الملائمة، عن أسفه بسبب إخفاق اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٦ في ما يتصل بشروط تسجيل السفن التي سعت إلى توفير متطلبات دنيا لإيجاد "رابطة حقيقية" بين السفينة والدولة المسجلة فيها. فوجود رابطة اقتصادية وقانونية بين دولة العَلَم وسفنها هو، من منظور المؤتمر، مقوم جوهرى لضمان سلامة الإنفاذ.

٢١٤ - واتخذت منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي نهجا آخر يركز على الجهات الفاعلة الأخرى بخلاف دولة العَلَم سعيا للقضاء على عمليات النقل البحري غير المستوفي للمعايير. وبينما تعتمد بعض دول الميناء على تقديم حوافز للنقل البحري ذي النوعية الجيدة، مثل تخفيض رسوم الميناء وتقليل تواتر التفتيش، فهذه الحوافز ليست واسعة الانتشار، وتعتقد منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي أن الأمر يستلزم المزيد. فحسبما بينت سلسلة من الدراسات البحثية، يبدو أن الحوافز والمنتجات المعمول بها قاصرة، لأن صناعة النقل البحري لا تحسّر، فيما يبدو، فتبلا من جراء استمرار عمليات النقل البحري غير المستوفية للمعايير. بل إن الأمر على خلاف ذلك تماما، ففي حالات كثيرة يقترن تحقق المزايا المالية الناجمة عن عدم الوفاء بمتطلبات السلامة ومكافحة التلوث باكتفاء دول العَلَم بتطبيق الحد الأدنى من المعايير وانعدام الملاحقة القضائية وفرض غرامات تقل قيمتها في العادة عن المبالغ الموفرة من مخالفة الأنظمة. ويضاف إلى ذلك أن المسؤولية محدودة في هذا الشأن وأن شركات التأمين تتكفل بدفع كل شيء، بما في ذلك الغرامات. كما أن بوسع مالك السفينة الحقيقي أن يخفي هويته عن طريق الهياكل المعقدة للشركات ويمكنه أن يجد من خسارته عن طريق تكوين شركات تضم سفينة واحدة. وفيما يتعلق بتعويضات التلوث، فإن الأطراف الأخرى المشاركة لا تقع في الغالب تحت طائلة المساءلة. وتوصي منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي بالتشدد في إنفاذ الأنظمة ورفع قيمة الغرامات والترويج لمزيد من الشفافية في الكشف عن السفن غير المستوفية للمعايير وملاكها، وإشراك جهات فاعلة أخرى بجانب

أصحاب السفن، وكذلك رفع التكلفة المتكبدة من جراء عدم الامتثال وتوفير حوافز للنقل البحري ذي النوعية الجيدة.

٢١٥ - ما العمل إذن؟ إن التحدي القائم هو ضمان أن تقيم الدول إدارة بحرية فعالة ومنظمة من أجل الوفاء بواجبات دولة العَلم المنصوص عليها في المادة ٩٤ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. وهذه هي الفكرة الأساسية الكامنة وراء الفقرة ٢٧ من قرار الجمعية العامة ٢٤٠/٥٨ وكذلك الأحكام الواردة في صكي اتفاق الامتثال ومدونة قواعد السلوك اللذين وضعتهما منظمة الأغذية والزراعة، وهما لا يميزان للدول في جوهر الأمر أن تسجل السفن ما لم تكن قادرة على النهوض بمسؤولياتها. وتعالج المنظمة البحرية الدولية هذا التحدي في عدد من الوثائق غير الملزمة، مثل المبادئ التوجيهية لمساعدة دول العَلم في تنفيذ صكوك المنظمة البحرية الدولية ومشروع المدونة المتعلقة بالتنفيذ، وتطالب هذه الوثائق دول العَلم بممارسة رقابة فعالة على سفنها والاحتفاظ بالوسائل التي تكفل لها القيام بذلك.

الحلول

٢١٦ - تحدد صكوك المنظمة البحرية الدولية مجموعة واسعة من التزامات دولة العَلم، وتشمل في بعض الحالات أحكاما تطالب الأطراف بفرض وتطبيق عقوبات أو تدابير تأديبية. ولا تنص في الوقت الحالي خطة المراجعة الطوعية من قبل الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية على عقوبات، غير أن الخطة الجديدة ستسمح للمنظمة البحرية الدولية بأن تتحقق من التنفيذ، ولما كان العمل يجري في إعدادها على نحو لا يستبعد احتمال أن تتحول إلى صك ملزم في المستقبل، فقد تنهض في المستقبل بدور كبير في معالجة مسألة القصور في إنفاذ المعايير الدولية المتعلقة بالسفن التجارية.

٢١٧ - وفيما يتعلق بسفن الصيد، توجد بالفعل واجبات ملزمة من الناحية القانونية بالنسبة لها، وإن كانت منظمة الأغذية والزراعة لا تتمتع بسلطة رقابية في هذا الشأن. ولكن يمكن أن تغني عن انعدام الرقابة من جانب دولة العلم صيغة مركبة للإنفاذ المتبادل على النحو المنصوص عليه في اتفاق الأمم المتحدة المتعلق بالأرصدة السمكية وتدابير دولة الميناء والتدابير التجارية. وعلاوة على ذلك، فقد استجد تطور قانوني هام فيما يتعلق بالأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال في اتفاق الأمم المتحدة المتعلق بالأرصدة السمكية، يميز لأية دولة أن تتخذ ضد أخرى إجراءات قانونية بموجب الفرع الخامس من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في حالة وقوع انتهاك للقواعد والمبادئ، ولا يقتصر هذا على الاتفاق المذكور وحده، بل يسري على أي اتفاق آخر بشأن المصائد تكون الدولتان المعنيتان طرفا فيه ويكون متعلقا بالأرصدة السمكية ذاتها.

٢١٨ - وفيما يتعلق بصكوك منظمة العمل الدولية بشأن ظروف عمل البحارة ورعايتهم، فإنها، إلى جانب مطالبتها للدول بالإبلاغ عن سير الإنفاذ والأحكام المتعلقة بإجراء عمليات فحص على يد خبراء وتأسيس لجنة للمؤتمرات، تبيح لأي من الدول أو الوفود التقدم بشكوى تفضي إلى تشكيل لجنة للتحقيق بشأنها، ثم صدور فتوى في نهاية المطاف من محكمة العدل الدولية.

٢١٩ - وفي نهاية الأمر، يمكن للدول الأطراف في الاتفاقية، إذا استاءت من أداء دولة علم يبدو لها أنها لا تفي بالتزاماتها بموجب الاتفاقية، أن تستخدم الجزء الخامس عشر للاتفاقية تسوية إجبارية وملزمة للمنازعات عن طريق طرف ثالث أمام المحكمة الدولية لقانون البحار أو محكمة العدل الدولية أو المحاكم المختصة العامة أو المتخصصة للنظر في هذه الدعاوى. ومع هذا، فرغم الارتفاع الكبير في معدل التذمر من جانب بعض الدول إزاء جوانب القصور التي تشوب أداء البعض الآخر منها، لم يحدث اندفاع إلى ساحة القضاء للمطالبة بحل المشاكل المشار إليها في مختلف المساهمات المقدمة في هذا التقرير. ورغم أن صدور قرار من المحكمة الدولية لقانون البحار، يحد فيما يبدو من إمكانيات رفع دعاوى بموجب الجزء الخامس عشر، ربما جعل بعض الدول تتردد في اللجوء إلى القضاء، فإن السبب الأرجح في انعدام التقاضي هو إحجام الدول إلى حد بعيد عن التخاضع في دعاوى أمام المحاكم، علاوة على التكلفة الباهظة التي يتطلبها التقاضي. ومن ثم، فإنه يبدو أن الاحتمالات المستبعدة للمقاضاة تقريبا ليست حافزا كافيا لحث دول العلم المعاندة على الوفاء بالتزاماتها القانونية الدولية. ولكن القضايا المرفوعة بشأن صيد الأسماك^(٨١) تقدم دليلا ما على أن البدء بالفعل في إجراءات الدعوى قد يدفع الدول إلى التوصل إلى تسوية عن طريق المفاوضات.

٢٢٠ - والخلاصة، أن الأمر، يستلزم تعزيز الإجراءات الدولية لضمان أن تكفل جميع الدول، من خلال ممارستها الفعالة لولاياتها الإرشادية والإنفاذية، امتثال جميع السفن التي ترفع علمها للقواعد الدولية الرامية إلى تأمين السلامة البحرية ومنع التلوث البحري وكذلك رفاة البحارة العاملين على متنها. وتصحيح حالات عدم امتثال الدول للقواعد الدولية الملزمة عن طريق الضغوط الدبلوماسية أو الدعاية المضادة أو اتخاذ التدابير المضادة المصرح بها في القانون الدولي لا يجدي إلا جزئيا. أما التقاضي على المستوى الدولي، فهو بعيد الاحتمال دون رضا، وهو أمر نادر على أية حال.

٢٢١ - وممارسة دولة الميناء للرقابة كعلاج، لا يمكن، مهما كان مفيدا، أن يصلح إصلاحا فعالا ما يفسده تقاعس دول العلم عن الوفاء بالتزاماتها المحددة بموجب القانون الدولي. ولا يمكن ضمان الامتثال التام للقواعد والمعايير الدولية إلا بإجراء مناسب تتخذه دولة العلم

المعنية وبنظام مناسب للجزاءات يعتمد تطبيقه في المقام الأول عليها. وتجدر بالإشارة في هذا المقام إلى أن اعتماد تشريع للجزاءات بشأن انتهاكات القواعد الدولية واجب مشار إليه صراحة في عدة اتفاقيات للمنظمة البحرية الدولية باعتباره التزاما يتعين على الدول الأطراف الوفاء به من خلال الإدارات البحرية لدى دول العَلَم. وواجب الدولة في التأكد من وفاء السفن التي تحمل جنسيتها بالمتطلبات الدولية وفرض جزاءات على الانتهاكات أمر منصوص عليه صراحة أيضا في معظم المعاهدات ذات الصلة التي اعتمدها في ميادين أخرى منظمات دولية أخرى.

الحواشي

- (١) منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي *Cost Saving Stemming from Non-Compliance with International Environmental Regulations in the Maritime Sector*, DSTI/DOT/MTC(2000)8/Final وهذا التقرير متاح في الموقع التالي على الإنترنت: www.oecd.org/dataoecd/4/26/2496757.pdf.
- (٢) يمكن الاطلاع على نصوص هذه الصكوك في الموقع التالي لمنظمة الأغذية والزراعة على الإنترنت: www.fao.org.
- (٣) القرار ٩٣/١٥ لمؤتمر منظمة الأغذية والزراعة.
- (٤) المادة الثانية (١) من اتفاق الامتثال.
- (٥) الأحكام الرئيسية واردة في المادة الثالثة.
- (٦) المادة الثالثة (١) من اتفاق الامتثال.
- (٧) المرجع نفسه.
- (٨) المرجع نفسه، المادة الثالثة (٢).
- (٩) المرجع نفسه، المادة الثالثة (٣).
- (١٠) المرجع نفسه، المادة الرابعة.
- (١١) المرجع نفسه، المادة الثالثة (٢).
- (١٢) المرجع نفسه، المادة الثالثة (٤).
- (١٣) المرجع نفسه، المادة الثالثة (٥).
- (١٤) المرجع نفسه، المادة الثالثة (٦).
- (١٥) المرجع نفسه، المادة الثالثة (٧).
- (١٦) المرجع نفسه، المادة الثالثة (٨).
- (١٧) المرجع نفسه.
- (١٨) المرجع نفسه، المادة الخامسة.
- (١٩) المرجع نفسه، المادة السادسة.
- (٢٠) المرجع نفسه.
- (٢١) القرار ٩٥/٤ لمؤتمر منظمة الأغذية والزراعة.
- (٢٢) المرفق ٢ من مدونة قواعد السلوك.
- (٢٣) التقرير الصادر عن الدورة الرابعة والعشرين للجنة مصائد الأسماك، مقرر منظمة الأغذية والزراعة، روما، ٢٦ شباط/فبراير - ٢ آذار/مارس ٢٠٠١، بشأن التقرير المرحلي عن مدونة قواعد السلوك لصيد الأسماك المتسم بالمسؤولية وخطط العمل الدولية ذات الصلة؛ مدونة قواعد السلوك لصيد الأسماك المتسم بالمسؤولية: اعتبارات التطوير والتنفيذ. (منظمة الأغذية والزراعة، تموز/يوليه ٢٠٠٠). انظر أيضا www.fao.org/fi/agreem/codecond/codecon.asp.
- (٢٤) مدونة قواعد السلوك، المادة ٢/٢/٨.
- (٢٥) المرجع نفسه، المادة ١/٢/٨.

- (٢٦) المرجع نفسه، المادتان ٣/٢/٨ و ٤/٢/٨.
- (٢٧) المرجع نفسه، المادة ٦/٢/٨.
- (٢٨) المرجع نفسه، المادة ٧/٢/٨.
- (٢٩) المرجع نفسه، المادة ٥/٢/٨.
- (٣٠) المرجع نفسه، المادة ٨/٢/٨.
- (٣١) المرجع نفسه، المادة ٩/٢/٨.
- (٣٢) المادة ٣٣ من خطة العمل الدولية لتنظيم قدرات الصيد.
- (٣٣) أُقرت خطة العمل الدولية لمنع صيد الأسماك غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم وردعه والقضاء عليه في ٢٣ حزيران/يونيه ٢٠٠١ في الدورة ١٢٠ لمجلس منظمة الأغذية والزراعة.
- (٣٤) الفقرة ١ من الجزء الأول من خطة العمل الدولية لمنع صيد الأسماك غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم وردعه والقضاء عليه.
- (٣٥) الفقرة ١ من الجزء الأول من خطة العمل الدولية لمنع صيد الأسماك غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم وردعه والقضاء عليه.
- (٣٦) المرجع نفسه، الفقرتان ٤ و ٥، والمادة الرابعة من مدونة قواعد السلوك لمنظمة الأغذية والزراعة. وهي تتبع خطط العمل الدولية الأخرى المتعلقة بالطيور البحرية وأسماك القرش والقدرات التي وضعت أيضا امتثالا لمدونة قواعد السلوك التي اعتمدها لجنة مصائد الأسماك في دورتها الثالثة والعشرين المعقودة في شباط/فبراير ١٩٩٩ وصدق عليها مجلس منظمة الأغذية والزراعة في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٠.
- (٣٧) لا سيما المواد ١/١، و ٢/١، و ٣/١، و ٢/٣.
- (٣٨) الفقرة ٨٧ من خطة العمل الدولية لمنع صيد الأسماك غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم وردعه والقضاء عليه.
- (٣٩) المرجع نفسه، الفقرة ٨ من الجزء الثالث.
- (٤٠) المرجع نفسه، الفقرتان ١٨ و ١٩.
- (٤١) ومثال ذلك بالنسبة لحالة الدول الساحلية، على سبيل المثال، الفقرة ٤/٥١ من خطة العمل الدولية لمنع صيد الأسماك غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم وردعه والقضاء عليه حيث تستطيع الدولة الساحلية أن تتأكد مما إذا كانت دول العَلَم تحتفظ بسجلات السفن المنصوص عليها في الفقرة ٤٢. وتنص الجملة الثانية من الفقرة ٤٥ بالمثل على أن تتأكد الدولة الساحلية من أن دولة العَلَم قد أصدرت ترخيصا بالصيد. ويرتبط هذا الحكم بدوره بالفقرة ٤١ التي تشجع دولة العَلَم على أن تتأكد مما إذا كانت الدولة الساحلية قد أصدرت ترخيصا بالصيد حيثما كانت السفن التي ترفع علمها تصيد في مياه تخضع لولاية تلك الدولة الساحلية. وفيما يتعلق بحالة دول الميناء، تنص الفقرة ٥٥ من خطة العمل الدولية لمنع صيد الأسماك غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم وردعه والقضاء عليه على أن تتأكد دولة الميناء قبل السماح للسفينة بدخول مينائها من أن لديها ترخيصا بالصيد. ويجري تشجيع الدول والمنظمات الإقليمية المعنية بإدارة مصائد الأسماك على أن تبلغ منظمة الأغذية والزراعة بالتقدم المحرز في تنفيذ خطة العمل الدولية لمنع صيد الأسماك غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم وردعه والقضاء عليه في إطار تقاريرها التي تقدمها كل عامين عن مدونة قواعد السلوك (الفقرة ٨٧).
- (٤٢) ١٧ فقرة من ٩٣ فقرة، أي حوالي ٢٠ في المائة.

- (٤٣) الفقرات ٣٤-٤١ من خطة العمل الدولية لمنع صيد الأسماك غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم وردعه والقضاء عليه.
- (٤٤) المرجع نفسه، الفقرتان ٤٢-٤٣.
- (٤٥) المرجع نفسه، الفقرات ٤٤-٥٠.
- (٤٦) المرجع نفسه، الفقرتان ٣٤-٣٥.
- (٤٧) المادة الثالثة (٥) من اتفاق الامتثال.
- (٤٨) الفقرة ٣٦ من خطة العمل الدولية لمنع صيد الأسماك غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم وردعه والقضاء عليه.
- (٤٩) المرجع نفسه، الفقرة ٣٧.
- (٥٠) المرجع نفسه، الفقرة ٣٩.
- (٥١) انظر تقرير لجنة مصائد الأسماك التابعة للبرلمان الأوروبي عن دور أعلام الملاحة في قطاع مصائد الأسماك، ٢٠ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠١؛ المقررة باتريشيا مكينا.
- (٥٢) الفقرتان ٣٨ و ٣٩ من خطة العمل الدولية لمنع صيد الأسماك غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم وردعه والقضاء عليه.
- (٥٣) المرجع نفسه، الفقرة ٣٨.
- (٥٤) المرجع نفسه، الفقرة ٤٠.
- (٥٥) المرجع نفسه، الفقرة ٤١.
- (٥٦) المرجع نفسه، الفقرة ٤٢.
- (٥٧) المرجع نفسه.
- (٥٨) المرجع نفسه، الفقرة ٤٤.
- (٥٩) المرجع نفسه، الفقرة ٤٥.
- (٦٠) المرجع نفسه، الفقرة ٤٦.
- (٦١) المرجع نفسه، الفقرة ٤٧.
- (٦٢) المرجع نفسه، الفقرة ٤٨.
- (٦٣) المرجع نفسه، الفقرتان ٤٩ و ٥٠.
- (٦٤) تقرير الفريق العامل المخصص المشترك بين منظمة الأغذية والزراعة والمنظمة البحرية الدولية المعني بصيد الأسماك غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم والمسائل ذات الصلة، روما، ٩-١١ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٠، تقرير منظمة الأغذية والزراعة عن مصائد الأسماك رقم ٦٣٧.
- (٦٥) "ممارسة دولة الميناء للرقابة على السفن الأجنبية لصيد الأسماك"، من إعداد تيريه لوباخ (استشاري قانوني دولي)، نشرة مصائد الأسماك الصادرة عن منظمة الأغذية والزراعة، رقم ٩٨٧ لعام ٢٠٠٣؛ وتقرير مشاوره الخبراء لاستعراض ما تتخذه دول الموانئ من تدابير لمكافحة صيد الأسماك غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم؛ روما، ٤-٦ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٢، التقرير المتعلق بمصائد الأسماك صادر عن منظمة الأغذية والزراعة، التقرير رقم ٦٩٢.
- (٦٦) سيتاح التقرير الخاص بذلك الاجتماع قريباً.

(٦٧) تقرير الفريق العامل الحكومي الدولي المخصص لاستعراض النتائج الاقتصادية لوجود أو عدم وجود رابطة حقيقية بين السفينة وعلم تسجيلها، الأونكتاد TD/B/C.4/177 .

.www.oecd.org/dataoecd/53/9/2500758.pdf (٦٨)

.www.oecd.org/dataoecd/4/26/2496757.pdf (٦٩)

.www.oecd.org/dataoecd/32/62/2489394.pdf (٧٠)

.DSTI/DOT/MTC(2001)12 (٧١)

.www.oecd.org/dataoecd/27/18/1827388.pdf (٧٢)

http://intradomino.oecd.org/olis/1998doc.nsf/ed2843f7a67f3d4ac1256506004ab473/4c08a29348b4573 (٧٣)

.bc125663b004acb18/\$FILE/07E84346.ENG

.www.oecd.org/dataoecd/10/10/2754615.pdf (٧٤)

(٧٥) يقصد بمصطلح "السفينة غير المستوفية للمعايير" لأغراض هذا البيان للسياسات العامة السفينة التي لا تستوفي المعايير الأساسية للصلاحيات للملاحة، نتيجة لحالتها المادية أو طريقة تشغيلها أو أنشطة طاقمها، مما يجعلها مصدر خطر على الأرواح والبيئة. ومن شواهد عدم الصلاحية مخالفة السفينة للأنظمة المحددة في الاتفاقيات البحرية الدولية إلى حد يدعو إلى اعتبارها غير صالحة في أي اختبار معقول تجريه دول العلم أو دول الميناء.

(٧٦) تنص الفقرة ١ من المادة ٢٠٩ على ما يلي: "توضع وفقا للجزء الحادي عشر قواعد وأنظمة وإجراءات دولية لمنع تلوث البيئة البحرية الناشئ عن الأنشطة في المنطقة وخفضه والسيطرة عليه. وتعاد دراسة تلك القواعد والأنظمة والإجراءات من وقت لآخر".

(٧٧) تنص الفقرة ١ من المادة ٢١ على ما يلي:

"في أي منطقة من أعالي البحار تكون مضمولة بمنظمة دون إقليمية أو إقليمية أو ترتيب دون إقليمي أو إقليمي لإدارة مصائد الأسماك، يجوز للدولة الطرف التي تكون عضوا في تلك المنظمة أو مشتركة في ذلك الترتيب أن تقوم، عن طريق مفتشيها المعتمدين حسب الأصول، بالصعود إلى متن سفينة الصيد الراجعة لعلم دولة طرف أخرى في هذا الاتفاق وتفتيشها وفقا للفقرة ٢، سواء كانت تلك الدولة الطرف أيضا عضوا في المنظمة أو مشتركة في الترتيب، بغرض ضمان الامتثال للتدابير التي تضعها تلك المنظمة أو ذلك الترتيب لحفظ وإدارة الأرصد السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال".

(٧٨) تشير الاتفاقية إلى "الدولة صاحبة المنشأة" التي قد تكون من دول العلم، وإن لم يكن ذلك شرطا ضروريا.

(٧٩) هدف البروتوكول المشترك لعام ١٩٨٨ هو التوسع في تطبيق اتفاقية باريس لعام ١٩٦٠ واتفاقية فيينا لعام ١٩٦٣.

(٨٠) قضيتا أسماك تون القنبر الجنوبي (نيوزيلندا ضد اليابان، وأستراليا ضد اليابان)، تدابير مؤقتة، والقضية المتعلقة بالمحافظة على أرصدة السمك السيف واستغلالها المستدام في جنوب شرقي المحيط الهادئ (شيلي/الجماعة الأوروبية).

المرفق الأول

رسالة مؤرخة ٢٢ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٢ موجهة إلى الأمين العام من مجلس "غرين بيس" الدولي، والاتحاد الدولي لعمال النقل، والصندوق العالمي للطبيعة

إن حادثة الناقله برستيغ هي الحلقة الأخيرة من مسلسل طويل من الحوادث التي تتعرض لها ناقلات النفط. وهي ليست مجرد حادثة تهدد البيئة البحرية بخطر داهم فحسب، إنما هي أيضا عرض يدل على وجود مشاكل أعمق بكثير. ففي كل أسبوع تردد أنباء عن فقدان سفن من أنواع أخرى، ولكنها حوادث لا تسترعي للأسف أضواء الإعلام بنفس القدر رغم أن الملاحين العاملين على متنها يموتون بلا داع. وما لم تعالج الأسباب الجذرية للمشكلة، ستظل السفن غير المستوفية للمعايير تغرق، مما يشكل خطرا يهدد الأرواح والبيئة البحرية والساحلية واقتصادات المجتمعات المحلية المضارة.

ويعتقد مجلس "غرين بيس" والاتحاد الدولي لعمال النقل والصندوق العالمي للطبيعة أن السبيل الوحيد لمعالجة هذا الوضع هي بإجراء تغييرات عاجلة وأساسية في طريقة تشغيل النقل البحري العالمي وتنظيمه وبالذعوة إلى اتخاذ إجراءات منسقة لمنع النقل البحري والممارسات غير المستوفين للمعايير - إجراءات تقتضي تحلي صناعة النقل البحري بقدر أكبر من الشفافية والمساءلة، والقيام بوضع ما يكفي من أنظمة - والأهم إنفاذها - وإيلاء الاهتمام لحماية المناطق البحرية والساحلية المعرضة للضرر بشكل خاص.

وتشكل السفن وممارسات النقل البحري غير المستوفين للمعايير نسبة خطر أكبر من المستوى العادي لوقوع حوادث خطيرة. فالترتيبات الحالية تجعل من المستحيل تقريبا تحديد المالكين الحقيقيين للسفن ومسئولتهم بشأن طريقة صيانتهم وتشغيلهم لسفنهم، فضلا عن أنهما تسمح للممارسات غير المسؤولة بالاستمرار في هذه الصناعة. ومن الأساسي أن تكون تفاصيل ملكية وإدارة السفن شفافة بالكامل وأن توضع ترتيبات فعالة لتحديد المسؤولية تكفل محاسبة الأطراف المذنبه عن تبعات المستويات والممارسات الرديئة.

والنهج الحالي بشأن وضع معايير دولية للنقل البحري هو نهج من شأنه التفاعل مع غيره ومتأن ويستند إلى حلول توفيقية نابعة من هذه الصناعة؛ والجداول الزمنية الطويلة الأمد للإهاء التدريجي لاستخدام الناقلات القديمة وتحسين سلامة سفن نقل السوائب هما مثالان واضحان على ذلك.

وحتى حين تحظى القواعد بالموافقة الدولية، ثمة مشكلة في كفاءة الامتثال لها. فإنفاذ أنظمة للنقل البحري تعتمد إلى حد كبير على الإجراءات التي تتخذها دول العلم التي تتحمل المسؤولية النهائية عن سلامة السفينة المعنية وأرواح البحارة على متنها. ويأخذ العديد من دول العلم هذه المسؤوليات مأخذ الجد، إلا أن بعضا منها، غالبا ما يشار إليها بـ "أعلام الملاءمة"، تستفيد من السماح لمشغلي السفن الأجانب بتسجيل سفنهم باسم دولهم دون أن تراقب أو تشرف فعليا على السفن التي ترفع علمها. فنظام علم الملاءمة يحوّل تسجيل السفن إلى عملية تجارية ويسمح بميزة مقارنة تشجع ممارسات النقل البحري غير المستوفية للمعايير. وتنص المادة ٩١ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على وجود "رابطة حقيقية" بين السفينة والعلم الذي ترفعه، وهذا أمر يحتاج إلى إنفاذ. كما ينص القانون الدولي على أن تحمل السفينة جنسية العلم الذي ترفعه، الأمر الذي تترتب عليه تبعات هامة بالنسبة لأفراد الطاقم الذين يعيشون ويعملون على متنها، لا في ما يتعلق بالاختصاص المدني والجنائي فحسب، بل أيضا بحماية حقوق الإنسان المتعلقة بهم وحقوقهم النقابية.

لذا من المطلوب إبرام اتفاق عالمي جديد يلغي نظام علم الملاءمة ويكفل تحمل دول العلم مسؤولياتها التي يحددها بوضوح القانون الدولي المنطبق، ومحاسبتها على إنفاذ الأنظمة المتفق عليها دوليا.

وحتى لو كانت السفن الجيدة النوعية هي وحدها التي تنقل المواد الخطرة والسامة، التي لا يشكل النفط إلا مثالا واحدا لها، فثمة خطر وقوع حادث يتسبب في تلوث بحري. ومن المهم أيضا تحديد المناطق البحرية والساحلية المعرضة بشكل خاص لخطر حصول حوادث كهذه، مثل المناطق البحرية الحساسة بشكل خاص، التي لم يُعين سوى خمس منها فقط منذ عام ١٩٩١. ومن الضروري تنظيم النقل البحري بشكل صارم في هذه المناطق، والقيام، على نحو ما يسمح به القانون الدولي والأحكام المتصلة بحرية المرور البريء، باستبعاد نقل المواد العالية التلويث عبرها.

وتحدد المادة ٩٤ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار واجبات دولة العلم وتتطلب من جميع دول العلم أن تمارس بشكل فعال ولايتها ورقابتها على المسائل الإدارية والتقنية والاجتماعية والمتعلقة بالعمل في ما يتعلق بالسفن التي ترفع علمها، كما يطلب من دول العلم، لدى قيامها بذلك، الامتثال للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة بشكل عام واتخاذ كل ما يلزم من خطوات لكفالة احترامها. ومع أن دول العلم لا تفي بالتزاماتها بموجب القانون الدولي، فثمة حاجة أيضا إلى مواصلة تحسين نظام المراقبة من قبل دول الميناء

على أن يكون مفهوماً أن المراقبة من قبل دول الميناء لا تشكل ولا يمكن أن تشكل أبداً بديلاً عن المراقبة الفعالة من قبل دولة العلم.

والنقل البحري هو عصب التجارة العالمية واقتصاد العولمة. وقد ذكرت الجمعية العامة في إعلانها بشأن الألفية:

”وإننا نعتقد أن التحدي الأساسي الذي نواجهه اليوم هو ضمان جعل العولمة قوة إيجابية تعمل لصالح جميع شعوب العالم“. (القرار ٢/٥٥، الفقرة ٥)

ويجب أن يكون الأمر المحوري في هذا الشأن هو الاستجابة لطلبات المجتمع المدني وكفالة تسيير شؤون صناعة النقل البحري على أساس رشيد ومستدام. وثمة حاجة ملحة إلى تحقيق تغيير أساسي في طريقة تشغيله وتنظيمه.

وسيتطلب هذا الأمر اتباع نهج منسق متعدد الوكالات يشمل جميع الوكالات الدولية ذات الاختصاص في مجال قضايا المحيطات والبحار. وسيشمل ذلك المنظمة البحرية الدولية التي تنحو إلى التركيز على الحلول التقنية، ومنظمة العمل الدولية التي تعالج الجوانب الاجتماعية والمتعلقة بالعمل. كما سيتطلب دعوة شعبة شؤون المحيطات وقانون البحار بالأمم المتحدة إلى مراجعة اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بشروط تسجيل السفن (١٩٨٦) التي لم تدخل حيز النفاذ.

بيد أنه بغية كفالة معالجة هذا الوضع الخطر، نلتزم منكم أن تضطلعوا بدور ريادي وتدعوا إلى تشكيل فرقة عمل خاصة تتصدى لهذه المشاكل بشكل منسق يحشد تآزر الوكالات الدولية المختصة والهيئات الإقليمية المعنية من أجل معالجة هذه المسألة. ونعتقد أن جعل هذه العملية شاملة للجميع ومفتوحة أيضاً أمام مشاركة أصحاب المصلحة المعنيين المتعددين من شأنه تيسير العملية.

ونحن في انتظار ردكم.

(توقيع) لاسي غوستافسون	(توقيع) ديفيد كوكروفت	(توقيع) شـيـان بـولـن
نائب مدير الشعبة السياسية والعلمية	الأمم المتحدة الاتحاد الدولي لعمال النقل	رئيس وفد الصندوق العالمي للطبيعة لدى المنظمة البحرية الدولية

مجلس ”غرين بيس“ الدولي
بالنيابة عن سايمون كريس، مدير البرنامج البحري الدولي بالصندوق العالمي للطبيعة

موجز مناقشات الاجتماع غير الرسمي الأول المعقود في مقر منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي في باريس في ٧ أيار/مايو ٢٠٠٣

١ - استضافت منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي الاجتماع غير الرسمي الأول للفريق الاستشاري المشترك بين الوكالات المعني بالتنفيذ من قبل دول العَلم في باريس في ٧ أيار/مايو ٢٠٠٣. وتولت رئاسة الاجتماع شعبة شؤون المحيطات وقانون البحار بالأمم المتحدة. وحضره ممثلون عن المنظمات التالية:

- منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة
- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)
- برنامج الأمم المتحدة للبيئة
- المنظمة البحرية الدولية
- منظمة العمل الدولية
- أمانة منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي (شعبة النقل، وشعبة الشؤون القانونية، واجتماع المائدة المستديرة للتنمية المستدامة)

٢ - وكان الموضوع الرئيسي للمناقشة مشروع الاختصاصات المقترح من الأمم المتحدة. وأثيرت مسائل بشأن ما يلي: (أ) الغرض من الفريق؛ و (ب) علاقته بولايات/اختصاص المنظمات المشاركة؛ (ج) المسائل التي يتعين النظر فيها؛ (د) طبيعة أي تقرير نهائي ووجهته.

٣ - وأوضح ممثلو المنظمة البحرية الدولية أن مسألة قصور الولاية القضائية لدولة العَلم تدرج أساساً ضمن اختصاص المنظمة البحرية الدولية وأنها تعالج من خلال اللجنة الفرعية المعنية بالتنفيذ من قبل دول العَلم وفي إطار العمل على وضع مخطط نموذجي للمراجعة. غير أن بعض المشاركين الآخرين أشاروا إلى ضالة التقدم المحرز في المنظمة البحرية الدولية في علاج المسائل ذات الصلة، مما حدا بالمنظمات غير الحكومية إلى مفاتحة الأمين العام للأمم المتحدة من أجل تشكيل الفريق الاستشاري، فضلاً عن أن مسألة قصور التنفيذ من قبل دول العَلم قد تجاوزت ميدان الملاحة التجارية المحدودة الذي تعالجه المنظمة البحرية الدولية. وأعربت منظمة الأغذية والزراعة عن قلقها بشأن القصور في ممارسة دول العَلم للرقابة على سفن الصيد، الذي يمثل أحد أسباب عمليات صيد الأسماك غير المشروع وغير المنظم وغير

المبلغ عنه. كما أعربت منظمة العمل الدولية عن قلقها إزاء تقاعس بعض دول العَلم عن تنفيذ وإنفاذ معايير العمل، بينما أبدى مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية قلقه حول أعلام الملائمة وتسجيل السفن ومسألة "الرابطة الحقيقية". وأفادت شعبة شؤون المحيطات وقانون البحار بأنها تشعر بالقلق إزاء جميع هذه المسائل، وبأنها تعتقد أن المشاركين يواجهون عددا من المشاكل ذات الصلة بها وأن بإمكان كل منهم أن يتعلم من الآخر. وحثت منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي المشاركين على التماس حلول جذرية "مبتكرة" لهذه المشاكل وألا يقصروا فُهجهم على دول العَلم، حيث يمكن الاستفادة من القوى الفاعلة والمؤسسات الأخرى لضمان أن تستوفي السفن المشاركة في أي نشاط المتطلبات القانونية ذات الصلة.

٤ - وأوضحت شعبة شؤون المحيطات وقانون البحار أن من وظائفها الأولية صون الاتفاقية من أي مساس بها وحماية التوازن الدقيق بين حقوق وواجبات دول العَلم والدول الساحلية. وقالت إن بعض الدول عمدت بعد كارثة "برستيج" إلى اتخاذ إجراءات من جانب واحد لا تتفق مع الاتفاقية وإن الجماعة الأوروبية قد أعربت عن رغبتها في تعديل الاتفاقية لأنها تعتقد أن الدول الساحلية تفتقر إلى سلطات كافية تكفل لها توفير الحماية الكافية لسواحلها من التلوث الناشئ عن السفن. ولتجنب اتخاذ مثل هذه الإجراءات والمقترحات التي قد تؤدي إلى انهيار نظام الاتفاقية، بات من اللازم تحسين جوانب التنفيذ والتطبيق من قبل دول العَلم.

٥ - وعندما دعت منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي الفريق من جديد إلى ممارسة قدر من "التفكير الابتكاري غير التقليدي"، رد ممثلو المنظمات الأخرى بأنهم لا يستطيعون تجاوز نطاق ولاياتهم ولا يملكون اقتراح حلول لن يقبلها أعضاء منظماتهم.

٦ - وأشارت شعبة شؤون المحيطات وقانون البحار إلى أن من المهم الاتصال بالساسة الذين لا يفهمون دور اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ولا تعقيدات المسائل التي ينطوي عليها الأمر. وينبغي، لذلك السبب، أن تشمل أهداف الفريق الاستشاري "توعية" صناع القرار بالإطار القانوني الدولي لحقوق وواجبات دول العَلم والدول الساحلية.

٧ - وعلاوة على ذلك، فإن الوكالات التي تعالج مباشرة تلك القضايا ليست في جميع الأحوال على علم هي نفسها، بالجهود التي تبذلها الوكالات الأخرى. وقد أصدر معظمها تقارير بحثية مطولة، وشارك في اتخاذ تدابير لمعالجة القصور في التنفيذ من قبل دول العَلم. ومن المجدي تبادل ملخصات موجزة لتلك الأعمال. وتعتقد منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي أن من الأنفع تبادل أفكار تُعرض في إطار استراتيجيات موجزة في

صفحتين، مما يمكن القيام به لمعالجة هذه المشاكل، ويمكن لهذه الأفكار أن تتجاوز دائرة التركيز على دول العَلم وحدها. ويمكن لأعضاء منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، على سبيل المثال، أن يسعوا إلى وضع حوافز/روادع لملاك السفن التابعة لبلدان المنظمة من أجل أن يسجلوا سفنهم في دول العَلم المشهود لها بالكفاءة في هذا الصدد. وطُرح اقتراح آخر حول إمكانية تحميل مستأجري السفن وجمعيات التصنيف المسؤولية عن الأضرار التي تسببها السفن غير المستوفية للمعايير.

٨ - وأعرب البعض في الفريق عن امتعاضه من هذه النهج قائلين إن في اقتراح مثل هذه النهج المبتدعة خروج على الولاية الموكلة للفريق. وأبدى كثيرون أيضا اعتقادهم بأن طرح هذه الحلول، دون إجراء فحص واف من جديد للمشكلة، قد يكون أمرا سابقا لأوانه. وقرر الفريق إرجاء السعي إلى وضع حلول محددة إلى حين الانتهاء أولا من مرحلة جمع المعلومات وإعداد موجزات لها.

الخطوات التالية

٩ - اتفق المشاركون على تزويد شعبة شؤون المحيطات وقانون البحار بورقة توجز الدراسات التي أجرتها وكالاتهم بشأن مسألة التنفيذ من قبل دول العَلم خلال الفترة الماضية بما لا يتجاوز ١٠ أعوام، إلى جانب عرض موجز للتدابير الحالية الجاري اتخاذها لمعالجة هذه المسائل. ويمكن للمشاركين، إذا ما رغبوا، أن يضيفوا بيانا قصيرا بالحلول وسبل العلاج والاستراتيجيات الممكنة لحل هذه المشاكل، على أن تُرسل هذه الموجزات بحلول نهاية آب/أغسطس ٢٠٠٣ حتى تجمع خلاصة وافية تعدها الشعبة.

١٠ - وعندئذ ستعمم تلك الخلاصة الوافية، وسيعمد المشاركون، عن طريق التراسل بالبريد الإلكتروني بصفة أساسية، إلى تكوين مجموعة من الأفكار حول سبل العلاج/الاستراتيجيات الكفيلة بعلاج مشكلة ضعف التنفيذ من قبل دول العَلم. وستكتمل هذه الخلاصة الوافية على وجه التقريب بحلول أيلول/سبتمبر - تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٣. ولا ريب في أنها ستوفر أساسا لإعداد التقرير النهائي الذي سيقدمه الفريق إلى الأمين العام للأمم المتحدة بحلول أيار/مايو - تموز/يوليه ٢٠٠٤.

المرفق الثالث

رسالة مؤرخة ٩ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٣ موجهة إلى الأمين العام للأمم المتحدة من الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية

بالإشارة إلى اجتماع الفريق الاستشاري المشترك بين الوكالات المعني بالتنفيذ من قبل دول العَلَم المعقود في باريس (اجتماع باريس) في ٧ أيار/مايو ٢٠٠٣، وكذلك الاجتماع الرابع لعملية الأمم المتحدة الاستشارية غير الرسمية المفتوحة المعنية بشؤون المحيطات وقانون البحار المعقود في مقر الأمم المتحدة في نيويورك في الفترة من ٢ إلى ٦ حزيران/يونيه ٢٠٠٣.

أيد مجلس المنظمة البحرية الدولية بشدة ما أكده مجددا اجتماع باريس بشأن ولاية المنظمة البحرية الدولية فيما يتعلق بعملها المستمر في ميدان تعزيز الولاية القضائية لدول العَلَم ودول الميناء في جميع الأمور المتعلقة بسلامة وأمن النقل البحري والوقاية من التلوث البحري، وطلب المجلس مني أن أبلغكم بآرائه في هذا الموضوع.

وأشار المجلس أيضا إلى أنه تماشيا مع السياسات المعتمدة من هيئات الإدارة بالمنظمة البحرية الدولية، فقد باتت جميع الشؤون المتعلقة بسلامة النقل البحري والتلوث البحري تعالج في الوقت الراهن على يد الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية من خلال الأجهزة التقنية التابعة للمنظمة. وتؤدي مشاركة الكثير من المنظمات الحكومية الدولية وغير الحكومية بصفة استشارية إلى توفير الدعم والمساعدة لهذه السياسة ولتنفيذها. وأشار المجلس أيضا إلى التعاون المتواصل المستمر للمنظمة البحرية الدولية مع وكالات الأمم المتحدة الأخرى التي تعالج بالفعل المسائل ذات الاهتمام المشترك.

وقد أوقد حادث تسرب النفط الأخير من الناقله بروسيتيج في المياه الأوروبية جذوة الاهتمام السياسي بنقل النفط، ودفع بالدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية إلى التقدم بعدد من المبادرات الهامة في مجالي السلامة والبيئة بغرض الحد من مخاطر وقوع الحوادث ومن آثارها البيئية على المحيطات والمجتمعات المحلية والسياحة والصناعات السمكية على السواء. ولقد تحسن سجل صناعة نقل النفط في مجال السلامة، في ما يتصل بعمليات التبادل التجاري عن طريق البحر، تحسنا هائلا في العقد الأخير بفضل الصكوك والمعاهدات التي اعتمدها المنظمة واعتراف القوى الكبرى المؤثرة في هذه الصناعة بمسؤولياتها.

ولكن بالنظر إلى ما يمكن أن تحدثه عملية انسكاب كبيرة واحدة للنفط من آثار مدمرة، فقد تبني أعضاء المنظمة موقفا بالغ التشدد في موالات العمل على الحد من المخاطر

وفي العمل على وضع نظام واضح لمساءلة دول العَلَم. وبرنامج عملها في السعي إلى تحقيق هذه الأهداف طموح.

والمجلس، إذ يأخذ في الحسبان هذه الخلفية والولايات المستقرة للمنظمة البحرية الدولية والوكالات المشاركة الأخرى، أكد مجددا بقوة الموقف الذي أعربت عنه المنظمة في اجتماع باريس من أن قضايا السياسات العامة المتعلقة بدور الدول الأعضاء ومسؤولياتها وتصرفاتها النابعة من التزاماتها بوصفها دولاً أعضاء في المنظمة ومن التزامها باتفاقيات المنظمة وأنظمتها ليست مواضيع بحاجة إلى تنسيق إضافي في الاجتماعات المشتركة بين الوكالات.

وقد أبلغتنا شعبة شؤون المحيطات وقانون البحار بالأمم المتحدة بأن الإشارة الواردة في الفقرة ٢٤ من الفرع زاي من الجزء ألف في تقرير عملية الأمم المتحدة الاستشارية غير الرسمية المفتوحة المعنية بشؤون المحيطات وقانون البحار (A/58/95) إلى إنشاء الفريق الاستشاري المشترك بين الوكالات المعني بالتنفيذ من قبل دول العَلَم إنما هي مجرد إشارة إلى أن الفريق عقد اجتماعاً في باريس وليس الغرض منها أن تنقل توصية إلى الجمعية العامة بتأييد استمرار وجود الفريق.

واتفاقاً مع الآراء التي أبدتها المنظمة البحرية الدولية في اجتماع باريس، والآراء التي أعرب عنها مجلسها، وتماشياً مع ما قرره مجلس الرؤساء التنفيذيين لمنظمة الأمم المتحدة المعني بالتنسيق، من أن ترتيبات التنسيق في جميع مجالات الاهتمام المشترك بين الوكالات ينبغي ألا تعتمد بعد الآن على هيئات فرعية دائمة بل تُباشَر، عوضاً عن تلك الهيئات، على أساس مخصص يستند إلى الاحتياجات المطلوبة، فإن المنظمة البحرية الدولية لا ترى ضرورة لعقد أي اجتماعات أخرى للفريق الاستشاري المشترك بين الوكالات. وأرجو التفضل بنقل هذه المعلومة إلى الجمعية العامة عندما تنظر في تقرير عملية الأمم المتحدة الاستشارية غير الرسمية المفتوحة المعنية بشؤون المحيطات وقانون البحار.

وأرفق بهذه الرسالة، بناء على ما طلبه اجتماع باريس، ورقة توجز الدراسات والأعمال التي قامت بها المنظمة البحرية الدولية على مدار السنوات العشر الأخيرة بخصوص التنفيذ من قبل دول العَلَم، إدراكاً مني لكون هذه الورقة ستدرج مع الأوراق المماثلة التي ستقدم بها الوكالات الأخرى المشاركة إلى شعبة شؤون المحيطات وقانون البحار، في تقرير عن مداوات الفريق، وأن هذا التقرير سينظر فيه في السنة القادمة في الدورة الخامسة للفريق الاستشاري غير الرسمي المفتوح.

(توقيع) و. أ. أونيل

الأمين العام