

Distr.: General
3 March 2003
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



الدورة الثامنة والخمسون

البند ٥٣ من القائمة الأولية*

المحيطات وقانون البحار

المحيطات وقانون البحار

تقرير الأمين العام**

موجز

أعد هذا التقرير استجابة لطلب الجمعية العامة في الفقرة ٧٣ من قرارها ١٤١/٥٧ المؤرخ ١٢ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢، إلى الأمين العام أن يقدم إلى الدورة الثامنة والخمسين تقريره السنوي الشامل عن التطورات والقضايا المتصلة بالمحيطات وقانون البحار. وسوف يقدم التقرير كأساس للمناقشة إلى الاجتماع الرابع لعملية الأمم المتحدة الاستشارية غير الرسمية المفتوحة باب العضوية بشأن المحيطات وقانون البحار التي أنشأتها الجمعية العامة بقرارها ٣٣/٥٤ المؤرخ ٢٤ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٩ وحددتها لثلاث سنوات في القرار ١٤١/٥٧، بغية تيسير الاستعراض السنوي للتطورات في شؤون المحيطات. وسوف

* A/58/50.

** نظرا إلى الحد الأقصى لعدد الصفحات، يتضمن هذا التقرير مجرد ملخص لأهم التطورات الأخيرة وأجزاء مختارة من مساهمات الوكالات والبرامج والهيئات الرئيسية. أما النصوص الكاملة لجميع هذه المساهمات فممنشورة في موقع شعبة شؤون المحيطات وقانون البحار وعلى شبكة الإنترنت www.un.org/Depts/los. وعلاوة على ذلك، أُسقطت من التقرير بعض المواضيع التقليدية بسبب ضيق المجال.

يركز الاجتماع الرابع، وفقا لما قرره الجمعية العامة، على حماية النظم الإيكولوجية البحرية الضعيفة، وعلى سلامة الملاحة، مثل بناء القدرات على إنتاج خرائط بحرية. ويتضمن التقرير أيضا معلومات عن حالة اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار واتفاقي تنفيذها وعلى الإعلانات والبيانات الصادرة عن الدول بموجب المواد ٣١٠ و ٢٨٧ و ٢٩٨ من الاتفاقية. وعلاوة على ذلك، يشرح التقرير التطورات المتعلقة بحماية البيئة البحرية وسلامة الملاحة، وخاصة في أعقاب حادثة ناقلة النفط "برستيغ" PRESTIGE في عام ٢٠٠٢. وأخيرا، يتناول التقرير إنشاء آلية للتنسيق والتعاون فيما بين الوكالات. كما يبين تحديين رئيسيين من تحديات المستقبل هما: ضمان امتثال الدول التام لالتزاماتها بموجب قانون البحار، وتيسير وزيادة التعاون بين الوكالات.

المحتويات

| الصفحة | الفقرات | |
|--------|---------|---------------------------------------------------------------------------------|
| ٧ | ١٠-١ | أولا - استعراض عام: الإدارة الدولية للمحيطات، التطورات صوب نهج متكامل |
| ١٠ | ١٤-١١ | ثانيا - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار واتفاقا تنفيذها |
| ١٠ | ١٢-١١ | ألف - حالة الاتفاقية واتفاقي تنفيذها |
| | | باء - الإعلانات والبيانات الصادرة بموجب المواد ٣١٠ و ٢٨٧ و ٢٩٨ |
| ١٠ | ١٤-١٣ | من الاتفاقية |
| ١١ | ٣٢-١٥ | ثالثا - الحيز البحري |
| | | ألف - الجرف القاري فيما وراء ٢٠٠ ميل بحري: أعمال لجنة حدود الجرف |
| ١١ | ١٦-١٥ | القاري |
| ١٢ | ٢٠-١٧ | باء - المنطقة: أعمال السلطة الدولية لقاع البحار |
| ١٣ | ٣١-٢١ | جيم - المطالبات البحرية وتعيين حدود المناطق البحرية |
| ١٣ | ٢٢-٢١ | ١ - مؤتمر تعيين الحدود البحرية في البحر الكاريبي |
| ١٤ | ٣١-٢٣ | ٢ - التطورات الأخرى |
| ١٦ | ٣٢ | دال - وصول البلدان النامية غير الساحلية إلى البحر ومنه وحرية المرور العابر . |
| ١٦ | ١٠٠-٣٣ | رابعا - سلامة الملاحة |
| ١٨ | ٤٥-٣٨ | ألف - بناء السفن وتجهيزها |
| ٢١ | ٤٩-٤٦ | باء - تدريب الأطقم وظروف العمل |
| ٢٣ | ٦٢-٥٠ | جيم - نقل البضائع والركاب |
| ٢٣ | ٥٢-٥١ | ١ - الأنظمة التي تحكم نقل البضائع الخطرة |
| ٢٤ | ٦١-٥٣ | ٢ - التطورات الأخيرة المتعلقة بنقل البضائع الخطرة |
| ٢٨ | ٦٢ | ٣ - نقل المسافرين ومطالباهم |
| ٢٨ | ٨٤-٦٣ | دال - تحديد طرق المرور والخراطم البحرية |
| ٢٨ | ٦٧-٦٣ | ١ - الطرق الآمنة للملاحة |

| | | |
|----|---------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| ٣٠ | ٨٤-٦٨ | ٢ - بناء القدرات في مجال إنتاج الخرائط البحرية |
| ٣٦ | ٩٣-٨٥ | هاء - التنفيذ والإنفاذ |
| ٣٦ | ٩١-٨٥ | ١ - التنفيذ والإنفاذ من قبل دولة العَلَم |
| ٣٩ | ٩٣-٩٢ | ٢ - المراقبة من قبل دول الميناء |
| ٤٠ | ١٠٠-٩٤ | واو - تقديم المساعدة في حالات الشدة |
| ٤٠ | ٩٧-٩٤ | ١ - إنقاذ الأشخاص في حالة الاستغاثة |
| ٤٢ | ١٠٠-٩٨ | ٢ - السفن المهددة بالخطر |
| ٤٣ | ١١٢-١٠١ | خامسا - الجرائم في البحر |
| ٤٤ | ١٠٧-١٠٢ | ألف - منع الأعمال الإرهابية ضد النقل البحري وقمعها |
| ٤٦ | ١٠٨ | باء - أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن |
| ٤٧ | ١١٢-١٠٩ | جيم - تهريب المهاجرين |
| ٤٨ | ٢٣٨-١١٣ | سادسا - الموارد البحرية والبيئة البحرية والتنمية المستدامة |
| ٤٩ | ١٥٥-١١٧ | ألف - حفظ الموارد البحرية الحية وإدارتها |
| ٥٠ | ١٢١-١١٨ | ١ - اتفاق الأمم المتحدة للأرصدة السمكية |
| | | ٢ - مكافحة أنشطة صيد الأسماك غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم |
| ٥١ | ١٢٧-١٢٢ | المنظم |
| ٥٣ | ١٢٩-١٢٨ | ٣ - المنظمات الإقليمية لإدارة مصائد الأسماك |
| ٥٥ | ١٣٨-١٣٠ | ٤ - الأنشطة الأخرى لمنظمة الأغذية والزراعة |
| ٥٥ | ١٣٢-١٣٠ | (أ) نظم رصد السفن والمراقبة بواسطة السواتل |
| ٥٦ | ١٣٤-١٣٣ | (ب) تقديم الإعانات لمصائد الأسماك |
| ٥٧ | ١٣٦-١٣٥ | (ج) إدارة كميات الصيد |
| | | (د) إدارة الأرصدة السمكية المشتركة (الأرصدة العابرة للحدود والمتداخلة المناطق) |
| ٥٨ | ١٣٨-١٣٧ | ..... |

| | | | | |
|----|---------|-------|-----------------------------------------------------------------------|-------|
| ٥٩ | ١٤٢-١٣٩ | ..... | ٥ - صيد الحيتان | |
| ٦١ | ١٥٥-١٤٣ | ..... | ٦ - التنوع الأحيائي البحري والساحلي | |
| ٦٦ | ١٧٠-١٥٦ | ..... | حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها | باء - |
| ٦٦ | ١٦٦-١٥٦ | ..... | ١ - خفض التلوث من السفن والسيطرة عليه | |
| ٦٦ | ١٥٨-١٥٧ | ..... | (أ) الكائنات الحية المائية الضارة في مياه الصابورة | |
| ٦٧ | ١٦٠-١٥٩ | ..... | (ب) مرافق استلام النفايات | |
| | | | (ج) المبادرات الإقليمية لمنع التلوث الناجم عن السفن وحفظه | |
| ٦٨ | ١٦٣-١٦١ | ..... | والتحكم فيه | |
| ٦٩ | ١٦٦-١٦٤ | ..... | (د) الاستجابة للحالات الطارئة | |
| ٧٠ | ١٧٠-١٦٧ | ..... | ٢ - حركة النفايات الخطرة عبر الحدود | |
| ٧٢ | ٢٣٨-١٧١ | ..... | حماية النظم الإيكولوجية البحرية الضعيفة | جيم - |
| ٧٢ | ١٧٥-١٧٢ | ..... | ١ - التعريف | |
| ٧٣ | ١٨٤-١٧٦ | ..... | ٢ - أمثلة للنظم الإيكولوجية الضعيفة | |
| ٧٧ | ١٩٦-١٨٥ | ..... | ٣ - الأخطار المحدقة بالنظم الإيكولوجية البحرية الضعيفة | |
| ٧٨ | ١٩٠-١٨٦ | ..... | (أ) الأنشطة البرية | |
| | | | (ب) الاستغلال المفرط للأرصدة السمكية وممارسات صيد | |
| ٧٨ | ١٩٢-١٩١ | ..... | السمك المدمرة | |
| ٨٠ | ١٩٤-١٩٣ | ..... | (ج) الأنشطة البحرية | |
| ٨١ | ١٩٥ | ..... | (د) البحث العلمي البحري | |
| ٨٢ | ١٩٦ | ..... | (هـ) تغير المناخ العالمي | |
| | | | ٤ - الإطار القانوني والمتعلق بالسياسة العامة لحماية النظم الإيكولوجية | |
| ٨٢ | ٢١٨-١٩٧ | ..... | البحرية الضعيفة | |
| ٨٢ | ٢١٤-١٩٧ | ..... | (أ) الصكوك العالمية (الملزمة أو الموصية) | |
| ٨٨ | ٢١٨-٢١٥ | ..... | (ب) الوسائل الإقليمية | |

| | | |
|-----|----------------------------------------------------------------------------|--|
| | ٥ - النهج والأدوات الإدارية الكفيلة بحماية النظم الإيكولوجية البحرية | |
| ٨٩ | والساحلية الضعيفة ٢٣٤-٢١٩ | |
| ٨٩ | (أ) النهج الإدارية المتكاملة والأنشطة البرية ٢٢١-٢١٩ | |
| | (ب) حماية النظم الإيكولوجية الضعيفة من الإجهاد الناجم عن | |
| ٩٠ | الإفراط في الصيد ٢٢٣-٢٢٢ | |
| ٩١ | (ج) إنشاء المناطق البحرية المشمولة بالحماية ٢٢٧-٢٢٤ | |
| ٩٣ | (د) نهج النظام الإيكولوجي في إدارة مصائد الأسماك ٢٣١-٢٢٨ | |
| ٩٥ | (هـ) حماية الشعاب المرجانية ٢٣٤-٢٣٢ | |
| ٩٦ | ٦ - المبادرات على الصعيد الإقليمي ٢٣٧-٢٣٥ | |
| ٩٧ | ٧ - التدابير الأخرى ٢٣٨ | |
| ٩٨ | سابعاً - التعاون والتنسيق الدوليان ٢٤٦-٢٣٩ | |
| | ألف - عملية الأمم المتحدة التشارورية غير الرسمية المفتوحة باب العضوية بشأن | |
| ٩٨ | المحيطات وقانون البحار ٢٤٠-٢٣٩ | |
| | باء - الآلية العامة للتعاون المشترك بين الوكالات بشأن المحيطات وقانون | |
| ٩٨ | البحار ٢٤٢-٢٤١ | |
| ٩٩ | جيم - قضايا محددة ٢٤٦-٢٤٣ | |
| ٩٩ | ١ - فرقة عمل الناقله برستيغ ٢٤٣ | |
| ٩٩ | ٢ - التقييم البحري العالمي ٢٤٦-٢٤٤ | |
| ١٠٠ | ثامناً - الاستنتاجات ٢٥١-٢٤٧ | |

أولا - استعراض عام: الإدارة الدولية للمحيطات، التطورات صوب نهج متكامل

١ - ثمة أسباب عدة جعلت عام ٢٠٠٢ عاما بارزا بالنسبة إلى المحيطات. أولها أنه صادف الذكرى السنوية العشرين لفتح باب التوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وهي الذكرى التي احتفل بها في اجتماع دام يومين عقدته الجمعية العامة^(١). وثانيها أنه تميز بتقدم كبير أحرز في إدارة المحيطات من حيث أن التطورات في مختلف المحافل والمنتديات صبّت إحداها في الأخرى مشكّلة نوعا من "دائرة مفيدة" من الاجتماعات الدولية التي تُوجّهت أولا بمؤتمر القمة العالمي للتنمية المستدامة (جوهانسبرغ، جنوب أفريقيا) ثم مناقشات وقرارات الجمعية العامة التي حددت المسار للتعاون المقبل في شؤون المحيطات على كل المستويات.

٢ - وكان قانون البحار وشؤون المحيطات قد أهملت بعض الشيء في السنوات الأخيرة، بناء على اعتقاد شائع ولكنه خاطئ بأن كل الأمور سويت باعتماد الاتفاقية في عام ١٩٨٢. ولا شك في أن هذا كان أحد الأسباب لعدم إدراج المحيطات في جدول أعمال مؤتمر القمة العالمي للتنمية المستدامة. غير أن الجهود الدائبة التي بذلتها جميع الأطراف المهتمة بالأمر، بدءا بالمؤتمر العالمي المعني بالمحيطات والسواحل في ريو + ١٠، أُنعت الاجتماعات التحضيرية لمؤتمر جوهانسبرغ بأن الاتفاقية لم تكن نهاية الطريق وبأن هناك أيضا الكثير من التزامات مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية في ريو، لم يتم الوفاء بها بعد.

٣ - والواقع أنه رغم اعتماد مجموعة شاسعة من الصكوك الملزمة وغير الملزمة المتصلة بالمحيطات منذ ١٩٨٢ و ١٩٩٢، فلا يزال هناك قدر كبير من العمل الواجب إنجازه. ذلك أنه لا يجري تطبيق كل هذه التشريعات الهامة وإنفاذها بصورة كافية. والدليل على ذلك واضح في استمرار استنفاد الأرصد السمكية في العالم وتزايد تدهور البيئة البحرية، مع ما يترتب على ذلك من عواقب اقتصادية واجتماعية وخيمة. وكانت النتائج الكارثية لغرق ناقلة النفط "برستيج" مقابل ساحل أسبانيا السبب الذي جعل تلك الحقائق تحتل مكان الصدارة في الإدراك العام والسياسي.

٤ - وقد أوضح عدد من الحوادث الأخيرة أن بعض دول العالم لا تفي بالتزاماتها بموجب الاتفاقية وأوضح كذلك أنه إذا لم يرد المجتمع الدولي على نحو ملائم لضمان تنفيذ هذه الالتزامات وزيادة التعاون فيما بين الدول والمنظمات الحكومية الدولية، فإن بعض الدول والمنظمات الإقليمية سوف تتخذ إجراءات من جانب واحد من شأنها أن تهدد سلامة الاتفاقية واستمرار سريانها.

٥ - ومن ناحية أخرى، كانت هناك بوادر إيجابية على وجوب إدراك متزايد للمشاكل التي تواجه المحيطات وعلى تزايد التعاون الدولي من أجل حل تلك المشاكل. وأدركت الدول أنه يلزمها، في محاولة التصدي لهذه المسائل، أن تجمع وتحلل المعلومات المتعلقة بالحالة الراهنة للمحيطات. ومع أن العديد من المجموعات والمنظمات تقوم بهذا العمل جزئياً وبصفة مستقلة، غير أنه لا يوجد نهج شامل ومتعمق ومنظم حقاً؛ لذا اتخذت في عام ٢٠٠٢ خطوات ملموسة صوب إجراء تقييم بحري عالمي في حلقة عمل نظمها برنامج الأمم المتحدة للبيئة وفي الاجتماع الثالث لعملية الأمم المتحدة الاستشارية غير الرسمية المفتوحة بشأن المحيطات وقانون البحار وفي مؤتمر القمة العالمي للتنمية المستدامة، وأخيراً في الجمعية العامة. وتتولى شعبة شؤون المحيطات وقانون البحار تنسيق العملية نيابة عن الأمين العام.

٦ - وفي الوقت ذاته، يستخرج الأمين العام، من خلال الشعبة، استجابة لطلب عدد من المنظمات غير الحكومية، آراء عدد من الوكالات والمنظمات ذات الصلة، في إمكانية إنشاء فرقة عمل مشتركة بين الوكالات لدراسة "الأسباب الجذرية" لكارثة الناقل "برستيج". وتلبية لطلب الجمعية العامة، ينظر الأمين العام في إمكانيات إنشاء آلية جديدة مشتركة بين الوكالات لمعالجة كل جوانب شؤون المحيطات.

٧ - ويعود بنا هذا إلى الإدارة الدولية للمحيطات والتفاعل الراهن فيما بين مختلف الهيئات الحكومية الدولية. وبينما تمارس الجمعية العامة مهمة إشراف عامة على شؤون المحيطات وقانون البحار بسبب محدودية الوقت المتاح في جدول أعمالها الحافل، فقد قامت قبل ثلاث سنوات بإيجاد محفل جديد لمناقشة هذه الأمور في عملية الأمم المتحدة الاستشارية غير الرسمية المفتوحة بشأن المحيطات وقانون البحار. وتنعقد هذه العملية، لمدة أسبوع في ربيع كل سنة لإجراء تبادل شامل على أساس التقرير السنوي للأمين العام. ولكن مع تركيز خاص على قضيتين. وتكون جلسات العملية غير رسمية ويشارك فيها ممثلو الدول الأطراف في الاتفاقية، والأطراف من غير الدول، والمنظمات الحكومية الدولية والمنظمات غير الحكومية. ويكون لنتائج العملية الاستشارية بالإضافة إلى الإسهام المباشر في المناقشة السنوية واتخاذ قرار في الجمعية العامة، تأثير كبير أيضاً على الاجتماعات التالية التي تعقد في منتديات مختلفة. وقد استعرضت الجمعية العامة في عام ٢٠٠٢ جدولاً للعملية الاستشارية وحددت ولايتها لفترة ثلاث سنوات أخرى.

٨ - وكما لوحظ أعلاه، عملت مختلف المؤسسات والاجتماعات والجهات الفاعلة معاً في عام ٢٠٠٢ من أجل بلوغ أهداف مشتركة معينة. وكان أحد هذه الأهداف إدراج شؤون المحيطات في خطة تنفيذ مؤتمر القمة العالمي للتنمية المستدامة. وقد أوصت الجمعية

العامّة في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠١ بأن العملية الاستشارية ينبغي أن تناقش، بالنظر إلى مؤتمر القمة العالمي للتنمية المستدامة المقبل، المسائل التالية: (أ) حماية وصون البيئة البحرية (ب) وبناء القدرات والتعاون والتنسيق على المستوى الإقليمي والإدارة المتكاملة للمحيطات^(٣). وبعد ذلك بوقت قصير، عرضت مداوالات ونتائج المؤتمر العالمي المعني بالمحيطات والسواحل في ريو + ١٠^(٣)، الذي اشتركت في تنظيمه المنظمات غير الحكومية واللجنة الأوقيانوغرافية الحكومية الدولية، على الاجتماع الثاني للجنة التحضيرية لمؤتمر القمة العالمي للتنمية المستدامة. وقد زاد هذا من وعي اللجنة التحضيرية لأهمية المحيطات. ورغم أنه كان قد تم في الأصل شطب مسائل المحيطات من جدول أعمال القمة، إلا أنه تقرر عندها إدراجها فيه^(٤). وفيما بعد، قررت الوفود في اجتماع نيسان/أبريل ٢٠٠٢ للعملية الاستشارية، رفع تقرير العملية^(٥) إلى الاجتماع الرابع للجنة التحضيرية.

٩ - وأدت عملية التنسيق والتعاون هذه فيما بين جميع الجهات الفاعلة ذات الصلة إلى إدراج الفقرات من ٣٠ إلى ٣٦ بشأن المحيطات والبحار والجزر والمناطق الساحلية في الفصل الرابع من خطة جوهانسبرغ لتنفيذ نتائج القمة العالمية للتنمية المستدامة وكذلك إلى إدراج الفصل السابع بشأن الدول الجزرية الصغيرة النامية^(٦) وبجانب الفصل ١٧ من جدول أعمال القرن ٢١ تشكل خطة تنفيذ قمة جوهانسبرغ برنامج العمل لتنفيذ الإطار القانوني من المبادئ والقواعد الواردة في اتفاقية قانون البحار. وكان هذا واضحا في الإشارات الوافية إلى توصيات القمة في القرار الذي اتخذته الجمعية العامة في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢ بشأن المحيطات وقانون البحار.

١٠ - وما هذا سوى مثال واحد على التشغيل الناجح لنظام الإدارة الدولية الراهن واللامركزي إلى حد ما، للمحيطات. ووجود تعدد من اللامركزية أمر حتمي، لأن شؤون المحيطات يتم تناولها في منظمات ومحافل مختلفة عديدة. وكما تظهر الصفحات التالية، يوجد قدر كبير من التعاون فيما بين مختلف الوكالات التي تعالج جوانب مسائل المحيطات، على سبيل المثال بالنسبة إلى إنقاذ الأشخاص في البحر. وفي السنوات الأخيرة أحرز تقدم في النظام الدولي للمحيطات وإدارتها المتكاملة، ومع ذلك قد يكون هذا التقدم بطيئا جدا بحيث لن يتسنى له أن ينقذ مصائد الأسماك المستنفدة والنظم الإيكولوجية البحرية الضعيفة.

ثانيا - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار واتفاقا تنفيذها^(٧)

ألف - حالة الاتفاقية واتفاقي تنفيذها

١١ - منذ صدور التقرير الأخير أودعت أرمينيا وتوفالو وكريباتي وقطر صكوك تصديقها على الاتفاقية أو انضمامها إليها، وأودعت تونس وكوبا صكي التصديق على الاتفاق المتعلق بالجزء الحادي عشر أو الانضمام إليه، فبلغ بذلك عدد الأطراف في الاتفاقية ١٤٢ والأطراف في الاتفاق ١١٢. وبالإضافة إلى ذلك، أعلنت إكوادور وبيرو والمغرب عزمها على أن تصبح أطرافا. وقد أعادت الجمعية العامة تأكيد تصميمها على متابعة العمل على تحقيق هدف المشاركة العالمية وأهابت بجميع الدول التي لم تصبح بعد أطرافا في الاتفاقية وفي اتفاقي تنفيذها أن تفعل ذلك (القرار ١٤١/٥٧). ومن بين ١٥٢ دولة ساحلية، ما زال يتعين على ٢٧ دولة (١٨ في المائة) أن تعرب عن موافقتها على الالتزام بالاتفاقية. ولم تصبح ٢٥ دولة من بين الدول غير الساحلية البالغ عددها ٤٢ أطرافا في الاتفاقية بعد.

١٢ - وبدأ نفاذ اتفاق عام ١٩٩٥ بتنفيذ أحكام الاتفاقية المتعلقة بحفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية كثيرة الارتحال في ١١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠١. وهناك الآن ٣٤ طرفا في الاتفاق. ونتيجة ذلك أصبح النطاق الجغرافي لتطبيق الاتفاق بالنسبة إلى تلك الأطراف يشمل مساحات بحرية شاسعة في جنوب المحيط الهادئ، وفي شمال غرب وجنوب غرب المحيط الأطلسي والجزء الشمالي من المحيط الهادئ الشمالي وكذلك المحيط القطبي الشمالي.

باء - الإعلانات والبيانات الصادرة بموجب المواد ٣١٠ و ٢٨٧ و ٢٩٨ من الاتفاقية

١٣ - أعرب الاتحاد الأوروبي مرة أخرى في المناقشة التي دارت عام ٢٠٠٢ بشأن المحيطات وقانون البحار، عن قلقه إزاء قيام بعض الدول بإصدار إعلانات يبدو أنها تحفظات تستثني أو تعدل الأثر القانوني لأحكام معينة من الاتفاقية، مشيرا إلى أنه لا يمكن أن يكون مثل هذه الإعلانات أي أثر قانوني. وقد أهابت الجمعية العامة مرة أخرى بالدول أن تكفل أن تكون أي إعلانات أو بيانات أصدرتها أو تصدرها عند التوقيع أو التصديق على الاتفاقية أو الانضمام إليها متمشية مع أحكام الاتفاقية وأن تسحب أي إعلانات أو بيانات صادرة عنها لا تكون متمشية معها.

١٤ - وتسمح المادة ٢٨٧ من الاتفاقية للدول أن تختار بواسطة إعلان كتابي واحدة أو أكثر من وسائل محددة لتسوية المنازعات بشأن تفسير أو تطبيق الاتفاقية. وقد أعلنت

المكسيك أنها اختارت، دون أي تفضيل: (أ) المحكمة الدولية لقانون البحار المنشأة وفقا للمرفق السادس؛ (ب) ومحكمة العدل الدولية؛ (ج) ومحكمة التحكيم الخاص المؤلفة وفقا للمرفق الثامن. وأعلنت المكسيك أيضا أنها لا تقبل، عملا بالمادة ٢٩٨ من الاتفاقية الإجراءات المنصوص عليها في الفرع ٢ من الجزء الخامس عشر فيما يتعلق بالفئات التالية من المنازعات: (أ) المنازعات المتصلة بتعيين الحدود البحرية، أو تلك التي تنطوي على خلجان أو سندات ملكية تاريخية، عملا بالفقرة ١ (أ) من المادة ٢٩٨؛ (ب) والمنازعات المتعلقة بالفقرة ١ (ب) من المادة ٢٩٨^(٨).

ثالثا - الحيز البحري

ألف - الجرف القاري فيما وراء ٢٠٠ ميل بحري: أعمال لجنة حدود الجرف القاري

١٥ - أعمال لجنة حدود الجرف القاري - وعقدت الدورة الحادية عشرة للجنة في الفترة من ٢٤ إلى ٢٨ حزيران/يونيه ٢٠٠٢^(٩). ومن المقرر أن تعقد دورتان للجنة في عام ٢٠٠٣ - الدورة الثانية عشرة من ٢٨ نيسان/أبريل إلى ٢ أيار/مايو ٢٠٠٣ والدورة الثالثة عشرة من ٢٥ إلى ٢٩ آب/أغسطس ٢٠٠٣. وإذا قُدم طلب قبل ثلاثة أشهر على الأقل من دورة آب/أغسطس، فستتبعها دورة مدتها أسبوعان للجنة الفرعية.

الصندوقان الاستثماريان المتعلقان بإعداد الوثائق المقدمة إلى اللجنة وبمشاركة أعضاء اللجنة من البلدان النامية في دوراتها

١٦ - تَمَّت الموافقة في عام ٢٠٠٢ على سبع طلبات قُدمت من دول نامية لرد مبالغ إليها من الصندوق الاستثماري لإعداد الوثائق المقدمة إلى اللجنة، مقابل نفقات متصلة بحضور دورة تدريبية قدمها مركز ساوث هامبتون لعلم المحيطات استندت إلى ملخص لدورة تدريبية مدتها خمسة أيام صممتها اللجنة لتعيين الحدود الخارجية للجرف القاري فيما وراء ٢٠٠ ميل بحري ومن أجل إعداد طلب الدولة الساحلية المقدم إلى اللجنة (CLCS.24). وفي كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢ كان الرصيد في الصندوق ٩٧٢ ٩٣٩ ١ دولارا من دولارات الولايات المتحدة وردت من تبرعات من النرويج عام ٢٠٠٢ بلغت أكثر من مليون دولار وتبرع من أيرلندا بمبلغ ٩٠ ٠٠٠ يورو في نهاية عام ٢٠٠٢ يقدم على ثلاثة أقساط^(١٠). وكانت الجمعية العامة قد أنشأت بقرارها ٧/٥٥ المؤرخ ٣٠ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٢ صندوقا استثماريا لتغطية تكاليف مشاركة أعضاء اللجنة من الدول النامية في اجتماعات اللجنة. وفي نهاية سنة ٢٠٠٢ تبرعت أيرلندا بمبلغ ٥٠ ٠٠٠ يورو للصندوق وتبرعت النرويج بمبلغ ٥٠٠ ٠٠٠ كرونر نرويجي.

باء - المنطقة: أعمال السلطة الدولية لقاع البحار

١٧ - أنشأت الاتفاقية السلطة الدولية لقاع البحار لتنظيم ومراقبة الأنشطة الرامية إلى استغلال الموارد الطبيعية في منطقة قاع البحار الواقعة خارج حدود الولاية الوطنية (المنطقة). وعقدت السلطة دورتها الثامنة في كينغستون، جامايكا، في آب/أغسطس ٢٠٠٢. وكان من بين أهم المسائل الجوهرية التي نوقشت أثناء الدورة، المجموعة الأولى من التقارير السنوية للمتعاقدين السبعة لاستكشاف العقيدات متعددة المعادن، والمقترحات بشأن الأنظمة المتعلقة بالتنقيب عن الكبريتيدات متعددة الفلزات والقشور المؤلف من المنغنيز والحديد الغنية بالكوبالت وباستكشافها.

١٨ - وعقدت ندوة مدتها يوم واحد كانت مفتوحة لجميع الأعضاء والمراقبين بشأن احتمالات وجود الكبريتيدات متعددة الفلزات المؤلف من الحرارة المائية وقشور المنغنيز والحديد الغنية بالكوبالت في المنطقة. وعرض علماء الجيولوجيا البحرية والمختصون بعلم الأحياء البحرية أحدث ما توصلوا إليه من نتائج بشأن حالة وخصائص الكبريتيدات متعددة الفلزات والقشور الغنية بالكوبالت في قاع البحار العميق وكذلك بشأن البيئة البحرية المحيطة^(١). ويستأثر العديد من مخارج الحرارة المائية التي يدرسها الباحثون العلميون والمنقبون عن الموارد الأحيائية باهتمام كبير أيضا من المستخرجين المحتملين للمعادن من قاع البحار، مما قد ينشأ عنه إمكانية حدوث تضارب بين مسؤوليات السلطة فيما يتعلق بالبيئة البحرية والأنشطة الموجهة نحو التنقيب عن الموارد الأحيائية.

١٩ - أما بالنسبة إلى وضع أنظمة للتنقيب والاستكشاف المتعلقة بالكبريتيدات متعددة الفلزات والقشور المؤلف من المنغنيز والحديد الغنية بالكوبالت، فقد أشار مجلس السلطة إلى ضرورة اتباع منهج مرن بشأن هذه الأنظمة، وبخاصة في ضوء الافتقار إلى المعرفة العلمية المتصلة بالنظم الإيكولوجية في أعماق البحار. وكان واضحا أيضا أن الكبريتيدات متعددة الفلزات والقشور الغنية بالكوبالت تختلف عن العقيدات متعددة المعادن وأن لكل منها ميزاته الخاصة. وتنشأ اعتبارات إيكولوجية محددة فيما يتعلق بالكبريتيدات متعددة الفلزات الموجودة عند المخارج النشطة للحرارة المائية. ولهذه الأسباب حيد أعضاء المجلس وجود مجموعتين مختلفتين من الأنشطة لهذين الموردين واقترحا اتباع نهج يتسم بالحذر في وضعهما. وفي الوقت ذاته لاحظ أعضاء المجلس أن أية أنظمة يجب أن تكون متمشية مع الخطة العامة الواردة في الاتفاقية والاتفاق المتعلق بتنفيذ الجزء الحادي عشر والأنظمة القائمة المتصلة بالعقيدات متعددة المعادن. وسوف تكون أصعب القضايا، من وجهة نظر المستثمرين المحتملين كيفية تحديد حجم القطاع الذي سيتم استكشافه بحيث يكون الاستكشاف سليما

من الناحية التجارية مع تجنّب حالات الاحتكار. كما أن النظام الموضوع للمنطقة لا بد أن يكون قادراً على التنافس مع النظم الموضوعة للقطاعات داخل حدود الولاية الوطنية.

٢٠ - وقد كررت الجمعية العامة، في قرارها ١٤١/٥٧، الإعراب عن أهمية ما تقوم به السلطة، عملاً بالمادة ١٤٥ من الاتفاقية، من وضع الأنظمة والقواعد والإجراءات الرامية إلى كفالة الحماية الفعلية للبيئة البحرية وحماية وحفظ الموارد الطبيعية في المنطقة ووقاية الحياة النباتية والحيوانية فيها من الآثار الضارة التي قد تنجم عن الأنشطة في المنطقة^(١٢).

جيم - المطالبات البحرية وتعيين حدود المناطق البحرية

١ - مؤتمر تعيين الحدود البحرية في البحر الكاريبي

٢١ - عقد مؤتمر تعيين الحدود البحرية في البحر الكاريبي، وهو مجهود إقليمي هام يهدف إلى تيسير تنفيذ الاتفاقية في تعيين الحدود البحرية بين الدول وكذلك كفالة المساعدة التقنية، دورته الأولى في مدينة مكسيكو في الفترة من ٦ إلى ٨ أيار/مايو ٢٠٠٢. واعتمدت الدورة الأولى قواعد المؤتمر وفتحت سجلاً بمفاوضات تعيين الحدود لكي تتيح للدول أن تسجل، بالاتفاق المتبادل، المفاوضات المتعلقة بواحد أو أكثر من المناطق البحرية لكل منها. والهدف الرئيسي لعملية التسجيل هو وضع أي مفاوضات تتعلق بتعيين الحدود داخل إطار المؤتمر والسماح للدول المشاركة بأن تستخدم الآلية للحصول على المساعدة التقنية والمالية التي أنشأتها القواعد. ويكون التفاوض على تعيين الحدود مقتصرًا حصراً على الدول المعنية وفيما بينها، دون أي تدخل من أية أطراف ثالثة ووفقاً للشروط والأحكام المتفق عليها بين الدول المعنية، ولا يجوز للهيئة العامة للمؤتمر أو لسلطاته ولا لأي من الدول المشاركة أو المراقبة في المؤتمر التدخل بأية طريقة في هذه المفاوضات أو الإدلاء بأي بيانات تتعلق بها.

٢٢ - واستجابة للطلب الذي وجهه الأمين التنفيذي للمؤتمر إلى الأمين العام للأمم المتحدة، قامت شعبة شؤون المحيطات وقانون البحار، بالاشتراك مع إدارة الشؤون الاقتصادية والاجتماعية بالأمانة العامة للأمم المتحدة، بإنشاء مشروع تعاون تقني وصندوق استثماري بعنوان "تقديم المساعدة إلى الدول المشاركة في مؤتمر تعيين الحدود البحرية في البحر الكاريبي". وسوف يمكن المشروع والصندوق الاستثماري الأمانة العامة للأمم المتحدة من تقديم الدعم المؤسسي والمساعدة التقنية للدول المشاركة في مؤتمر تعيين الحدود البحرية في البحر الكاريبي من أجل: (أ) تيسير مشاركتها في الجلسات العامة؛ (ب) ومساعدتها في تغطية التكاليف المتصلة بمفاوضاتها بشأن تعيين الحدود المسجلة في سجل المؤتمر؛ (ج) وكفالة حصولها على مجال أوسع للوصول إلى أفضل خدمات الخبراء داخل إطار تلك المفاوضات أو في التحضير لها. وقد تبرعت المكسيك بمبلغ ٥٠.٠٠٠ دولار للصندوق الاستثماري من

أجل تشغيل المشروع. وفي القرار ١٤١/٥٧ أحاطت الجمعية العامة علما أيضا بذلك الصندوق الاستئماني ودعت الدول والجهات الأخرى القادرة على المساهمة فيه أن تفعل ذلك.

٢ - التطورات الأخرى

٢٣ - منذ صدور التقرير الأخير، أودعت مدغشقر والنرويج وهولندا الخرائط وقوائم الإحداثيات الجغرافية عملا بما تتطلبه الاتفاقية من الإعلان الواجب. وتنتشر شعبة شؤون المحيطات وقانون البحار وصفا لهذه الوثائق المودعة في تعميم قانون البحار الإعلامي الذي تصدره. وفي عام ٢٠٠٢، شجعت الجمعية العامة مرة أخرى الدول الأطراف في الاتفاقية على أن تودع لدى الأمين العام الخرائط وقوائم الإحداثيات الجغرافية وفق المنصوص عليه في الاتفاقية.

٢٤ - ولعل أهم الأحداث الأخيرة المتعلقة بالمطالبات الوطنية كان إعلان دولة تيمور الشرقية حديثة الاستقلال بحرا إقليميا بعرض ١٢ ميلا بحريا، ومنطقة متاخمة بعرض ٢٤ ميلا بحريا ومنطقة اقتصادية خالصة بعرض ٢٠٠ ميل بحري وكذلك مطالبتها بحرف قاري في جنوب المحيط الهادئ. ويمكن الاطلاع في موقع الشُّعبة على الشبكة العالمية (www.un.org/Depts/los). على نسخة مستكملة من الجدول المعنون "موجز المطالبات الوطنية بمناطق بحرية". ويظهر الجدول أن عددا قليلا فقط من المطالبات البحرية لا يتطابق مع أحكام اتفاقية عام ١٩٨٢: إذ أن هناك تسع دول ساحلية^(١٣) ما زالت تدعي بحرا إقليميا يتجاوز عرضه ١٢ ميلا بحريا ودولة واحدة فقط تطالب بمنطقة متاخمة عرضها أكثر من ٢٤ ميلا بحريا. ومن ناحية أخرى، أعلنت ١١١ دولة مناطق اقتصادية خالصة. وتقوم عدة دول بإعداد طلباتها إلى لجنة الحرف القاري بشأنها جروفها القارية التي تتجاوز ٢٠٠ ميل بحري. ورغم القدر الواسع من البحوث فإن المعلومات المتعلقة بالمطالبات البحرية قد لا تعكس دائما أحدث التطورات، وذلك بسبب الافتقار إلى استكمالات منتظمة من الحكومات.

٢٥ - وبغية تحسين المعلومات المتعلقة بالتدابير التشريعية التي اتخذتها الدول الأطراف تنفيذًا للاتفاقية، عممت شعبة شؤون المحيطات وقانون البحار في شباط/فبراير ٢٠٠٢ استبيانا على جميع الدول، الأطراف منها وغير الأطراف في الاتفاقية، طلبا لمعلومات عن تطبيق أحكام الاتفاقية. وتم حتى شباط/فبراير ٢٠٠٣ تلقي ردود من ٢٢ دولة طرفا ودولتين من غير الأطراف. وتضمنت بعض الردود أيضا قوانين تشريعية وطنية أو معاهدات ساهمت إلى حد هام في تطوير مجموعة التشريعات الوطنية ومعاهدات تعيين الحدود، المتاحة في موقع الشُّعبة

على الشبكة العالمية. وتدرس الشُعبة المعلومات الواردة بغية تشاطر نتائجها مع الدول في أقرب وقت ممكن كجزء من عملية تقييم عام لتنفيذ اتفاقية قانون البحار. غير أن نوعية هذا التقييم تعتمد على الردود الواردة. ويلزم الحصول على ردود إضافية كثيرة بغية القيام بأي تحليل ذي مغزى.

٢٦ - وتم الإبلاغ عن عدة اتفاقات وتطورات أخرى تتعلق بتعيين الحدود البحرية والقضايا المتصلة بها في أفريقيا وآسيا وجنوب المحيط الهادئ وأوروبا وأمريكا اللاتينية^(١٤).

٢٧ - وأشارت بعض الوفود، أثناء الدورة العادية السابعة والخمسين للجمعية العامة إلى قيام الدول الأعضاء في رابطة أمم جنوب شرق آسيا والصين، خلال اجتماع القمة الثامن للرابطة، بالتوقيع على إعلان بشأن سلوك الأطراف في بحر الصين الجنوبي وهو ما اعتُبر خطوة نحو مدونة للسلوك في بحر الصين الجنوبي تتخذ أساساً لإيجاد حل دائم للمنازعات في المنطقة. وفي كانون الثاني/يناير ٢٠٠٢، بعثت جمهورية إيران الإسلامية مذكرة إلى الكويت تحث فيها على الاتفاق المبرم في تموز/يوليه ٢٠٠٠ بين الكويت والمملكة العربية السعودية بشأن منطقة مغمورة ملاصقة للمنطقة المقسمة.

٢٨ - وفي أوروبا، أُبرم في ١٦ كانون الثاني/يناير ٢٠٠١ اتفاق بين جمهورية فنلندا، وحكومة جمهورية إستونيا وحكومة مملكة السويد بشأن نقطة الحدود البحرية المشتركة في بحر البلطيق.

٢٩ - وفي أمريكا اللاتينية، تم الاضطلاع بعملية تفاوض برعاية منظمة الدول الأمريكية من أجل تسوية نزاع إقليمي بين غواتيمالا وبليز. وأعلنت هندوراس أنها أجرت مناقشات متقدمة مع كوبا واتصالات أولية مع المكسيك بشأن موضوع تعيين الحدود البحرية داخل إطار مؤتمر تعيين الحدود البحرية في البحر الكاريبي. وتم تلقي عدة مراسلات من هندوراس ونيكاراغوا بشأن عقود تأجير واستكشاف المواد الهيدروكربونية في قطاعات متنازع عليها في البحر الكاريبي وفي خليج فونسيكا والمحيط الهادئ.

٣٠ - وردا على بيان أصدرته بيرو بشأن خط العرض "٠٠' ٢١' ٥١٨"، أصدرت شيلي في ١٥ آذار/مارس ٢٠٠٢ بياناً عن حدودها البحرية مع بيرو أشار إلى صكوك دولية تم الاتفاق عليها بصورة مشتركة مع إكوادور في إعلان المنطقة البحرية أو إعلان سانتياغو المؤرخ ١٨ آب/أغسطس ١٩٥٢؛ والاتفاق بشأن منطقة الحدود البحرية الخاصة الموقع في ليما في ٤ كانون الأول/ديسمبر ١٩٥٤؛ والإيضاح الإضافي الصادر في ليما بتاريخ ٤ كانون الأول/ديسمبر ١٩٥٤، وذكر البيان أن الحدود البحرية بين شيلي وبيرو أُرسيت

بوضوح في اتفاقيات دولية أبرمت بامتنال تام للقانون الدولي، ورفض بيان بيرو لكونه "يفتقر إلى أي أساس".

٣١ - وردا على رسالة من غيانا بشأن معاهدة تعيين حدود المناطق البحرية والمغمورة المبرمة بين ترينيداد وتوباغو وفنزويلا في ١٨ نيسان/أبريل ١٩٩٠، وجهت ترينيداد وتوباغو مذكرة إلى غيانا أعلمتها فيها أنه تم التفاوض بشأن الاتفاقية وإبرامها وفقا للقانون الدولي العرفي واتفاقية قانون البحار. وخلال المناقشة في الجمعية العامة أعلنت ترينيداد وتوباغو أنها تسعى إلى إكمال المفاوضات بشأن الحدود البحرية مع بربادوس وإلى استئناف عملية مماثلة بشأن حدودها البحرية مع غرينادا. وأعلنت المكسيك أنها سجلت في إطار مؤتمر تعيين الحدود البحرية في البحر الكاريبي إجراء مفاوضات لتعيين الحدود مع بليز.

دال - وصول البلدان النامية غير الساحلية إلى البحر ومنه وحرية المرور العابر

٣٢ - تم في الآونة الأخيرة جدا التصدي للعوائق الخطيرة التي تفرضها على التنمية الاجتماعية - الاقتصادية العامة للبلدان النامية غير الساحلية الافتقار إلى منفذ بري إلى البحر والموقع النائي والعزلة عن الأسواق العالمية وتكاليف النقل العابر المرتفعة وما يتصل بذلك من حاجات خاصة تنفرد بها البلدان النامية غير الساحلية، وذلك في تقرير الأمين العام المعنون "إجراءات محددة تتصل بالاحتياجات والمشاكل التي تنفرد بها البلدان النامية غير الساحلية: العملية التحضيرية للمؤتمر الوزاري الدولي المعني بالتعاون في مجال النقل العابر" (A/57/340). وقد قبلت الجمعية العامة في دورتها السابعة والخمسين العرض المقدم من كازاخستان باستضافة المؤتمر الوزاري الدولي للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والبلدان المانحة والمؤسسات المالية والإئتمانية الدولية بشأن التعاون في مجال النقل العابر، في ألماتي في آب/أغسطس ٢٠٠٣.

رابعاً - سلامة الملاحة

٣٣ - نظرة عامة على النظام القانوني في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحر - توازن الاتفاقية بين حق دولة العلم في ممارسة حقوق الملاحة وواجبها بأن تكفل أن تكون أي سفن ترفع علمها صالحة للملاحة المأمونة. وتسرد المادة ٩٤ عدة تدابير مطلوب من دولة العلم أن تتخذها بغية تأمين السلامة في البحر. ويجب أن تُبنى السفن وتُجهز وفقاً للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً وأن تكون صالحة للإبحار. ويجب 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

ملائمة لسلامة ملاحظتها. وفيما يتعلق بتزويد السفن بطواقم وظروف العمل الخاصة بهم وتدريبهم، يجب أن تكفل دولة العَلَم توافُق تدابيرها مع الأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً. ويجب أن يكون ربان السفينة وضباطها وأفراد طاقمها على دراية تامة بالأنظمة الدولية المنطبقة فيما يتعلق بسلامة الأرواح في البحار، ومنع المصادمات، ومنع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه، وإقامة الاتصالات اللاسلكية وأن يكونوا مطالبين بمراعاة تلك الأنظمة.

٣٤ - وعلاوة على ذلك تتطلب الفقرة الفرعية ٣ (ب) من المادة ١٩٤ والفقرة ٢ من المادة ٢١٧ من دول العَلَم أن تكفل امتثال سفنها لمقتضيات وقواعد حماية البيئة البحرية وحفظها. وتقع على دولة العَلَم أيضاً مسؤولية كفالة عدم استخدام السفن الرافعة لعلمها في أغراض غير قانونية وانصياعها لأية قواعد بشأن الأمن في البحر. ونظراً إلى الولاية العالمية الممنوحة للمنظمة البحرية الدولية في ميدان سلامة الملاحة ومنع التلوث البحري من السفن، وفي الآونة الأخيرة أيضاً في مجال الأمن البحري؛ ستكون تلك المنظمة قد وضعت معظم التدابير المطلوبة لذلك. وقد اعتمدت منظمة العمل الدولية تدابير تتصل بظروف العمل كما وضعت الوكالة الدولية للطاقة الذرية تدابير تتعلق بنقل المواد النووية.

٣٥ - وفيما تتحمل دولة العَلَم مسؤولية رئيسية عن ضمان السلامة في البحر، فقد أوكلت للدولة الساحلية أيضاً بعض المسؤولية بموجب الاتفاقية، إذ يتعيّن على الدول الساحلية أن تعلن الإعلان المناسب عن أي خطر على الملاحة تعلم بوجوده داخل بحرهما الإقليمي (المادة ٢٤ (٢))، وفي المياه الأرخيبيلية (المادة ٥٢)، وفي المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية (المادة ٤٤) وداخل الممرات البحرية الأرخيبيلية (المادة ٥٤). ومع أن الاتفاقية تمنح الدول الساحلية حقاً تقديرياً في إقامة ممرات بحرية أو نُظُم لتقسيم حركة المرور، فإن المادة ٢١١ لا تطلب من الدول الترويج لاعتماد نُظُم لتقسيم حركة المرور تهدف إلى الإقلال إلى أدنى حد من خطر المصادمات التي قد تؤدي إلى تلوث البيئة البحرية.

٣٦ - وقد تم مع مرور الزمن تنظيم كل هذه الجوانب من سلامة الملاحة داخل إطار عدد من مؤسسات منظومة الأمم المتحدة، وبخاصة المنظمة البحرية الدولية، فيما يشكل مجموعة شاملة وكبيرة من القواعد والأنظمة العالمية. والواقع أن العديد من حوادث النقل البحري وما ينجم عنها من خسائر في الأرواح و/أو تلوث، ليست نتيجة عدم كفاية الأنظمة على الصعيد العالمي، بل هي نتيجة مباشرة للتنفيذ والإنفاذ غير الفعالين من جانب دول العَلَم، لذا فإن الحل لمسألة اتقاء حوادث النقل البحري تكمن، على ما يبدو، لا في اعتماد مزيد من القواعد، بل في كفالة الإنفاذ الفعال للقواعد الموجودة. وقد شددت المنظمة البحرية الدولية

على أن النقل البحري الأسلم يتطلب ثقافة سلامة في كل مستويات ومكونات صناعة النقل البحري. ولا يمكن تحقيق التنفيذ الكامل إلا إذا كان اتجاه عملي نحو السلامة قد ترسخ في صفوف كل المعنيين بتشغيل السفن^(١٥).

٣٧ - إلا أن التطورات الأخيرة أظهرت أن بعض الدول لم تعد مستعدة لأن تترك مسؤولية الملاحة الآمنة لدولة العَلَم وحدها. وقد أورد وجود أسطول عالمي من ناقلات النفط القديمة، والمعايير غير المرضية لبناء السفن، والتنفيذ غير الفعّال من جانب دولة العَلَم والحجم المتزايد من البضائع الخطرة التي يجري نقلها بحرا وكذلك الانسكابات النفطية الأخيرة، بوصفها بعضها من الأسباب الداعية إلى عدم تمكين السفن من ممارسة حقوق الملاحة غير المشروطة وأسباب إخضاعها لمزيد من الرقابة من جانب الدولة الساحلية.

ألف - بناء السفن وتجهيزها

٣٨ - إن الأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً المتعلقة ببناء السفن وتجهيزها وصلاحياتها للإبحار المشار إليها في المادتين ٩٤ و ٢١٧ من الاتفاقية هي الأنظمة والإجراءات والممارسات الواردة في صكوك المنظمة البحرية الدولية وخاصة الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر والاتفاقية الدولية لخطوط الحمولة والاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام ١٩٧٣ بصيغتها المعدلة ببروتوكول ١٩٧٨ الملحق (اتفاقية التلوث البحري ٧٣/٧٨). وتعتبر كل هذه الصكوك مقبولة عموماً لأنها اعتمدت بتوافق الآراء من جانب أعضاء المنظمة البحرية الدولية البالغ عددهم ١٦٢ والذين يمثلون كل المناطق الإقليمية في العالم. وعلاوة على ذلك فإن الدول الأطراف في هذه الصكوك ترخص لأكثر من ٩٠ في المائة من سفن الأسطول التجاري العالمي رفع أعلامها.

٣٩ - في ١ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٢، بدأ نفاذ الجدول الزمني للتخلص التدريجي المعجّل من ناقلات النفط أحادية الهيكل الذي اعتمد في نيسان/أبريل ٢٠٠١ بعد كارثة الناقل (إريكا) في شكل تنقيح للقاعدة ١٣ زاي من المرفق الأول لاتفاقية التلوث البحري ٧٣/٧٨، ومعه مخطط تقييم الحالة المرتبط به. وقد تم إنشاء قاعدة بيانات إلكترونية لتضم تفاصيل بيانات الامتثال للناقلات التي تجتاز التفتيش بنجاح^(١٦). وقد عدلت الدورة الثامنة والأربعون للجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية المخطط بحيث يشمل خطة التفتيش النموذجية والمتطلبات الإلزامية للقيام بعملية التفتيش وفق مخطط تقييم الحالة على نحو مأمون (القرار (MEPC.99) (48)^(١٧)). ومن المقرر أن يبدأ نفاذ التعديلات في آذار/مارس ٢٠٠٤.

٤٠ - وأثار حادث الانسكاب النفطي الأخير من الناقل أحادية الهيكل (برستيج) التي بنيت قبل ٢٦ عاماً وكانت تقل ٧٧ ٠٠٠ طن متري من نפט الوقود الثقيل قلقتا جدياً في

عدد من الدول الساحلية وأدت إلى صدور دعوات بمزيد من التعجيل في التخلص من الناقلات أحادية الهيكل. وقد أطلقت المفوضية الأوروبية عددا من المبادرات وبقال "البلاغ بشأن تحسين السلامة في البحر استجابة لحادثة الناقله برستيج" الذي اعتمده في ٣ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢ وللتناج التي خلص إليها مجلس النقل في ٦ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢. وفي ٢٠ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢ اقترحت المفوضية قاعدة جديدة تقدم تواريخ التخلص من الناقلات أحادية الهيكل بحيث تكفل ألا تعمل الناقلات من الفئة الأولى أكثر من ٢٣ عاما من بنائها أو بعد عام ٢٠٠٥ والناقلات من الفئة الثانية أكثر من ٢٨ سنة وبعد عام ٢٠١٠، والناقلات من الفئة الثالثة أكثر من ٢٨ عاما وبعد عام ٢٠١٥. والموعده النهائي المقترح للفئة الثانية وهو عام ٢٠١٠ هو نفس التاريخ الذي حدده أيضا قانون التلوث النفطي الذي أصدرته الولايات المتحدة الأمريكية عام ١٩٩٠. واقترحت المفوضية كذلك أن يسري مخطط تقييم الحالة على كل ناقلات النفط التي يتجاوز تاريخ بنائها ١٥ عاما، دون أن يقتصر على الناقلات من الفئتين الأولى والثانية فقط.

٤١ - واستنادا إلى المفوضية الأوروبية، فإن القاعدة الجديدة لن تخل بإمدادات النفط نظرا إلى الطاقة الزائدة الراهنة في أسطول الناقلات العالمي والعدد الكبير من الناقلات التي طلب بناؤها. إلا أنه سيكون هناك تأثير اقتصادي^(١٨). فقد اقترحت المفوضية على البرلمان الأوروبي ومجلس أوروبا اعتماد القاعدة الجديدة في أقرب وقت ممكن كيما يبدأ نفاذها في آذار/مارس ٢٠٠٣. ويشير مشروع القاعدة إلى الفقرة ٣ من المادة ٢١١ من اتفاقية قانون البحار. ودعت المفوضية الدول الأعضاء فيها إلى كفالة أن تصدر المنظمة البحرية الدولية تدابير مشابهة وأن يجري العمل بمخطط تفتيش ملائم، معادل لمخطط تقييم الحالة، بالنسبة إلى الناقلات مزدوجة الهيكل التي مضى على بنائها ١٥ عاما. واقترحت المفوضية كذلك حظر نقل الأصناف الثقيلة من زيت الوقود في ناقلات أحادية الهيكل المتجهة إلى موانئها أو المغادرة منها. وقد سبق لإسبانيا أن اعتمدت تشريعا يحظر تلك الناقلات من دخول موانئها.

٤٢ - وأظهر فقدان ١١٦ ناقلة سوائب وموت ٦١٨ شخصا فيها خلال السنوات العشر الماضية وكذلك الدراسات الأخيرة لسلامة ناقلات السوائب الحاجة إلى مزيد من التدابير لتحسين السلامة^(١٩). وقد عدلت المنظمة البحرية الدولية الفصل الثاني عشر من الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢، كيما تُدخل فيها متطلبات جديدة لتركيب نظم إنذار عند ارتفاع مستوى الحمولة ونظم لمراقبة ذلك المستوى في كل ناقلات السوائب بحلول ١ تموز/يوليه ٢٠٠٤ بغض النظر عن تاريخ بنائها^(٢٠). واعتبارا من ١ تموز/يوليه ٢٠٠٢ أصبح لزاما أن تستوفي السفن متطلبات الفصل الخامس

المنقح من اتفاقية حماية الأرواح في البحر فيما يتعلق بتركيب النظم والمعدات الملاحية مثل النظام العالمي لسواتل الملاحة، والنظام الإلكتروني لعرض الخرائط والمعلومات، والنظام الآلي للتحقق من الهوية، وجهاز تسجيل بيانات الرحلة. وعلاوة على ذلك سيكون مطلوباً من السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن ٥٠.٠٠٠ طن، خلاف سفن الركاب وناقلات النفط، نتيجة للتعديلات التي اعتمدت في مؤتمر الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢ أن تتركب النظام الآلي لتحديد الهوية في موعد لا يتجاوز ٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٤.

٤٣ - إعادة تدوير السفن - تباع السفن في نهاية أعمارها المفيدة للتخريد في السوق العالمية. وفي عام ٢٠٠١ أرسل للتخريد ما نسبته ٣,٤ في المائة من الأسطول العالمي وهو ما يمثل زيادة بنسبة ٢,٢ في المائة على السنة السابقة لها. ومعظم تلك السفن كانت من الناقلات بسبب تدني إيرادات الشحن والتخلص من بعض ناقلات النفط أحادية الهيكل. والبدائل لإعادة تدوير السفن قليلة ولذلك فهي تعتبر أفضل خيار بيئي لكل السفن التي انتهت أجلها. ومن المتوقع أن يزداد الطلب على إعادة تدوير السفن في المستقبل القريب فيما يجري التخلص تدريجياً من الناقلات وحيدة الهيكل. وفي إعادة تدوير السفن لا يذهب شيء سدى تقريباً، إذ أن إعادة تدوير السفن التي تتم على أسس سليمة تعتبر صناعة "خضراء" (أي لا تضر بالبيئة). على أنه رغم كون مبدأ إعادة تدوير السفن سليماً، فإن ممارسات العمل والمستويات البيئية في أحواض التفكيك تقصّر كثيراً عن بلوغ حد الارتياح.

٤٤ - ويسلم مشروع المبادئ التوجيهية الذي تعكف المنظمة البحرية الدولية على وضعه بأنه رغم وقوع المسؤولية النهائية عن الأوضاع في الأحواض على عاتق البلدان التي توجد فيها تلك الأحواض، لا بد من تشجيع أصحاب المصلحة الآخرين على المساهمة في الإقلال إلى أدنى حد من المشاكل المحتملة في الأحواض. وقد قبلت المنظمة البحرية الدولية تولى دور هام في إعادة تدوير السفن بوضع التدابير لإعداد سفينة لإعادة التدوير. كما أنها نسقت الأنشطة مع منظمة العمل الدولية وأمانة اتفاقية بازل لمراقبة حركة النفايات الخطرة عبر الحدود والتخلص منها (اتفاقية بازل)، ومن المقرر أن يتم اعتماد المبادئ التوجيهية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية على أساس "مدونة الممارسات الصناعية" التي وضعتها فرقة عمل من العاملين في صناعة إعادة تدوير السفن، وذلك بوصف تلك المبادئ التوجيهية قراراً صادراً عن جمعية المنظمة البحرية الدولية في عام ٢٠٠٣. والمبادئ التوجيهية موجهة لكل أصحاب المصلحة في عملية إعادة التدوير، بما في ذلك الإدارات في بلدان بناء السفن وبلدان الإمداد بالمعدات البحرية، ودول العلم والموانئ وإعادة التدوير وكذلك المنظمات الحكومية

الدولية والكيانات التجارية مثل مالكي السفن، وشركات بناء السفن وإصلاحها وأحواض إعادة تدويرها.

٤٥ - وثمة عنصر رئيسي في المبادئ التوجيهية هو العمل على إدخال فكرة "جواز السفر الأخضر" للسفن التي تحمل كشفا بكل المواد المحتمل أن تكون خطيرة على صحة الإنسان أو على البيئة المستخدمة في بناء تلك السفن ويظل مرافقا لها طيلة حياتها العملية. وسيكون على مالكي السفينة المتعاقبين أن يحافظوا على دقة المعلومات في جواز السفر الأخضر ويدخلوا فيه كل التغييرات ذات الصلة بالنسبة إلى التصميم والمعدات، على أن يسلمه آخر مالك للسفينة مع السفينة لحوض إعادة التدوير. وقد اشتركت منظمة العمل الدولية واتفاقية بازل في هذه المبادرة، مع ممثلين لصناعة النقل البحري والمنظمات غير الحكومية المهتمة بالبيئة - وهذا مثال طيب على التعاون فيما بين الوكالات ومع أصحاب المصلحة.

باء - تدريب الأطقم وظروف العمل

٤٦ - يقدر أن نحو ٨٠ في المائة من الحوادث البحرية مرجعها جزئيا إلى خطأ بشري. ولذلك فإنه لا يمكن المغالاة في أهمية التدريب الكافي والأحوال المعيشية وظروف العمل الملائمة للبحارة. والصكوك التي ينبغي أن تراعيها دول العلم عند وضع التشريعات بشأن تزويد السفن بطواقم وظروف العمل وتدريب البحارة والممارسات الواجب اتباعها في اتفاقية حماية الأرواح في البحر (متطلبات التزويد بطواقم) وصكوك منظمة العمل الدولية (معايير العمل) والاتفاقية الدولية المتعلقة بمعايير تدريب البحارة وإجازتهم واضطلاعهم بأعمال المراقبة (متطلبات التدريب).

٤٧ - وواصلت المنظمة البحرية الدولية بذل الجهود لضمان تنفيذ المتطلبات الدنيا المبينة في تعديلات عام ١٩٩٥ لاتفاقية معايير تدريب البحارة وإجازتهم واضطلاعهم بأعمال المراقبة المبرمة عام ١٩٧٨. وثمة ١٠٨ أطراف من بين أطراف هذه الاتفاقية البالغ عددها حاليا ١٤٤، أكدت لجنة السلامة البحرية أنها أحالت معلومات تثبت أنها اتخذت ما يلزم لإعمال الأحكام ذات الصلة من الاتفاقية إعمالا تاما وكاملا^(٢١). وسوف تستكمل هذه القائمة كل خمس سنوات. وقد انتهت المهلة البالغة ستة أشهر بعد انقضاء الموعد النهائي في الاتفاقية، وهي المهلة التي وافقت عليها المنظمة البحرية الدولية في ١ آب/أغسطس ٢٠٠٢. وكل البحارة الذين لا يحملون شهادات وأدلة وثائقية تثبت امتثالهم للمتطلبات المنقحة لاتفاقية معايير تدريب البحارة سوف يواجهون مشاكل كبرى أثناء عمليات التفتيش التي تقوم بها دول الميناء. وأشارت المنظمة البحرية الدولية إلى أنه يمكن أن تثار ضد السفن

وشركاتها مسألة ارتكاب مخالفات رئيسية لقانون إدارة السلامة الدولية في الحالات التي لا يحمل البحارة فيها الشهادات اللازمة وفقاً لمتطلبات القانون.

٤٨ - ويقدر العدد الإجمالي للبحارة في العالم بنحو ١ ٢٢٧ ٠٠٠ يتألفون من ٤٠٤ ٠٠٠ ضابط و ٨٢٣ ٠٠٠ من البحارة العاديين من عدد صغير نسبياً من البلدان الموردة^(٢٢). ومستفاد من تقرير أخير لمنظمة العمل الدولية، أنه توجد تراوحت كبيرة في ظروف المعيشة والعمل بين السفن الرافعة لأعلام مختلفة وأنه يوجد تمييز ضد البحارة غير المقيمين في دولة العلم. وفي حين أنه يوجد لدى ٢٨ في المائة فقط من بلدان السجل المفتوح، التي تميل بصورة عامة إلى توظيف بحارة من غير رعاياها، تشريع وطني يشمل البحارة من غير رعاياها، فإن البلدان الموردة لهذه الأيدي العاملة لا تستطيع أن توفر الحماية القانونية لبحارتها العاملين على سفن ترفع أعلاماً أجنبية. وتخلص منظمة العمل الدولية إلى أن هناك حاجة إلى إعادة صياغة للأنظمة على المستويين الوطني والدولي وإلى إنفاذها بصورة أفضل بغية حماية البحارة. وبالإضافة إلى ذلك، لاحظت المنظمة البحرية الدولية أن الأنظمة الوطنية لا تتناول إنفاذ القانون الجنائي على ظهر السفن وهي تعمل على جمع المعلومات عن ممارسة الدول الحالية وعن القانون المحلي^(٢٣).

٤٩ - وتم النظر في تقرير منظمة العمل الدولية في اجتماع ثلاثي الأطراف^(٢٤) للخبراء في ظروف العمل والمعيشة للبحارة على متن السفن المسجلة في السجلات الدولية عقد في أيار/مايو ٢٠٠٢. وأشار أثناء المناقشات إلى أن تطلب "رابطة حقيقية" بين دولة العلم والسفينة في المادة ٩١ من اتفاقية قانون البحار أمر أساسي للعمل الكريم في البحر. وعلاوة على ذلك، فإن دول العلم التي لا توفر تغطية في تشريعاتها الوطنية للبحارة غير المقيمين فيها لا تؤدي التزاماتها بموجب المادة ٩٤ من الاتفاقية. واعترف الخبراء بأنه ينبغي أن يولى اعتبار لإنشاء آلية ممكنة يقاس بواسطتها أداء دول العلم فيما يتعلق بصكوك منظمة العمل الدولية وفي سياق الإنفاذ رأوا أنه ينبغي إيلاء الاعتبار الواجب للأحكام ذات الصلة من اتفاقية قانون البحار وللأحكام ذات الصلة في قانون إدارة السلامة الدولية. وشدد الخبراء على أهمية عدد من المبادئ والحقوق، بما فيها: (أ) أن دولة العلم تتحمل مسؤولية عامة عن ضمان احترام حقوق البحارة فيما يتعلق بخدمتهم على متن السفن التي ترفع علمها؛ (ب) وأن كل دولة علم ينبغي أن تكون لديها الوسيلة لإنفاذ قيام ظروف معيشة وعمل كريمة على السفن التي ترفع علمها حيثما كانت في العالم؛ (ج) وأن تكون لدى كل الدول الآليات اللازمة لرصد ظروف المعيشة والعمل على السفن التي تزور موانئها، وفقاً للصكوك الدولية السارية؛ (د) وأن توفر كل الدول الوصول اليسير إلى الإجراءات البسيطة وغير باهظة التكاليف التي

تمكّن البحارة، بغض النظر عن جنسياتهم وأماكن إقامتهم، رفع الشكاوى التي تدعي وقوع حرق لقانون وطني بشأن ظروف المعيشة والعمل أو عقود التوظيف و/أو مواد اتفاق^(٢٥).

جيم - نقل البضائع والركاب

٥٠ - يتم نقل معظم التجارة الدولية بطريق البحر. ويمكن اعتبار أكثر من نصف البضائع المعبأة والحمولات السائبة المنقولة بحرا هذه الأيام بأنها خطيرة أو ضارة بالبيئة. والبضائع المعنية تشمل منتجات تنقل سائبة مثل المواد الكيماوية الصلبة أو السائلة والمواد والغازات والمنتجات الأخرى المستخدمة في صناعة تكرير النفط أو الناتجة عنها، والنفائيات^(٢٦).

١ - الأنظمة التي تحكم نقل البضائع الخطرة

٥١ - إن الخاصية الأساسية لكل مجموعات القواعد الرامية إلى مراقبة نقل البضائع الخطرة كانت ولا تزال تجميعها على أساس المخاطر التي تشكلها تلك البضائع أثناء نقلها. وقامت لجنة الخبراء المعنية بنقل البضائع الخطرة والتابعة للأمم المتحدة بوضع وتركيب نظام لتعريف وتصنيف المواد مؤلف من تسع أصناف استنادا إلى الخصائص الخطرة لتلك المواد ينشئ متطلبات أساسية لكل طرائق النقل. والمتطلبات التي تحكم نقل البضائع الخطرة بطريق البحر واردة في الفصل السابع من اتفاقية حماية الأرواح في البحر الذي يطلب من كل حكومة متعاقدة أن تصدر، أو أن تتسبب في إصدار تعليمات مفصلة بشأن التغليف والوسق المأمونين للبضائع الخطرة، بما في ذلك الاحتياطات اللازمة فيما يتعلق بالبضائع الأخرى المشحونة. وثمة متطلبات أكثر تفصيلا واردة في المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة التي تنطبق على كل أصناف المواد الخطرة بما فيها المواد المشعة. ويتناول عدد من مدونات المنظمة البحرية الدولية الأخرى نقل البضائع الخطرة^(٢٧).

٥٢ - وعدلت لجنة السلامة البحرية الفصل السابع من اتفاقية حماية الأرواح في البحر في ٢٤ أيار/مايو ٢٠٠٢ بحيث ينص على التطبيق الإلزامي للمدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة اعتبارا من ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٤ أو على أساس طوعي اعتبارا من ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٣ (القرار (MSC.123 (75)). واعتمدت اللجنة أيضا نصا منقحا جديدا للمدونة (نسخة عام ٢٠٠٠) يتضمن التعديلات التي اعتمدها لجنة الخبراء المعنية بنقل البضائع الخطرة، التابعة للأمم المتحدة في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠ (القرار (MSC.122 (75)). وستظل بعض أحكام المدونة تحمل طابع التوصيات^(٢٨). وتنص الفقرة ١-٢-٢ من المدونة الدولية للنقل المأمون للوقود النووي المشع والبلوتونيوم والنفائيات عالية الإشعاع المعبأة على ظهر السفن (مدونة الوقود النووي المشع) الآن على أن تطبق المدونة البحرية

الدولية للبضائع الخطرة على نقل البضائع الواردة في مدونة الوقود النووي المشع. وقررت لجنة السلامة البحرية أن تنقيح الفصل السابع من اتفاقية حماية الأرواح في البحر لم تنطو على أية تعديلات تبعية للمرفق الثالث لاتفاقية التلوث البحري ٧٨/٧٣، باستثناء استكمال الحاشية التي تشير إلى المدونة.

٢ - التطورات الأخيرة المتعلقة بنقل البضائع الخطرة

٥٣ - المواد المشعة - لا يزال نقل شحنات ووقود مخلوط الأكاسيد بين المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية وفرنسا واليابان يشكل مصدر قلق بالغ للدول الساحلية على امتداد الطرق المستخدمة حاليا لنقل هذه الشحنات. ودعا الوزراء الذين اشتركوا في المؤتمر الدولي الخامس لحماية بحر الشمال (آذار/مارس ٢٠٠٢) إلى بذل مزيد من الجهود على كل المستويات لدراسة وتحسين الأنظمة الدولية ذات الصلة بالنقل البحري الدولي للمواد المشعة بما يتفق مع القانون الدولي؛ مشيرين إلى الحقوق والحريات البحرية التي تنص عليها اتفاقية قانون البحار. واتفقوا على النظر في قضية النقل البحري للمواد المشعة في اجتماع وزاري بشأن الآثار البيئية المترتبة على النقل البحري يعقد في موعد لا يتجاوز عام ٢٠٠٦. وأثناء حلقة العمل المعنية بمنع التلوث البحري وبالإدارة البيئية في موانئ منطقة البحر الكاريبي الأوسع التي اشتركت في رعايتها المنظمة البحرية الدولية وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، في أيار/مايو ٢٠٠٢، أوصى المشتركون بأن يجري إخطار بلدان منطقة البحر الكاريبي الأوسع مسبقا بشحنات المواد المشعة المارة عبر منطقتها^(٢٩). وفي اجتماع القمة الثالث الذي عقده في تموز/يوليه ٢٠٠٢ رؤساء دول وحكومات مجموعة دول أفريقيا والبحر الكاريبي والمحيط الهادئ، أعربوا عن اعتراضهم الشديد لنقل المواد النووية والمواد الخطرة الأخرى عبر المياه المحيطة بدول هذه المجموعة ودعوا إلى الوقف الفوري لهذه الممارسة بغية منع وقوع الحوادث التي قد تسبب تهديدا خطيرا للتنمية المستدامة لدولهم ولصحة شعوبهم^(٣٠).

٥٤ - وفي آب/أغسطس ٢٠٠٢، كرر منتدى جزر المحيط الهادئ، في معرض إحاطته علما بتحفظ استراليا، الإعراب عن قلقه البالغ المستمر إزاء شحن المواد المشعة عبر المنطقة. ودعا دول النقل البحري إلى الاجتماع مع أعضاء المنتدى في أقرب موعد ممكن، وإلى تفويض ممثلهم، على مستوى سياسي رفيع، أن ينظروا بجدية ويعملوا على إحراز تقدم في المقترحات التي وضعها أعضاء المنتدى من أجل إيجاد ترتيبات مبتكرة وتقديم تأكيدات. وتتضمن تلك المقترحات قبول دول النقل البحري بالمسؤولية الكاملة عن أي ضرر قد ينجم، بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، عن نقل المواد المشعة عبر تلك المنطقة الإقليمية وبالتعويض عنه؛

وتقديم تأكيدات من تلك الدول بأن أعلى مستويات السلامة الممكنة قد استوفيت؛ وقيام دول النقل البحري بتقديم الإخطار المسبق الملائم إلى دول المنطقة الإقليمية التي ستمر الشحنات عبرها وبالتشاور المناسب معها، مع مراعاة اعتبارات الأمن والمصالح المشروعة للبلدان الأعضاء في المنتدى^(٣١).

٥٥ - واعتمد المؤتمر العام للوكالة الدولية للطاقة الذرية في دورته السادسة والأربعين القرار GC(46)/RES/9 في ٢٠ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٢ الذي أعرب فيه عن دواعي قلقه إزاء احتمال وقوع حادثة عارضة أو حادث آخر أثناء نقل المواد المشعة بطريق البحر، وإزاء أهمية حماية الناس والصحة البشرية، والبيئة، وكذلك الحماية من أي خسارة اقتصادية فعلية، كما يرد تعريفها في الصكوك الدولية ذات الصلة تقع بسبب حادثة عارضة أو حادث آخر. وأشار المؤتمر إلى حقوق وحريات الملاحة البحرية والنهرية والجوية المنصوص عليها في القانون الدولي والواردة في الصكوك الدولية ذات الصلة، وذكّر بالالتزام الواقع على الدول بموجب القانون الدولي بحماية البيئة البحرية وحفظها، وحث الدول الأعضاء في الوكالة كفالة أن تكون صكوكها التنظيمية التي تحكم نقل المواد المشعة متطابقة مع نسخة عام ١٩٩٦ من أنظمة الوكالة للنقل؛ وشجع الدول الأعضاء على الاستفادة من دائرة تقييم سلامة النقل بغية تحقيق أعلى مستويات السلامة أثناء نقل المواد المشعة. ورحب المؤتمر بالممارسة التي درجت عليها بعض دول ومشغلي خطوط النقل البحري من تزويد الدول الساحلية المعنية في الوقت المناسب بالمعلومات والردود المسبقة بشأن الشحنات وذلك لأغراض تبديد شواغل تلك الدول بشأن السلامة والأمن، بما في ذلك التأهب للطوارئ، ودعا الآخرين إلى الحدو حذوهم بغية تحسين التفاهم والثقة المتبادلين بخصوص شحنات المواد المشعة. وشدد المؤتمر، مشيراً إلى أن المعلومات والردود المقدمة ينبغي ألا تكون، في أي حال من الأحوال مناقضة لتدابير الحماية المادية والسلامة، على أهمية مواصلة الحوار والتشاور بهدف تحسين التفاهم المتبادل وبناء الثقة وتعزيز الاتصال فيما يتعلق بالنقل المأمون بطريق البحر للمواد المشعة. وأعرب المؤتمر عن الاعتقاد بأن مبدأ المسؤولية الصارمة ينبغي أن يطبق في حالة ضرر نووي ناجم عن حادثة عارضة أو حادث أثناء النقل البحري للمواد المشعة. وشدد على أهمية التقيد على نطاق واسع بالنظام الدولي للمسؤولية النووية الذي أنشأته اتفاقية فيينا بشأن المسؤولية المدنية عن الضرر النووي، بالصيغة المعدلة في عام ١٩٩٧، والمعاهدات ذات الصلة المعتمدة برعاية الوكالة الدولية للطاقة الذرية. وأخيراً حث المؤتمر العام للوكالة الدول الأعضاء على المشاركة في مؤتمر عام ٢٠٠٣ الدولي المعني بسلامة نقل المواد المشعة بغية معالجة كل ما يلزم من المسائل الواردة في البرنامج المتفق عليه للمؤتمر ومتابعتها. وقد رحبت الجمعية العامة في قرارها ١٤٧/٥٧ باعتماد القرار GC(46)/RES/9. كما أن مؤتمر القمة العالمي للتنمية

المستدامة أشار في خطة جوهانسبرغ للتنفيذ إلى الفقرة ٨ من القرار GC(44)/RES/17 الصادر عن المؤتمر العام للوكالة الدولية للطاقة الذرية (انظر A/56/58، الفقرة ١٣٦).

٥٦ - السلع الخطرة الأخرى - جرى الإعراب مؤخرا عن قلق شديد إزاء الخطر الذي يمثله نقل البضائع الخطرة الأخرى، مثل زيت الوقود الثقيل. وردا على الانسكاب النفطي من الناقل "برستيج"، اقترحت المفوضية الأوروبية لائحة جديدة لحظر نقل الوقود الثقيل من مختلف الدرجات في الناقلات أحادية الهيكل التي تكون متجهة إلى موانئ عضو في الاتحاد الأوروبي، أو مغادرة منها. وقد اعتمدت بعض الدول بالفعل تدابير انفرادية في هذا الشأن. وعلاوة على ذلك وافق مجلس النقل الأوروبي على تعزيز الآليات لمراقبة الحركة البحرية على امتداد سواحل الدول الأعضاء، عن طريق القيام، عند الاقتضاء، ووفقا للقانون الدولي، بتحديد مسافة وقائية من الساحل تحظر على السفن المعروفة أن حالتها دون المستوى المقبول. كما دعا الأعضاء إلى اعتماد تدابير تكون ممثلة لقانون البحار الدولي، والتي من شأنها أن تسمح للدول الساحلية بأن تتحكم في المرور العابر للسفن التي تحمل سلعاً خطيرة أو ملوثة، بل ربما بأن تحد، بطريقة غير تمييزية، ذلك المرور داخل مسافة ٢٠٠ ميل من سواحلها. ودعا المفوضية إلى أن تدرس تدابير تحد من وجود ناقلات نفط أحادية الهيكل يزيد عمرها على ١٥ سنة ونقل زيت وقود ثقيل، من أي درجة، داخل المناطق الاقتصادية الخالصة للدول الأعضاء فيها، أو حيث يكون ذلك مناسبا ووفقا للقانون الدولي، داخل مسافة ٢٠٠ ميل من خطوط سواحلها. غير أن من المشكوك فيه أن يكون هذا الاقتراح متماشيا مع قانون البحار. واتفق مجلس أوروبا في اجتماعه المعقود في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢، على أن استنتاجات مجلس النقل ينبغي أن تنفذ من جميع جوانبها دون تأخير.

٥٧ - وقد اتخذ بعض الدول الساحلية الأوروبية إجراءات منفردة ضد الناقلات أحادية الهيكل التي بنيت قبل ١٥ سنة أو أكثر ونقل أنواع زيوت الوقود الثقيلة. فقد حظرت إسبانيا والبرتغال وفرنسا على تلك السفن دخول مناطقها الاقتصادية الخالصة واتخذت تدابير لإنفاذ هذا الحظر. ومن دواعي الأسف أن هذا الإجراء ليس متفقا مع المادة ٥٨ من اتفاقية قانون البحار. وقد ذكرت إيطاليا أنها تؤيد تنفيذ التدابير لإجبار الناقلات غير المأمونة على الخروج من المياه القريبة من الشواطئ^(٣٢). وأطلعت المغرب المنظمة البحرية الدولية على أن دخول مثل هذه السفن إلى منطقتها الاقتصادية الخالصة أصبح خاضعا لإخطار مسبق^(٣٣). وأثناء الدورة السادسة والسبعين للجنة السلامة البحرية في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢، حذرت وفود عدة من مغبة اتخاذ تدابير انفرادية، مشددة على أن التدابير ينبغي أن تناقش وتقرر داخل المنظمة البحرية الدولية وهي المنظمة المختصة بتنظيم شؤون السلامة والأمن والحماية البيئية التي تمس النقل البحري الدولي^(٣٤).

٥٨ - وأعلن نائب رئيس المفوضية الأوروبية، في رسالة مؤرخة ٢٠ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢ موجهة إلى الأمين العام للأمم المتحدة، أن العديد من عناصر القانون البحري الدولي وقانون البحار، في حالتها الراهنة تمثل توازن المصالح كما كان قائما قبل عشرات - إن لم يكن مئات - السنين. وذكر أن العديد من السفن يقل حاليا كميات ضخمة من الشحنات الخطيرة التي قد تسبب كارثة إيكولوجية للدول الساحلية في حالة وقوع حادثة عارضة. وأعلن أن المفوضية والدول الأعضاء فيها تعتزم أن تروج بنشاط لإعادة دراسة القواعد الدولية المتعلقة بقانون البحار داخل الأمم المتحدة والمنظمة البحرية الدولية والمنتديات الأخرى ذات الصلة بالموضوع، من أجل تكييف أحكامها مع المتطلبات الجديدة للأمن البحري في القرن الحادي والعشرين^(٣٥). إلا أن إسبانيا وأيرلندا والبرتغال وبلجيكا وفرنسا والمملكة المتحدة، طرحت في الآونة الحديثة جدا، وفي اقتراح سيقدم إلى لجنة حماية البيئة البحرية في دورتها التاسعة والأربعين (١٤-١٨ تموز/يوليه ٢٠٠٣)، فكرة تعيين منطقة بحرية سريعة التأثير بشكل خاص لأوروبا الغربية (MEPC49/8/1).

٥٩ - ولاحظت الجمعية العامة مع القلق الشديد في قرارها ١٤١/٥٧ الأضرار البالغة الخطورة ذات الطابع البيئي والاجتماعي والاقتصادي الناجمة عن الانسكابات النفطية نتيجة الحوادث البحرية الأخيرة التي تؤثر بها عدد من البلدان، ولذلك، أهابت بجميع الدول والمنظمات الدولية ذات الصلة أن تتخذ جميع التدابير الضرورية والملائمة وفقا للقانون الدولي لمنع حدوث كوارث من هذا النوع في المستقبل.

٦٠ - إن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لا تتناول سوى نقل البضائع الخطرة بالسفن داخل البحر الإقليمي وتمنح المادة ٢٢ الدولة الساحلية داخل مجراها الإقليمي الحق في أن تفرض على السفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد والمنتجات ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية أن تقصر مرورها على تلك الممرات البحرية التي قد تعينها الدولة الساحلية، آخذة بعين الاعتبار توصيات المنظمة الدولية المختصة. وتتطلب المادة ٢٣ من السفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية أن تحمل من الوثائق وأن تراعي من التدابير الوقائية الخاصة ما قرره الاتفاقات الدولية فيما يتعلق بتلك السفن. وقد يولى اعتبار لما إذا كانت هذه التدابير الوقائية قد وضعت وفقا لما توخته الاتفاقية.

٦١ - أما المواد التي تتناول المنطقة الاقتصادية الخالصة فلا تنظم بالتحديد نقل البضائع الخطرة. والمادة ٥٦ من الاتفاقية تمنح الدول الساحلية الولاية فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها في المنطقة الاقتصادية الخالصة في حين تنص المادة ٥٨ على أن جميع الدول تتمتع بحرية الملاحة. وعلى الدول في ممارستها لحقوقها في الملاحة أن تولي المراعاة الواجبة

لحقوق الدول الساحلية وواجباتها وأن تمثل للقوانين والأنظمة التي تعتمد عليها الدولة الساحلية وفقاً لأحكام اتفاقية قانون البحار وغيرها من قواعد القانون الدولي بالقدر الذي لا تتنافى به مع الجزء الخامس من الاتفاقية. على أن الفقرة ٦ من المادة ٢١١ تسمح للدولة الساحلية أن تعتمد فيما يتعلق بقطاع معين واضح التحديد من منطقتها الاقتصادية الخالصة، تدابير تشمل الممارسات الملاحية، تكون أشد مما تنص عليه القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن وخفضه والسيطرة عليه، إذا كان القطاع، بسبب أحواله الأقيانوغرافية والإيكولوجية وكذلك استخدامه أو حماية موارده والطابع الخاص للمرور فيه، يتطلب تدابير إلزامية خاصة.

٣ - نقل المسافرين ومطالباتهم

٦٢ - اعتمدت المنظمة البحرية الدولية في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٢ صكاً قانوناً جديداً ينص على دفع تعويضات عن الإصابات و/أو الوفيات التي تلحق بالمسافرين في السفن، وذلك في بروتوكول يعدل اتفاقية أئينا المتصلة بنقل الركاب وأمتعتهم بطريق البحر لعام ١٩٧٤. وينص الصك الجديد على تعويض كاف للمطالبات بتعويضات الوفاة أو الإصابة الشخصية وفقدان الأمتعة والسيارات والأضرار التي تلحق بها. وبالإضافة إلى رفع حدود المسؤولية عن تعويض مطالبات الركاب يستعيز البروتوكول عن نظام المسؤولية المستند إلى الخطأ بنظام للمسؤولية الصارمة عن الحوادث المتصلة بالنقل البحري وإلى حد أدناه ٠٠٠ ٢٥٠ من حقوق السحب الخاصة، وإذا تجاوزت الخسارة هذا الحد تكون شركة النقل مسؤولة إلى حد ٤٠٠ ٠٠٠ من حقوق السحب الخاصة لكل مسافر، ما لم تثبت أن الحادث وقع دون خطأ أو إهمال منها.

دال - تحديد طرق المرور والخرائط البحرية

١ - الطرق الآمنة للملاحة

٦٣ - لطرق الملاحة الآمنة أهمية أساسية بالنسبة إلى سلامة الملاحة ومنع التلوث البحري. وتحظى المنظمة البحرية الدولية بالاعتراف بوصفها الهيئة الدولية الوحيدة المسؤولة عن وضع واعتماد تدابير على المستوى الدولي بشأن نظم لطرق مرور السفن لكي تستخدمها جميع السفن أو فئات معينة من السفن أو السفن التي تحمل شحنات معينة وذلك بموجب الفصل الخامس من الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر والأحكام العامة للمنظمة البحرية الدولية بشأن تحديد طرق مرور السفن (قرار جمعية المنظمة البحرية الدولية (14) A.572، بصيغته المنقحة). وبدأ نفاذ الفصل الخامس المنقح من الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في

البحر في ١ تموز/يوليه ٢٠٠٢؛ أما الأنظمة المتعلقة بتحديد طرق مرور السفن والإبلاغ من السفن وخدمات حركة مرور السفن فلم تنجح، بل أعيد ترقيمها فقط. ومما له أهمية أيضا بالنسبة إلى الملاحة الآمنة، المادتان ١(د) و ١٠ من الأنظمة الدولية لمنع التصادم في البحر، اللتان تحددان على التوالي اختصاص المنظمة البحرية الدولية فيما يتعلق باعتماد خطط تقسيم حركة المرور والقواعد التقنية الرئيسية الواجب اتباعها في هذا الصدد. وكما أن لبقاء الطرق آمنة من الأنشطة الإجرامية أهمية حاسمة (انظر الفرع الخامس من هذا التقرير).

٦٤ - الممرات البحرية الأرخيبيلية - أبلغت إندونيسيا المنظمة البحرية الدولية إنها قامت بموجب اللائحة رقم ٣٧ لعام ٢٠٠٢ المعنونة "حقوق والتزامات السفن والطائرات الأجنبية التي تمارس حقوق المرور في الممرات البحرية الأرخيبيلية"، والتي نشرتها حكومة إندونيسيا في ٢٨ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٢ وبدأ سرياتها في ٢٨ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢^(٣٦)، بتعيين بعض الممرات البحرية الأرخيبيلية (فيما عدا الممر البحري في مضيق ليتي وفي جزء من مضيق أومباي في المنطقة البحرية الواقعة بين جمهورية إندونيسيا وجمهورية تيمور الشرقية الديمقراطية) عملا بالنظام الجزئي للممرات البحرية الأرخيبيلية في المياه الإندونيسية الذي اعتمدهت المنظمة البحرية الدولية في عام ١٩٩٨ في قرارها MSC.72 (69). وتنص اللائحة على أن الممرات البحرية التي استثنيت يمكن أن تُستخدم من أجل الملاحة الدولية ويمكن أن تُهيئ لخدمة حقوق المرور العابرة.

٦٥ - تدابير تحديد طرق مرور السفن - اعتمدت المنظمة البحرية الدولية في عام ٢٠٠٢ خططا جديدة لتقسيم حركة المرور في البحر الأحمر، وعند رأس لاناو ورأس بالوس (أسبانيا)، وعدلت الخطط الموضوعية في مضيق باب المنذب، وفي بحر البلطيق، وفي خليج فنلندا، وفي خليج فوندي وممراته (كندا) وفي مواجهة ساحل فرنسا، وبقالة الساحل الغربي للولايات المتحدة وساحل كندا. وعدلت أيضا التدابير المرتبطة بتحديد طرق المرور^(٣٧).

٦٦ - واعتمدت المنظمة البحرية الدولية أيضا ثلاث مناطق إلزامية لعدم الرسو في جزر فلوريدا المنخفضة بالولايات المتحدة؛ ومنطقة جديدة يتعين تجنبها حول جزيرة ماليلو في كولومبيا؛ ومنطقة وقائية بعرض ١٠ أميال بحرية حول المرفق العائم للإنتاج والتخزين والتفريغ في مواجهة ساحل كندا؛ ومناطق معدلة يتعين تجنبها أمام سواحل فلوريدا وولاية واشنطن بالولايات المتحدة الأمريكية؛ وفي منطقة جزر شتلاند بالمملكة المتحدة؛ وطرق موصى بها في مواجهة ساحل مصر في البحر المتوسط؛ ومسارات ومنطقة وقائية موصى بها بالنسبة للبحر الأحمر؛ وتوصية مقترحة بشأن الملاحة عبر خليج فنلندا (القرار MSC.138 (76)). وأعلنت إسبانيا في اجتماع لمجلس المنظمة البحرية الدولية معقود في

٢٥ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٢ أنها تعتزم أن تبعد المرور العابر للسفن التي تحمل بضائع خطيرة عن خطة تقسيم حركة المرور الحالية في فينيس تري والممرات البحرية الأخرى، وستقدم قريباً اقتراحاً إلى المنظمة بشأن هذه المسألة. واعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية للبليطيق (لجنة هلسنكي)، إعلاناً عن سلامة الملاحة والقدرة على مواجهة الطوارئ في منطقة بحر البلطيق، حدد مجموعة من تدابير تحديد طرق المرور وتدابير الإبلاغ وتعزيز استخدام المرشدين لتحسين الملاحة في بحر البلطيق وفي خليج فنلندا.

٦٧ - واعتمدت المنظمة البحرية الدولية ثلاثة نظم إلزامية للإبلاغ من السفن خلال عام ٢٠٠٢ شملت: (أ) مياه غرينلاندا (القرار (75) MSC.126)؛ (ب) وخليج فنلندا في بحر البلطيق؛ (ج) والبحر الأدرياتي (القرار (76) MSC.139). واعتمدت تعديلات أيضاً لنظام الإبلاغ الإلزامي الحالي من السفن "في مواجهة أوشانت" (فرنسا) (القرار (75) MS C.127). وأنشأ البرلمان الأوروبي والمجلس الأوروبي نظام معلومات عن حركة مرور السفن للجماعة في عام ٢٠٠٢ بغية تعزيز السلامة والكفاءة في حركة المرور البحري، وتحسين استجابة السلطات للأحداث أو الحوادث أو الحالات التي تنطوي على مخاطر محتملة في البحر، بما في ذلك عمليات البحث والإنقاذ والمساهمة في تحسين منع واكتشاف التلوث من السفن^(٣٨).

٢ - بناء القدرات في مجال إنتاج الخرائط البحرية

٦٨ - من الواضح أن المسوح الهيدروغرافية ورسم الخرائط البحرية يؤديان دوراً حاسماً في التمكين من تحديد الأخطار التي تتهدد الملاحة والمطلوب من الدول بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أن تعلن عنها بصورة مناسبة، وفي تقديم المعلومات الضرورية لتحديد التدابير اللازمة لتحسين وتأمين سلامة الملاحة. ويسهم تعزيز السلامة البحرية الذي تكفله الخرائط البحرية الوافية والمعلومات الكافية إسهاماً مباشراً في حماية النظم الإيكولوجية البحرية الضعيفة عن طريق تقليل جنوح السفن وحوادث التصادم البحرية. وعلاوة على ذلك فإن للبيانات المجمعة والخدمات المقدمة من المكاتب الهيدروغرافية الوطنية أوجه استخدام تتجاوز نطاق تأمين سلامة الملاحة وتشكل عناصر هامة في ما يتصل بالتلوث البحري وإدارة المناطق الساحلية وتحديد النظم الإيكولوجية الحساسة ورصدها.

٦٩ - وعلى الرغم من أن الخرائط الورقية لا تزال تستخدم للأغراض الملاحية، فثمة فوائد هامة للخرائط الملاحية الإلكترونية من حيث سلامة الملاحة وتحسين الكفاءة التشغيلية على السواء. وطلبت المنظمة البحرية الدولية من الحكومات الأعضاء أن تشجع مكاتبها الهيدروغرافية الوطنية على إنتاج الخرائط الملاحية الإلكترونية وتوفير خدمات التحديث المرتبطة بها بأسرع ما يمكن. وقررت دول البلطيق أن تكفل شمول الخرائط الملاحية

الإلكترونية للطرق والموانئ الرئيسية المستخدمة في النقل البحري بحلول نهاية عام ٢٠٠٢، وتشديد دول الموانئ لرقابتها على الخرائط الورقية على متن السفن التي يبلغ غاطسها ١١ متراً أو أكثر، وناقلات النفط التي يبلغ غاطسها ٧ أمتار أو أكثر، وناقلات المواد الكيميائية وناقلات الغاز بغض النظر عن حجمها، والسفن التي تحمل شحنة من الوقود النووي المشع^(٣٩).

٧٠ - وشددت المنظمة الهيدروغرافية الدولية والمنظمة البحرية الدولية على ضرورة أداء الدول الساحلية لمسؤولياتها فيما يتعلق بمسح المياه الواقعة داخل ولايتها ورسم الخرائط لها بغية تحسين سلامة الملاحة وحماية البيئة البحرية. ودعت الجمعية العامة، في قرارها ٣٢/٥٣ المؤرخ ٢٤ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٨، الدول إلى التعاون في إجراء مسح هيدروغرافية وتقديم خدمات بحرية بغية تأمين سلامة الملاحة فضلاً عن ضمان أكبر قدر من الاتساق في الخرائط والمنشورات البحرية، وإلى تنسيق أنشطتها بما يكفل إتاحة المعلومات الهيدروغرافية والبحرية على نطاق العالم. ودعت الجمعية، في قرارها ١٢/٥٦ المؤرخ ٢٨ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠١ و ١٤١/٥٧ المؤرخ ١٢ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢، المنظمة الهيدروغرافية الدولية إلى القيام، بالتعاون مع غيرها من المنظمات الدولية ذات الصلة والدول الأعضاء المهتمة، بتقديم المساعدة اللازمة إلى الدول، وبوجه خاص إلى البلدان النامية، بهدف تعزيز القدرات الهيدروغرافية، الأمر الذي يكفل بوجه خاص سلامة الملاحة وحماية البيئة البحرية.

٧١ - ويتضمن الفصل الخامس المنقح من الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر القاعدة ٩ الجديدة المتعلقة بالخدمات الهيدروغرافية، التي تتعهد بمقتضاها الحكومات المتعاقدة على أن ترتب لجمع وتصنيف البيانات والمنشورات الهيدروغرافية، ونشر وتحديث جميع المعلومات البحرية اللازمة لسلامة الملاحة. ويجب على الحكومات أن تقوم على وجه الخصوص بإعداد وإصدار خرائط بحرية وتوجيهات للإبحار وقوائم بأضواء المنارات وجدول لحركة المد والجزر ومنشورات بحرية أخرى بغية ضمان سلامة الملاحة. وينبغي أن تصدر أيضاً إشعارات للبحارة تكفل إبقاء الخرائط والمنشورات البحرية على أحدث ما يكون بغية ضمان أكبر قدر من الاتساق في الخرائط والمنشورات البحرية، ومراعاة القرارات والتوصيات الدولية ذات الصلة.

٧٢ - وبغية المساعدة في تنفيذ القاعدة ٩ على نحو كامل، أعدت المنظمة الهيدروغرافية الدولية قراراً جديداً عن تقديم الخدمات الهيدروغرافية لكي تنظر فيه جمعية المنظمة البحرية الدولية في دورتها الثالثة والعشرين، (تشرين الثاني/نوفمبر - كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٣).

وفي مشروع النص المنقح للقرار، تُوصى الحكومات بأن تتخذ جميع التدابير اللازمة للترتيب لإحالة المعلومات الهيدروغرافية على نحو فوري إلى المنظمة الهيدروغرافية الدولية أو السلطات الهيدروغرافية في البلدان التي تصدر خرائط للمياه قبالة شواطئها ولتشجيع ذلك، وأن تكفل من ناحية أخرى نشر المعلومات الهيدروغرافية في أسرع وقت وعلى أوسع نطاق. ودُعيت الحكومات إلى أن تكفل علاوة على ذلك إجراء المسوح الهيدروغرافية بطريقة تفي، قدر الإمكان، بمتطلبات السلامة البحرية، ووفقا لمعايير المسوح الهيدروغرافية التي حددها المنظمة الهيدروغرافية الدولية. ودُعيت الحكومات أيضا إلى ما يلي: أن تعزز، عن طريق إدارتها البحرية الوطنية، استخدام النظام الإلكتروني لعرض الخرائط والمعلومات بالإضافة إلى الخرائط البحرية الإلكترونية الرسمية؛ وأن تتعاون مع الحكومات الأخرى ذات القدرات الهيدروغرافية الضئيلة أو التي تفتقر إلى هذه القدرات، حسب الاقتضاء، في جمع ونشر البيانات الهيدروغرافية؛ وأن تعزز، بالتشاور مع المنظمة البحرية الدولية والمنظمة الهيدروغرافية الدولية وبمساعدهما، تقديم دعم إلى أي حكومة قد تطلب مساعدة تقنية في المسائل الهيدروغرافية؛ وأن تنشئ مكاتب هيدروغرافية، حيثما لا توجد مثل هذه المكاتب، بالتشاور مع المنظمة الهيدروغرافية الدولية^(٤٠).

٧٣ - وتمثل السلامة البحرية، وخاصة تعزيزها عن طريق بناء القدرات في مجال إعداد الخرائط البحرية، هدفا أساسيا بالنسبة للمنظمة الهيدروغرافية الدولية التي تسعى إلى زيادة جودة الخرائط والخدمات البحرية وتوسيع نطاق التغطية بهما عن طريق: (أ) التنسيق بين المكاتب الهيدروغرافية الوطنية؛ (ب) والاتساق بين الخرائط والوثائق البحرية؛ (ج) واعتماد طرق يعتد بها وتتسم بالكفاءة لإجراء المسوح الهيدروغرافية واستخدامها؛ (د) وتطوير العلوم في ميدان الهيدروغرافيا والتقنيات المستخدمة في علم المحيطات الوصفي.

٧٤ - وتلاحظ المنظمة الهيدروغرافية الدولية أن الفصل الخامس من الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر كان له الأثر الأعظم على الأهمية العالمية التي تعلق على الهيدروغرافيا. غير أن كلا من خطة جوهانسبرغ لتنفيذ نتائج مؤتمر القمة العالمي للتنمية المستدامة، والمادة ٧٦ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، تحمّلان ضمينا اشتراط إجراء المسوحات الهيدروغرافية باستخدام الأساليب الفنية الحديثة، والإدارة الفعالة للمعلومات المكتسبة، واستخدام تلك المعلومات في تعزيز سلامة الملاحة و/أو تقييم البيئة البحرية.

٧٥ - بناء القدرات - وتحيط المنظمة الهيدروغرافية الدولية علما بأن الفقرتين ٣٠ و ٣٥ من قرار الجمعية العامة ١٤١/٥٧ تتصلان كلتاهما بشكل مباشر بضرورة زيادة قدرات الدول على توفير مقدرة هيدروغرافية معززة تكفل سلامة الملاحة وحماية البيئة البحرية.

وشكل بناء القدرات مسألة استراتيجية ذات درجة عالية من الأولوية لدى المنظمة الهيدروغرافية الدولية، حيث سجلت مؤشرات قياس زيادة القدرات طفرات ملحوظة. ورغم أن الحصول على المساعدة ليس مشروطاً بالعضوية في المنظمة الهيدروغرافية الدولية، إلا أن المنظمة تيسرها من خلال تعزيز المراسلات وزيادة توضيح الحالة فيما بين الأعضاء الآخرين. وقد ارتفع عدد أعضاء المنظمة من ٧٠ إلى ٧٣ عضواً في عام ٢٠٠٢، وسجلت العضوية زيادة بنسبة تفوق ٢٥ في المائة منذ بدء نفاذ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في عام ١٩٩٤.

٧٦ - وتُنجز أكثر أعمال المنظمة الهيدروغرافية الدولية استجابة وتركيزاً عن طريق لجائها الهيدروغرافية الإقليمية الأربع عشرة، التي تغطي فعلياً جميع طرق الملاحة البحرية، وتوفر آلية للتركيز الإقليمي على الجهود التعاونية، وبناء القدرات، وزيادة إنتاج الخرائط. والعضوية الكاملة في اللجنة الإقليمية مفتوحة أمام أعضاء المنظمة من دول المنطقة المعنية، بينما تُمنح صفة العضو المشارك لأية دولة لها مصالح بحرية في منطقة اللجنة الإقليمية. وتقدم الدولة النامية التي تحمل صفة عضو مشارك وترغب في تأسيس أو تعزيز قدرات هيدروغرافية، إلى الأعضاء الآخرين ممن لديهم الاستعداد لتقديم المساعدة والمقدرة على ذلك. على أن أنواع المساعدة المعروضة يختلف، ففي بعض الحالات، تعرض الدول الأعضاء إجراء مسح ثم القيام بمعالجة وإنتاج ما يلزم من المعلومات الملاحة وحفظها. وقد تعرض دول أعضاء أخرى لتقديم المساعدة المالية و/أو التقنية إلى الدولة النامية. وفي معظم الحالات، تشمل الجهود الأولية عقد اجتماعات مع مسؤولين حكوميين من الدولة النامية، بغية توضيح ضرورة وفوائد إنشاء خدمة هيدروغرافية، وإقامة الاتصال الأولي مع مصادر التمويل المحتملة.

٧٧ - وقد أجرت المنظمة الهيدروغرافية الدولية و/أو لجائها الإقليمية زيارات تقنية إلى البلدان التالية خلال عام ٢٠٠٢: ألبانيا وبنغلاديش وبنما والرأس الأخضر والسنغال وسيراليون وغابون وغانا وغواتيمالا وغينيا وكولومبيا وليتوانيا والمكسيك وموريتانيا ونيجيريا. وستجري زيارة سبعة بلدان إضافية في غرب أفريقيا في عام ٢٠٠٣.

٧٨ - وذكرت المنظمة الهيدروغرافية الدولية أنها لم تكن تملك الموارد اللازمة لتقديم المساعدة المالية إلى الدول النامية؛ وأنها تسعى إلى إنشاء شراكات مع منظمات مانحة. وشملت الجهود الملحوظة التي بُذلت في هذا المسعى خلال عام ٢٠٠٢: المشروع الهيدروغرافي لأمريكا الوسطى، وهو شراكة مع المنظمة الهيدروغرافية الدولية، والأكاديمية البحرية الدولية، ولجنة أمريكا الوسطى للنقل البحري (كوكاترام)؛ ومشروع البرنامج المالي للشراكة الأوروبية المتوسطية - وهو شراكة مع المنظمة الهيدروغرافية الدولية، وبموجبه تقدم الأكاديمية

البحرية الدولية والمفوضية الأوروبية المعدات الهيدروغرافية ومعدات رسم الخرائط والتدريب للبلدان جنوب وجنوب شرق البحر الأبيض المتوسط؛ ومشروع كامتشارتنيت - وهو شراكة بين المنظمة الهيدروغرافية الدولية والأكاديمية البحرية الدولية والمفوضية الأوروبية، لتوفير المعدات الهيدروغرافية ومعدات رسم الخرائط والتدريب للبلدان المطللة على البحر الأسود؛ والشبكة الإلكترونية للطرق البحرية - وهي شراكة بين المنظمة الهيدروغرافية الدولية ومرفق البيئة العالمية والبنك الدولي والمنظمة البحرية الدولية، لتوفير تعزيزات لسلامة الملاحة في مضيقي ملقا وسنغافورة. ومن المتوخى أن تصبح الشبكة الإلكترونية للطرق البحرية شبكة إقليمية لتكنولوجيات المعلومات البحرية التي ترتبط فيما بينها من خلال الخرائط الملاحية الإلكترونية والنظام الإلكتروني لعرض الخرائط والمعلومات.

٧٩ - ويفيد برنامج الأمم المتحدة للبيئة بأن مسحا هيدروغرافيا كاملا أُجري بدعم من البنك الدولي، في قطاع من جنوب البحر الأحمر يغطي مساحة قدرها ٧٥٠ ميلا بحريا مربعا. وكان هذا إنجازا هاما نظرا إلى أنه لم يجز مسح المنطقة مسحا شاملا لأكثر من ١٠٠ سنة، وكانت تعتبر منطقة ملاحية عالية الخطورة لعدم وجود نظم رسمية لتقسيم حركة مرور السفن في المنطقة. وحدد المسح لأول مرة المواقع الصحيحة للصخور والمخاطر الأخرى، وحظيت نتائجه بالقبول لدى المكتب الهيدروغرافي للمملكة المتحدة، مما مكن من نشر الخرائط الجديدة لجنوب البحر الأحمر. وقُدّم نظام مقترح لتقسيم حركة مرور السفن في المنطقة إلى المنظمة البحرية الدولية، في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢، وتم إقراره من قبل لجنة السلامة البحرية في دورتها السادسة والسبعين. وستساهم الخرائط والطرق الجديدة في إحداث تحسين كبير في سلامة الملاحة البحرية في المنطقة. ويتوخى برنامج المحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن إجراء المزيد من التعزيزات والتحسينات، بتشبيد منارات وإقامة نظام لرصد السفن آليا.

٨٠ - التدريب - شرحت المنظمة الهيدروغرافية الدولية الأهمية الجوهرية للتعليم في إيجاد خدمة هيدروغرافية حديثة والمحافظة عليها. وتقدم أكثر من ٢٠ دولة عضو في المنظمة الهيدروغرافية الدولية أكثر من ٣٠ برنامج تدريب تقني في مجال الهيدروغرافيا، بصورة تتماشى مع المبادئ التوجيهية للمنظمة. وتُقدم هذه البرامج في بعض الأحيان بدون مقابل، بينما تقدم برامج أخرى منحا دراسية للراغبين في الحضور ممن تتضح حاجتهم إلى تلك المنح. وتتولى المنظمة الهيدروغرافية الدولية رعاية التدريب الهيدروغرافي والتدريب على رسم الخرائط في الأكاديمية البحرية الدولية، ويقوم الاتحاد الأوروبي وإيطاليا بتمويل تكاليفه الدراسية. وتتحدد فعالية برامج التدريب هذه بقدرته الخريجين على أن يجتازوا بنجاح مستويات الكفاءة الدنيا للمساحين الهيدروغرافيين، التي يحددها مجلس خبراء استشاري تابع

للمنظمة، والاتحاد الدولي للمساحين، والرابطة الدولية لرسم الخرائط. وتجري مراجعة المناهج وفقا لهذه المعايير، بغية كفالة وجود مستوى مناسب من التدريب. وجرى في عام ٢٠٠٢ وضع معايير دنيا لكفاءة رسامي الخرائط البحرية.

٨١ - البيانات والمنشورات - قدمت المنظمة الهيدروغرافية الدولية أيضا معايير موصى بها لشكل قواعد البيانات الهيدروغرافية الرقمية، من خلال منشورها الخاص S-57 "معياري المنظمة الهيدروغرافية الدولية لنقل البيانات الهيدروغرافية الرقمية". وبدأت المنظمة في عام ٢٠٠٢، اعترافا منها بالنطاق الأوسع لاستخدام البيانات الهيدروغرافية بما يتجاوز إنتاج الخرائط البحرية، في التوسع في تطبيق معيار منشورها الخاص S-57 على مجالات أوقيانوغرافية إضافية. وتتبع عدة منشورات للمنظمة الهيدروغرافية الدولية حالة المسح الهيدروغرافي ورسم الخرائط البحرية. وأحدث طبعة من المنشور الخاص ٥٥ "حالة عمليات المسح الهيدروغرافي" صدرت في عام ١٩٩٨، ومن المقرر إصدار طبعة منقحة ومستكملة منه في عام ٢٠٠٣. وأجري في عام ٢٠٠١ أحدث استكمال للمنشور الخاص ٥٩ "حالة عمليات المسح الهيدروغرافي ورسم الخرائط البحرية في أنتاركتيكا"، ومن المقرر استكماله وإدماجه في المنشور الخاص ٥٥ خلال عام ٢٠٠٣. وفي عام ١٩٧٩، جرى استكمال المنشور M-11 "فهرس الخرائط الدولية"، ويخطط لتتبعه في عام ٢٠٠٣^(٤١). وسيربط تقرير يجري إعداده حاليا عن حالة الخرائط الملاحية الإليكترونية، في ما بين الخرائط وطرق النقل البحرية الرئيسية، بهدف إبراز مناطق العالم المشمولة بأقل قدر من التغطية.

٨٢ - ويتعاون المكتب الهيدروغرافي الدولي، بوصفه أمانة المنظمة الهيدروغرافية الدولية، مع المنظمة البحرية الدولية، واللجنة الأوقيانوغرافية الحكومية الدولية، والأكاديمية البحرية الدولية، ومنظمات أخرى غيرها. وعلاوة على مذكري التفاهم مع المنظمة البحرية الدولية والأكاديمية البحرية الدولية، تسير العلاقات من خلال صلاحيات اللجان المشتركة، بما في ذلك فريق المواءمة المشترك بين المنظمة البحرية الدولية والمنظمة الهيدروغرافية الدولية والمعني بالنظام الإليكتروني لعرض الخرائط والمعلومات؛ واللجنة التوجيهية المشتركة بين المنظمة الهيدروغرافية الدولية واللجنة الإقيانوغرافية الحكومية الدولية لوضع خريطة عامة لأعماق البحار؛ واللجنة الفرعية المعنية بأسماء تضاريس القاع، واللجنة الفرعية المعنية بالقياس الرقمي للأعماق؛ والجلس الاستشاري المشترك بين المنظمة الهيدروغرافية الدولية والرابطة الدولية للجيوديسيا واللجنة الإقيانوغرافية الحكومية الدولية المعني بقانون البحار؛ وفريق المواءمة المعني بمواضيع المعلومات البحرية المشترك بين اللجنة الكهربائية التقنية الدولية والمنظمة الهيدروغرافية الدولية.

٨٣ - المسائل التي تتطلب إجراءات أخرى - برغم ارتفاع عدد الأعضاء في المنظمة الهيدروغرافية الدولية إلى ٧٣ دولة، مع وجود ٨ دول إضافية تنتظر الانضمام، فإن هذا العدد يقل كثيرا عن العدد الإجمالي للدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية البالغ ١٦٢ دولة، علما بأن المنظمة الهيدروغرافية تسعى بنشاط إلى ضم أعضاء جدد. وتحتل المنظمة الهيدروغرافية الدولية، بوصفها منظمة استشارية وتقنية، مكانة تؤهلها لتقديم المساعدة إلى البلدان النامية التي ترغب في تأسيس خدمة هيدروغرافية حديثة. بيد أن من الجوهرى أن يتوافر لذلك تمويل خارجي من الشركاء المانحين.

٨٤ - وبإيجاز تنادي المنظمة الهيدروغرافية الدولية منذ مدة طويلة بسلامة الملاحة عن طريق تحسين نوعية المعلومات والخرائط البحرية وتغطيتها. وهي تعمل بشكل جاد، وخاصة في البلدان النامية، على زيادة القدرات على جمع ومعالجة البيانات الهيدروغرافية باستخدام أساليب حديثة وعلى إيجاد وتغطية وافية بالخرائط والمعلومات البحرية الدقيقة. وتشكل هذه الأنشطة مكونات أساسية للاستخدام الآمن والفعال للمحيطات حسبما تتوخاه اتفاقية قانون البحار.

هاء - التنفيذ والإنفاذ

١ - التنفيذ والإنفاذ من قبل دولة العلم

٨٥ - إن الأغلبية الساحقة من دول العلم اليوم هي بلدان تمسك سجلات مفتوحة ولا يوجد لديها عموما ما يذكر من الهياكل الأساسية البحرية^(٤٢). وبينما تدرك بعض دول العلم إدراكا جيدا أن مسك سجل السفن يؤدي إلى تحملها مسؤوليات تبدي، أقلية من دول العلم قدرا ضئيلا من الاهتمام بهذه المسؤوليات، على أن سجلات أدائها ليست مدعاة تفاخر لها والمالكي السفن الذين يواصلون استخدامها^(٤٣). وذلك أن سفنها لا تفي بالمعايير المطلوبة، من حيث حالتها المادية أو تشغيلها أو أنشطة طواقمها، فهي لا تفي بأبسط معايير الصلاحية للإبحار وتنتهك القواعد والمعايير الدولية وتشكل خطرا على الأرواح و/أو البيئة.

٨٦ - ووفقا لما تظهره الدراسات التي أجرتها منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، فإن تكاليف صيانة السفينة وفقا للمعايير الدولية باهظة للغاية؛ هذا علاوة على أنه ليس صعبا على المالكين تجنب المسؤولية الكاملة عن الأضرار التي تتسبب فيها سفنهم. وبالتالي فإن هناك حافزا اقتصاديا إيجابيا بالنسبة لبعض مالكي/مشغلي السفن يدفعهم إلى عدم الوفاء بالمتطلبات الدولية. وحتى إذا أزلت دولة علم سفينة لا تفي بالمعايير من سجلها، فيمكن لمالكها أن يجد بكل سهولة دولة علم أخرى تقبلها. ولذلك يبدو أن النظام الحالي ييسر مواصلة تشغيل السفن التي لا تفي بالمعايير اللازمة، عوضا عن ردع تشغيلها. وقد يشكل

الافتقار إلى المراقبة الفعالة من جانب دولة العَلَم على السفن التي ترفع علمها تهديداً لسلامة الملاحة والبيئة البحرية، ويمكن أن يؤدي إلى الإفراط في استغلال الموارد البحرية الحية. وفي هذا الصدد تعترف منظمة الأغذية والزراعة عقد اجتماع للبلدان التي لديها سجلات مفتوحة لاطلاعها على آثار عدم مراقبتها لسفنها على مصائد الأسماك في العالم.

٨٧ - وعلاوة على ذلك، يمكن أن يؤدي الافتقار إلى المراقبة الفعالة من جانب دول العَلَم إلى جعل صناعة النقل البحري عرضة لإساءة الاستخدام من جانب المجرمين المتورطين في تهريب الأسلحة والاتجار غير المشروع بالمخدرات والماس... إلخ. وحيث أن بعض دول العَلَم قد لا تكون على علم بهذه الأنشطة الإجرامية، سيلزم اتباع المزيد من اليقظة والشفافية في تسجيل السفن. وينبغي أن تتوفر لدى السلطات القدرات التي تمكنها من الحصول، في الوقت المناسب، على معلومات بشأن مالِك السفينة المستفيد، وبشأن الأفراد أو الشركات الذين يمارسون سيطرة فعالة على السفينة، وذلك بغية القيام على نحو فعال، بمكافحة ومنع إساءة استخدام السفن للأغراض غير المشروعة^(٤٤). وقد حذرت منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي من أن الافتقار إلى الشفافية قد يؤدي إلى تمكين الإرهابيين من الاختباء خلف ستار الشركات في هذه الصناعة، وكذلك أن هياكل الشركات وملكيته التي يصعب اقتفاء أثرها تتيح إمكانية التملص أو التهرب من المسؤولية عن الكوارث البيئية^(٤٥). وشرعت منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي في المرحلة الثانية من دراسة لمختلف الآليات المعقدة للشركات والمستخدمات لطمس الملكية، مع التركيز على التدابير الممكنة لمعالجة هذه المسألة. ويكمل هذا البحث أعمال المنظمة البحرية الدولية بشأن الأمن البحري.

٨٨ - ولن يكون اعتماد وتنفيذ القواعد والمعايير الدولية مجدياً إذا لم يدعمه إنفاذ فعلي. ذلك أن اعتماد معايير بشأن الهيكل المزدوج للناقلات، وفي نفس الوقت توفير طبقة من الحماية في حالة وقوع حادث، لا يشكل بديلاً لإنفاذ المعايير السليمة للإدارة والتشغيل والصيانة والمراقبة. وأهم عنصر لتحقيق سلامة الملاحة هو التنفيذ الفعال للقواعد والمعايير الدولية التي تحكم جميع جوانب الملاحة وتطبيقها فيما بعد على كل سفينة. ومن ثم، فإن من الجوهري أن تركز الجهود الرامية إلى تحسين سلامة الملاحة على تعزيز التنفيذ والإنفاذ من قبل دول العَلَم. وقد أقر مؤتمر القمة العالمي للتنمية المستدامة بذلك عندما حث المنظمة البحرية الدولية في خطة جوهانسبرغ للتنفيذ على النظر في آليات أقوى لضمان تنفيذ دول العَلَم لصكوك المنظمة البحرية الدولية. وقد أطلقت مؤخرًا المبادرات المناقشة أدناه من أجل مساعدة دول العَلَم على الوفاء بمسؤولياتها.

٨٩ - خطة المراجعة الطوعية - في حزيران/يونيه ٢٠٠٢، أقر مجلس المنظمة البحرية الدولية من حيث المبدأ فكرة وضع خطة نموذجية مقترحة للمراجعة الطوعية. وتهدف الخطة إلى المساعدة في تعزيز السلامة البحرية وحماية البيئة بواسطة تقييم مدى فعالية تنفيذ الدول الأعضاء وإنفاذها لمعايير اتفاقية المنظمة البحرية الدولية ذات الصلة وبواسطة تزويدها بتغذية مرتدة ومشورة بشأن أدائها الحالي. ورحبت الجمعية العامة، في قرارها ١٤١/٥٧ بقرار المنظمة البحرية الدولية بالموافقة من حيث المبدأ، على فكرة خطة مراجعة طوعية كوسيلة لتحسين أداء الدول الأعضاء. وأعربت بعض الدول عن تأييدها لوضع خطة نموذجية للمراجعة الإلزامية^(٤٦)، مماثلة لبرنامج الإشراف على السلامة التابع لمنظمة الطيران المدني الدولي، والذي كان في بداية الأمر برنامجاً طوعياً ولكن تغير بعد مضي سنتين ليصبح مراجعة منتظمة إلزامية للسلامة تتسم بالمنهجية والاتساق^(٤٧).

٩٠ - مشروع مدونة التنفيذ من قبل دولة العَلَم - أصرت عدة وفود أثناء الدورة العاشرة للجنة الفرعية المعنية بالتنفيذ من قبل دولة العَلَم، على أنه ينبغي تعزيز دور ومسؤوليات دول العَلَم، وأشارت إلى توصيات المؤتمر الوزاري لعام ١٩٩٨ في فانكوفر بكندا وإلى القرار ١/٧ الصادر عن لجنة التنمية المستدامة (A/54/429، الفقرة ١٨٣). واقترحت هذه الوفود استكمال قرار الجمعية العامة للمنظمة البحرية الدولية (A.847(20)، بغية الأخذ بمعايير تتسم بالشفافية للتنفيذ السليم لصكوك المنظمة البحرية الدولية من جانب دول العَلَم، ولتحويل المبادئ التوجيهية إلى مدونة تنفيذ من قبل دول العَلَم، لكي تصبح إلزامية في مرحلة لاحقة. وسوف تورد المدونة الاتفاقيات ذات الصلة، بما في ذلك اتفاقية قانون البحار، وتصنف العمليات والهيكل الأساسية الإدارية اللازمة للتنفيذ والإنفاذ. كما أنها سوف تشرح التزامات دول العَلَم فيما يتعلق بمتطلبات التسجيل: أي أنه ينبغي أن تكون قادرة على ممارسة سيطرة فعالية على سفنها قبل تسجيلها، ولا سيما في حالات نقل السفن بين السجلات. وستتناول أجزاء أخرى من المدونة مسائل تفويض السلطة، والمراقبين التابعين لدول العَلَم، والتحقيقات، وإبلاغ المنظمة البحرية الدولية^(٤٨). ورغم أن هناك تأييداً عاماً من حيث المبدأ لهذه المقترحات، فقد أصرت عدة وفود على أنه من غير المناسب أن يفرض نموذج واحد لكيفية شروع كل دولة من دول العَلَم في تنفيذ الاتفاقيات الدولية ذات الصلة على الصعيد الوطني. وطلبت اللجنة الفرعية تقديم خطة تفصل كيفية تناول هذه المسألة إلى لجنة السلامة البحرية ولجنة حماية البيئة البحرية^(٤٩).

٩١ - ومع أن البيان بشأن السياسة العامة في مجال النقل البحري الذي لا يستوفي المعايير، الصادر في عام ٢٠٠٢ عن لجنة النقل البحري التابعة لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي يقر بأن المنظمة البحرية الدولية هي صاحبة الاختصاص الرئيسي لتنظيم النقل

البحري في مجال التجارة الدولية من وجهة نظر السلامة البحرية وفعالية الملاحة ومنع ومراقبة التلوث البحري الناجم عن السفن، فإنه يعلن أنه يمكن للحكومات والمنظمات الدولية والجهات الفاعلة الأخرى المعنية بالصناعة البحرية القيام بكثير من أجل الإقلال إلى أدنى حد من حالات النقل البحري غير المستوفي للمعايير. وقد أيدت منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي الإجراءات التالية: (أ) ضرورة ألا تقبل دول العَلَم إدراج سفن جديدة في سجلاتها بدون أن تكفل أن السفن تفي بجميع المتطلبات الدولية، (ب) ضرورة أن تطبق دول الميناء جزاءات (تشمل الحجز) وعقوبات مناسبة لثني مشغلي ومستخدمي السفن عن استعمال السفن غير المستوفية للمعايير، (ج) ضرورة قيام شركات التأمين بتحديد واستهداف الجهات التي توفر وتستخدم السفن غير المستوفية للمعايير وبالنظر في الإحجام عن تأمين هذه السفن ما لم تجر إزالة العيوب التي تجعل تلك السفن سفنا غير آمنة، و (د) قيام الأعضاء في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي بالعمل مع قطاع النقل البحري على تطوير فكرة تقديم حوافز للمالكي السفن والأطراف الأخرى في هذا المجال، تتسم تصرفاتهم بالمسؤولية، وذلك بغية تشجيعهم على التوصل إلى معايير مناسبة، وجعلهم أقدر على مكافحة المنافسة التي لا تلتزم بالمعايير المطبقة في الأسواق والتي يمارسها مشغلو ومستخدمو السفن غير المستوفية للمعايير، (هـ) وعمل الأعضاء في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي بنشاط، بما في ذلك من خلال المنظمة البحرية الدولية، على النظر في بعض السبل الدولية لتيسير إثبات الإهمال لا من جانب مالكي السفن فحسب، بل وكذلك من جانب الجهات المستأجرة للسفن، والشركات ذات المصلحة في الشحنات، ومؤسسات التصنيف وغيرها في الحالات التي تعتمد فيها تلك الجهات استغلال وجود النقل البحري الذي لا يستوفي المعايير.

٢ - المراقبة من قبل دول الميناء

٩٢ - قد يؤدي التنفيذ والإنفاذ من قبل دول العَلَم إلى تقليص الاعتماد الراهن على المراقبة التي تمارسها دول الميناء، والتي كان يفترض أصلاً أن تقوم بالعمل كشبكة سلامة، حيث أنه يقع على دول العَلَم، وليس دول الميناء، واجب كفالة وفاء السفن بمعايير السلامة ومنع التلوث المتفق عليها دولياً. وفي الواقع هناك اعتماد متزايد على دول الميناء لممارسة المراقبة اللازمة. وسيزداد دور دول الميناء عندما تضطلع بالمسؤولية الجديدة عن ضمان امتثال السفن التي ترسو بموانئها لأنظمة الأمن البحري. وستكلف دول الميناء أيضاً في الغالب بمهمة تفتيش سفن صيد السمك لضمان امتثالها لتدابير الحفظ والإدارة.

٩٣ - ويجري الآن تطبيق ثمانية اتفاقات إقليمية بشأن المراقبة من قبل دول الميناء، وذلك ابتداءً بمذكرة التفاهم الموقعة في باريس في عام ١٩٨٢ بشأن المراقبة من قبل دول الميناء، ثم تبعها اتفاقات أخرى تغطي ما يلي: آسيا والمحيط الهادئ، والبحر الأسود، والمحيط الهندي، وأمريكا اللاتينية، والبحر الأبيض المتوسط، وغرب أواسط أفريقيا. ويجري حالياً إعداد مذكرة تفاهم لمنطقة الخليج الإقليمية. وفي أعقاب حادثة الناقل "برستيج"، اقترحت إسبانيا وفرنسا إدخال المزيد من التحسينات على مذكرة تفاهم باريس، بما في ذلك تفتيش السفن التي تنقل المواد الخطرة واعتماد شهادة الامتثال الأوروبية التي تحدد هيكل السفينة من أجل الدخول إلى الموانئ الأوروبية. وعلاوة على ذلك يجب على ربان السفن التي أبلغت عمليات التفتيش السابقة عن وجود عيوب فيها أو التي بها نواقص لم تستوف بعد، إبلاغ السلطات بذلك قبل دخول الميناء بـ ٤٨ ساعة^(٥٠). وأصدرت المفوضية الأوروبية مؤخرًا قائمة سوداء تقريبية تضم ٦٦ سفينة، ترفع ١٣ علماً، احتجزت في مناسبات عديدة بالموانئ الأوروبية نتيجة إخفاقها في الامتثال لقواعد السلامة البحرية. وهي تأمل في أن يشجع نشر هذه المعلومات مشغلي السفن على الإحجام عن تأجير السفن التي لا تفي بالمعايير، وأن يطبق مالكو السفن ودول العلم المعنية على الفور المعايير البحرية الأكثر تشدداً^(٥١).

واو - تقديم المساعدة في حالات الشدة

١ - إنقاذ الأشخاص في حالة الاستغاثة

٩٤ - إن واجب تقديم المساعدة إلى أي شخص يكون في حالة شدة في البحر منصوص عليه بصفته أحد مبادئ القانون البحري ويرد في المادة ٩٨ من اتفاقية قانون البحار، وفي الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر، والمادة ١٠ من الاتفاقية المتعلقة بإنقاذ لعام ١٩٨٩، وفي الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحر لعام ١٩٧٩. وفي عام ٢٠٠٢، أطلقت مبادرات عديدة على أثر الحادثة التي تعرضت لها السفينة "تامبا" وعملاً بما طالب به قرار جمعية المنظمة البحرية الدولية (A-920(22) لاستعراض تدابير وإجراءات السلامة بالنسبة لمعاملة الأشخاص الذين يتم إنقاذهم في البحر. وقامت لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية، في دورتها الخامسة والسبعين، باستعراض المسائل المتصلة بإنقاذ الأشخاص في البحر، وطلبت من لجنة السلامة البحرية، واللجنة القانونية، ولجنة التيسير استعراض كل ما له صلة بالموضوع من صكوك المنظمة البحرية الدولية بغية تحديد أي ثغرات أو حالات تضارب أو لبس أو غموض أو أي جوانب نقص أخرى موجودة بها بشأن إنقاذ الأشخاص في البحر. وشاركت مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين مشاركة نشطة في المناقشات التي دارت في الدورتين الخامسة والسبعين والسادسة والسبعين للجنة

السلامة البحرية بشأن معنى عبارة "الإيصال إلى مكان آمن" واستصواب إدخال تعديلات على اتفاقية البحث والإنقاذ واتفاقية حماية الأرواح (والصكوك القانونية الأخرى ذات الصلة إن أمكن) بغية توضيح المصطلح. وقام الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية بإبلاغ عدد من الوكالات المتخصصة والبرامج المختصة التابعة لمنظمة الأمم المتحدة بشأن مسألة إنقاذ الأشخاص في البحر ميرزا ضرورة اتباع نهج منسق إزاء كل الجوانب المصاحبة لذلك على المستوى المشترك بين الوكالات ومقترحا إنشاء آلية لضمان استجابة منسقة في أي حالة من حالات الطوارئ في المستقبل.

٩٥ - ونظمت المنظمة البحرية الدولية اجتماعا مشتركا بين الوكالات بشأن معاملة الأشخاص الذين يتم إنقاذهم في البحر بمقر مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين في جنيف في تموز/يوليه ٢٠٠٢، شارك فيه ممثلون عن مفوضية شؤون اللاجئين، ومكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، ومفوضية الأمم المتحدة لحقوق الإنسان، والمنظمة الدولية للهجرة، وشعبة شؤون المحيطات وقانون البحار، لدراسة طرائق تعاون تتسم بمزيد من الفعالية في الاستجابة لحالات الطوارئ في البحر من مثل حادثة السفينة "تامبا". وتمثلت المسائل التي حظيت بالاهتمام في ضرورة احترام الدول لحقوق وكرامة الأشخاص الذين يتم إنقاذهم في البحر وضمان الاحترام لها بصرف النظر عن مركزهم؛ والمصلحة المشروعة للدول في المحافظة على ضوابط فعلية على الحدود والهجرة وفي منع ومحاربة الجريمة المنظمة عبر الحدود الوطنية مثل تهريب المهاجرين، والاتجار غير المشروع في الأشخاص؛ والحاجة إلى تلبية المتطلبات الإنسانية المباشرة للأشخاص الذين يتم إنقاذهم وللمسافرين خلسة وكفالة الحماية من الخطر المباشر لطالبي اللجوء وإتاحة المجال لهم للوصول بسرعة إلى إجراءات البت بصورة عادلة وفعالة في حالتهم وذلك بامتنال تام لاحترام مبدأ عدم الترحيل؛ والحاجة إلى المحافظة على الأمن والاستقرار في النقل البحري الدولي.

٩٦ - وأنشأ الاجتماع نظاما لجهات التنسيق لتيسير استجابة أكثر تنسيقا لحالات الطوارئ في المستقبل التي تقتضي إجراءات مشتركة بين الوكالات، ونظر في استصواب وضع مبادئ توجيهية: (أ) لأعضائها ليستخدموها عند تعبئة مجموعة آلية التنسيق للعمل في حالات الطوارئ بالمستقبل، (ب) وللحكومات بشأن الإجراءات التي قد ترغب في اتخاذها في حالات الأشخاص الذين يتم إنقاذهم في البحر في المستقبل من طالبي اللجوء و/أو اللاجئين^(٥٢). وترى مفوضية شؤون اللاجئين أنه رغم كون المجموعة المشتركة بين الوكالات لم تعقد إلا في تلك المناسبة فقط، فإن مستوى التعامل القائم بين مختلف الوكالات المشاركة قد أسهم في التعاون المستمر بشأن المسائل ذات الاهتمام المشترك. وكانت مفوضية شؤون اللاجئين قد عقدت في آذار/مارس ٢٠٠٢ في لشبونة، مائدة مستديرة للخبراء شملت

مشاركين من الحكومات وقطاع النقل البحري والمنظمات الدولية، بما في ذلك المنظمة البحرية الدولية، ومفوضية الأمم المتحدة لحقوق الإنسان، وشعبة شؤون المحيطات وقانون البحار، والمنظمات غير الحكومية، والمؤسسات الأكاديمية لمناقشة التحديات التي تشكلها حالات الإنقاذ المعقدة. شددت المائدة المستديرة، في جملة أمور، على أهمية المحافظة على سلامة النظام العالمي للبحث والإنقاذ، وأهمية جهود التعاون الدولي من أجل التصدي بشكل واف للعناصر المعقدة في حالات الإنقاذ التي تنطوي على طالي اللجوء واللاجئين^(٥٣). تم النظر في نتائج مبادرات مفوضية شؤون اللاجئين والمنظمة البحرية الدولية وذلك في اجتماع غير رسمي عقد بالسويد في أيلول/سبتمبر ٢٠٠٢، كما نظرت فيها لجنة السلامة البحرية في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢ واللجنة الفرعية المعنية بالاتصالات اللاسلكية والبحث والإنقاذ والتابعة للمنظمة البحرية الدولية في كانون الثاني/يناير ٢٠٠٣. وأعدت مشاريع تعديلات للاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر والاتفاقية الدولية لعام ١٩٧٩ للبحث والإنقاذ في البحر لكي تنظر فيها لجنة السلامة البحرية في عام ٢٠٠٣^(٥٤).

٩٧ - ورحبت الجمعية العامة، في قرارها ١٤١/٥٧ بالمبادرات التي اتخذتها المنظمة البحرية الدولية، ومفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين، والمنظمة الدولية للهجرة، لمعالجة مسألة معاملة الأشخاص الذين يتم إنقاذهم في عرض البحر. وقد أعلنت المفوضية أن مساهمة شعبة شؤون المحيطات وقانون البحار بالأمم المتحدة، ومفوضية الأمم المتحدة لحقوق الإنسان، ومكتب الأمم المتحدة المعني بمكافحة المخدرات والجريمة في هذه المبادرات كان ينبغي التنويه بها في القرار لإيضاح النهج عريض القاعدة المتبع في مجال التعاون بين الوكالات.

٢ - السفن المهددة بالخطر

٩٨ - أبرزت الحادثتان اللتان وقعتا للناقلتين "كاستور" في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠ (انظر A/57/57، الفقرتان ١١٩ و ١٢٠) و "برستيغ" في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢ الحاجة إلى وجود مبادئ توجيهية واضحة فيما يتعلق بما ينبغي أن يتخذه ربان سفن والدول الساحلية ودول العَلَم من إجراءات عندما تحتاج السفن إلى مساعدة في عرض البحر. ولذلك أولت المنظمة البحرية الدولية الاهتمام بالدرجة الأولى للنظر في مشكلة أماكن لجوء السفن المعطوبة واتخاذ التدابير اللازمة لضمان قيام الدول الساحلية بمراجعة ما لديها من تدابير الطوارئ بحيث تقدم لهذه السفن كل المساعدات والتسهيلات اللازمة، حفاظاً على سلامة الأرواح في البحر وحماية للبيئة.

٩٩ - وفي أعقاب قرار اتخذته لجنة السلامة البحرية في دورتها الخامسة والسبعين بضرورة النظر إلى المسألة من وجهة سلامة التشغيل، أعدت اللجنة الفرعية المعنية بسلامة

الملاحة مشروعياً قرارين لعرضهما على الجمعية العامة. يشتمل الأول على مبادئ توجيهية توصي باتخاذ إجراءات من طرف ربانة السفن والدول الساحلية ودول العلم عندما تحتاج السفن إلى مساعدة. ويوصي القرار الثاني بأن تقوم الدول الساحلية بإنشاء خدمات مساعدة بحرية يتم تعبئتها عند الحاجة. والغرض من المبادئ التوجيهية المتعلقة بأماكن اللجوء أن تُستخدم عندما تكون سفينة ما بحاجة إلى المساعدة ولا يكون هناك خطر على حياة الركاب. وحين تكون الأرواح معرضة للخطر ينبغي تطبيق أحكام الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحر. وتسلم المبادئ التوجيهية بأنه عندما تتعرض سفينة لحادثة، فإن أفضل طريقة للحيلولة دون وقوع أضرار أو تلوث نتيجة التدهور التدريجي لحالة السفينة هي نقل حمولتها ومحتويات مخازن وقودها، وإصلاح العطل. ومن الأفضل القيام بهذه العملية في أحد أماكن اللجوء.

١٠٠- ويلزم توجيه جديد أقره البرلمان الأوروبي ومجلس أوروبا الدول الأعضاء بوضع خطط، تراعي المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية، لإيجاد ملاذ للسفن المهددة بالخطر داخل المياه الخاضعة لولايتها. ويجب أن تشتمل هذه الخطط على ما يلزم من الترتيبات والإجراءات التي تأخذ الضوابط التشغيلية والبيئية بعين الاعتبار، لضمان تمكّن السفن المعرضة للخطر من التوجه فوراً إلى مكان لجوء، بشرط مصادقة السلطة المختصة. وقد طلب من المفوضية الأوروبية أن تنظر في ضرورة وجود تدابير على مستوى الجماعة الأوروبية لتسهيل استرجاع التكاليف والأضرار المتكبدة من جراء استقبال السفن المهددة بالخطر أو الحصول على تعويض عنها، بما في ذلك وضع الاشتراطات المناسبة للتأمين أو الضمانات المالية الأخرى.

خامسا - الجرائم في البحر

١٠١- يُعد الإرهاب الدولي والجريمة المنظمة عبر الحدود، والاتجار غير المشروع بالمخدرات من بين الأخطار والتحديات العالمية الماوية للقرن الحادي والعشرين، التي طلبت الجمعية العامة من أجلها إلى الأمم المتحدة دراسة سبل ووسائل القيام، تحت قيادتها، بمزيد من مواصلة التشجيع على إبداء استجابة أكثر شمولا وتماسكا حيال هذه المشاكل^(٥٥). ويدل الهجوم الإرهابي على السفينة "ليمبورغ" قبالة ساحل اليمن في عام ٢٠٠٢، واستمرار تزايد تهريب المهاجرين والاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية عن طريق البحر - وهي أفعال تصدر عادة عن منظمات إجرامية - على وجود بُعد بحري لهذه التهديدات والتحديات. ويشكّل العمل على مكافحة وقمع هذه الأعمال وغيرها من الأنشطة الإجرامية في البحر، مثل القرصنة والسطو المسلح، تحديا خاصا لصناعة عالمية مثل

صناعة النقل البحري. ولذلك فإن التعاون والتنسيق على الصعيد الدولي شرط أساسي مسبق للعمل الفعال. ومن بواعث الأمل ملاحظة أن عددا متزايدا من الأقاليم قد أدرج ضرورة مكافحة الأنشطة الإجرامية في البحر ضمن أولويات التعاون الإقليمي واتفق على تكثيف تبادل المعلومات والموظفين، والتدريب وزيادة بناء القدرات والبحوث المشتركة^(٥٦).

ألف - منع الأعمال الإرهابية ضد النقل البحري وقمعها

١٠٢ - كثفت الأمم المتحدة خلال العام المنصرم عملها في مجال مكافحة الإرهاب. وفرض مجلس الأمن، بقراره ١٣٧٣ (٢٠٠١) المؤرخ ٢٨ أيلول/سبتمبر ٢٠٠١، واجبات ملزمة على الدول الأعضاء بقمع الإرهاب ومنعه، وشكّل لجنة لمكافحة الإرهاب لرصد تنفيذ القرار. وأكدت الجمعية العامة، في دورتها السابعة والخمسين من جديد، أن التعاون الدولي، وكذلك الأعمال التي تقوم بها الدول لمكافحة الإرهاب، ينبغي أن تتم وفقا لمبادئ ميثاق الأمم المتحدة والقانون الدولي والاتفاقيات الدولية ذات الصلة^(٥٧). كما أن مما له أهميته في مجال منع الأعمال الإرهابية الموجهة ضد النقل البحري وقمعها، الحفاظ على التوازن بين الحاجة إلى اتخاذ تدابير حماية لمناهضة الأخطار التي تهدد الأمن البحري من ناحية، وضرورة احترام القانون الدولي، ولا سيما قانون حقوق الإنسان^(٥٨) من ناحية أخرى. ويجب السعي أيضا إلى تحقيق توازن بين تشديد الإجراءات الأمنية والإبقاء على التدفق الفعال للتجارة الدولية.

١٠٣ - وقد بدأت التدابير الأمنية الجديدة تؤثر على صناعة النقل البحري، إذ رفعت شركات التأمين البحري أقساط التأمين على ناقلات النفط التي تمر بالمياه اليمنية^(٥٩) إلى ثلاثة أمثالها. وتطلب الولايات المتحدة الآن قوائم مفصلة (مانفستو) بمحتويات الحاويات من البضائع المتجهة إلى موانئ الولايات المتحدة، مما أدى إلى تغييرات هامة في عملية تحميل الحاويات في الموانئ الرئيسية مثل هونغ كونغ^(٦٠). وسيكون للمدونة الدولية الجديدة لأمن السفن والمرافق المرفئية تأثير أكبر على صناعة النقل البحري.

١٠٤ - ورحبت الجمعية العامة في القرار ١٤١/٥٧ بمبادرات المنظمة البحرية الدولية لمناهضة الخطر الذي يهدق بالأمن البحري جراء الإرهاب، وشجعت الدول على دعم هذا المسعى دعما كاملا، بما في ذلك اعتماد تعديلات للاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر والمدونة الدولية للأمن البحري، في مؤتمر الدول الأطراف في الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر (المنتظر بدء نفاذها في تموز/يوليه ٢٠٠٤)^(٦١)، في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢. وقد أدرجت تدابير جديدة لتعزيز الأمن البحري ومنع وقمع الأعمال الإرهابية ضد النقل

البحري في فصل جديد من الاتفاقية هو الفصل الحادي عشر - ٢، وفي تعديلات في الفصلين الخامس والحادي عشر - ١، وفي المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية. والغرض من المدونة توفير إطار موحد ومتسق لتقييم الأخطار، يمكن الحكومات من مواجهة أي تغييرات في مستوى الخطر بتغييرات تجريبها في مستوى تعرّض السفن والمرافق المرفئية للخطر. ومن ضمن التعديلات في الفصل الخامس من اتفاقية حماية الأرواح في البحر (سلامة الملاحة) جدول زمني جديد لتركيب النظم الآلية للمعلومات في السفن. وسيتمين تركيب النظم الآلية للمعلومات على متن السفن، خلاف سفن الركاب وناقلات النفط، التي تقل حمولتها الإجمالية عن ٥٠.٠٠٠ طن في موعد أقصاه ٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٤.

١٠٥- وأعيد ترقيم الفصل الحادي عشر سابقا (التدابير الخاصة لتعزيز الأمن البحري) ليصبح الفصل الحادي عشر - ١. وعُدلت المادة ٣/١ من ذلك الفصل لكي تنص على وجوب وسّم السفن بأرقام هويتها وسما دائما في مكان بارز سواء على جسم السفينة أو على الهيكل العلوي، وكذلك في الداخل. وتتضمن مادة جديدة رقمها ٥/١ أن تقل السفن سجلا موجزا مستمرا، القصد منه أن يوفر سجلا محمولا بتاريخ السفينة. ويجب أن يصدر السجل من طرف الإدارة وأن يحتوي على معلومات مثل اسم أو أسماء السفينة ودولة العلم وتاريخ تسجيل السفينة في تلك الدولة ورقم هويتها، وميناء تسجيلها، واسم الجهة (أو الجهات) المالكة لها وعنوانها. وينبغي تسجيل أية تغييرات تطرأ على السفينة في السجل خلال مدة لا تتجاوز ثلاثة أشهر، بحيث يحتوي السجل دوما على أحدث المعلومات عن السفينة بالإضافة إلى تاريخ التغييرات فيها.

١٠٦- وأضيف فصل جديد هو الفصل الحادي عشر - ٢ (تدابير خاصة لتعزيز الأمن البحري) بعد الفصل الحادي عشر - ١ المعاد ترقيمه. وعلى دول العلم والدول الساحلية إجراء تقييمات أمنية لسفنها أو لمرافق الموانئ داخل أقاليمها والتي تخدم سفنا تقوم برحلات دولية، وأن تُتبع تلك التقييمات بوضع خطة أمنية. ويجب تزويد جميع السفن بنظام إنذار أممي، وفقا لجدول زمني صارم يقضي بأن يتم تركيب النظام في معظم السفن بحلول عام ٢٠٠٤ وفي السفن المتبقية بحلول عام ٢٠٠٦. وسيتمين على كل سفينة من السفن حمل شهادة دولية بأمن السفينة، تثبت وفاءها بمتطلبات الفصل الحادي عشر - ٢ من اتفاقية حماية الأرواح والجزء ألف من المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية. وتكون السفينة خاضعة لعمليات التفتيش الأمني التي تقوم بها دولة الميناء، غير أن هذه العمليات لا تشمل التدقيق في خطة أمن السفينة إلا في حالات خاصة. ويحق لدولة ساحلية أن تطلب من سفينة تعتزم دخول موانئها إخطارها مسبقا بما إذا كانت السفينة تفي بالمتطلبات. وتمثل

التعديلات لاتفاقية حماية الأرواح ومدونة أمن السفن والمرافق المرفئية تغييرا كبيرا في النهج الذي تتبعه الصناعة البحرية الدولية تجاه مسألة الأمن في قطاع النقل البحري. وقد سَلَّم المؤتمر المعني بحماية الأرواح في البحر المنعقد في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢، بأن هذا التغيير قد يُحمِّل الدول الأطراف عبئا إضافيا كبيرا، واتخذ قرارين يتناولان الحاجة إلى تقديم مساعدة إلى الدول بهذا الخصوص.

١٠٧- وكذلك حثت الجمعية العامة الدول على الانضمام إلى اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية وبروتوكولها، ودعت الدول إلى المشاركة في الاستعراض الذي تجريه اللجنة القانونية للمنظمة البحرية الدولية لهذين الصكين تعريزا لطرق مكافحة هذه الأعمال غير المشروعة، بما فيها الأعمال الإرهابية، وحثت الدول كذلك على اتخاذ تدابير مناسبة لضمان التنفيذ الفعال لهذين الصكين، وبالأخص عن طريق اعتماد تشريعات، حيث يقتضي الأمر ذلك، ترمي إلى ضمان وجود إطار سليم للرد على حوادث السطو المسلح والأعمال الإرهابية في عرض البحر^(٦٢). وقد بدأت اللجنة القانونية النظر في تعديلات محتملة لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية وبروتوكولها استنادا إلى ورقة عمل أعدها فريق مطابقة.

باء - أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن

١٠٨- أشارت لجنة السلامة البحرية مؤخرا إلى أنه بالرغم من التأكيد على الأمن البحري في أعقاب أحداث ١١ أيلول/سبتمبر ٢٠٠١، لا تزال مسألة القرصنة والسطو المسلح على السفن تُلقِي ظلا قائما على صناعة النقل البحري بأكملها. وخلال الأشهر العشرة الأولى من عام ٢٠٠٢، حدثت زيادة قدرها ٢٠ في المائة في عدد أعمال القرصنة والسطو التي أُبلغت بها المنظمة البحرية الدولية (٣١٥)، بالمقارنة بعدد هذه الأعمال في نفس الفترة من عام ٢٠٠١ (٢٦٣). وتم اختطاف اثنتي عشرة سفينة واختفت (٨) سفن. وتشير التقارير إلى أن أكثر المناطق تضررا هي الشرق الأقصى، وعلى الأخص بحر الصين الجنوبي، ومضائق ملقا، والمحيط الهندي، والبحر الكاريبي، وأمريكا الجنوبية (على ساحلي المحيطين الهادئ والأطلسي) وغرب أفريقيا وشرقها^(٦٣). ومرة أخرى حثت الجمعية العامة في قرارها ١٤١/٥٧ جميع الدول والهيئات الدولية ذات الصلة على التعاون لمنع ومكافحة القرصنة والسطو المسلح في عرض البحر باتخاذ تدابير تشمل تقديم المساعدة في مجال بناء القدرات والحيلولة دون وقوع هذه الحوادث والإبلاغ عنها والتحقيق فيها، وتقديم المتهمين بارتكابها إلى العدالة، وفقا للقانون الدولي، ومن خلال اعتماد تشريعات وطنية، وكذلك من خلال تدريب الملاحين وموظفي الموانئ، وأفراد إنفاذ القوانين، وتوفير السفن والمعدات اللازمة

لأغراض الإنفاذ واتخاذ الحيطة إزاء الغش في تسجيل السفن. وعلاوة على ذلك، أهابت الجمعية مرة أخرى بالدول والجهات الخاصة المعنية أن تتعاون تعاوناً كاملاً مع المنظمة البحرية الدولية، بوسائل من بينها موافاة المنظمة بتقارير عن الحوادث، وتنفيذ المبادئ التوجيهية التي وضعتها المنظمة لمنع هجمات القرصنة والسطو المسلح.

جيم - تهريب المهاجرين

١٠٩- أفاد مركز الأمم المتحدة لمنع الجريمة الدولية بأن تهريب المهاجرين لا يزال يشكل تحدياً كبيراً فيما يتعلق بحقوق الإنسان والحد من الجريمة والقضايا البحرية. وبيّنت المنظمة الدولية للهجرة في مساهمتها في هذا التقرير أن أحد أهدافها الاستراتيجية هو مساعدة الدول على إيجاد حلول لمشاكل وأسباب الهجرة غير النظامية، التي ترى المنظمة أنها تتطلب رداً كلياً، وأن الحاجة تدعو إلى اتخاذ تدابير وقائية وعلاجية في نفس الوقت. وقد حددت المنظمة هدفها فيما يتعلق بمكافحة الاتجار بـ "الحد من الاتجار بالمهاجرين وحماية حقوق المهاجرين الذين يقعون في شباك هذه الممارسة".

١١٠- أما الدول فقد صبّت التشديد المباشر على زيادة تدابير الإنفاذ. فخلال عام ٢٠٠٢ أُلقت السلطات الإسبانية القبض على ١٦ ٥٠٤ من النازحين بالقوارب على سواحلها، وهو عدد يقل بنسبة ١١ في المائة عما كان عليه في العام الماضي. وتم التقاط غالبية هؤلاء النازحين في جزر الكناري بدلاً من مضيق جبل طارق، الذي كان يشكل الطريق الرئيسي لدخول إسبانيا دخولاً غير قانوني في عام ٢٠٠١، قبل اعتماد تدابير الإنفاذ المشددة. وازداد عدد المرشحين إلى بلدانهم بنسبة ٦٣,٧ في المائة في عام ٢٠٠٢ فبلغ ٧٩ ٤٦٧ شخصاً، بمعدل ٢٠٤ أشخاص في اليوم^(٦٤). وقد قُدِّرَ بأن حوالي ٤ ٠٠٠ شخص غرقوا في مضيق جبل طارق وفي منطقة المحيط الأطلسي المجاورة له منذ عام ١٩٩٧^(٦٥).

١١١- وتعتبر إسبانيا وإيطاليا واليونان نفسها أهدافاً رئيسية للمهاجرين إلى داخل الاتحاد الأوروبي. ذلك أن حوالي ثلثي المهاجرين القادمين إلى أوروبا من آسيا وأفريقيا والشرق الأوسط يدخلون عن طريق بحر إيجه والبحر الأبيض المتوسط. وقد وصل مؤخراً خلال أسبوع واحد قرابة ٥ ٠٠٠ مهاجر معظمهم من العراق وباكستان. وكانت اليونان تشعر بالقلق بصفة خاصة من احتمال وصول موجة من اللاجئين من العراق في حال وقوع حرب، وطلبت من بلدان أوروبية أخرى الموافقة على ترتيب "لتقاسم الأعباء"^(٦٦). وبدأت سفن من خمسة بلدان أوروبية (إسبانيا، المملكة المتحدة، فرنسا، إيطاليا، البرتغال) القيام بدوريات في البحر الأبيض المتوسط في محاولة لمكافحة الهجرة غير القانونية. وسيتمتع موظفو

الإفناذ بسلطة اعتلاء أية سفينة مشتبه فيها ومرافقتها إلى أقرب ميناء أوروبي عند الضرورة^(٦٧).

١١٢- وحثت الجمعية العامة في قرارها ١٤١/٥٧ الدول التي لم تصبح بعد أطرافاً في بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، على أن تفعل ذلك، وأن تتخذ التدابير المناسبة لكفالة تنفيذه بشكل فعال. وإشارة إلى تفاقم مشكلة النقل غير الآمن في البحار بوجه عام، وخاصة في تهريب المهاجرين، حثت الدول الأعضاء على العمل سوياً وبالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية على تعزيز التدابير لمنع الركاب من الصعود إلى السفن المتورطة في تهريب المهاجرين. وتوصي التدابير المؤقتة للمنظمة البحرية الدولية لمكافحة الممارسات غير المأمونة المرتبطة بتهريب المهاجرين غير القانونيين أو نقلهم، بأن تمنع الدول السفن الراسية في موانئها من المغادرة إذا كانت: (أ) في حالة انتهاك واضح للمبادئ الأساسية للسلامة في البحر، وخاصة مبادئ الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر؛ (ب) غير مزودة بالعدد السليم من أفراد الطاقم أو غير مجهزة بالمعدات اللازمة أو غير مرخصة لنقل المسافرين في رحلات بحرية دولية، وبذلك تشكل خطراً جدياً على حياة أو صحة الأشخاص الموجودين على متنها، بما في ذلك ظروف الصعود إلى ظهر السفينة أو النزول منها.

سادساً - الموارد البحرية والبيئة البحرية والتنمية المستدامة

١١٣- أعلن مؤتمر القمة العالمي للتنمية المستدامة أن

”المحيطات والبحار والجزر والمناطق الساحلية تشكل جزءاً أساسياً لا يتجزأ من النظام الإيكولوجي للكرة الأرضية وهي حيوية بالنسبة للأمن الغذائي العالمي ولا استمرار الازدهار الاقتصادي ورفاه العديد من الاقتصادات الوطنية وخاصة في البلدان النامية. ويقتضي تأمين التنمية المستدامة للمحيطات تنسيقاً وتعاوناً فعالين، بما في ذلك على الصعيدين العالمي والإقليمي، بين الهيئات المعنية...“^(٦٨).

١١٤- وفي ٢٠ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢ اتخذت الجمعية العامة القرار ٥٧/٢٥٣ المعنون ”مؤتمر القمة العالمي للتنمية المستدامة“، اعتمدت فيه إعلان جوهانسبرغ بشأن التنمية المستدامة^(٦٩) وخطة جوهانسبرغ للتنفيذ^(٧٠)، وقررت اعتماد التنمية المستدامة بوصفها عنصراً رئيسياً من عناصر الإطار الجامع لأنشطة الأمم المتحدة، ولا سيما الأنشطة الرامية إلى تحقيق الأهداف الإنمائية التي تم الاتفاق عليها دولياً، بما فيها الأهداف الواردة في إعلان الأمم المتحدة بشأن الألفية^(٧١). ودعت الجمعية أيضاً إلى تنفيذ الالتزامات والبرامج

والأهداف المحددة زمنياً التي اعتمدت في مؤتمر القمة، وحثت الحكومات، وجميع المنظمات الدولية والإقليمية والوكالات والمؤسسات ذات الصلة، فضلاً عن المجموعات الرئيسية، على اتخاذ إجراءات جيدة التوقيت لضمان المتابعة والتنفيذ الفعالين لنتائج مؤتمر جوهانسبرغ.

١١٥- وفي التاريخ ذاته، اتخذت الجمعية العامة القرار ٢٦٢/٥٧، المعنون "مواصلة تنفيذ برنامج العمل للتنمية المستدامة للدول الجزرية الصغيرة النامية"، الذي قررت فيه عقد اجتماع دولي في عام ٢٠٠٤، عملاً بتوصية قمة جوهانسبرغ، لإجراء استعراض شامل لتنفيذ برنامج العمل للتنمية المستدامة للدول الجزرية الصغيرة النامية^(٧٢). وقد عرضت موريشيوس استضافة الاجتماع.

١١٦- ورحبت الجمعية العامة في قرارها السنوي المتعلق ببند "المحيطات وقانون البحار" بخطة جوهانسبرغ للتنفيذ وبما تضمنته من التزامات باتخاذ إجراءات على جميع المستويات، خلال فترات محددة بالنسبة إلى بعض الأهداف، لضمان التنمية المستدامة للمحيطات. وقد أوصى مؤتمر القمة العالمي بأن تقوم لجنة التنمية المستدامة باستعراض ورصد مواصلة تنفيذ الالتزامات الإضافية الواردة في خطة التنفيذ. ومن المقرر عقد الدورة الحادية عشرة للجنة في نيويورك في الفترة من ٢٩ نيسان/أبريل إلى ٩ أيار/مايو ٢٠٠٣.

ألف - حفظ الموارد البحرية الحية وإدارتها

١١٧- تقف مصائد الأسماك البحرية في العالم عند مفترق طرق حاليًا. فبعد أن واجه تطورها خلال الخمسين عامًا الماضية كثيرًا من التحديات المؤسسية والقانونية والتكنولوجية والبيولوجية، التي تولدت عنها مطالب متغيرة وبيئات سياسية واجتماعية واقتصادية قلقية في قطاع الصيد، أصبح لزاماً أن توجد مصائد الأسماك الآن توازناً بين متطلبات متناقضة تتراوح بين جني الفوائد الاقتصادية والاجتماعية لاستخدام موارد مصائد الأسماك على المدى القصير وبين الحاجة إلى ضمان استدامة تلك الموارد على المدى الطويل. وقد حدث نتيجة لذلك تغير جذري في النهج الدولي تجاه إدارة مصائد الأسماك. فبدلاً من الاهتمام بالإنتاج وتوسيع رقعة المصائد من خلال استغلال الموارد الموجودة والجديدة، ينصب التركيز الآن على اتباع نهج يستند إلى الحفظ، وهو نهج يدمج في إدارة مصائد الأسماك أهدافاً عامة تتعلق بالحفظ وتتجاوز نطاق المصائد لتأخذ في الاعتبار آثار أنشطة المصائد على النظام الإيكولوجي البحري بجملمته. ويتجسد الإطار القانوني والمتعلق بالسياسة العامة لهذا النهج في الاتفاقات الملزمة قانونياً، وكذلك في الصكوك التي تم اعتمادها طوعاً عملاً بالتوصيات الواردة في الفصل ١٧ من جدول أعمال القرن ٢١ الصادر عن مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية عام ١٩٩٢. وتشمل هذه التوصيات اتفاق الأمم المتحدة للأرصدة السمكية،

واتفاق الامتثال الذي وضعته منظمة الأغذية والزراعة، ومدونة قواعد السلوك لصيد الأسماك المتسم بالمسؤولية وخطط العمل الدولية المتصلة بها، والتزام جاكارتا المتعلق بحفظ التنوع البيولوجي البحري والساحلي والاستخدام المستدام له. وبعض هذه الصكوك لا يزال في المراحل المبكرة من التنفيذ، وبعضها الآخر لم يبدأ تنفيذه. بيد أنه ظهر توافق في الآراء في خطة جوهانسبرغ بالتنفيذ على أن جميع الصكوك لا بد من تنفيذها لضمان استدامة المصائد والنهوض بحفظ المحيطات وإدارتها^(٧٣).

١ - اتفاق الأمم المتحدة للأرصدة السمكية

١١٨ - طلبت الجمعية العامة إلى الأمين العام في قرارها ١٤٣/٥٧ المؤرخ ١٢ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢، عقد جولة ثانية من المشاورات غير الرسمية مع الدول التي صدقت على اتفاق الأمم المتحدة للأرصدة السمكية أو انضمت إليه، بغية النظر في تنفيذ الاتفاق على الأصعدة الوطنية ودون الإقليمية والإقليمية والعالمية، وأن يقدم أي توصية مناسبة في هذا الشأن إلى الجمعية العامة في دورتها الثامنة والخمسين. وسيعقد هذا الاجتماع غير الرسمي الثاني في نهاية تموز/يوليه ٢٠٠٣.

١١٩ - وقد أعلنت الأطراف في اتفاق الأمم المتحدة للأرصدة السمكية في اجتماعها غير الرسمي الأول المعقد في تموز/يوليه ٢٠٠٢، أن أهم جانب من جوانب تنفيذ الاتفاق هو برنامج مساعدة الدول النامية الأطراف الذي يشتمل على عدة مكونات، وفقا للجزء السابع من الاتفاق. كما أوضحت الأطراف أن أحد مكونات هذا البرنامج سوف يتمثل في إنشاء صندوق تبرعات مكرس لتحقيق الأهداف الواردة في المادتين ٢٥ و ٢٦ من الاتفاق.

١٢٠ - وطبقا لذلك قررت الدول الأطراف أن أحد القضايا الرئيسية التي ستعرض على الاجتماع غير الرسمي الثاني هو النظر في صلاحيات الصندوق الاستئماني الطوعي لتنفيذ الجزء السابع من الاتفاق. وشددت الجمعية العامة على أنه ينبغي النظر في التنفيذ المبكر للأنشطة التالية من خلال الصندوق: (أ) تيسير مشاركة الدول النامية الأطراف في الاتفاق في المنظمات والترتيبات الإقليمية ودون الإقليمية لإدارة مصائد الأسماك؛ (ب) وتقديم المساعدة في مجال تكاليف السفر المرتبطة بمشاركة الدول النامية الأطراف في اجتماعات المنظمات العالمية ذات الصلة؛ (ج) ودعم المفاوضات التي تجرى حاليا ومستقبلا بشأن إنشاء منظمات ووضع ترتيبات دون إقليمية وإقليمية لإدارة مصائد الأسماك في المناطق التي لا توجد فيها حاليا مثل هذه الهيئات، وبشأن تعزيز ما يوجد حاليا من منظمات وترتيبات دون إقليمية وإقليمية معنية بإدارة مصائد الأسماك؛ (د) وبناء القدرات على الاضطلاع بالأنشطة في المجالات الرئيسية كالرصد والمراقبة والمتابعة وجمع البيانات والبحث

العلمي؛ (هـ) وتبادل المعلومات والخبرات في مجال تنفيذ الاتفاق؛ (و) والمساعدة على تنمية الموارد البشرية وتقديم المساعدة التقنية^(٧٤). وتشمل المواضيع الرئيسية الأخرى للمشاورات تطبيق النهج الوقائي ومسألة الامتثال والإنفاذ.

١٢١- وتسهيلا للمفاوضات طُلب من الأمين العام إعداد دراسة عن الأنشطة الجارية تحت الجزء السابع، بما في ذلك إجراء دراسة استقصائية وتحليل للبرامج الحالية للمساعدة فيما يتعلق بدعم مبادئ الجزء السابع. وفضلا عن ذلك طلب من الأمين العام إعداد دراسة استقصائية للأنشطة المتعلقة بتنفيذ الاتفاق، استنادا إلى المعلومات التي تقدمها بصورة طوعية الدول الأطراف وغير الأطراف والمنظمات والترتيبات دون الإقليمية والإقليمية لإدارة المصائد، بغية التشجيع من خلال هذه الآلية على تبادل المعلومات بخصوص تنفيذ الاتفاق^(٧٥).

٢ - مكافحة أنشطة صيد الأسماك غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم

١٢٢- يشكل صيد الأسماك غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم أحد القضايا الرئيسية التي تواجهها الإدارة السديدة لمصائد الأسماك. ولهذا السبب أقرت لجنة مصائد الأسماك التابعة لمنظمة الأغذية والزراعة خطة العمل الدولية لمنع صيد الأسماك غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم ولردعه والقضاء عليه في آذار/مارس ٢٠٠١، كما أن موضوع هذا الصيد المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم لا يزال يُثار في مجموعة واسعة من المحافل الوطنية والإقليمية والدولية. وقد تم نشر خطة العمل الدولية على نطاق واسع، ويجري حث الدول والمنظمات والترتيبات الإقليمية المعنية بإدارة مصائد الأسماك على اتخاذ خطوات لتنفيذ الخطة. وفي عام ٢٠٠٢ نشرت منظمة الأغذية والزراعة الدليل الفني رقم ٩ بشأن تنفيذ الخطة لمساعدة المسؤولين الحكوميين على وضع الخطط الوطنية التي دعت إليها خطة العمل الدولية. ووزعت نسخة من الخطة بلغة مبسطة بعنوان "وقف صيد الأسماك غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم" في المجتمعات المحلية التي تمارس صيد الأسماك وبين أوساط الصيادين لتوعيتهم بالمسائل الناشئة عن الصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم وبمغزاه.

١٢٣- وتواصل منظمة الأغذية والزراعة تقييم الروابط بين الإعانات وقدرات الصيد وممارسة الصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم^(٧٦) والعمل مع المنظمات والترتيبات الإقليمية لإدارة مصائد الأسماك من أجل تعزيز شبكات الرصد والمكافحة والمراقبة الإقليمية والدولية، كي تقوم بالإبلاغ ونشر المعلومات، بالزمن الحقيقي، عن عمليات صيد الأسماك غير المشروعة وغير المبلغ عنها وغير المنظمة. وتقوم أيضا برصد التطورات العالمية بشأن هذا

الصيد وتقديم تقارير عنها في الأمم المتحدة والمنظمة والمحافل التابعة لمنظمة الأغذية والزراعة نفسها. وقد قدمت تقريرها المرحلي الأول عن الإنجازات في سبيل تنفيذ خطة العمل الدولية في الدورة الخامسة والعشرين للجنة مصائد الأسماك (شباط/فبراير ٢٠٠٣)، مع تقريرها عن تنفيذ مدونة قواعد السلوك. وتعتزم المنظمة أيضا أن تعقد في عام ٢٠٠٣ اجتماعا للبلدان التي تمسك سجلات مفتوحة، المسماة دول أعلام الملائمة لتوعية تلك الدول بشأن آثار سفنها على مصائد الأسماك في العالم.

١٢٤ - وفي تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٢ استضافت منظمة الأغذية والزراعة مشاوره بين الخبراء لاستعراض ما تتخذه دول الموانئ من تدابير لمكافحة الصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم. وقد وضعت المشاورة مشروع مذكرة تفاهم بشأن التدابير التي يمكن أن تتخذها دول الموانئ لمكافحة هذا النوع من الصيد، وأوصت بأن تقوم المنظمة بما يلي:

(أ) عقد مشاوره فنية تناول المبادئ والخطوط التوجيهية لوضع مذكرة تفاهم إقليمية بشأن تدابير دول الموانئ لمنع الصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم وردعه والقضاء عليه؛

(ب) وضع وتنفيذ برامج مساعدة لتيسير تنمية الموارد البشرية وتعزيز المؤسسات، بما في ذلك المساعدة القانونية، في البلدان النامية لأجل تشجيع التنفيذ الكامل والفعال للتدابير التي تتخذها دول الموانئ لمكافحة الصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم؛

(ج) النظر في إمكانية تكوين قاعدة بيانات تتعلق بالتدابير ذات الصلة التي تتخذها دول الميناء.

١٢٥ - كذلك عقدت أسبانيا في، تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٢، بتعاون في مع منظمة الأغذية والزراعة، وبمساعدة من الاتحاد الأوروبي مؤتمرا دوليا بشأن صيد الأسماك غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم، لمناقشة التدابير الرامية إلى التصدي لذلك الصيد على المستويين الوطني والعالمي. وعرضت أسبانيا خطتها الوطنية لمكافحة الصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم.

١٢٦ - وفي الأمم المتحدة أعلن مؤتمر القمة العالمي للتنمية المستدامة في خطة جوهانسبرغ للتنفيذ أنه ينبغي، تحقيقا لاستدامة مصائد الأسماك، اتخاذ إجراءات عاجلة لوضع وتنفيذ خطط عمل وطنية وإقليمية لإعمال خطة العمل الدولية لمنع صيد الأسماك غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم ولردعه والقضاء عليه بحلول عام ٢٠٠٤، وإقامة نظام فعال للرصد والإبلاغ والإنفاذ، والمراقبة سفن الصيد، بما في ذلك من قبل دول العلم، من أجل تدعيم خطة العمل. كذلك حث المؤتمر المجتمع الدولي على القضاء على الإعانات التي تسهم في

الصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم وفي قدرات الصيد الزائدة، والعمل في الوقت ذاته، على إكمال الجهود التي تبذلها منظمة التجارة العالمية بغية إيضاح وتحسين أنظمتها المتعلقة بتقديم الإعانات لمصائد الأسماك، مع أخذ أهمية القطاع بالنسبة إلى البلدان النامية بعين الاعتبار^(٧٧).

١٢٧- وأعربت الجمعية العامة في عدة مناسبات خلال دورتها السابعة والخمسين عن تأييدها للجهود العالمية التي يبذلها المجتمع الدولي لمكافحة الصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم. ففي القرار ١٤١/٥٧ حثت الجمعية الدول على اتخاذ جميع الخطوات الضرورية لتنفيذ خطة العمل الدولية لمكافحة صيد الأسماك غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم، وردعه والقضاء عليه، التي اعتمدها لجنة مصائد الأسماك التابعة لمنظمة الأغذية والزراعة، بما في ذلك عن طريق منظمات وترتيبات إدارة مصائد الأسماك الإقليمية ودون الإقليمية المعنية؛ وفي القرار ١٤٢/٥٧ المؤرخ ١٢ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢ والمعنون "صيد السمك بالشباك البحرية العائمة الكبيرة، والصيد غير المأذون به في المناطق الخاضعة للولاية الوطنية وفي أعالي البحار/الصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم، والمصيد العرضي والمرجع في مصائد الأسماك، والتطورات الأخرى"، كررت الجمعية تأكيد التوصيات المتفق عليها في مؤتمر القمة العالمي للتنمية المستدامة - وعلاوة على ذلك دعت منظمة الأغذية والزراعة إلى مواصلة ترتيباتها التعاونية مع وكالات الأمم المتحدة بشأن تنفيذ خطة العمل الدولية، وإلى تقديم تقرير عن المجالات ذات الأولوية للتعاون والتنسيق في هذا العمل، إلى الأمين العام؛ وأكدت الحاجة إلى تعزيز الإطار القانوني الدولي للتعاون فيما بين الحكومات في إدارة الأرصد السمكية وفي مكافحة صيد الأسماك غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم، على نحو يتسق مع القانون الدولي. وقد تقرر توحيد جميع القضايا المتعلقة بمصائد الأسماك في بند فرعي واحد عنوانه "تحقيق استدامة مصائد الأسماك، بما في ذلك عن طريق اتفاق تنفيذ أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المؤرخة ١٠ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٢، المتعلق بحفظ وإدارة الأرصد السمكية المتداخلة المناطق والكثيرة الارتحال وما يتصل بذلك من صكوك". وسيساعد هذا التوحيد على اتباع نهج متكامل في هذا الميدان الشائك.

٣ - المنظمات الإقليمية لإدارة مصائد الأسماك

١٢٨- اعتمد المجتمع الدولي منذ بداية التسعينات عددا من الصكوك لتعزيز الإطار القانوني لإدارة مصائد الأسماك الذي وضعت أساسه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار^(٧٨). وكل هذه الصكوك تعالج قضايا عصرية مثل الإدارة السديدة لموارد صيد الأسماك؛ والقدرة الزائدة

للأساطيل والاستغلال المفرط للموارد؛ والصيد العرضي والمرتبج، والصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم، والرصد والمكافحة والمراقبة والإنفاذ؛ وتدابير تحسين جمع البيانات، وتطبيق النهج التحوطي ونهج النظام الإيكولوجي، وكذلك الدور الحاسم الذي يمكن أن تؤديه المنظمات والترتيبات دون الإقليمية والإقليمية لإدارة مصائد الأسماك في معالجة تلك القضايا. بيد أن من المعروف جيدا أن الهيئات الإقليمية لإدارة مصائد الأسماك لقيت نجاحا متفاوتا في حفظ الموارد الواقعة تحت مسؤوليتها، ويرجع ذلك، في جملة أسباب، إلى أوجه القصور في ولاياتها المتمثلة في حفظ وإدارة هذه الموارد وعدم قدرتها على إنفاذ تدابيرها التنظيمية، حتى بالنسبة إلى أعضائها أنفسهم.

١٢٩ - ونظرا إلى هذه الحالة، وافقت لجنة مصائد الأسماك التابعة لمنظمة الأغذية والزراعة في عام ١٩٩٧ على ضرورة قيام الأعضاء في جميع المنظمات والترتيبات الإقليمية لإدارة مصائد الأسماك التابعة للمنظمة باستعراض وتقييم هذه المنظمات لتحديد التدابير الواجب اتخاذها لتعزيزها. وشددت اللجنة على ضرورة قيام تنسيق جيد بين هيئات إدارة مصائد الأسماك الإقليمية التابعة لمنظمة الأغذية والزراعة وغير التابعة لها، ومع المنظمات الأخرى التي تعالج قضايا مصائد الأسماك^(٧٩). وبالتالي عقد أول اجتماع بين هيئات وترتيبات إدارة مصائد الأسماك الإقليمية التابعة للمنظمة وغير التابعة لها في روما في شباط/فبراير ١٩٩٩ لمناقشة ثلاثة بنود رئيسية تمس أداء منظمات مصائد الأسماك الإقليمية؛ واتباع نهج متعدد الجوانب للإبلاغ عن حالات مصائد الأسماك، واتجاهاتها؛ ودور هيئات مصائد الأسماك الإقليمية كوسائل للإدارة الجيدة للمصائد. وقد توصل الاجتماع إلى استنتاجات بشأن أهمية اتباع النهج التحوطي تجاه تنظيم المصائد وإدارتها إدارة سديدة، وبشأن إشراك جميع أصحاب المصالح في وضع التدابير الإدارية، وكذلك الحاجة العاجلة إلى مواصلة تكييف ولايات هيئات المصائد وهياكلها وسياساتها، بغية الاستجابة بمزيد من الفعالية للتحديات التي تواجهها مصائد الأسماك في العالم^(٨٠). وفي الاجتماع الثاني المعقود في شباط/فبراير ٢٠٠١، ناقشت هيئات وترتيبات إدارة مصائد الأسماك الإقليمية التابعة لمنظمة الأغذية والزراعة وغير التابعة لها بعض العوامل الخارجية التي من شأنها التأثير على عملها وعلى إدارة مصائد الأسماك، مثل التلوث الناجم عن الأنشطة البرية؛ والتعاون في الإبلاغ عن الاتجاهات العالمية في المصائد وعن حالتها، وصيد الأسماك غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم، والتطورات الحاصلة في معايير اتفاقية الاتجار الدولي بأنواع الحيوانات والنباتات البرية المعرضة للانقراض فيما يتعلق بإدراج الموارد المائية المستغلة تجاريا في قوائمها، والفرص والتحديات الماثلة أمام تنسيق الأنشطة في مجال الإدارة القائمة على النظام الإيكولوجي لمصائد الأسماك^(٨١).

٤ - الأنشطة الأخرى لمنظمة الأغذية والزراعة

(أ) نظم رصد السفن والمراقبة بواسطة السواتل

١٣٠ - في عام ٢٠٠٢، عقدت منظمة الأغذية والزراعة في السنغال، حلقة عمل بشأن نظم رصد السفن، لبلدان اللجنة دون الإقليمية لمصائد الأسماك (الرأس الأخضر، والسنغال، وسيراليون، وغامبيا، وغينيا، وغينيا - بيساو، وموريتانيا). وتعتزم المنظمة عقد سلسلة من حلقات عمل مشابهة حول نظم رصد السفن، في غرب وشرق أفريقيا، وأمريكا الوسطى، والشرق الأدنى، وجنوب شرق آسيا. وتعمل المنظمة أيضا على وضع تشريع نموذجي لنظم رصد السفن، من شأنه أن يساعد البلدان على العمل بسرعة على وضع تشريعات تدعم تدابير نظم رصد السفن. وفي كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢، أصدرت منظمة الأغذية والزراعة تكليفا بإجراء دراسة لتقييم عملية إيجاد سجلات إلكترونية للبيانات المتعلقة بالمصيد، مع الاهتمام خاصة بالطريقة التي يمكن بها إدماج هذه السجلات في نظم رصد السفن. وبالنسبة لعام ٢٠٠٣، تقترح المنظمة عقد مشاوره للخبراء بشأن أشكال وإجراءات بيانات نظم رصد السفن. وسوف تهدف المشاورة إلى كفالة التوافق فيما بين النظم المختلفة التي يجري إعدادها.

١٣١ - ولاحظت المنظمة حدوث زيادة في استخدام نظام رصد السفن لأغراض رصد ومراقبة وتتبع سفن الصيد، خلال السنوات الخمس الماضية: ذلك أن ما يقدر بخمسة أو ستة بلدان كانت تستخدم النظام في رصد أنشطة ٢٠٠٠ سفينة صيد في عام ١٩٩٨، إلا أن هذا العدد ارتفع عام ٢٠٠٢ إلى ٧٠ بلدا تستخدم النظام لرصد أنشطة ٢٠٠٠ سفينة. وتطبق جميع البلدان التي لديها موارد كبيرة في مصائد الأسماك لنظام رصد السفن الآن، أما البلدان التي لا تملك هذا النظام فهي كلها تقريبا بلدان نامية. ومن التطورات الهامة الأخرى استخدام المنظمات الإقليمية لإدارة مصائد الأسماك لنظام رصد السفن في مناطقها التنظيمية، من أجل إقامة نظام رصد في أعالي البحار. وتشترط لجنة مصائد أسماك شمال شرق المحيط الأطلسي ومنظمة مصائد أسماك شمال المحيط الأطلسي قيام كل سفينة من السفن التابعة لأعضائهما بإبلاغ دولة علمها والمنظمة الإقليمية لإدارة مصائد الأسماك، من خلال نظام رصد السفن، حينما تكون في المنطقة الخاضعة لتنظيم المصائد (أي حينما تكون داخل المنطقة الجغرافية للتنظيم، ولكن خارج حد ٢٠٠ ميل بحري للمنطقة الاقتصادية الخالصة). وقد اعتمدت لجنة سمك تونة المحيط الهندي قرارا يستدعي قيام أعضائها بتطبيق نظام رصد السفن على ١٠ في المائة من سفنها التي تزيد أطوالها على ٢٠ مترا، ابتداء من منتصف عام ٢٠٠٣.

وتنظر كل من منظمة حفظ الموارد البحرية الحية في القارة المتجمدة الجنوبية واللجنة الدولية لحفظ سمك تونة المحيط الأطلسي في أمر تطبيق تدابير مماثلة.

١٣٢ - وفضلا عن ذلك، يجري إدخال السجلات الإلكترونية كيما يصبح نظام رصد السفن أيضا قادرا على إبلاغ البيانات عن الصيد، علاوة على البيانات المتعلقة بالموقع. ويتيح هذا التطور إمكانية إدارة مصائد الأسماك في الوقت الحقيقي، مع اتخاذ تدابير على نحو فوري. وتستخدم السجلات الإلكترونية الآن في استراليا وآيسلندا وكندا والولايات المتحدة الأمريكية (شمال المحيط الهادئ)، كما ستبدأ الجماعة الأوروبية العمل بها بالنسبة إلى السفن التي تزيد أطولها على ٢٤ مترا، في عام ٢٠٠٤. ومن المجالات الهامة التي شهدت حدوث تطور تكميلي، مجال استخدام المراقبة بواسطة السواتل للكشف عن وجود سفن صيد لا تقوم بالإبلاغ من خلال نظام رصد السفن. وتستخدم هذه المراقبة في استراليا، بينما عكفت كل من آيسلندا والجماعة الأوروبية وكندا والنرويج، خلال السنوات القليلة الماضية، على إجراء دراسات نموذجية للمراقبة بواسطة السواتل (الرادار ذو الفتحة الاصطناعية)، بالاشتراك مع المركز الأوروبي المشترك للبحوث. وقد يجري الأخذ بهذه الطرق لأغراض الرصد والمراقبة والتتبع في مصائد الأسماك في منطقة الجماعة الأوروبية، في عام ٢٠٠٤.

(ب) تقديم الإعانات لمصائد الأسماك

١٣٣ - وفي عام ٢٠٠٢، واصلت منظمة الأغذية والزراعة دراسة موضوع الإعانات المقدمة لمصائد الأسماك، عملا بالولاية التي تلقتها في الدورة الرابعة والعشرين للجنة مصائد الأسماك التابعة لها، والتي منحت المنظمة بموجبها الدور القيادي في تعزيز التعاون والتنسيق فيما بين المنظمات الحكومية الدولية، في مجال عملها المتعلق بدعم مصائد الأسماك. واستضافت المنظمة، في تموز/يوليه ٢٠٠٢، الاجتماع المخصص الثاني للمنظمات الحكومية الدولية المعني ببرامج العمل المتصلة بالإعانات لمصائد الأسماك (روما، ٤-٥ تموز/يوليه ٢٠٠٢)^(٨٢)، بغية إتاحة الفرصة لتبادل المعلومات فيما يتعلق بالأنشطة الجارية، وإيجاد مجالات للتعاقد، ولتفادي الازدواجية في العمل^(٨٣).

١٣٤ - وعلاوة على ذلك، واصلت منظمة الأغذية والزراعة رصد الأداء الاقتصادي لمصائد الأسماك، ووسعت نطاقه ليشمل أيضا إجراء استعراض للإعانات. وجرى إبلاغ النتائج في ورقة تقنية، وأبرزت في تقرير "حالة المصائد ومزارع تربية الأسماك في العالم لسنة ٢٠٠٢"^(٨٤). وأصدرت مشاوراة للخبراء عقدتها المنظمة في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢^(٨٥)، توصية قوية بأن تدعم منظمة الأغذية والزراعة استخدام مشروع الدليل لتحديد

الإعانات المقدمة لصناعة صيد الأسماك وتقييمها والإبلاغ عنها، الذي أعدته المشاورة و ينتظر نشره في عام ٢٠٠٣. واقترحت المشاورة أيضاً أن تحسن المنظمة الإرشادات بشأن الإعلانات التي: (أ) لها آثار طويلة الأجل وقصيرة الأجل؛ (ب) وقد تنتج عن عدم اتخاذ إجراءات من قبل الحكومات؛ (ج) وقد تكون مرتبطة بعمليات تحديد أسعار الموارد. علاوة على ذلك، أوصى المشاورة بأن تضطلع منظمة الأغذية والزراعة بأعمال تحليلية لآثار الإعانات وبأن توفر المشورة العامة بشأن كيفية القيام بمثل هذه الأعمال. وبعد أن استعرضت لجنة مصائد الأسماك استنتاجات وتوصيات مشاورة الخبراء في تحديد الإعانات المقدمة لصناعة صيد الأسماك وتقييمها والإبلاغ عنها، في شباط/فبراير ٢٠٠٣، اتفقت اللجنة على أن تعقد منظمة الأغذية والزراعة مشاورة تقنية بشأن تقديم الإعانات لقطاع مصائد الأسماك في عام ٢٠٠٤، وتم الاتفاق أيضاً على أن يعد لهذه المشاورة التقنية بالتعاون مع المنظمات الدولية الأخرى ذات الصلة وعلى أن يركز عملها على تأثيرات الإعانات على قابلية موارد أسماك للإدامة، وبالأخص آثارها على قدرات الصيد الزائدة وعلى الصيد المفرط وعلى الصيد غير المشروع وغير المنظم وغير المبلغ عنه.

(ج) إدارة كميات الصيد

١٣٥ - ومنذ أن اعتمدت لجنة مصائد الأسماك خطة العمل الدولية لتنظيم قدرات الصيد، في شباط/فبراير ١٩٩٩، جرى نشر الخطة على نطاق واسع واتخاذ تدابير لتنفيذها من قبل عدد كبير من البلدان ومنظمات إدارة مصائد الأسماك الإقليمية، وبدأت منظمة الأغذية والزراعة إعداد وثائق فنية تتصل بقياس وتقييم قدرات الصيد، وبقضايا السياسة العامة المنبثقة عن التدابير التي يمكن اتخاذها لإدارة هذه القدرات وحفظها في نهاية المطاف. وما فتئت المنظمة تعمل أيضاً، مع مجموعة مختارة من منظمات إدارة مصائد الأسماك الإقليمية على تقييم القضايا وإعداد السياسات المتعلقة بإدارة قدرات الصيد. وحيث أن إدارة قدرات الصيد تعتبر من القضايا الرئيسية التي تواجهها الإدارة السديدة لمصائد الأسماك، ونظراً إلى ازدياد تناولها خلال العقد الماضي، في طائفة واسعة من المنتديات الوطنية والدولية، لا بد من أن تتواصل الجهود المطردة من أجل رصد التقدم المحرز في تنفيذ خطة العمل الدولية. وسوف تقدم منظمة الأغذية والزراعة تقريراً مرحلياً إلى لجنة مصائد الأسماك، في دورتها الخامسة والعشرين.

١٣٦ - وتشمل الإجراءات الأخرى التي اكتملت بالفعل أو التي تعتزم المنظمة الاضطلاع بها ما يلي:

(أ) تنظيم سلسلة من الدراسات الإفرادية، في عامي ٢٠٠٢ و ٢٠٠٣ لإدارة قدرات الصيد في أمريكا اللاتينية؛

(ب) تنظيم حلقة عمل، في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٢، عن رصد وتقييم وإدارة قدرات صيد الأسماك في منطقة البحر الأدرياتيكي بحوض البحر الأبيض المتوسط (من خلال مشروع أدرياميد، دعماً للجنة مصائد الأسماك العامة للبحر الأبيض المتوسط)؛

(ج) تنظيم مشاوره خبراء في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٢، بعنوان "الحفز على الابتعاد عن تجاوز القدرات في مصائد الأسماك البحرية"؛

(د) بدء مشروع رئيسي من ثلاث سنوات لإدارة قدرات صيد سمك التونة في عام ٢٠٠٢، يجري تنفيذه بالتعاون مع اللجان الإقليمية لإدارة مصائد الأسماك.

(د) إدارة الأرصد السميكية المشتركة (الأرصد العابرة للحدود والمتداخلة المناطق)

١٣٧ - عقدت حكومة النرويج، بالتعاون مع منظمة الأغذية والزراعة، اجتماع مشاوره مشتركاً بين النرويج والمنظمة بشأن إدارة الأرصد السميكية المشتركة، في مدينة بيرغن، في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٢^(٨٦)، بهدف تعزيز طرائق وآليات إدارة أرصد الأسماك المشتركة، والتوصل إلى فهم أفضل للمشاكل التي ينطوي عليها ذلك. وكان الدافع وراء عقد الاجتماع الاستشاري هو أن المحافظة الفعالة على الأرصد السميكية المشتركة وإدارتها الفعلية، بموجب الفقرة ١ من المادة ٦٣ من اتفاقية قانون البحار، تمثل تحدياً مستمراً للدول ومنظمات وترتيبات إدارة مصائد الأسماك الإقليمية، في جهودها الرامية إلى كفالة إيجاد حلول مستدامة طويلة الأجل بشأن هذه الأرصد. وتوصل اجتماع المشاوره إلى عدة استنتاجات هامة، بما في ذلك:

(أ) أن هناك حاجة لإيجاد ترتيبات إدارة تعاونية على درجة من المتانة تمكنها من استيعاب الصدمات غير المتوقعة الناجمة عن الاختلافات الطبيعية، وتغير المناخ، أو الاختلافات الإيكولوجية والاقتصادية الأخرى التي لا يمكن التنبؤ بها؛

(ب) أنه ينبغي ألا يقتصر تشاطر الفوائد الجنية من مصائد الأسماك على تخصيص كميات الصيد الإجمالية المسموح بها، أو ما يعادلها لأساطيل سفن الصيد الوطنية؛

(ج) أنه ينبغي إيلاء اعتبار أيضاً لاستخدام ما أشار إليه اجتماع المشاوره بعبارة "ميسري التفاوض"، أو بعبارة "مدفوعات جانبية"، كتبادل الحصص، أو الترتيبات المتبادلة لإتاحة الوصول إلى المصائد. فمن شأن هذه الأمور أن تسمح بتوسيع نطاق المساومة على توزيع المخصصات، وأن تساعد على التوصل إلى حلول وسط في حالات وجود اختلاف

فيما بين الأهداف الإدارية للدول/الكيانات المتعاونة، وأن تزيد مرونة ومثانة ترتيبات التعاون بمرور الزمن؛

(د) أن مشاكل التنفيذ والإنفاذ فيما يتعلق بالمصائد المشتركة، تفوق كثيرا في تعقيدها المشاكل التي تصادف في المصائد غير المشتركة.

١٣٨ - وفيما يتعلق بالتعاون على إدارة الأرصد السمكية المتداخلة المناطق، بموجب اتفاق الأمم المتحدة للأرصد السمكية والفقرة ٢ من المادة ٦٣ من اتفاقية قانون البحار، لاحظ اجتماع المشاورة وجود مسألتين هامتين للغاية هما: (أ) مسألة الأعضاء أو المشاركين الجدد في منظمات أو ترتيبات إدارة المصائد الإقليمية؛ (ب) مسألة ما الذي يشكل مصلحة "حقيقية" لدولة ما في مصيدة أسماك متداخلة المناطق. واستعرض اجتماع المشاورة النهج الحالية المتبعة لمعالجة مسألة الأعضاء أو المشاركين الجدد.

٥ - صيد الحيتان

١٣٩ - عقدت اللجنة الدولية لصيد الحيتان اجتماعها السنوي الرابع والخمسين، في شيمونوسيكي، اليابان، في أيار/مايو ٢٠٠٢، للنظر في جملة أمور منها مسألة عضوية آيسلندا؛ وحدود الكميات المسموح باصطيادها من الحيتان للأغراض التجارية؛ مشروع إدارة منقح؛ الملاذات؛ الحدود القصوى لصيد الحيتان لأغراض معيشة السكان الأصليين؛ حالة الحيتان؛ الأذونات العلمية؛ طرق قتل الحيتان وما يتصل بها من مسائل الصالح العام للحيتان؛ البحوث البيئية؛ والحيتانيات الصغيرة.

١٤٠ - وأعدت اللجنة تأكيد مقررها لسنة ١٩٨٢، الذي بدأ نفاذه اعتبارا من موسمي ١٩٨٥/١٩٨٦، بتحديد كمية الحيتان المسموح بصيدها للأغراض التجارية عند مستوى الصفر. وكانت النرويج قد تقدمت باعتراضات على هذا الحظر ومارست حقها في وضع حدود وطنية قصوى للعمليات الساحلية لصيد حيتان مينكي (عنبر) وكما حدث في السنوات السابقة، لم تعتمد اللجنة اقتراحا تقدمت به اليابان برفع مؤقت للحظر على حصتها والسماح بصيد ٥٠ من حيتان عنبر لمجموعات الصيادين في مناطقها الساحلية، وبينت اللجنة أيضا أنه بالرغم من تأييدها لإجراء إدارة منقح بالنسبة إلى صيد الحيتان على النطاق التجاري، فإنه يتعين إكمال عدد من المسائل، من بينها تحديد نظام للتفتيش ولتعيين مراقبين (مشروع الإدارة المنقح)، قبل أن تنظر في وضع حد جديد غير الصفر لكميات الصيد المسموح بها. ومع ذلك، وافقت اللجنة على حدود جديدة لكميات الصيد المسموح بها لعدة أرصد، مسموح للسكان الأصليين بصيدها لأغراض معيشتهم، الحيتان الرمادية في شمال شرق المحيط الهادئ (التي يصطادها أولئك "المعترف بالحاجات التقليدية والمعيشية

لشعوبهم الأصلية“؛ وحيثان غرب غرينلاند ذات الزعانف (التي يصطادها سكان غرينلاند) وحيثان عنبر غرب غرينلاند (ويصطادها سكان غرينلاند) وحيثان عنبر شرق غرينلاند (ويصطادها أهالي غرينلاند)؛ والحيثان ذات الحدبة (التي يصطادها سكان سانت فينسنت وجزر غرينادين). وعلاوة على ذلك فإنه رغم موافقة اللجنة العلمية على أن الرصيد من الحوت قوسي الرأس قادر على تحمل صيده وإقرارها بالحاجات الثقافية والتغذوية والمعيشية لكل من شعب الاسكيمو في آلاسكا والشعوب الأصلية في منطقة شوكونكا، فقد فشل اقتراح بالاستمرار في إدراج حكم يسمح بهذا الصيد في الحصول على الأغلبية اللازمة. وبينت بعض الدول التي رفضت تخصيص هذه الحصص أنها تعتقد بأنه كان ينبغي كذلك أن تخصص لليابان حصة بصيد الحيتان على مستوى حاجات المعيشة بالنسبة إلى مجموعات صيد الحيتان في مناطقها الساحلية. وبالإضافة إلى ذلك، رأوا أن هناك شكاً علمياً في قدرة رصيد الحوت قوسي الرأس على تحمل مستويات الصيد المطلوبة.

١٤١ - ولم يتسن الحصول على أغلبية الثلاثة أرباع المطلوبة لاعتماد المقترحات بإنشاء ملاذات للحيتان في جنوب المحيط الهادئ وجنوب المحيط الأطلسي. ولم يعتمد بالمثل مقترح بشأن تغيير الحكم المتعلق بملاذ المحيط الجنوبي. وفيما يتعلق بحالة الحيتان، بينت اللجنة العلمية أنه بالرغم من طول مدة الحماية فقد بقيت عدة فصائل من الحيتان الكبيرة مهددة بالانقراض عند مستوى الخطورة العالية وعددها يبلغ ٥٠٠ أو أقل وشملت هذه كل أرصدة الحوت قوسي الرأس باستثناء رصيد بحري بريغ وتشوكنش بوفور التي يبلغ عدد أعضائها أكثر من ٩٠٠٠، والحيتان الرمادية في غرب المحيط الهادئ (على سبيل المقارنة، يزيد عدد هذه الحيتان في شرق المحيط الهادئ على ١٧٠٠٠)؛ وكل أرصدة الحيتان البيضاء الشمالية؛ ومختلف أرصدة الحيتان الزرقاء. وبينت اللجنة أيضاً أن بعضاً من المجموعات الصغيرة هذه من الحوت القوسي الرأس في المحيط الشمالي قد تعرضت للصيد المباشر غير الملتزم بأنظمة اللجنة الدولية لصيد الحيتان، أو أنها قتلت بسبب ارتطام السفن بها أو علقته بشباك الصيد وكانت من المصيد الثانوي.

١٤٢ - وقبلت اللجنة في اجتماع خاص عقدته بمدينة كامبريدج، المملكة المتحدة، في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٢ تخصيص حصة من الحيتان قوسية الرأس يصطادها السكان الأصليون من الاسكيمو في ولاية آلاسكا والشعوب الأصلية لمنطقة تشوكونكا للأغراض المعيشية للفترة ٢٠٠٣-٢٠٠٧. ورغم أن اللجنة رفضت في اجتماعها في اليابان طلب آيسلندا أن تصبح طرفاً في الاتفاقية، إلا أنها سمحت في اجتماع كامبريدج لآيسلندا بالانضمام، مع تحفظها على الحظر المفروض على صيد الحيتان للأغراض التجارية. ورفضت اللجنة مرة أخرى مشروع قرار قدمته اليابان قصد به دفع المناقشات بشأن رفع مؤقت

للحظر على حصة اليابان من صيد الحيتان في المياه الساحلية والتوصل بسرعة إلى حل بشأن ذلك.

٦ - التنوع الأحيائي البحري والساحلي

١٤٣- تضم البيئتين البحرية والساحلية موائل متنوعة تدعم وفرة من الأحياء البحرية. فالتنوع الأحيائي البحري هو في الحقيقة أشد وفرة في البحر مما هو عليه في البر أو في المياه العذبة^(٨٧). وتشمل بعض الأمثلة على الأحياء البحرية والساحلية أشجار المانغروف والشعاب المرجانية والحشائش البحرية والطحالب والأحياء اليمية أو أحياء أعالي المحيطات وأحياء أعماق البحار. والتنوع الأحيائي البحري ضروري للحياة البشرية؛ فهو ينتج ثلث الأكسجين الذي تتنفسه ويوفر مصدرا قيما للبروتين ويلطف المناخ العالمي. وبالرغم من أن الجميع يسلّمون بأهمية التنوع الأحيائي البحري وقيمته، فإن إلامنا به هو أقل بكثير من إلامنا بالتنوع الأحيائي البري.

١٤٤- وتقرّ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بأهمية الحياة البحرية وتنص على صونها؛ على سبيل المثال، في المواد المتعلقة بحفظ الموارد الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة (المواد من ٦١ إلى ٦٧)، وفي أعالي البحار (المواد من ١١٦ إلى ١٢٠)، وفي المنطقة (المادة ١٤٥)؛ وواجب اتخاذ التدابير لحماية النظم الإيكولوجية النادرة أو السريعة التأثر وكذلك مسائل الأنواع المستنزفة أو المهددة وغيرها من أشكال الحياة البحرية (المادة ١٩٤ (٥)). وتدعو خطة التنفيذ التي اعتمدها مؤتمر القمة العالمي للتنمية الاجتماعية إلى صون إنتاجية النظم الإيكولوجية الهامة والضعيفة وتنوعها الأحيائي وتنفيذ الصكوك والبرامج الدولية، كالترام جاكارتا، واتفاقية رامسار بشأن الأراضي الرطبة، والمبادرة الدولية بشأن الشعاب المرجانية، واستحداث نُهج وأدوات متنوعة واستخدامها. وتشمل اتفاقيات حماية التنوع البيولوجي الاتفاقية المتعلقة بالتنوع البيولوجي واتفاقية حفظ أنواع الحيوانات البرية المهاجرة واتفاقية الاتجار الدولي بأنواع الحيوانات والنباتات البرية المعرضة للانقراض.

الاتفاقية المتعلقة بالتنوع البيولوجي - التزام جاكارتا

١٤٥- في عام ١٩٩٨، اعتمد الاجتماع الرابع للأطراف في الاتفاقية المتعلقة بالتنوع البيولوجي المقرر د-٤/٥ الذي يتضمن برنامج عمل متعدد السنوات من أجل حفظ التنوع البيولوجي البحري والساحلي واستدامة استخدامه يتكون من أربعة عناصر: إقامة مناطق بحرية وساحلية متكاملة؛ والموارد البحرية والساحلية الحية، والمناطق البحرية والساحلية المحمية؛ وتربية الأحياء البحرية؛ والأنواع والأنماط الجينية الغريبة. واعتمد المؤتمر الخامس

للأطراف في الاتفاقية المتعلقة بالتنوع البيولوجي في مقرره د-٣/٥ تدابير أخرى، تتضمن إدراج ابيضاض الشعب المرجانية في برنامج العمل. وفي نيسان/أبريل ٢٠٠٢، وافق المؤتمر السادس للأطراف على مواصلة تنفيذ خطة العمل المحددة بشأن ابيضاض الشعاب المرجانية ووضع وتنفيذ خطة عمل بشأن التدهور المادي للشعب المرجانية وتدميرها (المقرر د-٣/٦)، وطالب بمواصلة التعاون مع اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وتعزيز التعاون ما بين أمانة الاتفاقية المتعلقة بالتنوع البيولوجي واتفاقيات البحار الإقليمية وخطط عملها.

١٤٦- وعقدت أمانة الاتفاقية اجتماعين لفريق خبراء تقنيين مخصص للمناطق البحرية والساحلية المحمية للنظر في ما للمناطق البحرية والساحلية المحمية من قيم وما يترتب عليها من آثار وفي الروابط بين المناطق البحرية والساحلية المحمية والاستخدام المستدام. واقترح فريق الخبراء إطارا للإدارة المستدامة للتنوع البيولوجي البحري والساحلي، بما في ذلك إقامة شبكة من المناطق الخاضعة للحماية المشددة تشمل مساحات تقع ضمن الولاية الوطنية وخارجها، وأوصى بمواصلة البحوث. وفي تموز/يوليه ٢٠٠٢، عقدت أمانة الاتفاقية اجتماعا لفريق خبراء تقنيين مخصص لموضوع تربية الأحياء البحرية، بالتعاون مع الفاو، لتقييم الحالة الراهنة للمعرفة العلمية والتكنولوجية بآثار تربية الأحياء البحرية على التنوع البيولوجي البحري والساحلي وتقديم المشورة فيما يتعلق بمعايير وطرائق وتقنيات تفادي الآثار السلبية لتربية الأحياء البحرية على التنوع البيولوجي، مع تعزيز أي آثار إيجابية.

١٤٧- وأعدت أمانة الاتفاقية، بالتعاون مع شعبة شؤون المحيطات وقانون البحار، دراسة عن العلاقة بين الاتفاقية المتعلقة بالتنوع البيولوجي واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار فيما يتعلق بحفظ الموارد الوراثية لقاع البحار العميقة خارج حدود الولاية الوطنية والاستخدام المستدام لتلك الموارد. وتستعرض الدراسة صلة أحكام الاتفاقيتين بحفظ هذه الموارد واستخدامها المستدام، وتخلص إلى أن أحكام هذين الصكين تكمل وتدعم بعضها بعضا فيما يتعلق بحفظ التنوع الأحيائي البحري واستخدامه المستدام، غير أن هناك قصورا قانونيا بالنسبة إلى الأنشطة ذات المنحى التجاري يتصل بالموارد الوراثية البحرية في قطاعات قاع البحار العميقة الواقعة خارج حدود الولاية الوطنية. وهذا القصور يجب أن يعالجه المجتمع الدولي نظرا إلى الأهمية المتزايدة للموارد الوراثية في هذه المناطق والخطر المتمثل في الإفراط في استغلالها دون المراعاة الواجبة لمقتضيات الحفظ والإنصاف.

اتفاقية حفظ أنواع الحيوانات البرية المهاجرة

١٤٨- أبرمت اتفاقية حفظ أنواع الحيوانات البرية المهاجرة (أو اتفاقية بون) في عام ١٩٧٩ وانضم إليها حتى الآن ٨١ طرفا. وهي تتعاون مع اتفاقية الاتجار الدولي بأنواع الحيوانات

والنباتات البرية المعرضة للانقراض (انظر أدناه) والاتفاقية المتعلقة بالتنوع البيولوجي^(٨٨). ووسّع المؤتمر السابع للأطراف الذي عُقد في أيلول/سبتمبر ٢٠٠٢ نطاق حماية الأنواع البحرية المرتحلة بإضافة ستة أنواع من الحيتان الضخمة إلى التذليل الأول والتذليل الثاني؛ والقرش الأبيض الضخم إلى التذليلين؛ وخنزير البحر، وستة أنواع من الدلفين، والأطوم، وجميع أعداد الحوت الأسود غير المدرجة بعد، وأسد البحر وفقمة الفراء في أمريكا الجنوبية، وخروف البحر في غرب أفريقيا ومنطقة الأمازون، إلى التذليل الثاني. ويتوجب على الأطراف أن تتخذ تدابير صارمة لحماية الأنواع المدرجة في التذليل الأول والمهددة بالانقراض كلياً أو بانقراض جزء كبير منها. ومطلوب من الأطراف كذلك أن تتعاون على الصعيد الإقليمي فيما يتعلق بالأنواع المدرجة في التذليل الثاني (مثلاً، عن طريق اتفاقات إقليمية).

١٤٩ - واعتمد مؤتمر الأطراف في الاجتماع نفسه القرار ٧-٣ بشأن "التلوث النفطي والأنواع المرتحلة" الذي دعا فيه الأطراف إلى القيام بعملية رصد لتقييم الآثار البيئية المترتبة على التلوث النفطي على الأنواع المرتحلة. وبما أن الصيد العرضي هو سبب رئيسي من أسباب مقتل الأنواع المرتحلة، أهاب المؤتمر بالدول التي تقوم بالصيد البعيد المدى أن تعالج المشكلة عن طريق الاتفاقات والمنظمات الإقليمية لإدارة مصائد الأسماك (التوصية ٧-٢). وتم أيضاً التشجيع على التعاون الإقليمي فيما يتعلق بالحيتانيات والحيتانيات الصغيرة في وسط وغرب أفريقيا، خاصة عن طريق صياغة مذكرة تفاهم بشأن تلك الأنواع وتنفيذ الإجراءات التعاونية المتعلقة بها (التوصية ٧-٣) وبالأنواع الصغيرة من الحيتانيات والأطوم في جنوب شرق آسيا (التوصية ٧-٤).

١٥٠ - وتشمل اتفاقيات حماية الأنواع البحرية التي اعتمدت في إطار اتفاقية حفظ أنواع الحيوانات البرية المهاجرة ما يلي: الاتفاق المتعلق بحفظ حيتانيات البحر الأسود والبحر الأبيض المتوسط والمنطقة المتاخمة من المحيط الأطلسي، الذي عقد أول اجتماع للأطراف في شباط/فبراير - آذار/مارس ٢٠٠٢ تم خلاله تشكيل لجنة علمية؛ والاتفاق المتعلق بحفظ الحيتانيات الصغيرة في بحري البلطيق والشمال؛ ومذكرة التفاهم لعام ١٩٩٩، في إطار اتفاقية حفظ أنواع الحيوانات البرية المهاجرة، بشأن تدابير حفظ السلاحف البحرية في الساحل الأطلسي لأفريقيا، التي اعتمدت خطة للحفظ في اجتماعها الأول الذي عقده في أيار/مايو ٢٠٠٢؛ ومذكرة التفاهم بشأن حفظ وإدارة السلاحف البحرية وموائلها في المحيط الهندي وجنوب شرق آسيا، التي عقدت اجتماعها الأول في كانون الثاني/يناير ٢٠٠٣؛ والاتفاق المتعلق بحفظ القطرس وطائر النوء.

اتفاقية الاتجار الدولي بأنواع الحيوانات والنباتات البرية المعرضة للانقراض

١٥١ - بدأ نفاذ اتفاقية الاتجار الدولي بأنواع الحيوانات والنباتات البرية المعرضة للانقراض في تموز/يوليه ١٩٧٥ وهي تضم الآن ١١٥ دولة عضوا. وتحمي هذه الاتفاقية التنوع البيولوجي إذ تمنع الاتجار الدولي بقائمة متفق عليها من الأنواع المعرضة للانقراض (المرفق الأول) وتنظم وترصد الاتجار بأنواع أخرى قد تصبح مهددة بالانقراض (المرفق الثاني). وأُخذت مقررات بالغة الأهمية في الدورة الثانية عشرة لمؤتمر الأطراف، التي عُقدت في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٢، إذ أُضيفت إلى المرفق الثاني السلحفاة كبيرة الرأس والسلحفاة ذات الرأس الأصفر والسلحفاة الماليزية الضخمة، والقرش الحوتي، والقرش الكسول، وخنس فرس البحر بكامله، وأبقي على الدلفين ذي المنقار المستدير في المرفق الثاني، مع إضافة حاشية تلغي بالكامل الحصاة التي كان يُسمح بتصديرها من العينات الحية من دلفين البحر الأسود ذي المنقار المستدير الذي كان يُنتزع من بيئته البرية لأغراض تجارية في المقام الأول. ورُفض اقتراح بنقل معظم أعداد حيتان مينك وبرايد من التذليل الأول إلى التذليل الثاني بغرض السماح باستئناف الاتجار بها. وسُحب اقتراح بإضافة سمك الشببص الذي يعيش في أنتاركتيكا وباتاغونيا إلى التذليل الثاني، مع أن الأطراف اعتمدت قرارا طوعيا بتحسين الرصد الدولي لحصاد سمك الشببص والاتجار به واتفقت على مساعدة لجنة حفظ الموارد البحرية الحية للقارة القطبية الجنوبية في الجهود التي تبذلها للقضاء على الصيد غير المشروع لسمك الشببص. وكان هذا أول مثال على قيام مؤتمر الأطراف في اتفاقية الاتجار الدولي بأنواع الحيوانات والنباتات البرية المعرضة للانقراض بدور نشط في معالجة مسألة الموارد التي تُعتبر سلعا وليس مجرد أحياء برية.

اتفاقية رامسار بشأن الأراضي الرطبة

١٥٢ - توفر الاتفاقية بشأن الأراضي الرطبة ذات الأهمية الدولية باعتبارها موقعا للطيور المائية، التي وقّعت في رامسار، بإيران، في عام ١٩٧١، إطارا للإجراءات الوطنية والتعاون الدولي بشأن حفظ الأراضي الرطبة ومواردها واستخدامها بحصافة. ويشمل تعريف الأراضي الرطبة المناطق "التي تحتوي على مياه تكون راكدة أو جاررية، عذبة أو أحاج أو مالحة، بما فيها مناطق المياه البحرية التي لا يتجاوز عمقها عند الجزر ستة أمتار"، مما يشمل معظم المناطق الساحلية في العالم. واعتمد مؤتمر الأطراف في اجتماعه الثامن (فالنسيا، إسبانيا، تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٢) "المبادئ والخطوط التوجيهية لإدراج مسائل الأراضي الرطبة في الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية" (القرار د-٤/٨). ووافقت اللجنة الدائمة لاتفاقية رامسار في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠١ على خطة العمل المشترك الثالثة بين اتفاقية رامسار

والاتفاقية المتعلقة بالتنوع البيولوجي للفترة ٢٠٠٢-٢٠٠٦، وأيدها مؤتمر الأطراف في الاتفاقية المتعلقة بالتنوع البيولوجي في اجتماعه السادس (لاهاي، نيسان/أبريل ٢٠٠٢).

المبادرة الدولية بشأن الشعاب المرجانية

١٥٣- توصف الشعاب المرجانية في معظم الأحيان بأنها "الغابات المطيرة البحرية" بسبب التنوع الأحيائي الملحوظ الذي تدعمه. وهي تُعدّ بين أكثر النُظم الإيكولوجية تعقيدا في العالم، إذ أنها تؤوي ما يزيد على ٤٠٠٠ نوع مختلف من السمك و ٧٠٠ نوع من المرجان وآلاف النباتات والحيوانات الأخرى. ومما يدعو للأسف، أن الشعاب المرجانية مهددة في كل أرجاء العالم بالرغم من الجهود الملتزمة للأفراد والفئات لإنقاذ هذه النُظم الإيكولوجية الهشة والقيّمة.

١٥٤- ونُشر في ١٠ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢ تقرير عنوانه "حالة الشعاب المرجانية في العالم سنة ٢٠٠٢"^(٨٩)، هو الثالث في سلسلة من الاستكمالات التي تصدر كل سنتين، يُظهر أن الجهود البشرية قد تتمكن من وضع حد لانحسار الشعاب المرجانية، بشرط أن تدعمها إرادة سياسية كافية. وتأسست المبادرة الدولية بشأن الشعاب المرجانية لتنفيذ التوصيات الواردة في الفصل ١٧ من جدول أعمال القرن ٢١ الرامية إلى وقف التدهور الشامل للشعاب المرجانية والنُظم الإيكولوجية المرتبطة بها وعكس اتجاهه. وتمكّن نهج الشراكة الذي تقوم عليه المبادرة من حشد الحكومات وأصحاب المصلحة الآخرين في إطار جهد لتحسين ممارسات الإدارة وزيادة القدرات والدعم السياسي وتبادل المعلومات عن سلامة هذه النُظم الإيكولوجية القيّمة والضعيفة. واجتمعت لجنة التنسيق والتخطيط، وهي الهيئة الاستشارية لأمانة المبادرة الدولية في كانكون، بالمكسيك، في حزيران/يونيه ٢٠٠٢، في أعقاب انعقاد حلقة العمل الإقليمية الثانية للمبادرة بشأن المناطق الاستوائية في الأمريكيتين: تحسين حالة الشعاب المرجانية عن طريق الشراكات الاستراتيجية. واستعرضت حلقة العمل أفضل ممارسات الإدارة وبخاصة في مجالات السياحة المستدامة، ومصائد الأسماك والاجتماعات المحلية، في سياق برنامج العمل الإقليمي للمبادرة.

١٥٥- وتقديرا لجسامة الأخطار التي تهدد الشعب المرجانية، أوصت خطة جوهانسبرغ بوضع برامج وطنية وإقليمية ودولية لوضع حد للخسائر في التنوع البيولوجي البحري، بما في ذلك الشعاب المرجانية، فضلا عن تنفيذ برنامج العمل الذي وضعته المبادرة. وأهابت الجمعية العامة في قرارها ١٤١/٥٧ بالدول اتخاذ تدابير لحماية الشعب المرجانية والحفاظة عليها ودعم الجهود الدولية المبذولة في هذا الصدد، ولا سيما التدابير الواردة في المقرر د-٣/٦ الذي اتخذته مؤتمر الأطراف في الاتفاقية المتعلقة بالتنوع البيولوجي (انظر الفقرة ١٤٥ أعلاه).

حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها

١ - خفض التلوث من السفن والسيطرة عليه

١٥٦ - كررت الجمعية العامة في قرارها ١٤١/٥٧ الإعراب عن قلقها إزاء الآثار الضارة التي تلحق بالبيئة البحرية نتيجة لأنشطة السفن، بما في ذلك التلوث، ولا سيما ما ينجم عن تصريف الزيوت وإلقاء المواد الضارة الأخرى في البحر بصورة غير قانونية، وكذلك ما يلحق بالشعاب المرجانية من أضرار فعلية. وشجعت الدول على التصديق على الاتفاقات الدولية، أو الانضمام إليها، لمنع التلوث الناجم عن جملة مصادر منها، السفن والنظم المضادة للنمو الفطري على السفن، وخفضه والسيطرة عليه وإزالته، وكذلك الاتفاقات التي تنص على دفع تعويضات عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري. وكان مؤتمر القمة العالمي للتنمية الاجتماعية قد دعا الدول أيضا إلى أن تصبح أطرفا في اتفاقيات وبروتوكولات المنظمة البحرية الدولية والصكوك الأخرى ذات الصلة بتعزيز السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية من التلوث والضرر الذي تلحقه السفن بالبيئة، بما في ذلك استخدام النظم السامة المضادة للنمو الفطري، وإلى أن تنفذ تلك الصكوك. وحثّ المنظمة البحرية الدولية على النظر في وضع آليات أكثر تشددا لكفالة قيام دول العلم بتنفيذ صكوك المنظمة البحرية الدولية.

(أ) الكائنات الحية المائية الضارة في مياه الصابورة

١٥٧ - تُحمل يوميا آلاف الأنواع البحرية في مياه صابورة السفن في رحلات قد تنقلها بعيدا إلى بيئات جديدة. ورغم أن العديد منها لا يُكتب له البقاء، فإن الأنواع الباقية تكون قادرة على الاستمرار والتكاثر بحيث تشكل آفات تتسبب بآثار خطيرة على التنوع الأحيائي البحري غالبا ما تدفع المجتمعات المحلية ثمنها غالبا. وتقضي المادة ١٩٦ من اتفاقية قانون البحار من الدول أن تتخذ 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. وأهاب مؤتمر القمة العالمي للتنمية المستدامة وكذلك الجمعية العامة في قرارها ١٤١/٥٧ بالدول الإسراع في وضع تدابير لمعالجة مشكلة الأجناس الغريبة الغازية لمياه صابورة السفن، وحثا المنظمة البحرية الدولية على إنجاز الاتفاقية الدولية لمراقبة وتصريف مياه صابورة السفن ورواسبها.

١٥٨ - وتعمل المنظمة البحرية الدولية على اتخاذ ثلاثة تدابير لمعالجة مشكلة الأجناس الغريبة الغازية في مياه صابورة السفن: (أ) وضع مقترحات لخيارات إدارة مياه الصابورة ورواسبها

في السفن الجديدة؛ (ب) وضع اتفاقية دولية لضبط وإدارة مياه الصابورة ورواسبها في السفن؛ (ج) البرنامج المشترك بين مرفق البيئة العالمية وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي والمنظمة البحرية الدولية المعنون "إزالة الحواجز التي تعوق التنفيذ الفعال لتدابير إدارة مراقبة مياه الصابورة في البلدان النامية"، الذي يرمي جزئياً إلى مساعدة الدول الأعضاء على الإعداد لتنفيذ الاتفاقية عندما يبدأ نفاذها، ومن المقرر أن يُنجز العمل على صياغة مشروع الاتفاقية هذا العام لكي يُقرّ في مؤتمر دبلوماسي لإدارة مياه الصابورة في مطلع عام ٢٠٠٤. وأحدث نص لمشروع الاتفاقية يتألف^(٩٠) من ديباجة و ٢٢ مادة وعدة بنود، استناداً إلى نهج يقوم على مستويين، مع متطلبات إلزامية تسري على جميع المجالات ومقتضيات خاصة تسري فقط في حالات معينة. وتشمل المسائل غير المسواة اختيار مجموعة معايير واحدة أو أكثر لمعالجة مياه الصابورة وما إذا كانت الاستثناءات تتطابق مع المواد ذات الصلة من اتفاقية قانون البحار. وسيتوقف نجاح الاتفاقية على وضع تقنيات لمعالجة مياه الصابورة تكون مأمونة للسفن وأطقمها، ومقبولة بيئياً، وعملية، وفعالة من حيث التكلفة، وفعالة بيولوجياً.

(ب) مرافق استلام النفايات

١٥٩ - بالرغم مما تفيد به المنظمات العاملة في قطاع النقل البحري من أوجه القصور الواضح في توفير مرافق ملائمة لاستلام النفايات في العديد من الموانئ، فإن عدداً قليلاً جداً من التقارير الرسمية يرد كل سنة عن النقص المدعى وجوده في مرافق كافية لاستلام النفايات (كالنفايات الزيتية أو القمامة). ويوصي التعميم رقم MEPC/Circ.349 الصادر عن المنظمة البحرية الدولية بأن تُرسل التقارير عن أوجه القصور المزعوم في مرافق استلام النفايات في الموانئ إلى دولة العلم ودولة الميناء، وأن تقوم دولة العلم بإبلاغ المنظمة البحرية الدولية بذلك.

١٦٠ - واتفق برنامج الأمم المتحدة للبيئة والمنظمة البحرية الدولية وأمانة اتفاقية بازل على تعزيز التعاون على الصعيد الإقليمي لإعداد وتنفيذ خطة عمل تعالج مشاكل الفضلات البحرية والحطام البحري، ومرافق استلام النفايات في الموانئ وإدارة النفايات على صعيد الحكومات المحلية^(٩١). وأوصى المشاركون في حلقة العمل المشتركة بين المنظمة البحرية الدولية وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة بشأن منع التلوث البحري والإدارة البيئية في الموانئ في منطقة البحر الكاريبي الكبرى (أوتشو ريوس، جامايكا، أيار/مايو ٢٠٠٢) بالعمل دون تأخير على إقامة مرافق في موانئ المنطقة لاستلام النفايات التي تولدها السفن، وإعمال تعيين المنطقة بموجب المرفق الخامس منطقة خاصة. وتشمل المشاكل التي يتعيّن التغلب عليها نقل النفايات، وإقامة مدافن برية للقمامة وتشغيلها وبناء مرافق لمعالجة النفايات وتشغيلها.

وطُلبت المساعدة في تصميم المرافق وفي تحديد متطلبات العملية^(٩٢). ويمول مرفق البيئة العالمية مشروعاً لإدارة النفايات التي تولدها السفن في منطقة البحر الكاريبي.

(ج) المبادرات الإقليمية لمنع التلوث الناجم عن السفن وحفظه والتحكم فيه

١٦١- أوصى المشاركون في حلقة العمل نفسها المشتركة بين المنظمة البحرية الدولية وبرنامج البيئة باتباع نهج دولي لتنظيم الفضلات السائلة والنفايات الصلبة الناجمة عن السفن السياحية؛ ووضع معايير لإدارة مياه المجاري والنفايات الأخرى التي تتولد على متن السفن السياحية، وتنفيذ تلك المعايير (مثلاً، رصد تصريف النفايات). واقترح فرض "ضريبة بيئية" على السياح الذين يسافرون على متن السفن السياحية كوسيلة لتمويل برامج ترمي إلى تحسين نوعية المياه الساحلية، في إطار المشروع المشترك بين منظمة دول شرق البحر الكاريبي ومرفق البيئة العالمية لإدارة النفايات الصلبة والنفايات التي تولدها السفن^(٩٣).

١٦٢- وتلاحظ لجنة حماية البيئة البحرية في منطقة بحر البلطيق أن الحادث الذي تعرضت له السفينة "بولتيك كاريبر" *Baltic Carrier* في آذار/مارس ٢٠٠١، والذي تسبب بتصريف ٢٧٠٠ طن من زيت الوقود الشديد الزوجة في بحر البلطيق، أبرز المخاطر المتزايدة المرتبطة بالحركة البحرية الكثيفة في بحر البلطيق التي يُتوقع أن تزداد بنسبة ٤٠ في المائة في المستقبل. واتفقت دول بحر الشمال في المؤتمر الدولي الخامس لحماية بحر الشمال (آذار/مارس ٢٠٠٢) على الحاجة إلى مزيد من التعاون فيما بين دول بحر الشمال وعلى صعيد الاتحاد الأوروبي لإنفاذ القواعد والمعايير المتفق عليها دولياً لمنع التلوث الناجم عن السفن وحفضه والتحكم فيه، فضلاً عن الحاجة إلى زيادة الكشف عن التصريف غير المشروع للنفايات وتحسين التحقيق مع المخالفين ومقاضاتهم. واتفقت الدول كذلك على إيجاد شبكة من المحققين والمدعين العامين لتحسين التعاون في مختلف مراحل عملية الإنفاذ.

١٦٣- وتسبب غرق ناقلة النفط "برستيغ" *Prestige* قبالة ساحل إسبانيا بتلوث نفطي شديد لشواطئ إسبانيا والبرتغال وفرنسا. واقترحت المفوضية الأوروبية تشريعاً جديداً في مطلع عام ٢٠٠٣ يفرض عقوبات جزائية على أي طرف (لا مالك السفينة فحسب، وإنما أيضاً صاحب الحمولة وهيئة التصنيف وأي شخص آخر معني) يتسبب بحادث تلوث يعود إلى سلوك إهمالي خطير، فضلاً عن تدابير محددة تعالج حالات التصريف المصاحب للتشغيل (المتعمد) من السفن، بما في ذلك أحكام تتناول جمع الأدلة ومقاضاة المخالفين. وأفادت المفوضية أيضاً بأنها أعربت عن شواغلها إزاء التقييدات القانونية الدولية المتصلة بالولاية القضائية للدول الساحلية على التلوث الناجم عن السفن. ودعت إلى مواصلة تحليل مختلف

التدابير الكفيلة بإتاحة خيارات أفضل للدول من أجل حماية سواحلها ومياها الساحلية من السفن التي تمثل مخاطر بيئية.

(د) الاستجابة للحالات الطارئة

١٦٤ - تقتضي اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار من الدول أن تتخذ تدابير لمواجهة الحالات الطارئة ووضع خطط للطوارئ لمعالجة حوادث التلوث. وأبلغ برنامج الأمم المتحدة للبيئة عن التقدّم الذي أحرزه بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية وعدة من اتفاقيات البحار الإقليمية وخطط عملها في تعزيز النهج التعاوني الذي تتبعه في معالجة مسائل التأهب لمواجهة حوادث انسكاب النفط، والاستجابة لها، وبالأخص بإقامة نُظم إقليمية للتعاون في مجال التأهب لمواجهة حوادث انسكاب النفط والاستجابة لها وفي تنظيم دورات تدريبية إقليمية تتناول الاستجابة لهذه الحوادث. وعُقد في الفترة من ٣٠ أيلول/سبتمبر إلى ٢ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٢ منتدى مشترك بين المنظمة البحرية الدولية وبرنامج البيئة معني بالترتيبات الإقليمية للاستجابة للحالات الطارئة الناجمة عن التلوث البحري. وكانت أهدافه المقترحة ما يلي: (أ) تبادل الخبرات والمعلومات؛ (ب) واستعراض عام للأولويات والإنجازات الرئيسية؛ (ج) وتحديد المسائل ذات الاهتمام المشترك لمختلف المناطق ومناقشتها؛ (د) والتقدّم بتوصيات بشأن التعاون الإقليمي المشترك في المستقبل؛ (هـ) تحديد المجالات التي يمكن التعاون فيها وتنسيق الإجراءات المتعلقة بها.

١٦٥ - وفي ٢٥ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٢، اعتمدت الدول الأطراف في اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث بروتوكولا جديدا بشأن التعاون لمنع التلوث من السفن، وفي الحالات الطارئة، محاربة التلوث في البحر الأبيض المتوسط. وظلّ التعاون نشطا بين خطة العمل لمنطقة البحر الأبيض المتوسط وخطة العمل لشمال غرب المحيط الهادئ في ميدان التأهب لمواجهة الانسكابات النفطية والاستجابة لها. وأُنجز المشروع النهائي لخطة طوارئ إقليمية لمواجهة حوادث انسكاب النفط في منطقة شمال غرب المحيط الهادئ، وستُعرض على الاجتماع الحكومي الدولي المقبل للموافقة عليها.

١٦٦ - وشملت التطورات الأخيرة في المناطق الأخرى عقد اجتماعين بالاشتراك مع المنظمة البحرية الدولية خلال عامي ٢٠٠١ و ٢٠٠٢ للخبراء الوطنيين بشأن البروتوكول المتعلق بالتعاون في مكافحة التلوث البحري في حالات الطوارئ في منطقة شرق أفريقيا (بروتوكول الطوارئ). وأفاد مرفق البيئة العالمية بأن مشروعا للدول الجزرية الصغيرة النامية في غرب المحيط الهندي، نُفذ عن طريق البنك الدولي، أسهم في زيادة قدراتها على مواجهة حوادث انسكاب النفط وعزز أنشطتها في إطار بروتوكول الطوارئ.

وَيُمَوِّلُ المرفق أيضا مشروعا لإدارة التلوث النفطي لمنطقة جنوب غرب البحر الأبيض المتوسط. ومولت المنظمة البحرية الدولية، بالتعاون الوثيق مع المنظمة الإقليمية لحفظ بيئة البحر الأحمر وخليج عدن، إعداد خطة عمل إقليمية لإقامة نُظم وطنية وآليات إقليمية ودون إقليمية للتخضير لمواجهة حوادث انسكاب النفط الرئيسية في البحر الأحمر وخليج عدن. ورغم أن بعض التمويل الأولي، المتأتي عن طريق برنامج المنظمة البحرية الدولية المتكامل للتعاون التقني سيبتيح المباشرة بهذه الخطة، فإن المنظمة البحرية الدولية ستتعاون مع المنظمة الإقليمية لحفظ بيئة البحر الأحمر وخليج عدن لإيجاد مترعين لدعم التنفيذ الكامل لخطة العمل.

٢ - حركة النفايات الخطرة عبر الحدود

١٦٧ - اتفقت الدول الأطراف في اتفاقية بازل في اجتماعها السادس الذي عقده في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢ على إنشاء آلية لمساعدة الأطراف على تنفيذ أحكام الاتفاقية والتقيّد بها (المقرر د-١٢/٦)^(٩٤). وستساعد لجنة مؤلفة من ١٥ خبيرا الأطراف أيضا على تنفيذ الاتفاقية بطريقة بسيطة، ومرنة، وغير ملزمة، وسريّة. ويمكن للجنة أن تنظر في القضايا التي يتقدّم بها: طرف يصل إلى استنتاج مفاده أنه "تعذّر عليه، بالرغم من أنه بذل قصارى جهوده، القيام بواجباته التي تنص عليها الاتفاقية أو الامتثال لها بشكل تام"؛ أو طرف يتأثر من جراء عدم تقيّد طرف آخر؛ أو أمانة الاتفاقية إذا اعتبرت أن طرفا يواجه صعوبات في الامتثال للاتفاقية. ويتم النظر في المعلومات في اجتماع مغلق ما لم يوافق الطرف المعني على خلاف ذلك. وسوف تعمل اللجنة، بالتعاون فيما بين الأطراف المعنية، والتشاور مع الهيئات الأخرى للاتفاقية، وبمساعدة من خبراء خارجيين والتشاور مع أمانة الاتفاقية، على تحديد الأسباب الجذرية للمشكلة. ويجوز لها أن تقدّم لأحد الأطراف المشورة وتوصيات غير ملزمة ومعلومات تتصل بإقامة نظام تنظيمي و/أو تعزيز النظام القائم لديه؛ وأن تيسر المساعدة، ولاسيما الحصول على الدعم المالي والتقني؛ وأن تضع خطط عمل للامتثال الطوعي؛ وأي ترتيبات للمتابعة. وللجنة أيضا أن تستعرض مسائل عامة تتعلق بالامتثال للاتفاقية وتنفيذها، ويجوز لها أن توصي بأن يتخذ مؤتمر الأطراف تدابير إضافية تتعلق بقضايا محددة.

١٦٨ - واعتمد مؤتمر الأطراف "خطة استراتيجية لتنفيذ اتفاقية بازل (حتى عام ٢٠١٠)" (المقرر د-١/٦). ووافق على توسيع نطاق الصندوق الاستئماني للتعاون التقني واعتمد مبادئ توجيهية للمساعدة في حالات الطوارئ والتعويض، وتنمية بناء القدرات، ونقل التكنولوجيا، ووضع تدابير لمنع الحوادث واتقاء الضرر الذي يلحق بالبيئة من جراء حركة النفايات عبر الحدود والتخلص منها (المقرر د-١١/٦). ويهيب المقرر د-١٥/٦، المعنون

”بروتوكول بازل بشأن المسؤولية والتعويض“ بالأطراف في الاتفاقية أن تصبح أطرافاً في البروتوكول في أقرب فرصة ممكنة.

١٦٩ - وعلاوة على ذلك، اعتمد المؤتمر في المقرر د-٦/٢٤ المبادئ التوجيهية التقنية لإدارة السليمة بيئياً للتفكيك الكامل والجزئي للسفن^(٩٥). وتلاحظ هذه المبادئ التوجيهية أن مواد مختلفة استعملت على مر الزمن في بناء السفن وتشغيلها ستصبح نفايات خطيرة، منها على سبيل المثال: الأسبستس، والمركبات ثنائية الفينيل المتعدد الكلور والمواد المتخمرة الناجمة عن التشغيل العادي للسفن، كالرواسب الزيتية والمنتجات التي تحتوي على معادن ثقيلة يتم إطلاقها أثناء مرحلة الاستخراج في عملية التفكيك. وتتضمن المبادئ التوجيهية مبادئ لإدارة السليمة بيئياً لتفكيك السفن والممارسة الجيدة فيما يتعلق بإجراءات الرقابة البيئية في مرافق تفكيك السفن، والممارسة الجيدة في تصميم مرافق تفكيك السفن وبنائها وتشغيلها، وسبل تحقيق حماية البيئة والصحة البشرية. ولا تتناول المبادئ التوجيهية تدابير ترمي إلى الإقلال إلى الحد الأدنى من وجود مواد خطيرة على متن السفينة قبل إرسالها إلى مرفق إعادة التدوير لأن المنظمة البحرية الدولية تعالج هذه المسألة. وعلاوة على ذلك، تُعنى منظمة العمل الدولية بمسائل الصحة والسلامة المتعلقة بإعادة تدوير السفن. وأبلغ برنامج الأمم المتحدة للبيئة أيضاً عن مناقشات بين وحدة البحار الإقليمية لديه وأمانة اتفاقية بازل بشأن مرافق استلام الفضلات لأجل إعادة تدوير السفن.

١٧٠ - وطلب الفريقان العاملان التقني والقانوني التابعان لاتفاقية بازل من المنظمة البحرية الدولية، وشعبة شؤون المحيطات وقانون البحار، وأمانة اتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات ومواد أخرى (اتفاقية لندن) تقديم معلومات عن النظام القانوني الذي تنص كل من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن لعام ١٩٧٣ المعدلة ببروتوكول عام ١٩٧٨ المتعلق بها واتفاقية قانون البحار واتفاقية لندن على انطباقه على تفكيك السفن والأنشطة ذات الصلة بذلك. وطلب منها أيضاً إبداء الرأي في عدد من المسائل، بما فيها المرحلة التي يُعتبر عندها أن السفينة المتجهة للتفكيك لم تعد سفينة وأصبحت نفايات؛ والمعايير التي يمكن استخدامها لتحديد المرحلة التي تصبح السفينة عندها نفايات، وخاصة عند وجود النية في التخلص من السفينة؛ والدولة التي تقع على عاتقها مسؤولية كفالة التقيّد بالاتفاقات الدولية ذات الصلة أثناء الرحلة التي تقوم بها السفينة إلى مرفق التفكيك. ونظر الفريق القانوني العامل التابع لاتفاقية بازل في دورته الخامسة (أيار/مايو ٢٠٠٢) في الردين اللذين تلقاهما من المنظمة البحرية الدولية وشعبة شؤون المحيطات وقانون البحار^(٩٦)، وقرر الطلب إلى الأطراف والموقعين والجهات الأخرى إبداء آرائهم في المسائل نفسها بحلول

٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢. وستُعرض الآراء بشأن الجوانب التقنية على مؤتمر الأطراف في اجتماعه السابع.

حماية النظم الإيكولوجية البحرية الضعيفة

جيم -

١٧١- إن المسألة الأكثر إلحاحاً، ونحن نشهد المحيطات تمر بتدهور تدريجي، هي كيفية توفير أفضل حماية للمناطق الأشد حساسية والأقل منعة في البحار. وفي أي مناقشة لحماية النظم الإيكولوجية البحرية الضعيفة، من الضروري، في المقام الأول تعريف المصطلحات؛ وفي المقام الثاني، تحديد أمثلة للنظم الإيكولوجية البحرية الأقل منعة؛ وثالثاً، وضع قائمة بأهم الأخطار المحدقة بها؛ ورابعاً، النظر في الصكوك الملزمة وغير الملزمة الواجبة التطبيق على تلك الأخطار؛ وأخيراً، الاستفسار عما يمكن القيام به بالإضافة إلى ذلك.

١ - التعريف

١٧٢- يمكن تعريف النظام الإيكولوجي البحري بأنه جملة الكائنات العضوية البحرية التي تعيش في منطقة معينة من البحر، والتفاعلات بين تلك الكائنات والبيئة الطبيعية يجري التفاعل داخلها. ويمكن تعريف النظام الإيكولوجي الضعيف بأنه نظام معرض بصورة خاصة للاختلال أو للضرر أو حتى للدمار بسبب خصائصه المادية، وأنشطة الكائنات الحية الموجودة فيه وتفاعلاتها، وما تعانیه تلك الكائنات من تأثير الأنشطة البشرية والبيئة المحيطة عليها. وبينما يمكن أن تكون بعض النظم الإيكولوجية قادرة على التكيف إلى حد بعيد، واستعادة صحتها بسرعة إثر تلقي الصدمات الخارجية، إلا أن نظاماً آخرى قد تكون ضعيفة فتتأثر تحت الضغوط الخفيفة أو المتكررة.

١٧٣- وتعتمد اتفاقية قانون البحار نهجاً يتسم بقدر من العمومية في التعامل مع النظم الإيكولوجية التي تتطلب حماية خاصة. وبينما يقع على الدول واجب حماية البيئة البحرية والحفاظ على الحياة البحرية بصفة عامة، قد تدعو الحاجة إلى اتخاذ تدابير خاصة لحماية أنواع معينة من النظم الإيكولوجية. وتتطلب الاتفاقية في الفقرة ٥ من المادة ١٩٤ من الدول اتخاذ التدابير اللازمة لحماية النظم الإيكولوجية النادرة أو السريعة التأثير، وكذلك موائل الأنواع المستنزفة أو المهددة أو المعرضة لخطر الانقراض وغيرها من أشكال الحياة البحرية والحفاظ عليها. ولأغراض هذا التقرير تستخدم عبارة "النظم الإيكولوجية البحرية الضعيفة" بمعنى يشمل جميع هذه الأنواع من النظم الإيكولوجية.

١٧٤- وتوصف "المبادئ التوجيهية لتحديد وتعيين المناطق البحرية الشديدة الحساسية" التي وضعتها المنظمة البحرية الدولية "المناطق البحرية الضعيفة" بأنها مناطق تتطلب حماية خاصة

بسبب تعرضها الشديد للتدهور بفعل الأحداث الطبيعية أو الأنشطة البشرية. فمثلا المجموعات الأحيائية المرتبطة بالموائل الساحلية يمكن أن تتسم بدرجة متدنية من تحمل التغيرات في الظروف البيئية، أو أن تعيش في حالة قريبة من الظروف القصوى التي تستطيع تحملها. ويمكن أن تعاني مثل هذه النظم الإيكولوجية من ضغوط طبيعية مثل الأحداث المتعلقة بالأحوال الجوية أو الظهور على سطح الماء لفترات مطولة؛ أو الضغوط التي يتسبب فيها الإنسان مثل التلوث، والانخفاض الشديد في الملوحة، أو زيادة التعكير بسبب سوء إدارة مستجمعات المياه، أو من الاثنين معا. ويتوقف الانتعاش الكلي أو الجزئي للنظام الإيكولوجي أو عدم انتعاشه على شدة وتنوع أشكال التعرض لهذه الضغوط. وكذلك تحدد العوامل المتعلقة بجغرافية المحيطات أو الأرصاد الجوية مدى ضعف منطقة ما أو تزيد من شدته، مثلا عن طريق التسبب في تركيز أو بقاء المواد الضارة في مياه أو في ترسبات المنطقة، أو بتعريض المنطقة بآلية أخرى لمواد ضارة^(٩٧). وقد تحتاج النظم الإيكولوجية المعرضة بالفعل للضغوط البيئية بسبب الظواهر الطبيعية أو الأنشطة البشرية إلى حماية خاصة من التعرض لمزيد من الضغط المتأتي من جميع الأنشطة.

١٧٥ - وفي المبادئ التوجيهية التي وضعتها المنظمة البحرية الدولية تشكل "التعدد أو الندرة" و "الموائل بالغة الأهمية" معايير لتحديد المناطق شديدة الحساسية. وتعرف النظم الإيكولوجية الفريدة أو النادرة بأنها موائل الأنواع النادرة أو المهددة أو المعرضة لخطر الانقراض التي لا توجد إلا في منطقة واحدة أو النظم الإيكولوجية التي توجد في عدد قليل من الأماكن أو التي استنزفت في جميع مواطنها. وتشمل الموائل بالغة الأهمية المناطق البحرية التي قد تكون موائل بالغة الأهمية بالنسبة إلى الأرصاد السمكية أو الأنواع البحرية النادرة أو المعرضة للانقراض. ويشمل ذلك مناطق من الحيز المحيطي ذات طابع فريد في أعماقها وسماها الهيدروغرافية وإنتاجيتها، وتضم مجموعات من الأحياء تعتمد على الأغذية الموجودة فيها، وهي بمثابة موائل بالغة الأهمية لبعض أنواع السمك والأنواع البحرية الأخرى التي تتكاثر أو تستريح في تلك المناطق أو تأوي إليها أو تتغذى فيها. والواقع أنه يحتمل أن يكون للتأثيرات الإيكولوجية المترتبة على أنشطة مصائد الأسماك إلى جانب التدهور البيئي العام مثل إغناء المياه الساحلية بالمغذيات، والتلوث السام، والاحترار العالمي آثار ضارة بهذه النظم الإيكولوجية قد تُضعف إنتاجيتها وحتى توازنها الإيكولوجي في نهاية المطاف.

٢ - أمثلة للنظم الإيكولوجية الضعيفة

١٧٦ - حدد فريق الخبراء المشترك المعني بالنواحي العلمية للتلوث البحري في تقريره "بحر من المتاعب" عددا من المناطق والنظم الضعيفة تشمل: الشعب المرجانية، والأراضي الرطبة،

ومنابت الأعشاب البحرية، والبحيرات الشاطئية، وأشجار المانغروف، والشواطئ، ومستجمعات المياه، ومصاب الأتمار، والجُزر الصغيرة، والجروف القارية، والبحار شبه المغلقة^(٩٨). وتشمل الأمثلة الأخرى: موائل الأنواع المعرضة لخطر الانقراض، ومناطق التفريخ والحضانة، ومناطق التغذية، والجبال البحرية، والمنافذ المائية الحرارية، والمناطق القطبية. وبما أن الضعف دالة من دلائل الخصائص المادية وكذلك الإيكولوجية التي تنفرد بها منطقة ما، فإن النظم الإيكولوجية التي لا تعتبر ضعيفة عموماً يمكن اعتبارها ضعيفة في مواقع معينة. وفيما يلي قائمة غير حصرية بنظم إيكولوجية معينة تعتبر ضعيفة بصورة عامة.

١٧٧ - غابات المانغروف - وهي نباتات خشبية تنمو على الحدود بين المياه واليابسة في خطوط العرض المدارية وشبه المدارية، تشكل جزءاً من أهم النظم الإيكولوجية في المناطق الساحلية^(٩٩). وهي بالإضافة إلى دورها في حماية الشواطئ من التآكل والأضرار الناجمة عن العواصف، ومن تأثير الأمواج، تتمتع بالقدرة على إيواء مجموعات غنية من الأنواع البحرية، بما فيها أنواع قيّمة من الأسماك والثدييات البحرية. والأهم من ذلك أن غابات المانغروف يمكنها أن تلعب دوراً خاصاً كمنطقة حضانة لصغار السمك وملجأ للمراحل المبكرة من الحياة البالغة لأسماك موجودة في موائل أخرى، مثل الشعب المرجانية أو منابت الأعشاب البحرية. ويُعزى مثل هذا الوجود المكثف لصغار الأسماك في مياه غابات المانغروف أساساً إلى ثلاثة أسباب رئيسية: (أ) وفرة الغذاء المناسب لصغار الأسماك في المانغروف الواقعة في مصاب الأتمار؛ (ب) والدرجة الدنيا من التعرض لخطر الافتراس من قِبَل الأسماك الكبيرة بسبب محدودية مدى الرؤية في مياه المانغروف العكرة؛ (ج) التعقيد الهيكلي لغابات المانغروف الذي يوفر ملجأً وحمايةً ممتازين لصغار السمك^(١٠٠).

١٧٨ - الأعشاب البحرية - يعتقد الناس في أنحاء كثيرة من العالم بوجود صلة وثيقة بين الأعشاب البحرية وموائل المانغروف. وعلى الرغم من أن منابت الأعشاب البحرية كثيراً ما توجد قرب المانغروف، إلا أن المولتين قد لا تربطهما صلة وثيقة. وتساعد الأعشاب البحرية أيضاً في تكاثر الأعداد السمكية حيث تشكل غذاءً وموتلاً بالغ الأهمية للسمك. وإضافة إلى ذلك، قد يستخدم عدد من أنواع السمك الأعشاب البحرية كمنطقة حضانة^(١٠١).

١٧٩ - الشعب المرجانية في المياه الدافئة - هي نظم إيكولوجية في المياه الضحلة المدارية تزدهر تحت درجات الحرارة الواقعة بين ٢٥ و ٢٩ درجة مئوية، وبالتالي تميل إلى أن يكون وجودها محصوراً بصورة رئيسية في المناطق البحرية الواقعة بين خطي العرض ٣٠ شمالاً و ٣٠ جنوباً. وهي من أخصب النظم الإيكولوجية الطبيعية وأكثرها تنوعاً على الإطلاق، إذ تؤوي أحياناً ما لا يقل عن ٣ ٠٠٠ نوع. ويوفر العدد الضخم من الثقوب والشقوق في

الشعاب المرجانية ملاحى كافية ومحاضن هامة للسماك. وإضافة إلى ذلك فإن كميات محاصيل السمك الدائمة في الشعاب قد تبلغ ما بين خمسة أمثال و ١٥ مثلا من حجم المحاصيل في مصائد أسماك شمال المحيط الأطلنطي الغزيرة الإنتاج، ويمكن أن توفر ٥٠٠٠ كلغ لكل صياد سنويا. ويُعتقد أن هذه الإنتاجية العالية للنظم الإيكولوجية في الشعاب المرجانية ناجمة أساسا عن جريان مياهها، ودورها الأحيائية ذات الكفاءة العالية وقدرتها الكبيرة على الاحتفاظ بالمغذيات^(١٠٣).

١٨٠- الجبال البحرية - تُعرّف عادة بأنها ارتفاعات معزولة في مناطق خاضعة للسيادة الوطنية أو في أعالي البحار لا ترتفع عن سطح البحر. وتدلل الدراسات على أن هذه المناطق تؤوي أعدادا كبيرة من الأنواع المستوطنة، على غرار التضاريس المغمورة الأخرى لأعالي البحار، مثل الصدوع والهضاب في أعماق البحار. ومن بين ٩٢١ نوعا من أنواع السمك والحيوانات الكبيرة القاعية التي جُمعت على ٢٤ جبلا بحريا في بحر تسمان وبحر كورال، كانت نسبة ١٦ إلى ٣٦ في المائة منها جديدة لم يرها العلماء من قبل، ويحتمل أن يكون كثير منها، إن لم يكن أغلبها مستوطنة في الجبل البحري أو سلسلة الجبال البحرية التي جُمعت منها. وتشير المعلومات المتوافرة حاليا إلى أن العدد الكلي للأنواع المستوطنة في جبال أعماق البحار قد تبلغ عشرات الآلاف أو تزيد على ذلك، مما قد يجعل هذه النظم الإيكولوجية أحصب النظم على الأرض وأكثرها تنوعا^(١٠٣).

١٨١- الفتحات المائية الحرارية - تتكون في مراكز انفراج قاع البحر حيث ينفذ الماء البارد داخل أرض القاع من خلال الصدوع. وبعد أن ترتفع درجة حرارة الماء ارتفاعا فائقا قرب سقف حجرة صُهارية ضحلة تحت محور سلسلة الجبال، وتغني بالأيونات المعدنية وغيرها من المواد المقلوعة من الصخور المحيطة، يندفع الماء في مواقع محددة تحديدا ضيقا تعرف باسم المنافذ المائية الحرارية. ويُطلق على أعمدة الماء المحمل بالمواد المعدنية اسم "المداخن (Smokers)"، ويمكن أن تترسب المواد المعدنية وتشكل مداخن كبيرة. وإضافة إلى النفاذ من هياكل المداخن، يمكن أن يظهر الماء الساخن على هيئة تدفقات متناثرة حول منطقة المنفذ. والكبريتيد الموجود في السائل المنبثق من المنافذ هو المادة الرئيسية التي تساعد على قيام النظام الإيكولوجي الفريد للمنفذ، من خلال عملية التوليف الكيميائي. وتوجد المنافذ المائية الحرارية في الحافات المرتفعة الآخذة في التكون، في مناطق المحاري التحتية، ومناطق الكسور، والأحواض المتكونة بين الجزر البركانية واليابسة وعلى الجبال البحرية. وتختلف حيوانات المنافذ المائية الحرارية اختلافا كبيرا عن حيوانات القاع العميق المحيطة بها. ويعتمد الإنتاج الأولي في المنافذ المائية الحرارية على قدرة المكروبات على استخدام المركبات غير العضوية المختزلة الموجودة في سوائل المنافذ لتركيب المادة العضوية. ويمكن اعتبار المنافذ المائية الحرارية

”جزرا بيولوجية“ معزولة. وحوالي ٩٠ في المائة من الأنواع المدروسة في المنافذ حتى الآن هي أنواع مستوطنة.

١٨٢ - المناطق القطبية - تتميز المناطق المكسوة بالجليد، على نحو ما سلمت به اتفاقية قانون البحار، بظروف مناخية قاسية، توجد مشاكل بيئية فريدة. وبسبب درجات الحرارة شديدة الانخفاض، ووجود غطاء جليدي خلال معظم السنة، يمكن لتلوث البيئة البحرية أن يسبب أضراراً بالغة أو خللاً دائماً في التوازن الإيكولوجي^(١٠٤). ويتسم كل من النظامين الإيكولوجيين في القطب الشمالي والجنوبي بقدر كبير من الضعف أمام التغيرات في الظروف البيئية أو استغلال الموارد، إذ أن من الصعب إزالة عوامل التلوث كما يصعب على الكائنات الحية أن تتجدد. والقطب الشمالي عبارة عن منطقة بحرية يتكون معظمها من محيط مركزي عميق مكسو بالجليد، تحيط به بحار ساحلية ضحلة. وخلال فصول معينة تكون البحار الساحلية والحواف الجليدية والمناطق المكشوفة - وهي مساحات من المياه المكشوفة في مناطق الجليد البحري، من أخصب النظم الإيكولوجية بيولوجياً في العالم. وللأسف أدت ترسبات ملوثات الهواء التي تسقط على بُعد آلاف الأميال من مصدرها إلى وجود مستويات عالية من المواد الكيميائية السامة في أنواع الحياة البرية، وحتى في البشر. وتسبب حركة الكتل الجليدية ومن ثم ذوبانها إلى إعادة توزيع الملوثات على الرواسب في أعماق المحيط وفي غيرها من بحار الجرف القاري. وعلى العكس من ذلك يتكون القطب الجنوبي من كتلة يابسة متجمدة يحيط بها المحيط الجنوبي، الذي يمثل ١٠ في المائة من المساحة البحرية في العالم. ولا يغطي الجليد بصورة دائمة إلا جزءاً صغيراً من هذه المساحة. وعلى العكس من ذلك تكتسي مناطق شاسعة بغطاء جليدي موسمي يتكون في الشتاء ويزوب في فصل الربيع التالي. وتشمل منطقة الجليد الساحلي هذه جميع مناطق الجرف القاري والمنحدر المحيط بالقارة القطبية الجنوبية، والتنوع البيولوجي في النظام الإيكولوجي للقطب الجنوبي محدود.

١٨٣ - النظم الإيكولوجية البحرية الضعيف وحفظ مصائد الأسماك - بينما ركزت الإدارة الدولية لمصائد الأسماك اهتمامها على الحد من جهود الصيد، وتحسين الامتثال لتدابير حفظ وإدارة المصائد التي وضعتها هيئات المصائد الإقليمية وإنفاذ تلك التدابير، من خلال إقرار صكوك ملزمة قانونياً أو طوعية، لم يكرس المجتمع الدولي بعد اهتماماً كافياً لحماية النظم الإيكولوجية البحرية الضعيفة من التأثير السلبي لأنشطة الصيد وغيرها من الأنشطة، باعتبار ذلك خطوة هامة في اتجاه حفظ مصائد الأسماك في إطار إدارة للمصائد تستند إلى النظام الإيكولوجي. ويمكن أن تشمل مثل هذه الخطوات مبادرات لتقليل من مصادر التلوث على اليابسة، كما قد تشمل إلى جانب تدابير تنظيم المصائد، مثل إقامة المناطق المغلقة مؤقتاً وإعلان مواسم حظر الصيد، إنشاء مناطق حظر مرن لحماية صغار السمك؛ ومناطق محتفظ

بها للمصائد الصغيرة؛ ومناطق بحرية محمية للمحافظة على الموائل بالغة الأهمية؛ وفي نهاية المطاف إعلان وقف عالمي للصيد التجاري حول الجبال البحرية الواقعة في أعالي البحار.

١٨٤- ولأغراض حفظ مصائد السمك، يمكن تحديد النظم الإيكولوجية البحرية الضعيفة بوصفها مناطق معينة من الحيز المحيطي ذات طابع فريد في أعماقها وسماتها الهيدروغرافية وإنتاجيتها، وتضم مجموعات من الأحياء تعتمد على الأغذية الموجودة فيها، وهي بمثابة موائل بالغة الأهمية لبعض أنواع السمك والأنواع البحرية الأخرى التي تتكاثر أو تستريح في تلك المناطق أو تأوي إليها أو تتغذى فيها. ويمكن أن يكون للتأثيرات الإيكولوجية المترتبة على أنشطة مصائد الأسماك، إلى جانب التدهور البيئي العام مثل إغناء المياه الساحلية بالمغذيات، والتلوث السام، والاحترار العالمي، آثار ضارة بهذه النظم الإيكولوجية، وفي بعض الحالات، قد تضعف قدرتها على تحمل مصائد أسماك مستدامة. وتشمل هذه النظم الإيكولوجية غابات المانغروف، والشعب المرجانية، وجبال أعالي البحار.

٣ - الأخطار المحدقة بالنظم الإيكولوجية البحرية الضعيفة

١٨٥- قد يكون للعديد من أوجه الاستخدام المتنافسة للمناطق الساحلية والمناطق البحرية في المحيطات، مثل الأنشطة البرية، وصيد السمك، وتربية الأحياء البحرية، وأنشطة النقل البحري، واستكشاف المعادن واستغلالها، فضلاً عن الظواهر الطبيعية، تأثير مباشر على النظم الإيكولوجية البحرية الضعيفة. وتختلف طبيعة الضغوط وكتافتها من مكان إلى آخر، شأنها في ذلك شأن الضعف في النظم الإيكولوجية المختلفة. لكن من الواضح أنه كلما اقتربنا من اليابسة، يعظم الضرر الذي يلحق بالبحر وأشكال الحياة فيه وموارده. فالأزمات تكون أعمق حيثما تكون المياه ضحلة. فهنا يكون التلوث في أسوأ حالاته، ويسهل تعرض الموائل للدمار، ويستنفد القدر الأكبر من مصائد الأسماك؛ وهنا يحصل على نطاق واسع تبدل ودمار الموائل والنظم الإيكولوجية. وتكون الأنهار والبحيرات ومصاب الأنهار والمياه الساحلية الأكثر تضرراً في حين تصاب الأراضي الرطبة وأشجار المانغروف، ومنابت الأعشاب البحرية والشعاب المرجانية بالضعف بوجه خاص. واستناداً إلى فريق الخبراء المشترك المعني بالجوانب العلمية لحماية البيئة البحرية، فقد على الأقل نصف غابات المانغروف في العالم خلال القرن المنصرم وأصبح ٧٠ في المائة من الشعاب المرجانية في خطر^(١٠٥). وفي العديد من الأماكن تأثرت مصائد الأسماك، وتدهورت حالة أماكن مبيض الأسماك ومحاضنها. وتعاني المحيطات المفتوحة من بعض التلوث والأضرار الإيكولوجية، لكنها، مقارنة بالمناطق الساحلية، لا تزال في حالة سليمة نسبياً^(١٠٦).

(أ) الأنشطة البرية

١٨٦ - الأنشطة البرية مسؤولة عن ٨٠ في المائة من تلوث المحيطات الذي يؤثر على المجالات الأكثر إنتاجاً في البيئة البحرية. وقد سبب التلوث الناجم عن مياه المجاري والمواد الكيميائية الزراعية والصناعية، والنفايات العضوية الصناعية تدهوراً مستمراً واسع الانتشار وجسيماً للغاية في النظم الإيكولوجية الساحلية. وعلاوة على ذلك، فقد أدت التنمية الساحلية إلى حراب مطرد لمساحات واسعة من سواحل العالم، وقلصت امتداد النظم الإيكولوجية الطبيعية. وعلى سبيل المثال، قضى على مساحات واسعة من البحيرات الشاطئية ومصاب الأنهار وغابات المانغروف من أجل إيجاد المرفأى أو العقارات أو الأراضي الزراعية في المناطق التي يندر فيها وجود الأراضي. وتشتد حدة الضرر اللاحق بالمناطق الساحلية بشكل خاص في البلدان النامية الاستوائية حيث تسهم الأوضاع الطبيعية والاقتصادية معا في زيادة ضعف هذه المناطق. ويؤدي النمو السكاني والتزوح في المدن والمناطق الساحلية والتزوح إليها إلى زيادات في تصريف النفايات البلدية والصناعية ومدافن النفايات، وإزالة أشجار المانغروف، واستخراج المرجان وغيرها من الأضرار المتصلة بالبناء^(١٠٧).

١٨٧ - وفي بعض البلدان النامية، بات تغرين المناطق الساحلية حادا نتيجة لإزالة الغابات في المناطق الداخلية، وبناء الطرق لنقل الأشجار المقطوعة وتمهيد الأرض. كما أن الزراعة المكثفة تساهم في زيادة كميات مبيدات الآفات ومبيدات الأعشاب في المياه الساحلية. يضاف إلى ذلك أن الأشكال الكثيفة من الزراعة المائية أصبحت في حد ذاتها مصدرا للتلوث. وفي مزارع الروبان (القريدس)، تؤدي إزالة المانغروف، والجني المكثف للبرقانات البرية والاستخدام العشوائي للمضادات الحيوية بغرض السيطرة على الأمراض إلى آثار سلبية على الأرصد السمكية التجارية الهامة^(١٠٨). فضلا عن ذلك، تؤدي إزالة الغابات، وتحات التربة وتحويل المجاري المائية إلى زيادة معدلات الترسبات على امتداد السواحل مما يؤثر تأثيرا ضارا على الشواطئ والموائل. والتغيرات في تدفق الترسبات يمكن أن يكون لها أثر هام في الأراضي الرطبة (المستنقعات) والموائل الدلتية والتجمعات النباتية والحيوانية في القاع (كالشعب المرجانية ومنابت الأعشاب البحرية).

١٨٨ - وتنشأ مصادر التلوث البرية عما يلي: (أ) مياه المجاري المشحونة بالمياه المتبدلة المتزلية غير المعالجة بصورة وافية؛ (ب) والتغيرات المادية في الموائل وتدميرها الناجمة عن ازدياد السكان والأنشطة الاقتصادية في المناطق الساحلية مما يؤدي إلى تبدلات للمناطق الساحلية والمناطق البحرية؛ (ج) والمغذيات التي يمكن أن تؤدي إلى وفرة المغذيات في مياه البحر وإلى تغييرات في تنوع الأنواع، وإلى نمو مفرط للطحالب، وانخفاضات في الأوكسجين

المُذاب وإلى زيادة انتشار وطغيان الطحالب السمية؛ (د) الملوثات العضوية الثابتة المرتبطة بالعمليات الصناعية، واستخدام المنتجات وتطبيقاتها، والتخلص من النفايات، وحالات تسرب أنواع الوقود واحتراقها والقمامة؛ (هـ) المواد المشعة الناجمة عن إنتاج الطاقة، وإعادة تجهيز الوقود المستنفد، والعمليات العسكرية، والتجارب النووية، والتطبيقات الطبية، وغيرها من العمليات المرتبطة بإدارة النفايات المشعة، وتجهيز المواد الطبيعية بعمليات صناعية؛ (و) الفلزات المعدنية الثقيلة المتأتية من مصادر مواقع صناعية مختلفة؛ (ز) تجمع الرواسب الناجم عن أنشطة البناء، والعمليات الحراجية، والممارسات الزراعية، وممارسات التعدين، والتعديلات الهيدرولوجية، وأنشطة الكرارة وتأكل السواحل؛ (ح) القمامة التي تدخل البيئة البحرية والساحلية من مقابل النفايات التي تُدار بطريقة رديئة أو غير القانونية المجاورة للأهوار والمياه الساحلية، والقمامة التي تقذفها الرياح من المجتمعات المحلية الساحلية، والكريات الصمغية المستخدمة كعلف، وإغراق القمامة في البيئة الساحلية؛ (ط) والمواد الزيتية الهيدروكربونية من التصريفات المصاحبة للتشغيل أو التصريفات العرضية والانبعاثات الناجمة عن عمليات الاستكشاف والاستغلال، ومرافق التكرير والخزن، والتصريف السطحي للمياه الحضرية والصناعية والزراعية، والتخلص بطريقة غير ملائمة من زيوت التشحيم المستخدمة.

١٨٩- ويلحق الضرر بصحة النظم الإيكولوجية في غابات المانغروف من جراء الضغط الناجم عن أسباب طبيعية (فترات الجفاف المطولة، والتغيرات في وتيرة ومدّة الفيضانات الموجية أو في الملوحة) والاختلالات المرتبطة بالأنشطة البشرية، لا سيما تلك المتصلة بالمصادر البرية للتلوث، بما فيها التلوث الناجم عن المعادن والفضلات الصناعية العضوية والزيوت فضلاً عن تربية الأحياء المائية في الأحواض، والتدمير الواسع النطاق للمانغروف. ويؤثر الضرر الذي يلحق بغابات المانغروف بصورة مباشرة على موارد مصائد الأسماك وحياة الذين يعتمدون عليها^(١٠٩).

١٩٠- وتواجه الشعاب المرجانية، بالمثل، ضغطاً متأتياً عن مصادر طبيعية أو من فعل الإنسان. وبصرف النظر عن ابيضاض الشعاب المرجانية جراء التغير المناخي، فإن عمليات الكرارة، وتصريف مياه المجاري، والتلوث الحراري الناجم عن تصريف مياه تبريد محطات توليد الطاقة، أدت إلى تدمير الشعاب المرجانية في أجزاء مختلفة من العالم. ويتولد عن الملوثات الكيميائية الناشئة بعيداً عن المواقع عدد من الآثار التي تلحق بالنظم الإيكولوجية في الشعاب المرجانية: القضاء على النباتات اليانعة والحيوانات؛ التدخل في العمليات الفيزيولوجية، لا سيما في عمليات الإنجاب؛ ووقف تطور اليرقانات؛ وجعل المناطق غير ملائمة لاجتذاب أو استيطان أفراد جدد فيها؛ والقضاء على نسيج الموائل أو تغييرها^(١١٠). كما أن صيد الأسماك بواسطة المتفجرات واستخراج المرجان لمواجهة الطلب

على الجير في بعض البلدان قد أوجدا أرضا خربة حيث كانت تقوم فيما مضى شعاب منتجة^(١١١).

(ب) الاستغلال المفرط للأرصدة السمكية وممارسات صيد السمك المدمرة

١٩١ - الإفراط في صيد السمك يزيل كميات كبيرة من الكتلة الحيوية من وسط السلسلة الغذائية، وتزيد هذه الأزمة حدة طرق صيد السمك المدمرة. كما أن الأشكال المكتنفة للزراعة المائية باتت مصدرا للتلوث. وتؤثر تربية الروبان (القرديدس)، وإزالة غابات المانغروف، والحصاد الواسع النطاق لليرقان البري، والاستخدام العشوائي للمضادات الحيوية لمكافحة الأمراض تأثيرا سلبيا على الأرصدة السمكية التجارية الهامة^(١١٢). وبالإضافة إلى ذلك، فإن بعض ممارسات صيد السمك التي يستخدمها صغار صائدي السمك الحرفيون في الشعاب الاستوائية تُخلف آثارا بيئية حادة، ومن هذه الممارسات استخدام الديناميت والسموم وفضلا عن تقنيات تُدفع الأسماك بموجبها إلى داخل الشباك بواسطة ساجين يقومون بضرب الشعاب المرجانية. فتقنيات صيد الأسماك هذه يمكن أن تسبب ضررا ماديا مباشرا للطبقة التحتية للشعاب. ويضطر السكان المحليون إلى اللجوء إلى هذه الأساليب شديدة التدمير عندما تزداد ندرة الموارد وينعدم أمامهم وجود فرص بديلة للعمل^(١١٣).

١٩٢ - وفي حالة الجبال البحرية، فإن الأنشطة البشرية تهدد بالخطر أيضا الحيوانات والنباتات في هذه النظم الإيكولوجية فضلا عن غيرها من الكائنات الحية تحت سطح الماء وبالأخص الكائنات الحية غير المرتحلة. ويُعتبر الصيد بالشباك التي تُجر على قاع البحر الخطر الأعظم على النظم الإيكولوجية للجبال البحرية نظرا للآثار التي تخلفها معدات صيد السمك على هياكل موائل الأسماك. فهذه الشباك المجرورة هي معدات غير انتقائية يامكأها أن تأخذ صيدا عرضيا كبيرا، وتفاعلها مع قاع البحار قد يؤدي إلى تغيرات لا يمكن عكسها في النظم الإيكولوجية للقاع. وهناك تحسن جار في الخبرة الفنية والتكنولوجيا والأسواق المتعلقة بمصائد الأسماك هذه، وفي ظل الاتجاه الراهن للزيادة في الطلب على منتجات مصائد الأسماك في جميع أنحاء العالم ومحدودية العرض، من المحتمل أن يتسع نطاق صيد الأسماك على الجبال البحرية وغيرها من مناطق قاع البحار في السنوات القادمة، على حساب الأنواع الفريدة والمتوطنة القابعة في هذه المناطق^(١١٤).

(ج) الأنشطة البحرية

١٩٣ - أنشطة الشحن البحري يمكن أن تشكل أيضا خطرا بيئيا على البيئة البحرية بصورة عامة، وخطرا أكبر من ذلك على النظم الإيكولوجية الضعيفة. وقد تشمل المخاطر البيئية

المرتبطة بالشحن البحري تصريفات مصاحبة للتشغيل؛ وتلوثا عرضيا أو مقصودا؛ وضرا ماديا في الموائل البحرية أو الكائنات العضوية فضلا عن إدخال أنواع غريبة. وفي مجرى العمليات العادية والحوادث، قد تطلق السفن مجموعة واسعة من المواد إما مباشرة في البيئة البحرية أو بصورة غير مباشرة من خلال الجو. وهذه الملوثات تشمل الزيوت والخلائط الزيتية، والمواد السائلة الضارة، ومياه المجارى، والنفايات، والمواد الصلبة الضارة، وأنواع الطلاء المضاد للنمو الفطري، والكائنات العضوية الغريبة والضجيج. وهذا علاوة على أن السفن قد تلحق ضررا بالكائنات العضوية البحرية وموائلها من خلال التأثير المادي^(١١٥).

١٩٤ - ومن الأنشطة البحرية الأخرى التي يمكن أن تكون لها آثار ضارة على النظم الإيكولوجية البحرية استكشاف واستغلال الموارد البحرية غير الحية، كالنفط والغاز، والإغراق في البحر. واقترحت الخنادق في أعماق البحار كمواقع ملائمة للتخلص من النفايات مثل مخلفات التعدين ومخلفات أنشطة التطهير بالكرارة، والكميات الزائدة من ثاني أكسيد الكربون الصناعي وذلك نظرا إلى عزلة تلك الخنادق وقدرتها المفترضة على الاحتفاظ بمواد النفايات. ولكن، هناك مخاطر مجهولة، لأن الخنادق نشطة من الوجهة التكتونية. أما الخطر المباشر الرئيسي الذي يمكن أن يخلفه ذلك لحيوانات الخنادق فيتمثل بالتسمم بالمواد الكيميائية السمية. وسيكون هناك تدفق محدود من الخنادق، وقد لا تكون الميكروبات قادرة على المقاومة إلا بشكل محدود، وخاصة عند مواجهتها مواد جديدة^(١١٦).

(د) البحث العلمي البحري

١٩٥ - الأنشطة البشرية، بما فيها البحوث العلمية البحرية، تنطوي على مخاطر محتملة على الفتحات الحرارية المائية^(١١٧). فآثار البحث العلمي البحري في مواقع الفتحات الحرارية المائية قد تؤدي إلى فقد الموائل وموت الكائنات العضوية نتيجة لما يلي: (أ) إزالة المداخل والصخور لإجراء دراسات جيولوجية أو أخذ عينات كيميائية؛ (ب) ومعالجة البيئة بأعمال من قبيل الحفر؛ (ج) وإزالة الحيوانات، على سبيل المثال لإجراء دراسات اختبار بشأن إعادة توطين الحيوانات أو جمعها لتحقيق التنوع البيولوجي أو للدراسات المتعلقة بإعادة التأهيل؛ (د) ونقل الحيوانات بين المواقع؛ (هـ) ووضع مجموعات من المعدات التي قد تؤدي إلى اضطراب حياة الحيوانات وتغيير تدفقات المياه؛ (و) وأغراض المراقبة، مثل ما للضوء من آثار مؤذية على الكائنات الحية الحساسة للضوء؛ (ز) واستخدام مركبات مغمورة مأهولة ومركبات تُشغل عن بُعد يمكن أن تضر الحيوانات عندما تهبط عليها أو تتسبب بأضرار من خلال استخدام محركات الدفع^(١١٨).

(هـ) تغير المناخ العالمي

١٩٦ - بدأت الأدلة تظهر على أن التغير السريع في المناخ الناجم عن الاحترار العالمي يُخلف آثارا ضارة على النظم الإيكولوجية الضعيفة والتنوع البيولوجي البحري، ويؤدي، في جملة أمور، إلى ابيضاض المرجان، وخسارة غيره من الموائل السريعة العطب. فالتجارب^(١١٩) تُظهر أن جميع الحيوانات البحرية تقريبا التي تعيش في بعض أكثر أجزاء العالم برودة تتأثر على نحو استثنائي بأقل زيادة تطراً على الحرارة المحيطة. فالاحترار أدى حتى الآن إلى تغيير في الموائل وفي النظم الإيكولوجية وأكبره الأنواع البحرية حول العالم على الانتقال إلى مواقع جديدة. وتدل التقارير على أن سمك السلمون، وأسماك الشعب وغيرها من الأنواع تتحرك باتجاه القطبين وذلك استجابة لاحتراق البحار وارتفاع حرارتها^(١٢٠). ويتوقع أن يستتبع ارتفاع حرارة البحار ما بين درجتين مئويتين وثلاث درجات مئوية خلال المائة سنة القادمة خسارة المحيط حول أنتاركتيكا عددا كبيرا من الأحياء البحرية^(١٢١). وستكون البلدان المنخفضة، بما فيها الدول الجزرية الصغيرة النامية وشعابها المرجانية، معرضة بشكل خاص للخطر الناجم عن ارتفاع مستويات البحار.

٤ - الإطار القانوني والمتعلق بالسياسة العامة لحماية النظم الإيكولوجية البحرية الضعيفة

(أ) الصكوك العالمية (الملزمة أو الموصية)

الصكوك التي تنص على حماية أنواع معينة و/أو مجالات محددة

١٩٧ - تشكل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار إطارا شاملا لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها. وتُنشئ المادة ١٩٢ من الاتفاقية التزاما عاما على الدول بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها. وتدعو الفقرة ٥ من المادة ١٩٤ الدول إلى حماية "النظم الإيكولوجية النادرة أو السريعة التأثر وكذلك موائل الأنواع المستترفة أو المهددة أو المعرضة لخطر الزوال وغيرها من أشكال الحياة البحرية والحفاظ عليها". وقد تكون هذه النظم الإيكولوجية مهددة بخطر التلوث من مصادر في البر (المادة ٢٠٧)؛ ومن أنشطة في قاع البحار خاضعة للولاية الوطنية وفي المنطقة الدولية لقاع البحار (المادتان ٢٠٨ و ٢٠٩)؛ ومن الإغراق (المادة ٢١٠)؛ والسفن (المادة ٢١١)؛ ومن الجو (المادة ٢١٢). وبالإضافة إلى ذلك، تنص المادة ٢٣٤ من الاتفاقية على حقوق الدول الساحلية في اعتماد وتنفيذ قوانين وأنظمة غير تمييزية من أجل منع التلوث البحري من السفن وحفضه والسيطرة عليه في المناطق المكسوة بالجليد والواقعة داخل حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة.

١٩٨- وعلاوة على ذلك، تلزم الاتفاقية الدول بالمحافظة على الموارد البحرية الحيّة داخل المناطق الواقعة داخل ولايتها الوطنية وخارجها وإدارة هذه الموارد، وبمحافظة البيئة البحرية والحفاظ عليها. ويجوز للدول الساحلية، بموجب الفقرة ٤ من المادة ٦٢ أن تقوم في المنطقة الاقتصادية الخالصة بمجملّة أمور منها تنظيم مواسم الصيد وقطاعاته، وأنواع أدوات الصيد وأحجامها وكمياتها، وأنواع وأحجام وعدد سفن الصيد المسموح باستخدامها؛ وتحديد أعمار وأحجام الأسماك وغيرها من الأنواع المسموح بصيدها واتخاذ أي تدابير حفظ لازمة أخرى، بما فيها الوقف المؤقت والمواسم المغلقة. وفي أعالي البحار، تلزم الاتفاقية الدول بالتعاون مع بعضها البعض في مجال حفظ الموارد الحية وإدارتها، بما في ذلك التعاون بشأن الأرصدّة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدّة السمكية الكثيرة الارتحال. ويجب وضع تدابير الحفظ، استناداً إلى أفضل الأدلة العلمية الموجودة، من أجل صون أرصدّة الأنواع المحتملة أو تجديدها بمستويات يمكن أن تدر أقصى غلة قابلة للدوام، وأيضاً صون وتجديد أرصدّة الأنواع المرتبطة بالأنواع المحتملة أو المعتمدة عليها. وبخصوص حماية البيئة البحرية في المنطقة والحفاظ عليها، تنص المادة ١٤٥ على أن تضع السلطة قواعد وأنظمة وإجراءات لضمان الحماية الفعالة للبيئة البحرية وحماية وحفظ الموارد الطبيعية للمنطقة ومنع الإضرار بالثروة النباتية والحيوانية في البيئة البحرية من الآثار الضارة التي قد تنشأ عن الأنشطة في المنطقة.

١٩٩- ويستفيض الفصل ١٧ من جدول أعمال أعمال القرن ٢١ لمؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية في تناوله لأحكام الاتفاقية، ويضيف ما جد في الموضوع إليها ويبين خطة عمل لتنفيذها. ويؤكد هذا الفصل من جديد ضرورة حماية وحفظ الأنظمة الإيكولوجية البحرية الضعيفة. وفيما يتعلق بالمناطق الواقعة ضمن الولاية الوطنية، يوصي جدول أعمال القرن ٢١ الدول الساحلية بصون الموائل بالغّة الأهمية وإعادة ما أصابها من تغيير إلى حاله واعتماد تدابير ترمي إلى الحفاظ على التنوع البيولوجي وعلى إنتاجية الأنواع البحرية والموائل، بما في ذلك وضع كشوفات بالأنواع المهددة بالانقراض والموائل الساحلية والبحرية بالغّة الأهمية^(١٢٢). ويطلب هذا الفصل من النقل البحري الدولي كفالة احترام المساحات التي تعينها الدول الساحلية، داخل مناطقها الاقتصادية الخالصة، وبما يتفق مع القانون الدولي، من أجل حماية وحفظ النظم الإيكولوجية النادرة أو الهشة، مثل الشعاب المرجانية وأشجار المانغروف. وفيما يتعلق بأعالي البحار، يطالب المؤتمر الدول بحفظ الموائل البحرية وغيرها من المناطق الحساسة إيكولوجياً.

٢٠٠- ورغم كون اتفاق الأمم المتحدة بشأن الأرصدّة السمكية لعام ١٩٩٥^(١٢٣) يهتم أساساً بحفظ وإدارة الأرصدّة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدّة السمكية الكثيرة الارتحال، فإنه ينص على حماية الأنواع المنتمة إلى النظام الإيكولوجي ذاته الذي تنتمي إليه

الأرصدة المستهدفة. ويطلب هذا الاتفاق بأن تعمل الدول التي تمارس الصيد على الإقلال إلى أدنى حد من التلوث والنفايات والآثار السلبية للصيد على الأنواع المرتبطة بها أو المعتمدة عليها، ولا سيما الأنواع المهددة بالانقراض، من خلال تطوير واستخدام أدوات وتقنيات صيد انتقائية ومأمونة بيئياً وفعالة من حيث التكلفة. ويجب على الدول أن تطبق النهج التحوطي على نطاق واسع، وأن تضع برامج لجمع البيانات وإجراء الأبحاث من أجل تقييم أثر الصيد على الأنواع غير المستهدفة والأنواع المرتبطة بها أو المعتمدة عليها وعلى بيئتها. ويجب على هذه الدول أيضاً أن تعتمد خططاً تضمن حفظ هذه الأنواع وحماية الموائل محط الاهتمام الخاص.

٢٠١- وعلى غرار ذلك، تُرسي مدونة السلوك لمصائد الأسماك المتسمة بالمسؤولية التي وضعتها منظمة الأغذية والزراعة عام ١٩٩٥، كأحد مبادئها العامة لحماية وتأهيل كل موائل مصائد الأسماك بالغة الأهمية في النظم الإيكولوجية للبحار أو المياه العذبة، مثل الأراضي الرطبة، وغابات المنغروف، والشعاب المرجانية، والبحيرات الساحلية ومناطق السراء والنمو. وفي هذا الصدد، تشدد المدونة على ضرورة بذل جهد خاص لحماية هذه الموائل من التدمير والتدهور والتلوث وغير ذلك من الآثار الهامة الأخرى التي تنشأ عن نشاط الإنسان وتهدد صحة الموارد السمكية واستمراريتها. وتدعو الدول ومنظمات وترتيبات إدارة مصائد الأسماك دون الإقليمية والإقليمية أن تعمل، في إطار اختصاصات كل منها، على استيعاب موارد وموائل المصائد بالغة الأهمية بالنسبة إلى سلامة هذه الموارد والتي تكون قد تضررت من جراء عمليات الصيد أو غيرها من الأنشطة البشرية.

٢٠٢- وانطلاقاً من المنظور الأوسع لحماية التنوع البيولوجي بكامله، تنص الاتفاقية المعنية بالتنوع البيولوجي لعام ١٩٩٢ على أن تقوم الدول المتعاقدة، في إطار الحفاظ في الموقع الطبيعي، بإصلاح واستعادة النظم الإيكولوجية المتدهورة وتعزيز عملية انتعاش الأنواع المهددة بالانقراض من خلال وضع وتنفيذ خطط واستراتيجيات أخرى للإدارة. ويجب على هذه الدول أن تعتمد تدابير لحماية الأنواع المهددة بالانقراض ودعم السكان المحليين في وضع وتنفيذ إجراءات تصحيحية في المناطق المتدهورة التي انخفض فيها التنوع البيولوجي. وهي مطالبة، علاوة على ذلك بأن تنظم أو تدير الموارد البيولوجية ذات الأهمية بالنسبة إلى الحفاظ على التنوع البيولوجي من أجل كفاءة صونها واستخدامها بشكل مستدام وإصلاح النظم الإيكولوجية المتدهورة وإعادة وتعزيز عملية إنعاش الأنواع المهددة بالخطر من خلال وضع وتنفيذ خطط واستراتيجيات أخرى للإدارة. وبالإضافة إلى ذلك، يجب عليها أن تضع نظاماً للمناطق المحمية أو المناطق التي يجب فيها اتخاذ تدابير خاصة من أجل حماية التنوع البيولوجي.

٢٠٣ - وتضع اتفاقية الدولية لتنظيم صيد الحيتان لعام ١٩٤٦ أنظمة دولية للمحافظة على الحيتان وإدارتها بشكل فعال. وبإمكان اللجنة الدولية لشؤون صيد الحيتان أن تحدث "مياها مفتوحة ومغلقة"، وأن تُعيّن مناطق محمية. ويُحظر صيد الحيتان للأغراض التجارية في المناطق المحمية؛ غير أن صيد الحيتان لأغراض البحث العلمي مسموح به.

٢٠٤ - وتقتضي اتفاقية حفظ أنواع الحيوانات البرية المهاجرة أن تتخذ الأطراف المتعاقدة الخطوات الملائمة واللازمة بصفة فردية أو جماعية من أجل حفظ الأنواع المهاجرة وموائلها (وللاطلاع على التفاصيل، انظر الفرع السادس، ألف - ٦ أعلاه).

٢٠٥ - وبموجب اتفاقية التجارة الدولية بأنواع الحيوانات والنباتات البرية المهددة بالانقراض، تُراقب و/أو تُمنع التجارة بأنواع الحيوانات والنباتات البرية المهددة بالانقراض عندما يهدد الطلب التجاري عليها باستنزافها أو بانقراضها، على النحو المبين في الفرع السادس ألف - ٦ أعلاه.

٢٠٦ - ويرمي برنامج العمل العالمي لحماية البيئة البحرية من الأنشطة البرية، الذي اعتمد عام ١٩٩٥، إلى منع تدهور البيئة البحرية من الأنشطة البرية من خلال مساعدة الدول على أن تتخذ، بصفة فردية أو مشتركة وضمن نطاق سياسات كل منها وأولوياتها ومواردها، إجراءات تؤدي إلى منع تدهور البيئة البحرية والحد منه ومكافحته و/أو القضاء عليه، وكذلك إلى إنعاشها من تأثير الأنشطة البرية. وتشمل المناطق البحرية التي تعد ضعيفة ما يلي: الموائل البالغة الأهمية، بما فيها الشعاب المرجانية، والأراضي الرطبة، وأحواض العشب البحري، والبحيرات الساحلية، وغابات المانغروف؛ وموائل الأنواع المهددة بالانقراض؛ ومكونات النظام الإيكولوجي، بما في ذلك مناطق السراء، ومناطق النمو، والمياه التي توفر الغذاء ومناطق وجود الأسماك الناضجة؛ وخطوط الشواطئ؛ ومستجمعات المياه الساحلية؛ ومصاب الأنهار.

٢٠٧ - وتنص خطة تنفيذ مؤتمر القمة العالمي للتنمية المستدامة المعتمدة في أيلول/سبتمبر ٢٠٠٢، على أنه من أجل التشجيع على حفظ المحيطات وإدارتها، ينبغي اتخاذ إجراءات على جميع المستويات، للمحافظة على إنتاجية المناطق البحرية والساحلية الهامة والضعيفة وعلى تنوعها البيولوجي. بما في ذلك المناطق التي تقع داخل حدود الولاية الوطنية وخارجها. وتوصي الخطة بتنفيذ برنامج العمل الناشئ عن التزام جاكارتا المتعلق بحفظ التنوع البيولوجي البحري والساحلي واستخدامه المستدام؛ واتباع نهج النظام الإيكولوجي، والقضاء على الممارسات الضارة في مجال صيد الأسماك؛ والإغلاق الزمني/المكاني لحماية مناطق وفترات التفريخ؛ والاستخدام السليم للأراضي الساحلية، وتخطيط مستجمعات المياه، وإدماج إدارة

المناطق البحرية والساحلية في القطاعات الرئيسية؛ وإقامة مناطق بحرية محمية. بما يتفق مع القانون الدولي واستناداً إلى المعلومات العلمية؛ ووضع برامج وطنية وإقليمية ودولية لوضع حد لفقدان التنوع البيولوجي البحري، بما في ذلك في الشعب المرجانية والأراضي الرطبة؛ وتنفيذ برنامج العمل الذي دعت إليه المبادرة الدولية للشعب المرجانية من أجل النظم الإيكولوجية للأراضي الرطبة في المناطق الساحلية، بما في ذلك الشعب المرجانية، وغابات المانغروف، وأحواض العشب البحري وسهول الوحل المدي^(١٢٤).

٢٠٨ - وتتطلب اتفاقية الأراضي الرطبة ذات الأهمية الدولية وخاصة بوصفها موئلاً للطيور المائية لعام ١٩٧١ (اتفاقية رامسار) على من كل دولة طرف أن تعيّن منطقة رطبة واحدة على الأقل "داخل إقليمها" لإدراجها في قائمة الأراضي الرطبة ذات الأهمية الدولية.

٢٠٩ - وتنص اتفاقية اليونسكو لحماية التراث الثقافي والطبيعي العالمي لعام ١٩٧٢ (اتفاقية التراث العالمي) على وضع قائمة بالتراث العالمي وقائمة بالتراث العالمي المعرض للخطر بهدف حماية التراث الثقافي والطبيعي. وقد أدرج عدد من المناطق البحرية ضمن هاتين القائمتين.

صكوك تنص على تحديد المجالات التي تنطبق عليها الإجراءات الحماية الخاصة

٢١٠ - لا تحدد اتفاقية قانون البحار، في الفقرة ٥ من المادة ١٩٤، التدابير الوقائية التي ينبغي اتخاذها لتلبية متطلبات هذه المادة. وهي تقر بالحاجة إلى اتخاذ تدابير وقائية خاصة في بعض المناطق البحرية في ثلاثة سياقات مختلفة فقط هي: صون الموارد البحرية الحية؛ واستغلال الموارد الموجودة في المنطقة؛ ومنع التلوث الناجم عن السفن وخفضه والسيطرة عليه.

٢١١ - منع التلوث الناجم عن السفن وخفضه والسيطرة عليه - تسمح الفقرة ٦ من المادة ٢١١، من الاتفاقية، للدولة الساحلية باتخاذ تدابير وقائية خاصة، وفق ما اعتمده المنظمة البحرية الدولية، لحماية مساحة محددة من منطقتها الاقتصادية الخالصة تستوجب، بسبب ظروفها الأوقيانوغرافية والإيكولوجية، وكذلك بسبب الأوضاع الناشئة عن استغلال مواردها أو حمايتها، وبالطابع الخاص للمرور فيها، اعتماد تدابير إلزامية خاصة أكثر صرامة مما توفره القواعد والمعايير الدولية المقبولة بصفة عامة لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن وخفضه والسيطرة عليه. ويمكن للدولة الساحلية أن تعتمد للمساحة ذاتها قوانين وأنظمة وطنية إضافية تتصل بحالات التصريف والممارسات الملاحية بشرط أن توافق عليها المنظمة الدولية المختصة. ويجوز للدولة الساحلية أن تعتمد أي تدابير، في بحرها الإقليمي، لحماية أي منطقة من التلوث ما دامت تلك التدابير متوافقة مع الاتفاقية، ولا تنطوي من الناحية العملية على إعاقة حركة المرور البريء ولا تنطبق على تصميم السفن الأجنبية أو بنائها أو طاقمها أو معداتها (انظر المواد ٢١ و ٢٢ و ٢٣).

٢١٢ - وتنص اتفاقية التلوث البحري ٧٨/٧٣ على تعيين "مناطق خاصة" حيث تتم مراقبة عمليات تصريف النفط والمواد السائلة السامة والقمامة (ترد قوائم هذه المواد في المرفقات الأولى والثاني والخامس من اتفاقية ٧٨/٧٣) بقدر من التشدد أكبر مما تقتضيه المعايير الدولية المعمول بها عموماً. وتُعرف "المنطقة الخاصة" على أنها "منطقة بحرية يكون من الضروري لأسباب تقنية معترف بها وتعلق بأحوالها الأوقيانوغرافية والإيكولوجية، وبالطابع الخاص للمرور فيها، أن تُعتمَد لها تدابير إلزامية خاصة لمنع تلوث البيئة البحرية بسبب [النفط أو المواد السائلة السامة أو القمامة]". ويستخدم المرفق السادس من اتفاقية ٧٨/٧٣ مفهوم مناطق الانبعاثات الخاصة المسماة "مناطق لمراقبة انبعاثات أكسيد الكبريت". ووفقاً للمبادئ التوجيهية التي وضعتها المنظمة البحرية الدولية لتعيين المناطق الخاصة بمقتضى اتفاقية منع التلوث ٧٨/٧٣، يمكن أن تكون النظم البيئية البحرية والساحلية الضعيفة مؤهلة لمزيد من الحماية اعترافاً بأحوالها الإيكولوجية، سواء بوصفها: (أ) مناطق ذات إنتاجية طبيعية عالية؛ (ب) أو مناطق لسرد الأنواع البحرية الهامة وتفريخها وحضانتها ومناطق تمثل مسارات الهجرة بالنسبة للطيور البحرية والتدييات البحرية؛ (ج) أو نظماً إيكولوجية نادرة أو هشة؛ (د) أو موائل بالغة الأهمية للموارد البحرية.

٢١٣ - الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر، وتحديد طرق المرور للسفن والإبلاغ عنها. وضعت نظم تحديد طرق المرور للسفن والإبلاغ عنها، في إطار الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر، والأحكام العامة للمنظمة البحرية الدولية بشأن تحديد طرق المرور للسفن لحماية المناطق والأنواع البحرية الحساسة من الناحية البيئية. وتشمل تدابير تحديد طرق مرور السفن إنشاء مناطق يجب تجنبها، أو مناطق محمية يمنع الرسو بها كالشعاب المرجانية. ويمكن للمنظمة البحرية الدولية اعتماد نظام للإبلاغ عن السفن لحماية المناطق أو الأنواع الشديدة الحساسية في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة.

٢١٤ - وموجب المبادئ التوجيهية لتسمية وتحديد المناطق البحرية بالغة الحساسية، ٢٠٠١ (قرار المنظمة البحرية الدولية ألف-٩٢٧-٢٢)) تسمى المنطقة منطقة بحرية بالغة الحساسية حينما تكون بحاجة إلى حماية خاصة من خلال عمل تضطلع به المنظمة البحرية الدولية، أو نظراً إلى أهمية المنطقة لأسباب إيكولوجية أو اجتماعية - اقتصادية أو علمية معترف بها، أو لأنه قد تلحق بها أضرار بيئية من جراء أنشطة النقل البحري الدولي. ومن الواجب أن تستوفي المنطقة على الأقل معياراً واحداً من المعايير الثلاثة التالية: أهمية إيكولوجية؛ أو أهمية اجتماعية وثقافية واقتصادية؛ أو أهمية علمية وتربوية، وينبغي أن تكون في خطر من جراء أنشطة النقل البحري الدولي. وتضم المعايير الإيكولوجية ما يلي: الطابع الفريد أو النادر، والموئل بالغ الأهمية، وطابع الاعتماد، والتنوع، والإنتاجية، ووجود مناطق للتفريخ،

والضعف. وتنطوي عملية تقرير ما إذا كانت منطقة ما في خطر بسبب أنشطة النقل البحري بحث خصائص حركة مرور السفن (أنماط الأنشطة البحرية والسفن، وحجم حركة المرور، والمواد الضارة المنقولة) والعوامل الطبيعية (الهيدرولوجرافية والأوقيانوغرافية والمتعلقة بالأرصاد الجوية). وتشمل التدابير الوقائية المتاحة من خلال المنظمة البحرية الدولية ما يلي: (أ) تسمية المنطقة منطقة خاصة و/أو منطقة لمراقبة انبعاثات أكسيد الكبريت. بمقتضى قيود التصريف الخاصة التي تفرضها الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن على السفن العاملة في المناطق البحرية بالغة الحساسية؛ (ب) ووجود نظم تحديد طرق مرور السفن والإبلاغ عنها بالقرب من المنطقة أو فيها؛ (ج) وتدابير أخرى مثل الخطط الإلزامية لإرشاد السفن ونظم إدارة حركة مرور السفن، الرامية إلى حماية مناطق بحرية معينة من الأضرار البيئية ناجمة عن السفن.

(ب) الوسائل الإقليمية

برنامج البحار الإقليمية التابع لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة

٢١٥ - اعتمد معظم المناطق التي يشملها برنامج البحار الإقليمية التابع لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة اتفاقية إطارية لحماية البيئة البحرية، تشمل مادة تنص على إنشاء قطاعات تتمتع بحماية خاصة. فعلى سبيل المثال، تستوجب اتفاقية التعاون في حماية وتنمية البيئة البحرية والساحلية لمنطقة غرب ووسط أفريقيا لعام ١٩٨١، واتفاقية حماية الموارد الطبيعية والبيئة في منطقة جنوب المحيط الهادئ لعام ١٩٨٦ من الأطراف فيهما أن تتخذ، مجتمعاً أو منفردة كل التدابير الملائمة، بما في ذلك إنشاء 'مناطق مشمولة بحماية خاصة' لحماية وحفظ النظم الإيكولوجية النادرة والضعيفة فضلاً عن مواطن الأنواع المستترفة أو المهتدة أو المعرضة لخطر الانقراض وأشكال الحياة البحرية الأخرى. وعلاوة على ذلك، تتضمن بعض الاتفاقيات المتعلقة بالبحار الإقليمية بروتوكولات محددة تتعلق بالمناطق المشمولة بحماية خاصة^(٢٥).

المناطق الأخرى

٢١٦ - يحظر بروتوكول معاهدة أنتاركتيكا المتعلق بحماية البيئة لعام ١٩٩١، في مرفقه الرابع، عملياً جميع أشكال التلوث الناجم عن السفن في كامل منطقة المعاهدة. يوفر المرفق الثاني حماية خاصة لأنواع الثدييات والطيور والنباتات الأصلية المسماة "أنواعاً مشمولة بحماية خاصة". بموجب التذييل الأول من المرفق الثاني. وينص المرفق الخامس على إنشاء "قطاعات مشمولة بحماية خاصة في أنتاركتيكا" و "مناطق أنتاركتيكا المشمولة بإدارة خاصة". ويجوز إنشاء المناطق المشمولة بحماية خاصة في أي جزء من منطقة معاهدة

أنتاركتيكا، بما في ذلك البيئة البحرية، لحماية القيم البيئية أو العلمية أو التاريخية أو الجمالية أو البرية البارزة، أو البحث العلمي.

٢١٧- وتنص اتفاقية حماية البيئة البحرية في منطقة بحر البلطيق لعام ١٩٩٢ على تحديد أي منطقة ضمن المناطق المحمية إذا كانت تستوفي المعايير المبينة في التوصية ٥/١٥ من الاتفاقية، على أن تؤخذ في الاعتبار مصالح مصائد الأسماك وتربية الأحياء المائية. وتشمل هذه المعايير المناطق التي توجد فيها موائل الأنواع ومجموعات الحيوانات والنباتات المستوطنة أو النادرة أو المهددة؛ وموائل الأنواع المهاجرة؛ ومناطق تربية وتكاثر الأسماك؛ وعمليات نادرة أو فريدة أو تمثيلية للهيكل الجيولوجية أو الجيومورفولوجية.

٢١٨- وتنص اتفاقية حماية البيئة البحرية لشمال شرق المحيط الأطلسي لعام ١٩٩٢ في مرفقها الخامس على وضع تدابير للحماية والحفظ متعلقة بمناطق محددة، يُستعان فيها بالنهج التحوطي ومفاهيم أخرى مثل أفضل الممارسات البيئية وأفضل التقنيات المتاحة والتكنولوجيا النظيفة. والأطراف في هذه الاتفاقية مطالبة باتخاذ التدابير اللازمة لإصلاح المناطق البحرية المتضررة، حيثما كان ذلك ممكنا من الناحية العملية. وستقوم لجنة حماية البيئة البحرية لمنطقة شمال المحيط الأطلسي، بما يتفق والقانون الدولي، باستحداث السبل الكفيلة بسن التدابير الوقائية أو تدابير الحفظ أو الإصلاح أو التدابير الاحترازية المتعلقة بمناطق أو مواقع خاصة أو بأنواع أو موائل محددة.

٥ - النهج والأدوات الإدارية الكفيلة بحماية النظم الإيكولوجية البحرية والساحلية الضعيفة

(أ) النهج الإدارية المتكاملة والأنشطة البرية

٢١٩- يتمثل أكثر النهج فعالية لحماية النظم البيئية الضعيفة في اعتماد نظام إدارة متكاملة ومتعددة التخصصات ومتعددة القطاعات على الصعيد الوطني للمناطق الساحلية والمحيطات، على نحو ما أوصي به في الفصل ١٧ من جدول أعمال القرن ٢١ وخطة تنفيذ نتائج مؤتمر القمة العالمي للتنمية المستدامة، فضلا عن العملية الاستشارية. ومن الضروري أيضا اعتماد إدارة تقوم على النظم الإيكولوجية، وتوجد لها أكثر شمولية يركز على إدارة النظم البيئية ككل بدلا من عناصر فردية داخل هذه النظم، وتيسير وضع استراتيجية مستدامة لمدى أطول.

٢٢٠- وقد عُرفت الحاجة إلى اعتماد إدارة كلية شاملة للقطاعات بوصفها مبدأ أساسيا في مجال حماية البيئة البحرية من الأنشطة البرية. وتُشجع الدول على وضع برنامج عمل وطني

كإطار مرن للإدارة والسياسة العامة مصمم خصيصا لسياساتها وبرامجها وخططها الإنمائية المحددة لحماية البيئة البحرية بما في ذلك حماية النظم الإيكولوجية البحرية الضعيفة. وينبغي أن يشمل كل برنامج عمل وطني إطارا ذا بعدين للأعمال التي تدعمها الهياكل الإدارية والتنظيمية اللازمة لتنفيذها. وضمن البعد الأول، ينبغي أن تكون الغاية من الإجراءات الإدارية ما يلي: (أ) تحديد وتقييم طابع وحدّة المشاكل المتصلة بالنظم الإيكولوجية المتضررة أو الضعيفة؛ (ب) وتحديد الأولويات؛ (ج) وتحديد أهداف الإدارة لحل المشاكل ذات الأولوية؛ (د) وتحديد الاستراتيجيات والتدابير وتقييمها واختيارها؛ (هـ) ووضع معايير لتقييم فعالية هذه الاستراتيجيات والتدابير؛ (و) وضمان عناصر الدعم اللازمة للبرنامج. وفي البعد الثاني، يوصى القيام بأعمال محددة خاصة بفئات معينة من مصادر الملوثات مثل مياه المحارير، والملوثات العضوية الثابتة، والمواد المشعة، والمعادن الثقيلة، والزيوت، والمغذيات، وتجميع الرواسب، والقمامة، والتغيرات المادية للموائل وتدميرها^(١٢٦).

٢٢١ - وبسبب التلوث البحري من آثار عابرة للحدود، يكون التعاون في ما بين دول منطقة ما أمرا أساسيا لضمان حماية النظم الإيكولوجية الهشة. ولذلك تشجع الدول على وضع برامج عمل إقليمية لحماية البيئة البحرية من الأنشطة على اليابسة. ويوفر برنامج البحار الإقليمية التابع لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة وسائر البرامج والمنظمات المتعلقة بالبحار الإقليمية إطارا متكاملًا لتحديد الأولويات الإقليمية ووضع برامج العمل الإقليمية. وقد أقر أول اجتماع حكومي دولي لاستعراض تنفيذ برنامج العمل العالمي لحماية البيئة البحرية من الأنشطة البرية (مونتريال، كندا، ٢٠٠١) بالدور الهام لبرامج البحار الإقليمية^(١٢٧).

(ب) حماية النظم الإيكولوجية الضعيفة من الإجهاد الناجم عن الإفراط في الصيد

٢٢٢ - تشكل آثار الصيد في البيئة البحرية مصدر قلق على الصعيد العالمي، خاصة في ما يتعلق بالنظم البيئية البحرية والساحلية الهشة. فقد غدت مختلف معدات الصيد وطرقه محط اهتمام نظرا لتأثيرها المحتمل على البيئة، وخاصة الإضرار بالموائل. وعُدلت معدات الصيد وتقنياته للحد من تأثيراتها الممكنة، بما في ذلك من خلال تحسين أداء معدات الصيد الانتقائي للحيلولة دون اصطياد الأسماك عرضا أثناء صيد الأربيان (القريدس)^(١٢٨). وتسبب الصيد بشباك الجر في إلحاق أضرار جسيمة بالشعاب المرجانية، مع أنه لا يُعرف إلا القليل عن آثاره في هذه النظم الإيكولوجية على المدى الطويل. وتطبيقا للنهج التحوطي، استحدثت النرويج في عام ١٩٩٩ في مياهها مناطق يُحظر فيها الصيد بشباك الجر حيث تشتد خطورة الضرر الذي قد يصيب الشعاب المرجانية الموجودة في المياه العميقة. وعلاوة على ذلك، يجري في بلدان عديدة التحقيق في تأثير الصيد بشباك الجر على موائل القاع^(١٢٩).

وحظي مشروع عالمي لخفض التأثيرات البيئية لصيد الأربيان الإستوائي بشباك الجر، يركز على ١٢ بلدا خلال الفترة ٢٠٠٢-٢٠٠٧، بموافقة مشتركة من مرفق البيئة العالمية وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، على أن تتولى منظمة الأغذية والزراعة تنفيذه.

٢٢٣- وعملا بالفقرة ٤ من المادة ٦٢ من اتفاقية قانون البحار، يجب على الدول الساحلية حفظ الموارد البحرية داخل مناطقها الاقتصادية الخالصة مستعينة في ذلك بتدابير من بينها: تنظيم مواسم الصيد وقطاعاته، وأنواع أدوات الصيد وأحجامها وكمياتها، وأنواع وأحجام وعدد سفن الصيد المسموح باستخدامها؛ وتحديد أعمار وأحجام الأسماك وغيرها من الأنواع المسموح بصيدها. وقد أنشأت بعض الدول الساحلية مناطق بحرية محمية كأداة لإدارة النظم الإيكولوجية البحرية الهشة.

(ج) إنشاء المناطق البحرية المشمولة بالحماية

٢٢٤- يمكن تعريف المنطقة البحرية المشمولة بالحماية بأنها منطقة محددة جغرافيا، الغاية منها ومن إدارتها تحقيق أهداف محددة لحفظ الأنواع. وتعرف منظمة الأغذية والزراعة المنطقة البحرية المشمولة بالحماية على النحو التالي:

”منطقة بحرية محمية منطقة تقع في مفترق التيارات البحرية أو في أسفلها، داخل المياه الإقليمية أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو في أعالي البحار، أُفردت بموجب القانون أو بوسيلة فعالة أخرى، مع المياه فوقها وما يرتبط بها من نباتات وحيوانات ومعالم تاريخية وثقافية. وهي توفر مقادير من الحفظ والحماية للتنوع البيولوجي البحري الهام والموارد البحرية الهامة؛ ولموائل خاص (أشجار المناغروف أو الشعاب المرجانية مثلا) أو لأنواع أحياء، أو جزء فرعي منها (الأسماك البيضاء أو الصغيرة) تبعا لمقدار الاستخدام المسموح به. ويخضع استخدام المناطق البحرية المشمولة بالحماية (لأغراض علمية وتعليمية وترفيهية ولأغراض الاستخراج وغيرها، بما في ذلك الصيد) لقوانين صارمة ومن الممكن حظره“^(١٣٠).

وتعرف المبادئ التوجيهية الخاصة بالمناطق البحرية المشمولة بالحماية التي وضعها الاتحاد العالمي لحفظ الطبيعة المنطقة البحرية المشمولة بالحماية بأنها ”كل منطقة تقع في مفترق التيارات البحرية أو في أسفلها، مع المياه فوقها وما يرتبط بها من نباتات وحيوانات ومعالم تاريخية وثقافية، تم حجزها بمقتضى القانون أو بوسيلة فعالة أخرى لحماية البيئة التي تحتوي عليها جزئيا أو كليا“^(١٣١). والمناطق البحرية المشمولة بالحماية وسائل الغاية منها خفض ضغوط الأنشطة البشرية على النظم البيئية والموارد الساحلية/البحرية عن طريق تنظيم أوجه الاستخدام البشري المتعددة لمنطقة جغرافية محددة. ويمكن أن تساعد على صون التنوع

البيولوجي من خلال حماية الموائل، كما أنها تزيد الإنتاجية عن طريق توفير مآو آمنة للأنواع المهددة. ويجوز استخدامها أيضا لإجراء دراسات طويلة الأمد لرصد البيئة وكمواقع مراقبة لدراسة تقنيات الإدارة^(١٣٢).

٢٢٥ - وأقر فريق الخبراء الفنيين المخصص للمناطق البحرية والساحلية المشمولة بالحماية التابع للاتفاقية المتعلقة بالتنوع البيولوجي بوجود فوائد عديدة لهذه المناطق تتصل بحفظ الأنواع والاستخدام المستدام للتنوع البيولوجي، بما في ذلك حماية هيكل النظام البيئي وعمله وجماله؛ وتيسير التعافي من ضرر سابق؛ وزيادة غلة مصائد الأسماك؛ وتوفير منافع اجتماعية واقتصادية للمجتمعات والشعوب المحلية. وتتيح المناطق البحرية والساحلية والمناطق المشمولة بالحماية أفضل استراتيجيات متيسرة لضمان فعالية النظم المتكاملة لإدارة المناطق البحرية والساحلية وفقا لما جاء في تقرير فريق الخبراء^(١٣٣).

٢٢٦ - واستنادا إلى ما يقوله الخبراء، ثمة إمكانات في المناطق البحرية المشمولة بالحماية لحفظ نظم إيكولوجية بأكملها حين تكون فريدة في نوعها، أو غنية بشكل خاص بالأنواع أو مُشكّلة نموذجيا لوحدات بيولوجية جغرافية. وقد تساعد على إدامة إنتاجية النظام الإيكولوجي من خلال ضمان العمليات الإيكولوجية الأساسية بالحد من الأنشطة التي تصيبها بالخلل أو التي تضر ماديا بالبيئة. كما أنها يمكن أن تساهم في انتعاش الموارد البحرية المهددة من خلال إنشاء "مناطق منع الصيد"، مثل "مناطق لا تُمس" أو الملاذات. وفي هذا الصدد، تعمل على ضمان ملاذات لتربية الأسماك وتترك أعداد من أحد الأنواع منها، إلى مناطق المصائد المستغلة لتجديد أرصدة أسماكها. ويمكن أن تشمل أوجه أخرى لهذه الحماية صون مناطق معترف بها لتربية الأسماك الصغيرة^(١٣٤).

٢٢٧ - ومن بين المناطق البحرية المشمولة بالحماية، تحظى المحتجزات البحرية بتكرار ذكرها ووصفها في المؤلفات العلمية والخاصة بالإدارة البحرية، كما أنها أنشئت على طول سواحل متعددة مختلفة في أرجاء العالم. وفي المحتجزات البحرية المشمولة بحماية كاملة، لا يُسمح بأي عمل لاستخراج أي من مواردها، كما لا يُسمح بإتلاف أي موئل من موائلها. أما المناطق الأخرى التي تقل فيها مستويات الحماية الشاملة من أنشطة استخراج الموارد، مثل إغلاقها موسميا، فإن فرض حظر على صيد الأسماك البيضاء وتحديد كميات المصيد، ضمن الأمور الشائعة في الموائل البحرية^(١٣٥). وتبين الدراسة التي أُجريت لأكثر من ١٠٠ منطقة محتجزة أن الحميات تزيد عادة من أعداد وحجم أفراد كل نوع من الأنواع المعرضة للاستغلال المفرط. ويسود الاعتقاد عموما بأنها توفر الحماية من أهم العواقب التي يخلفها الإفراط في الصيد بثلاث طرق. أولاها أنها تحمي كل نوع من الأنواع ذات الأهمية التجارية أو الترفيهية

من أن تحصد داخل حدود المنطقة المحتجزة البحرية. وثانيتها أنها تقلل من تضرر موئل السمك من ممارسات الصيد التي تغير الهياكل البيولوجية، كشعاب المحار، الضرورية لبقاء النظم الإيكولوجية البحرية. وثالثتها أنها توفر الحماية للنظم البيئية من الصيد المفرط، إذ أن القضاء على نوع هام إيكولوجيا يؤدي إلى اختلال توازن النظام البيئي ويبدل تنوعه ويغير إنتاجيته^(١٣٦). وأنشئت على مدى السنوات الثلاثين الماضية محتجزات بحرية على امتداد الشعاب المرجانية والشواطئ، في المناطق معتدلة المناخ. ومصاب الأهمار، وغابات المانغروف وموائل أخرى عديدة^(١٣٧). وتتسم المحتجزات البحرية بالفعالية خاصة في الحالات التي تصاب فيها الموائل البيولوجية بخلل شديد بسبب الإفراط في الصيد وحيث تعتمد الأرصد المحلية من أنواع السمك على هذه الموائل. ويمكن أن تعمل المحتجزات الصغيرة كأدوات حفظ هامة وأن تفيد مصائد الأسماك المحلية إذا كان الغرض منها حماية الموائل بالغة الأهمية، كمناطق للحضانة أو تجمعات التفقيس. وتعزيزا للنظم الإيكولوجية الإقليمية عموما، لا بد من إنشاء المحتجزات بأعداد كثيفة تكفي للمساهمة في تنوع الأنواع وتحدد خارج حدود المحتجزات^(١٣٨). ومن الأمور الأساسية أيضا توفير وسائل الرصد والإنفاذ الكافية لضمان فعالية هذه المناطق البحرية المشمولة بالحماية^(١٣٩).

(د) نهج النظام الإيكولوجي في إدارة مصائد الأسماك

٢٢٨ - في أعالي البحار، أصبح العديد من المنظمات والترتيبات الإقليمية لإدارة مصائد الأسماك يدرك أهمية الموائل الحيوية بالنسبة إلى استدامة موارد مصائد الأسماك الخاضعة لإدارتها على المدى الطويل. فقد اعتمد عدد منها نهج النظام الإيكولوجي في إدارة مصائد الأسماك، وأدرك أن جزءا هاما من هذا النهج يتمثل في حماية موائل الأسماك من أنشطة الصيد التي تنطوي على إمكان جعل هذه الموائل غير ملائمة. ولحماية هذه المواطن، قد تكون ثمة حاجة إلى فرض قيود زمنية محلية على الصيد أو حظر أنشطة الصيد في المناطق المعروفة بكونها موائل حيوية للأسماك.

٢٢٩ - أما المنظمات والهيئات الإقليمية لإدارة مصائد الأسماك المنشأة حديثا، مثل لجنة حفظ وإدارة الأرصد السمكية الكثيرة الارتحال في غرب ووسط المحيط الهادئ، ولجنة مصائد أسماك جنوب شرق المحيط الأطلسي، ولجنة مصائد أسماك جنوب غرب المحيط الهندي، فقد أدرجت اتفاقيات كل منها مبادئ إدارة مصائد الأسماك القائمة على نهج النظام الإيكولوجي، بما في ذلك الالتزام بكفالة أن تولى ممارسات الصيد وتدابير الإدارة المراعاة الواجبة ضرورة التقليل إلى أدنى حد من الآثار الضارة على الموارد البحرية الحية ككل. وتدعو هذه الاتفاقيات أيضا إلى تطبيق النهج التحوطي في إدارة مصائد الأسماك^(١٤٠).

وعلاوة على ذلك، وافقت لجنة حفظ الموارد البحرية الحية للقارة المتجمدة الجنوبية، التي كانت رائدة في تنفيذ إدارة مصائد الأسماك القائمة النظم الإيكولوجية، خلال أحدث اجتماع سنوي لها، على أربع خطط إدارة لمناطق بحرية مشمولة بحماية خاصة في أنتاركتيكا مع العناصر البحرية، وذلك بعد بدء نفاذ المرفق الخامس لبروتوكول حماية البيئة بموجب معاهدة أنتاركتيكا في ٢٤ أيار/مايو ٢٠٠٢. وقد منحت ثلاثة من هذه المواقع الحماية بوصفها مواقع محط اهتمام علمي خاص بموجب الاتفاقية^(٤١).

٢٣٠- وحرصا على حماية الموارد البحرية الحية لأعالي البحار، اقترحت بعض المنظمات غير الحكومية مؤخرا أن تعتمد الجمعية العامة قرارا يُفرض بموجبه وقف اختياري للصيد بالقرب من الجبال البحرية لأعالي البحار منعا لفقدان مزيد من التنوع البيولوجي في مناطق البحار العميقة ريثما تُعقد المفاوضات بشأن وضع نظام لحفظ هذه النظم الإيكولوجية الهشة. وهي تعتبر اتخاذ هذه الإجراءات الوقائية متمشيا مع الانشغال الذي أبداه علماء البحار وتطبيق النهج التحوطي في إدارة مصائد الأسماك^(٤٢). وقد استُوحى هذا الاقتراح من الوقف الاختياري العالمي لأنشطة صيد الأسماك البحرية بالشباك العائمة الكبيرة في أعالي البحار الذي اعتمدهت الجمعية العامة في قرارها ٤٦/٢١٥ المؤرخ ٢٠ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩١. وبغية التصدي لهذه المسألة، شرعت منظمة الأغذية والزراعة في العمل بالفعل على إيجاد مصائد مستدامة لموارد البحار العميقة. وفي هذا الصدد، سوف تعقد المنظمة، بالتعاون مع حكومتي استراليا ونيوزيلندا، مؤتمرا دوليا بشأن إدارة وتنظيم مصائد أسماك البحار العميقة في كويترتاون، نيوزيلندا من ١-٤ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٣.

٢٣١- وبالإضافة إلى ذلك تشير منظمة الأغذية والزراعة إلى أنه، كمتابعة للقضايا التي أثيرت في إعلان عام ٢٠٠١ لمؤتمر ريكيافيك المعني بالصيد المتسم بالمسؤولية في النظام الإيكولوجي البحري، اتخذت الإجراءات التالية بهدف حماية النظم الإيكولوجية الضعيفة: (أ) عقد مشاورات للخبراء بشأن إدارة مصائد الأسماك في النظم الإيكولوجية، في ريكيافيك في الفترة من ١٦ إلى ١٩ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٢، والتي تم فيها وضع مبادئ توجيهية أولية للأخذ بنهج النظام الإيكولوجي في إدارة مصائد الأسماك؛ (ب) رعاية وكفالة مشاركة إدارة مصائد الأسماك، بمنظمة الأغذية والزراعة في الفريق العامل المعني باستخدام مؤشرات النظم الإيكولوجية في إدارة مصائد الأسماك، التابع للجنة العلمية للبحوث المتعلقة بالمحيطات، بمنظمة اليونسكو؛ وستكمل النتائج التي توصل إليها الفريق العامل الأعمال التي أنجزتها بالفعل منظمة الأغذية والزراعة، وقد تسهم في المستقبل في تطوير المبادئ التوجيهية الأولية لمنظمة الأغذية والزراعة بشأن نهج النظم الإيكولوجية؛ (ج) بدء مشروع جديد في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٢ تحت اسم "الأساس العلمي للإدارة القائمة على النظم الإيكولوجية في

جزر الأنتيل الصغرى، بما في ذلك أوجه التفاعل مع الثدييات البحرية وغيرها من الأنواع المفترسة الكبرى“، والذي يهدف إلى تيسير تنفيذ نهج النظم الإيكولوجية داخل البلدان والمناطق الفرعية المشتركة في المشروع بغرض ضمان صون سلامة النظم الإيكولوجية في أعالي البحار، والموارد البحرية والإنتاج السمكي، عن طريق الإدارة المستدامة والمسؤولة لمصائد الأسماك^(١٤٣).

(د) حماية الشعاب المرجانية

٢٣٢ - في عام ١٩٩٩، سلمت المبادرة الدولية للشعاب المرجانية بضرورة تنسيق جهود البحث والإدارة في جميع المؤسسات ذات الصلة من أجل تنفيذ توصياتها العاجلة الرامية إلى إنقاذ الشعب المرجانية في العالم. وأنشئت المبادرة ”شبكة العمل الدولية للشعاب المرجانية“ من أجل وقف تدهور سلامة الشعاب المرجانية في العالم وعكس مسار هذا التدهور. وتعتبر هذه الشبكة بمثابة شراكة عالمية دينامية مبتكرة تضم الكثير من المنظمات العالمية الرائدة في مجال علوم الشعاب المرجانية وحفظها. وهي تعتمد على استثمارات الشركاء في مجال رصد وإدارة الشعاب المرجانية بغية وضع إجراءات مترابطة استراتيجياً على المستويات المحلية والوطنية والعالمية. وتعد الشبكة أولى الشراكات التي استجابت لاحتياجات الحفظ على الصعيد العالمي من خلال الاعتراف بالمنظورات التقليدية والعلمية لديناميات الشعاب المرجانية وأنماط الاعتماد الاجتماعي المتصلة بها.

٢٣٣ - ويسلم الدليل المعنون ”الممارسات الجيدة لحماية الشعاب المرجانية وإدارتها“^(١٤٤) بأن ”الممارسات الجيدة“ قد تأخذ شكل الأنشطة العملية على أرض الواقع، أو التدابير الرامية إلى تعزيز المشاركة الاجتماعية، أو الأدوات ذات الطابع الاقتصادي أو القانوني أو المؤسسي، أو التي تنطوي على تقنيات مبتكرة وفعالة وتسهم بشكل كبير في حماية وإدارة الشعاب المرجانية وفي التنمية المستدامة للمناطق الساحلية المجاورة. وتشمل الأمثلة على الممارسات الجيدة التي يتضمنها الدليل ما يلي: إدارة الموارد (إدارة مصائد الأسماك، وحماية الأرصد السمكية، والإدارة المجتمعية)؛ والإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية؛ والمناطق البحرية المحمية؛ والسياحة والمناطق البحرية المحمية (التخطيط والتنمية والأنشطة السياحية)؛ التحكم في التلوث والتدهور البيئي (مكافحة التحات والترسيب في أحواض المستجمعات المائية، ومكافحة التلوث الصناعي والحضري، ومنع تحات الشواطئ وتجديد الشعاب المرجانية)؛ وإعادة تكوين أرصد الشعاب المرجانية وتجديدها (إعادة تكوين تجمعات الشعاب المرجانية، وتجديد وإنعاش الشعاب المرجانية المتدهورة عن طريق زرع الشعاب المرجانية).

٢٣٤ - ويقوم مرفق البيئة العالمية بتمويل الإجراءات المضطلع بها داخل إطار التنمية المستدامة، بما في ذلك في سياق تدهور المياه الدولية. ويقوم المرفق، من خلال جهة التنسيق التابعة له المعنية بالمياه الدولية، بتقديم المساعدة إلى البلدان المستفيدة من أجل التصدي للشواغل المتعلقة بالأجسام المائية العابرة للحدود. وخلال الفترة ما بين ١٩٩١ و ٢٠٠٢، جرى البدء في ٣٢ مشروعا من مشاريع المياه الدولية التي يضطلع بها مرفق البيئة العالمية بغرض حماية النظم الإيكولوجية البحرية الضعيفة.

٦ - المبادرات على الصعيد الإقليمي^(١٤٥)

٢٣٥ - يصف الفصل ١٧ من جدول أعمال القرن ٢١ الدول الجزرية الصغيرة النامية بأنها تمثل حالة خاصة سواء فيما يتعلق بالبيئة والتنمية، وبكونها هشة وضعيفة من الناحية الإيكولوجية. ووفقا لبرنامج عمل بربادوس، فإن الكثير من الدول الجزرية الصغيرة النامية تعتبر كلها أو أغلبها بمثابة كيانات ساحلية. وعلاوة على ذلك، فإنه بالنظر إلى صغر حجم النظم الإيكولوجية الجزرية، وعزلتها وهشاشتها، فإن ما تشتهر به من تنوع بيولوجي هو من بين الأنواع الأشد عرضة للخطر في العالم. وقد أدى طابعها الجغرافي المنعزل إلى جعلها موثلا لأعداد كبيرة نسبيًا من الأنواع الفريدة من النباتات والحيوانات. ومنذ عهد قريب، أكد مؤتمر القمة العالمي للتنمية المستدامة من جديد، في إعلان جوهانسبرغ بشأن التنمية المستدامة، التزامه بمواصلة إيلاء اهتمام خاص للاحتياجات الإنمائية للدول الجزرية الصغيرة النامية.

٢٣٦ - كما سلمت الجمعية العامة، في قرارها ٥٧/٢٦١، المؤرخ ٢٠ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢، المعنون "تشجيع الأخذ بنهج إداري متكامل لمنطقة البحر الكاريبي في سياق التنمية المستدامة"، بضعف الدول الجزرية الصغيرة النامية. وأقرت الجمعية العامة بأن البحر الكاريبي يتميز بتنوع بيولوجي فريد ونظام إيكولوجي هش للغاية، وأهابت بمنظومة الأمم المتحدة والمجتمع الدولي أن يقدموا المساعدة لبلدان منطقة البحر الكاريبي ومنظمتها الإقليمية فيما تبذله من جهود لضمان حماية البحر الكاريبي من التدهور نتيجة للتلوث الناجم عن السفن، ولا سيما من جراء إطلاق الزيوت والمواد الضارة الأخرى بصورة غير قانونية، ونتيجة إغراق النفايات الخطرة أو إطلاقها عرضيا، بما في ذلك المواد المشعة والنفايات النووية والمواد الكيميائية الخطيرة، مما يشكل انتهاكا للقواعد والمعايير الدولية ذات الصلة، فضلا عن التلوث الناجم عن الأنشطة البرية. وأهابت الجمعية العامة أيضا بالدول أن تقوم، آخذة في الاعتبار اتفاقية التنوع البيولوجي، بوضع برامج وطنية وإقليمية ودولية لوقف الخسائر في التنوع

الإحيائي البحري في البحر الكاريبي، ولا سيما في النظم الإيكولوجية الهشة مثل الشعاب المرجانية.

٢٣٧ - ويعد إنشاء الآلية الإقليمية لمصائد الأسماك في منطقة البحر الكاريبي مثالا حديث العهد على القيام بمحاولة إقليمية من أجل الإدارة المستدامة لموارد مصائد الأسماك في المنطقة. وعلاوة على ذلك، فإن البروتوكول المتعلق بالمناطق والحياة البرية المشمولة بحماية خاصة الملحق باتفاقية حماية وتنمية البيئة البحرية لمنطقة البحر الكاريبي الكبرى يتجاوز نطاق الحماية والإدارة من خلال اتخاذ الترتيبات اللازمة لتجديد وتحسين حالة النظم الإيكولوجية. وتشمل التطورات الأخرى في منطقة البحر الكاريبي حلقة العمل الإقليمية بشأن المناطق المدارية في الأمريكتين التي نظمت، في إطار المبادرة الدولية للشعاب المرجانية، في المكسيك في حزيران/يونية ٢٠٠٢. وكانت المناطق البحرية المشمولة بالحماية أحد المواضيع الرئيسية التي تناولتها حلقة العمل.

٧ - التدابير الأخرى

٢٣٨ - حسبما يبين هذا الحصر للصكوك القائمة، فإن هناك بالفعل طائفة عريضة من القواعد والتدابير وأدوات الإدارة المستخدمة في حماية النظم الإيكولوجية البحرية الضعيفة. وتتمثل إحدى الثغرات في عدم وجود نظام لحماية الفتحات الحرارية في المنطقة. بيد أن تقريراً حديثاً لشعبة شؤون المحيطات وقانون البحار وأمانة الاتفاقية المتعلقة بالتنوع البيولوجي تناول هذه المسألة. ويمكن أيضاً تصور وضع مدونة قواعد سلوك جديدة للعلماء تتناول بمزيد من التفصيل المبادئ العامة المحددة في المادة ٢٤٠ من اتفاقية قانون البحار. على أن ما هو أهم من ذلك هو تنفيذ القواعد والبرامج القائمة. وعلى الدول التي ترغب في حماية نظمها الإيكولوجية البحرية الضعيفة أن تصبح أطرافاً في الاتفاقيات ذات الصلة، وأن تقوم بتطبيقها هي وخطط العمل والبرامج ذات الصلة على النظم الإيكولوجية الضعيفة داخل ولاياتها القانونية، وعلى رعاياها والسفن التي ترفع أعلامها في المناطق التي تتجاوز حدود ولاياتها الوطنية. وأخيراً، ينبغي أن تكفل هذه الدول الإنفاذ الفعال لهذه التدابير في ظل قوانينها الوطنية.

سابعاً - التعاون والتنسيق الدوليان

ألف - عملية الأمم المتحدة التشارورية غير الرسمية المفتوحة باب العضوية بشأن المحيطات وقانون البحار

٢٣٩ - نظرت الجمعية العامة، في دورتها السابعة والخمسين، طبقاً للفقرة ٤ من قرارها ٣٣/٥٤ المؤرخ ٢٤ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٩، فيما إذا كان ينبغي الاستمرار في العملية التشارورية. وبعد أن استعرضت الجمعية العامة ما تم من أعمال في إطار العملية التشارورية على مدى السنوات الثلاث الماضية، وإذ نوهت بمساهمة العملية التشارورية في تعزيز المناقشة السنوية التي تجريها الجمعية العامة بشأن المحيطات وقانون البحار، قررت الجمعية العامة مواصلة العملية التشارورية لفترة ثلاث سنوات إضافية. وستستمر شعبة شؤون المحيطات وقانون البحار وشعبة التنمية المستدامة التابعة لإدارة الشؤون الاقتصادية والاجتماعية في توفير دعم الأمانة الفني اللازم للعملية الاستشارية.

٢٤٠ - وسيعقد الاجتماع الرابع للعملية الاستشارية في مقر الأمم المتحدة في نيويورك في الفترة من ٢ إلى ٦ حزيران/يونية ٢٠٠٣، وستركز المشاورات على المجالين التاليين: (أ) حماية النظم الإيكولوجية البحرية الهشة؛ (ب) سلامة الملاحة، من قبيل بناء القدرات لإنتاج حرائط ملاحية؛ فضلاً عن المسائل التي نوقشت في اجتماعات سابقة. وفي شباط/فبراير ٢٠٠٣، عينت الجمعية العامة سعادة السيد فيليب بوليلو (أوروغواي)، والسيد فيليب بورغيس (أستراليا)، رئيسين مشاركين للاجتماع الرابع.

باء - الآلية العامة للتعاون المشترك بين الوكالات بشأن المحيطات وقانون البحار

٢٤١ - في عام ٢٠٠١، قرر الأمين العام إلغاء اللجنة الفرعية المعنية بالمحيطات والمناطق الساحلية، والتي كانت بمثابة آلية للتعاون فيما بين الوكالات بشأن التنمية المستدامة للمحيطات وأنشئت في أعقاب مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية. واستعيض عن اللجنة الفرعية بسياسة تقوم على الاستعانة بفرق عمل مخصصة مشتركة بين الوكالات تركز لمسائل معينة ولفترات زمنية محددة. وإذ شعرت الدول الأعضاء بالقلق من أن يؤدي عدم وجود محفل عام للتعاون إلى تناقص التعاون المشترك بين الوكالات، على نحو ما أعرب عنه في عام ٢٠٠٢، أولاً في العملية الاستشارية، ثم في الجمعية العامة (القرار ١٤١/٥٧)، فقد دعت الدول الأعضاء إلى إنشاء آلية عامة جديدة للتعاون والتنسيق فيما بين الوكالات تتسم بالفعالية والانتظام والشفافية. ولدى إعداد هذا التقرير، كانت اللجنة الرفيعة المستوى

المعنية بالبرامج تشارك بنشاط في المشاورات مع جميع هيئات الأمم المتحدة حول إمكانية إنشاء آلية من هذا القبيل.

٢٤٢ - وحيث أن اللجنة الفرعية ألغيت لعدم فعاليتها، فإن إعادة إنشاء كيان مماثل قد لا يكون بالأمر المفيد. ولعله من الأفضل الاستعانة بهيكل قائم بالفعل داخل الأمانة العامة، مثل مجلس الرؤساء التنفيذيين في منظومة الأمم المتحدة المعني بالتنسيق، أو اللجنة الرفيعة المستوى المعنية بالبرامج، في القيام بالإشراف العام على التعاون المشترك بين الوكالات دون التدخل في العمليات الفنية. ولا بد لأي آلية أن تكون منتظمة وفعالة ومرنة وشفافة.

جيم - قضايا محددة

١ - فرقة عمل الناقله برستييج

٢٤٣ - في أعقاب كارثة ناقلة النفط برستييج، وجه الصندوق العالمي للطبيعة، ومجلس غرين بيس الدولي، والاتحاد الدولي لعمال النقل، خطاباً إلى الأمين العام يعربون فيه عن القلق إزاء الآثار البيئية والاجتماعية لبقعة الزيت، ويطلبون إليه أن يشكل "فرقة عمل" من الهيئات الدولية ذات الصلة من أجل دراسة الأسباب الجذرية للمشكلة. ورأوا أن تلك الأسباب إنما تتعلق بعجز بعض دول العلم، المدرجة في سجلات مفتوحة معينة، عن الوفاء بالتزاماتها بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. وبالإضافة إلى ذلك، فقد دعوا إلى تنقيح اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٦ بشأن شروط تسجيل السفن بغرض تعزيز الشرط المتعلق بوجود "صلة أصيلة" بين دول العلم والسفن التي تقوم بتسجيلها. واستجابة لذلك، تجري شعبة شؤون المحيطات وقانون البحار حالياً مشاورات مع الهيئات الدولية الأخرى داخل منظومة الأمم المتحدة وخارجها للتأكد من آرائها بشأن إنشاء فرقة العمل هذه.

٢ - التقييم البحري العالمي

٢٤٤ - بدأ مجلس إدارة برنامج الأمم المتحدة للبيئة العملية المنشئة للتقييم البحري العالمي في دورته الحادية والعشرين المعقودة في شباط/فبراير ٢٠٠١ بعد اعتماد المجلس المقرر ١٣/٢١، المعنون "التقييم العالمي لحالة البيئة البحرية". وفي أيلول/سبتمبر ٢٠٠١، عقد برنامج الأمم المتحدة للبيئة اجتماعاً لمشاورة غير رسمية في ريكيافيك اتفق فيها المشتركون على أن إجراء تقييم عالمي للبيئة البحرية أمر مستصوب وتدعو إليه الحاجة بقوة. وأوصت المشاورة بأن تكون عملية التقييم البحري العالمي موجهة إلى راسمي السياسات؛ وأن تقوم على تقييم علمي للبيئة البحرية العالمية وعلى تقييم للآثار الاجتماعية - الاقتصادية؛ وأن توفر لراسمي السياسات التوجيه والمساعدة بشأن الإجراءات المطلوبة للتخفيف من الآثار والتغيرات

البيئية. وأوصيَ بقوة بأن يستند التقييم إلى التقييمات القائمة، وطرح اقتراح مؤداه أن إصلاح فريق الخبراء المشترك المعني بالجوانب العلمية لحماية البيئة البحرية وتوفير التمويل الكافي له قد يكون بمثابة الخيار الأفضل لإيجاد آلية للتنسيق تفي بالمعايير الرئيسية الأربعة، وهي فعالية التكلفة، والموثوقية، والاستدامة، والقدرة على التصدي لقضايا السياسات العامة^(١٤٦).

٢٤٥ - واستضافت الحكومة الألمانية في مدينة بريمن في آذار/مارس ٢٠٠٢ حلقة عمل تقنية لمواصلة وضع الأهداف الرئيسية وتحديد الإطار العملي لإنشاء عملية للتقييم البحري العالمي. وأكدت حلقة العمل أن الأهداف الرئيسية تتمثل في توفير التقييمات الضرورية لحالة النظم الإيكولوجية البحرية بجميع جوانبها والاتجاهات المتعلقة بها وذلك على أساس منتظم وحسن التوقيت وعلمي. وينبغي لآلية التنسيق أن تكفل الشرعية والموثوقية والبروز وفعالية التكلفة والكفاءة والاستدامة. وينبغي أن تخضع نواتج التقييم البحري العالمي لاستعراض يتسم بالشفافية يجريه الأنداد ويتم الإبلاغ عنه في شكل يطرح "على مرحلتين"، ويتألف من تقرير علمي/تقني، وتقرير موجه نحو السياسات يستند إلى نفس المعلومات^(١٤٧).

٢٤٦ - وفي نيسان/أبريل ٢٠٠٢، أعادت العملية الاستشارية تأكيد استنتاجاتها^(١٤٨). وعليه، فإن مؤتمر القمة العالمي للتنمية المستدامة دعا في خطة جوهانسبرغ للتنفيذ إلى القيام بحلول عام ٢٠٠٤ بإنشاء عملية منتظمة في إطار الأمم المتحدة للإبلاغ العالمي وتقييم حالة البيئة البحرية. وأخيراً، فقد أيدت الجمعية العامة، في قرارها ١٤١/٥٧، توصية مؤتمر القمة وطلبت إلى الأمين العام أن يتشاور مع جميع الأطراف المعنية من أجل إعداد مقترحات وطرائق للتقييم العالمي، وأن يقدم هذه المقترحات إلى الجمعية العامة للنظر والبت فيها.

ثامنا - الاستنتاجات

٢٤٧ - لقد أصبح من الجلي بصورة متزايدة أن اعتماد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار منذ ٢٠ عاماً كان مجرد بداية على الطريق صوب حل القضايا المتصلة بالمحيطات. وواقع الأمر أن المشاكل قد تزايدت منذ ذلك الحين. وقد حدث ذلك على الرغم من مجموعة التشريعات الرائعة التي جرى اعتمادها في مختلف الميادين تحت رعاية عدد كبير من المنظمات التي تعنى بالشؤون المتصلة بالمحيطات. وفي عام ٢٠٠٢، أعيد في مؤتمر القمة العالمي للتنمية المستدامة تقييم التطورات التي استجرت بالنسبة إلى شؤون المحيطات خلال الفترة ما بين ١٩٨٢ و ١٩٩٢، وكانت النتيجة التي تم التوصل إليها هي الحاجة الملحة إلى اتخاذ مزيد من الإجراءات. والمشاكل الرئيسية في عالم اليوم هي الاستغلال

المفرط لمصائد الأسماك وممارسات الصيد المدمرة؛ وتدهور البيئة البحرية؛ وزيادة معدلات الحوادث والجرائم المتصلة بالسفن.

٢٤٨- وبغية معالجة هذه الحالة، يبدو أنه سيكون من الضروري أن تقوم الدول بما يلي:

- التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أو الانضمام إليها وإلى الاتفاقات المنفذة لها؛
- التصديق أو الانضمام إلى الاتفاقات الأخرى الكثيرة التي تقدم مزيداً من الجوهر والتفاصيل المتعلقة بالمبادئ الأساسية للميثاق؛
- تنفيذ هذه الاتفاقات في إطار قوانينها وهيكلها الإدارية الوطنية؛
- التطبيق والإنفاذ بشكل فعال لهذه القوانين واللوائح.

٢٤٩- ويكمن وراء الكثير من هذه المشاكل عدم رغبة أو عدم قدرة دول معينة، لا سيما دول العلم، على الوفاء بالتزاماتها القانونية الدولية. ومن الجوهرى تعزيز سيطرة دول العلم على سفنها. وواقع الأمر أنه ربما حان الوقت الآن للشروع في عملية تهدف إلى تحديد المصطلح الحاسم "صلة أصيلة" من أجل كفالة عدم قيام الدول بتسجيل أي سفن ما لم تكن لدى هذه الدول وسيلة فعالة حقاً لإنفاذ جميع القواعد والمعايير الدولية ذات الصلة على تلك السفن.

٢٥٠- وبالإضافة إلى عدم فعالية التنفيذ والامتنال، هناك موضوع آخر بارز تضمنه التقرير يتعلق بالدعوة إلى تحسين التعاون فيما بين المنظمات الدولية التي تجمع بينها قضايا قانون البحار. ومع التزايد السريع للطابع المترابط للمجتمع الدولي، وفي الوقت الذي يستمر فيه اتساع نطاق التطورات في مجال شؤون البحار من حيث عددها وطابعها المتشابك، ومع تكاثر المشاكل، فإن التعاون والتنسيق فيما بين الدول، والمنظمات، والجهات الفاعلة الأخرى سيغدو في الوقت ذاته أمراً أكثر أهمية. وانطلاقاً من ذلك، وبغية تعزيز التعاون بين الوكالات بشأن طائفة دائبة التزايد من المشاكل، جرى وضع تصور لآلية تهدف إلى تعزيز وتيسير التعاون والتنسيق بين الوكالات. وينبغي لهذه الآلية أن تقوم بما يلي:

- الاضطلاع بوظيفتين أساسيتين: الأولى، استعراض العمل الجاري المتصل بالمحيطات في كل من الوكالات والصناديق والبرامج، لتحديد المسائل التي يكون التعاون فيها لازماً ولإزالة الازدواجية؛ والثانية، إعداد استجابات منسقة للتحديات الناشئة أو المسائل العاجلة؛

- العمل داخل الهياكل التي أنشأتها الأمم المتحدة، كمجلس الرؤساء التنفيذيين لمنظومة الأمم المتحدة المعني بالتنسيق واللجنة الرفيعة المستوى المعنية بالبرامج، والتي يمكنها أن تمارس الإشراف دون التدخل في التعاون الفني؛
- الاتسام بالمرونة والشفافية.

٢٥١ - لذا فإن التحدي للمستقبل ينطوي على شقين: تأمين امتثال الدول امتثالاً تاماً لالتزاماتها بمقتضى قانون البحار، وتيسير التعاون المشترك بين الوكالات وتعزيزه.

الحواشي

- (١) تعكف شعبة شؤون المحيطات وقانون البحار على إعداد منشور خاص عن إحياء هذه الذكرى لإصداره في عام ٢٠٠٣.
- (٢) قرار الجمعية العامة ١٢/٥٦، الفقرة ٤٨.
- (٣) للاطلاع على التفاصيل، انظر A/57/57، الفقرات ٤٩٧-٥١١.
- (٤) المرجع نفسه، الفقرات ٥٠٢-٥٠٨.
- (٥) A/57/80، الفقرة ٢٦.
- (٦) للاطلاع على التفاصيل انظر A/57/57/Add.1، الفقرات ٧٥-٨٥.
- (٧) سيعقد الاجتماع الثالث عشر للدول الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في الفترة من ٩ إلى ١٣ حزيران/يونيه ٢٠٠٣ في مقر الأمم المتحدة. وستدرج المعلومات المتعلقة بالاجتماع الثالث عشر في الإضافة لهذا التقرير.
- (٨) النصوص الكاملة للإعلانات الصادرة عند التصديق على الاتفاقية أو الانضمام إليها أو تأكيدها رسمياً متوفرة على الموقع الشبكي لشعبة شؤون المحيطات وقانون البحار التابع لمكتب الشؤون القانونية بالأمم المتحدة (www.un.org/Depts/los) وكذلك على موقع قسم المعاهدات التابع للأمم المتحدة (www.un.org/Depts/Treaty).
- (٩) مزيد من المعلومات المفصلة بشأن هذه الدورة يمكن العثور عليها في الإضافة إلى تقرير الأمين العام (A/57/57/Add.1، الفقرات ٢٢-٥٦)، وكذلك في البيان الصادر عن رئيس لجنة حدود الجرف القاري عن تقدم عمل اللجنة، في الدورة الحادية عشرة (CLCS/34). ويمكن أيضاً العثور على معلومات إضافية بشأن عمل اللجنة في التقارير السنوية الأخيرة للأمين العام (A/57/57، الفقرات ٥٣-٧٧؛ A/56/58، الفقرات ٥٢-٨٢ و A/56/58/Add.1، الفقرات ١٩ و ٣٠-٤٩؛ A/56/61، الفقرات ٢٥-٢٩؛ A/54/429، الفقرات ٥٥-٦٩؛ A/53/456، الفقرات ٥٥-٦٩؛ و A/52/487، الفقرات ٤٣-٥٣)، وكذلك في تقرير الاجتماع الثاني عشر للدول الأطراف (SPLOS/91، الفقرات ٩٥-١٠١).
- (١٠) للاطلاع على معلومات بشأن إنشاء الصندوق وأغراضه، وكذلك عن كيفية تقديم الدول النامية لطلبات الحصول على المنح منه (انظر A/57/57/Add.1، الفقرات ٤٦-٥٠).

- (١١) الورقات المقدمة في الحلقة الدراسية نشرتها السلطة بوصفها دراسة تقنية.
- (١٢) تقرير أمين عام السلطة الدولية لقاع البحار بموجب الفقرة ٤ من المادة ١٦٦ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ISBA/8/A/5 و Add.1.
- (١٣) تختلف التقديرات استنادا إلى تفسير الأحكام الدستورية الوطنية و/أو التشريعات ذات الصلة.
- (١٤) تم إبرام الاتفاقات التالية في أفريقيا: اتفاق تعيين الحدود البحرية بين جمهورية الغابون وجمهورية سان تومي وبرينسيبي الديمقراطية، ٢٦ نيسان/أبريل ٢٠٠١؛ المعاهدة المبرمة بين جمهورية نيجيريا وجمهورية سان تومي وبرينسيبي الديمقراطية بشأن التنمية المشتركة للبتترول وغيره من الموارد، فيما يتعلق بالمناطق الاقتصادية الخالصة للدولتين والمؤرخة ٢١ شباط/فبراير ٢٠٠١؛ الاتفاق المبرم بين حكومة جمهورية تنزانيا المتحدة وحكومة جمهورية سيشيل بشأن تعيين الحدود البحرية للمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري والمؤرخة ٢٣ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٢. وأفادت التقارير أن نيجيريا وغينيا الاستوائية وقعتا في ٣ نيسان/أبريل ٢٠٠٢ معاهدة بشأن الاستكشاف المشترك للنفط الخام، لا سيما في حقل نفط زافيرو - إكانغا الذي يقع على الحدود البحرية لكلا البلدين. وفي ٤ حزيران/يونيه ٢٠٠٢ وقعت أنغولا وناميبيا اتفاقا بشأن تعيين الحدود البحرية بين البلدين. وفي آسيا وجنوب المحيط الهادئ، تم إبرام الاتفاقيين التاليين: اتفاق مسقط بشأن تعيين الحدود البحرية بين سلطنة عمان وجمهورية باكستان الإسلامية المؤرخ ١٢ حزيران/يونيه ٢٠٠٠؛ ومعاهدة الحدود الدولية بين الجمهورية اليمنية والمملكة العربية السعودية المؤرخة ١٢ حزيران/يونيه ٢٠٠٠.
- (١٥) رسالة من أمين عام المنظمة البحرية الدولية بشأن يوم الملاحة البحرية العالمي لعام ٢٠٠٢.
- (١٦) MEPC48/21، الفقرتان ١٢-٢-١/١٢-٢-٢.
- (١٧) المرجع نفسه، المرفق ٣.
- (١٨) في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٢، بلغت حمولة الأسطول العالمي المسموح بها ٨٢٥,٧ مليون طن بحري، بزيادة ٢,١ في المائة على ما كانت عليه في عام ٢٠٠١. وتمثل الحمولة المسموح بها للسفن المسلحة المبنية حديثا ٤٥,٢ مليون طن بحري في حين تبلغ حمولة المراكب المتلفة أو المفقودة ٢٧,٩ مليون طن بحري، وهذا يمثل زيادة صافية تبلغ ١٤,٣ مليون طن بحري من الحمولة المسموح بها. وتقلص متوسط عمر المراكب من ١٣,٩ سنة إلى ١٣,٢ سنة، ولكن ظلت نسبة ناقلات النفط على مدى ١٥ سنة عالية ومستقرة عند ٤٢,٧ في المائة.
- (١٩) الاستعراض السنوي لغرفة الشحن البحري الدولية ٢٠٠١/٢٠٠٢.
- (٢٠) اعتمدت تعديلات الفصلين الثاني والثاني عشر من الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر في القرار (76) MSC.133. وللإطلاع على النص، انظر تقرير لجنة السلامة البحرية عن دورتها السادسة والسبعين، MSC76/23، المرفق ٢.
- (٢١) للاطلاع على قائمة الأطراف المؤكدة عضويتهم، انظر تعميم المنظمة البحرية الدولية MSC/Circ.1066.
- (٢٢) معلومات مستكملة للمجلس البحري لمنطقة بحر البلطيق وعلى الصعيد الدولي/الاتحاد الدولي للنقل البحري عن القوى العاملة: *The world demand for and supply of seafarers*, Institute for Employment Research (University of Warwick, United Kingdom, 2000).
- (٢٣) انظر وثيقة المنظمة البحرية الدولية LEG 85/10 وتقرير اللجنة القانونية التابعة للمنظمة البحرية الدولية عن دورتها الخامسة والثمانين، LEG 85/11، الفقرات ١٤٤-١٥٦.
- (٢٤) اشترك في الاجتماع بحارة ومالكو سفن وممثلون عن الحكومات.

(٢٥) التقرير النهائي لاجتماع الخبراء المعنيين بأوضاع عمل ومعيشة البحارة على متن السفن المسجلة في السجلات الدولية. وثيقة منظمة العمل الدولية MEWLC/2002/8، متوفرة على موقع منظمة العمل الدولية على الشبكة www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/sectors/mariti/shipping-iloact.htm.

(٢٦) انظر "أضواء على المنظمة البحرية الدولية - المنظمة الدولية والبضائع الخطرة في البحر" (١٩٩٦).

(٢٧) المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن التي تحمل شحنات من المواد الكيميائية الخطرة السائبة، ومدونة بناء وتجهيز السفن التي تحمل شحنات من المواد الكيميائية الخطرة السائبة، والمدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن التي تحمل شحنات الغازات المسالة السائبة، ومدونة الممارسة السليمة فيما يتعلق بالشحنات الصلبة السائبة، ومدونة النقل المأمون للوقود النووي المشع والبلوتونيوم والنفايات العالية الإشعاع في قوارير على ظهر السفن. وينص الفصل السابع من الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر على التطبيق الإلزامي لجميع المدونات، باستثناء مدونة بناء وتجهيز السفن التي تحمل شحنات من المواد الكيميائية الخطرة السائبة. فهذه الأخيرة واجبة التطبيق مع المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن التي تحمل شحنات من المواد الكيميائية الخطرة السائبة بموجب المادتين ٨٧/٧٣ من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن.

(٢٨) للاطلاع على نص القرارات، انظر تقرير لجنة السلامة البحرية لدورها الخامسة والسبعين، MSC 75/24/Add.1 (المرفقان ٢ و ١٢). ويرد النص المنقح للمدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة في الوثيقة DSC 5/13/Add.1.

(٢٩) انظر وثيقة المنظمة البحرية الدولية LC/SG 25/11، المرفق ٤.

(٣٠) إعلان نادي المعتمد في مؤتمر القمة الثالث لرؤساء دول وحكومات أفريقيا والبحر الكاريبي والمحيط الهادئ، نادي، فيجي ١٨ و ١٩ تموز/يوليه ٢٠٠٢، ACP/28/029/02 [نهائي]، متوفر على الموقع الشبكي www.acp.fiji.gov.fg/Nadi_Declaration.Pdf.

(٣١) بلاغ منتدى جزر المحيط الهادئ الثالث والثلاثين، A/57/331، المرفق.

(٣٢) الإذاعة الإسبانية الوطنية (RNE Radio.1)، مدريد، ٢٨ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٢.

(٣٣) تقرير لجنة السلامة البحرية عن دورها السادسة والسبعين، MSC 76/23، الفقرة ١-٢٧.

(٣٤) انظر عموماً المرجع نفسه، الفقرات من ١-١٣ إلى ١-٢٨.

(٣٥) انظر أيضاً المجموعة الصحفية، المؤرخة ٨ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٣، التي أصدرتها الإدارة العامة للطاقة والنقل التابعة للجنة الأوروبية.

(٣٦) MSC 76/23، الفقرة ١١-٤١.

(٣٧) للاطلاع على التفاصيل وعلى قائمة كاملة بنظم تقسيم حركة المرور المعتمدة، انظر تقرير لجنة السلامة البحرية عن دورتها الخامسة والسبعين والسادسة والسبعين، MSC 75/24، المرفق ٦ و MSC 76/23، المرفق ١٠.

(٣٨) التوجيه 2002/59/EC المؤرخ ٢٧ حزيران/يونيه ٢٠٠٢.

(٣٩) إعلان بشأن سلامة الملاحة والقدرة في حالات الطوارئ في منطقة بحر البلطيق، المعتمد في ١٠ أيلول/سبتمبر ٢٠٠١.

(٤٠) انظر وثيقة المنظمة البحرية الدولية MSC 77/23/5.

(٤١) تشمل منشورات المنظمة الهيدروغرافية الدولية ذات الصلة: الوثائق الأساسية للمنظمة الهيدروغرافية الدولية؛ M-2، السياسات البحرية الوطنية والخدمات الهيدروغرافية؛ P-7، التقرير السنوي لعام ٢٠٠١ - الجزء ١؛ S-47، دورات تدريبية في الهيدروغرافيا ورسم الخرائط البحرية؛ S-57، معايير نقل البيانات الهيدروغرافية

- الرقمية في المنظمة الهيدروغرافية الدولية؛ M-5، معايير المساحين الهيدروغرافيين؛ و M-8، معايير راسمي الخرائط البحريين.
- (٤٢) اليونان لديها أكبر الأساطيل بحمولة ١٩,٦ في المائة من الأطنان البحرية العالمية، تليها اليابان والنرويج والولايات المتحدة والصين. والبلدان الأساسية ذات السجل المفتوح، كينما وليبيريا وجزر البهاما ومالطة وقبرص، زادت الحمولة الطنية للمراكب التي تحمل علمها بنسبة ٢,٦ في المائة فبلغت ٤٨.٧ في المائة من النصيب العالمي.
- (٤٣) الاستعراض السنوي لغرفة الشحن البحري الدولية ٢٠٠١/٢٠٠٢.
- (٤٤) انظر الطلب الذي قدمه الاتحاد الدولي لنقابات العمال الحرة إلى اللجنة القانونية التابعة للمنظمة البحرية الدولية LEG 84/13/5.
- (٤٥) الإعلان المشترك الصادر عن مؤتمر القمة الفرنسي - الإسباني، مالاغا، إسبانيا، ٢٦ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٢.
- (٤٦) أعرب مجلس الاتحاد الأوروبي لوزراء النقل عن دعمه للمراجعة الإلزامية للحسابات في اجتماعه المعقود في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢.
- (٤٧) للاطلاع على مزيد من المعلومات بشأن برنامج المراقبة لمنظمة الطيران المدني الدولي (إيكاو)، انظر وثيقة المنظمة C 89/13/Add.1.
- (٤٨) الطلب الذي تقدمت به البرتغال والدانمرك وفنلندا وكندا ونيوزيلندا وهولندا وإسبانيا. وثيقة المنظمة البحرية الدولية FSI 10/12/1.
- (٤٩) تقرير اللجنة الفرعية المعنية بالتنفيذ من قبل دولة العلم في دورتها العاشرة، نيسان/أبريل ٢٠٠٢، FSI 10/17، الفقرات ١٢-٤ إلى ١٢-٨.
- (٥٠) الإعلان المشترك الصادر عن مؤتمر القمة الفرنسي الإسباني، ملقة، إسبانيا، ٢٦ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٢. انظر أيضا بيان إسبانيا إلى الجمعية العامة في دورتها السابعة والخمسين أثناء نظرها بند جدول الأعمال المعنون "المحيطات وقانون البحار" (A/57/PV.74).
- (٥١) European Commission press release IP/02/1791, 3 December 2002.
- (٥٢) تقرير وسجل المقررات الصادر عن الاجتماع المشترك بين الوكالات بشأن معاملة الأشخاص الذين يتم إنقاذهم في عرض البحر، جنيف، ٢ و ٣ تموز/يوليه ٢٠٠٢، وثيقة المنظمة البحرية الدولية MSC 76/22/8.
- (٥٣) للاطلاع على موجز مناقشات اجتماع المائدة المستديرة للخبراء، انظر وثيقة المنظمة البحرية الدولية MSC 76/22/8، المرفق.
- (٥٤) للاطلاع على مشروع التعديلات، انظر الوثيقة FAL 30/9/Add.2.
- (٥٥) قرار الجمعية العامة ٥٧/١٤٥، الفقرة ٢.
- (٥٦) على سبيل المثال، انظر الإعلان المشترك لمؤتمر القمة السادس لبلدان رابطة أمم جنوب شرقي آسيا والصين، كمبوديا، ٤ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٢، على موقع الرابطة على الإنترنت.
- (٥٧) قرار الجمعية العامة ٥٧/٧٧، الفقرة ٦.
- (٥٨) انظر قرار الجمعية العامة ٥٧/٢١٩، الفقرة ١.
- (٥٩) نيويورك تايمز، ١٩ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٢.

- (٦٠) المرجع نفسه، ٢٦ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٣.
- (٦١) وثيقتا المنظمة البحرية الدولية SOLAS/CONF.5/32، و SOLAS/CONF.5/34.
- (٦٢) قرار الجمعية العامة ١٤١/٥٧، الفقرة ٢٨.
- (٦٣) تقرير لجنة السلامة البحرية عن دورتها السادسة والسبعين، MSC 76/23، الفقرة ١٦-٦.
- (٦٤) مقتطف من تقرير للصحيفة الإسبانية آ بي ثي، موقع الصحيفة على الإنترنت، مدريد، ٤ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٣.
- (٦٥) BBC News، ٢٨ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٣.
- (٦٦) المرجع نفسه، ١٣ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٣.
- (٦٧) المرجع نفسه، ٢٨ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٣.
- (٦٨) تقرير مؤتمر القمة العالمي للتنمية المستدامة، جوهانسبرغ، جنوب أفريقيا، ٢٦ آب/أغسطس - ٤ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٢ (منشورات الأمم المتحدة، رقم المبيع A.03.II.A.1 والتصويب)، الفصل الأول، القرار ٢، المرفق، الفقرة ٣٠.
- (٦٩) المرجع نفسه، القرار ١، المرفق.
- (٧٠) المرجع نفسه، القرار ٢، المرفق.
- (٧١) انظر قرار الجمعية العامة ٢/٥٥.
- (٧٢) تقرير المؤتمر العالمي المعني بالتنمية المستدامة للدول الجزرية الصغيرة النامية، بريدجتاون، بربادوس، ٢٥ نيسان/أبريل - ٦ أيار/مايو ١٩٩٤ (منشورات الأمم المتحدة، رقم المبيع A.84.I.18 والتصويبان)، الفصل الأول، القرار ١، المرفق الثاني.
- (٧٣) تقرير مؤتمر القمة العالمي للتنمية المستدامة، جوهانسبرغ، جنوب أفريقيا، ٢٦ آب/أغسطس - ٤ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٢ (منشورات الأمم المتحدة، رقم المبيع A.03.II.A.1 والتصويب)، الفصل الأول، القرار ٢، المرفق، الفقرة ٣١ (ب) إلى (د)، و ٣٢ (ب).
- (٧٤) قرار الجمعية العامة ١٤٣/٥٧، الفقرة ١٥.
- (٧٥) المرجع نفسه، الفقرتان ١٣ و ١٩.
- (٧٦) مساهمة منظمة الأغذية والزراعة في تقرير الأمين العام المقدم إلى الاجتماع الرابع لعملية المشاورة غير الرسمية وإلى الجمعية العامة في دورتها الثامنة والخمسين، كانون الثاني/يناير ٢٠٠٣.
- (٧٧) تقرير مؤتمر القمة العالمي للتنمية المستدامة، جوهانسبرغ، جنوب أفريقيا، ٢٦ آب/أغسطس - ٤ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٢ (منشورات الأمم المتحدة، رقم المبيع A.03.II.A.1 والتصويب)، الفصل الأول، القرار ٢، المرفق، الفقرة ٣١ (د) و (و).
- (٧٨) تشمل هذه الصكوك إعلان ريو بشأن البيئة والتنمية وجدول أعمال القرن ٢١ الصادرين عن مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية المعقود عام ١٩٩٢؛ واتفاق الامتثال لعام ١٩٩٣ الصادر عن منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة؛ واتفاق الأمم المتحدة للأرصدة السمكية لعام ١٩٩٥؛ ومدونة قواعد السلوك لصيد الأسماك المتسم بالمسؤولية لعام ١٩٩٥ وبرامج العمل الدولية ذات الصلة؛ وتوافق آراء روما لعام ١٩٩٥ بشأن

- مصائد الأسماك في العالم؛ وإعلان وخطة العمل كيوتو بشأن المساهمة المستدامة لمصائد الأسماك في الأمن الغذائي؛ وإعلان ريكيافيك لعام ٢٠٠١ بشأن الصيد الرشيد في النظام الإيكولوجي البحري.
- (٧٩) تقرير الدورة الثانية والعشرين للجنة مصائد الأسماك، روما، ١٧-٢٠ آذار/مارس ١٩٩٧، تقرير منظمة الأغذية والزراعة عن مصائد الأسماك، رقم ٥٦٢ (EN) (FIPL/R562)، الفقرتان ٣١ و ٣٢.
- (٨٠) التقرير الخاص باجتماع الهيئات أو الترتيبات الإقليمية لمصائد الأسماك التابعة لمنظمة الأغذية والزراعة وغير التابعة لها، روما، ١١ و ١٢ شباط/فبراير ١٩٩٩، تقرير منظمة الأغذية والزراعة عن مصائد الأسماك، رقم ٥٩٧ (FIPL/R597).
- (٨١) التقرير الخاص باجتماع الهيئات أو الترتيبات الإقليمية لمصائد الأسماك التابعة لمنظمة الأغذية والزراعة وغير التابعة لها، روما، ٢٠ و ٢١ شباط/فبراير ٢٠٠١، تقرير منظمة الأغذية والزراعة عن مصائد الأسماك، رقم ٦٤٥ (FIPL/R645).
- (٨٢) حضرت المنظمات الحكومية الدولية التالية: رابطة التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ، رابطة أمم جنوب شرقي آسيا، الجماعة الكاريبية، منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة، منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي، المنظمة العالمية للسياحة، برنامج الأمم المتحدة للبيئة.
- (٨٣) تقرير الاجتماع المخصص الثاني للمنظمات الحكومية الدولية المعني ببرامج العمل المتصلة بالإعانات في مجال مصائد الأسماك (روما، ٤ و ٥ تموز/يوليه ٢٠٠٢).
- (٨٤) لمنظمة الأغذية والزراعة حالة مصائد الأسماك وتربية الأحياء المائية في العالم لعام ٢٠٠٢ (صوفيا) الجزء الثالث، تحت الطبع.
- (٨٥) COFI/2003/INF.12
- (٨٦) تقرير مشاورة الخبراء المشتركة بين النرويج ومنظمة الأغذية والزراعة بشأن إدارة الأرصد السمكية المشتركة، بيرغن، النرويج، ٧-١٠ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٢. تقرير منظمة الأغذية والزراعة عن مصائد الأسماك، رقم ٦٩٥ (روما، منظمة الأغذية والزراعة، ٢٠٠٢)، ٣٤ صفحة. وسينشر التقرير باللغات الرسمية الخمس للفاو.
- (٨٧) المصدر: أطلس الأمم المتحدة للمحيطات.
- (٨٨) Guide to the Convention on the Conservation of Migratory Species and Wild Animals, January 2002, www.unep-wcmc.org/cms
- (٨٩) يصدر التقرير عن الشبكة العالمية لرصد الشعاب المرجانية، ويشارك في الإشراف عليه الشركاء في المبادرة الدولية للشعاب المرجانية وشبكة العمل الدولية للشعاب المرجانية. انظر www.aims.gov.au/pages/research/coral-bleaching/scr2002/scr-00.html
- (٩٠) انظر النص الذي أعد أثناء الدورة الثامنة والأربعين للجنة حماية البيئة البحرية (٧-١١ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٢)، المنظمة البحرية الدولية، الوثيقة MEPC 48/21، المرفق ٢.
- (٩١) المنتدى المشترك بين المنظمة البحرية الدولية وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة بشأن الترتيبات الإقليمية للتعاون في مكافحة حوادث التلوث البحري، لندن، أيلول/سبتمبر - تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٢.
- (٩٢) LC/SG 25/11، المرفق ٤.
- (٩٣) LC/SG 25/11، المرفق ٤.

- (٩٤) تقرير مؤتمر الأطراف في اتفاقية بازل، UNEP/CHW.6/40، المرفق.
- (٩٥) UNEP/CHW.6/23، المرفق.
- (٩٦) UNEP/CHW/LWG/5/4، المرفق.
- (٩٧) قرار المنظمة البحرية الدولية (A.977(22))، المؤرخ ١٥ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٢.
- (٩٨) "A Sea of Troubles", GESAMP Reports and Studies No. 70 (Nairobi, UNEP, 2001)
- K. Kathiresan and B.L. Bingham, "Biology of mangroves and ecosystems", *Advances in marine biology*, (٩٩)
 .vol. 40 (2001), p.5
 .Ibid., p.54 (١٠٠)
 .Ibid., pp.36-37 (١٠١)
- R. V. Salm, J. R. Clark and E. Siirila, *Marine and Coastal Protected Areas: A Guide for Planners and Managers*, International Union for the Conservation of Nature and Natural Resources (IUCN), 2000, pp.161-164 (١٠٢)
- M. Gianni, "Protecting the biodiversity of seamount ecosystems in the deep sea: the case for a global agreement for marine reserves on the high seas", Discussion paper prepared for the IUCN/World Wildlife Fund High Sea Marine Protected Workshop, 15-17 January 2003, Malaga, Spain, p.2 (١٠٣)
- (١٠٤) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المادة ٢٣٤.
- (١٠٥) GESAMP، المرجع السابق ذكره، الحاشية ٩٨.
- (١٠٦) المرجع نفسه.
- (١٠٧) FAO, "Marine fisheries and the law of the sea: a decade of change", special chapter (revised) of the State of Food and Agriculture, 1992, FAO Fisheries Circular No. 853 (FIDI/C853), FAO, Fisheries Department, Rome, 1993, p.30
- (١٠٨) المرجع نفسه.
- (١٠٩) K. Kathiresan and B. L. Bingham، المرجع السابق ذكره، الحاشية ٩٩، الصفحات ٥٨-٧٤.
- (١١٠) R. V. Salm, J. R. Clark and E. Siirila، المرجع السابق ذكره، الحاشية ١٠٢، الصفحات ١٦٦-١٩٣.
- (١١١) المرجع نفسه.
- (١١٢) منظمة الأغذية والزراعة، المرجع السابق ذكره، الحاشية ١٠٧.
- (١١٣) المرجع السابق ذكره.
- (١١٤) M. Gianni، المرجع السابق ذكره، الصفحة ٢.
- (١١٥) قرار المنظمة البحرية الدولية (A.927(22))، المرفق ٢، الفقرتان ٢-١ و ٢-٢.
- (١١٦) The status of natural resources on the high seas (Gland, Switzerland, WWF/IUCN, 2001)

Lyle Glowka, putting marine scientific research on a sustainable footing at hydrothermal vents, draft article (١١٧)
.submitted for publication to Marine Policy; advance copy provided by author

Report of InterRidge Workshop, Institute of Ocean Sciences, Sydney (Victoria), Canada, 28-30 انظر (١١٨)
.September 2000

The New Zealand Herald (١١٩)، ٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢.

Amy Mathews-Amos and Ewann A. Bernston, "Climate Change Harms Ocean Life", Earth Israel Journal, (١٢٠)
.Fall 1999, p.20

The New Zealand Herald, op. cit, Note 119 (١٢١)

(١٢٢) تقرير مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية، ريو دي جانيرو، ٣-١٤ حزيران/يونيه ١٩٩٢ (منشورات
الأمم المتحدة، رقم المبيع A.93.I.8، والتصويبات)، المجلد الأول، القرارات التي اعتمدها المؤتمر، القرار ١، المرفق
الثاني، الفقرتان ١٧-٦ و ١٧-٧.

(١٢٣) الاتفاق الخاص بتنفيذ أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المؤرخة ١٠ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٢
المتصلة بحفظ وإدارة الأرصد السميكية المتداخلة المناطق والأرصد السميكية الكثيرة الارتحال، الصكوك
الدولية لمصائد الأسماك مع فهرس (منشورات الأمم المتحدة، رقم المبيع E.98.X.11)، الفرع ١؛ انظر أيضا
.A/Conf.164/37

(١٢٤) تقرير مؤتمر القمة العالمي للتنمية المستدامة، جوهانسبرغ، جنوب أفريقيا، ٢٦ آب/أغسطس - ٤ أيلول/سبتمبر
٢٠٠٢ (منشورات الأمم المتحدة، رقم المبيع A.03.II.A.1 والتصويبات)، الفصل الأول، القرار ٢، المرفق، الفقرة
٣٢ (أ).

(١٢٥) البروتوكول المتعلق بالمناطق المحمية والحيوانات والنباتات البرية في منطقة شرق أفريقيا، لعام ١٩٨٥، يقتضي
من الأطراف فيه اتخاذ جميع التدابير الملائمة للقيام، في جملة أمور، بحماية وحفظ النظم الإيكولوجية النادرة
والهشة، فضلا عن الأنواع النادرة أو المستنفدة أو المهددة بالخطر وموائلها، وأن تنشئ مناطق محمية في المناطق
الخاضعة لولايتها عند الاقتضاء، مع اتخاذ جميع التدابير الملائمة لحماية هذه المناطق.

البروتوكول المتعلق بحفظ وإدارة المناطق البحرية والساحلية المحمية في جنوب شرقي المحيط الهادئ، لعام
١٩٨٩، يأذن بإنشاء متنزهات، ومحميات، وملاذات لغرض حماية وحفظ الموارد الثقافية والطبيعية والنظم
الإيكولوجية الهشة والفريدة، مع التأكيد بوجه خاص على النباتات والحيوانات المهددة بالانقراض أو الانقراض.
ويحظر القيام بأي نشاط قد يتسبب في إلحاق آثار ضارة بالنظام الإيكولوجي أو النباتات أو الحيوانات أو
موائلها.

البروتوكول المتعلق بالمناطق والأحياء البرية المتمتع بحماية خاصة في منطقة البحر الكاريبي الكبرى، لعام
١٩٩٠، ينص على إنشاء مناطق محمية من أجل القيام، في جملة أمور، بحفظ وصيانة وتحديد الموائل والنظم
الإيكولوجية المرتبطة بها والتي تتسم بأهمية حاسمة بالنسبة لبقاء وإنعاش أنواع النباتات والحيوانات المعرضة
للخطر أو المهددة بالخطر أو المتوطنة.

البروتوكول المتعلق بالمناطق المتمتع بحماية خاصة والتنوع البيولوجي في البحر الأبيض المتوسط، لعام ١٩٩٥،
مطبق على جميع المياه البحرية في منطقة البحر الأبيض المتوسط، بغض النظر عن مركزها القانوني، فضلا عن
قاع البحار وباطن أرضها، وكذلك على المناطق الأرضية الساحلية التي يحددها كل طرف، بما في ذلك
الأراضي الرطبة. وينص على إنشاء "مناطق محمية خاصة" و "مناطق محمية خاصة ذات أهمية بالنسبة لمنطقة

البحر الأبيض المتوسط“ في المناطق البحرية والساحلية لغرض تعزيز التعاون في إدارة وحفظ المناطق الطبيعية، وفي حماية الأنواع المهددة وموائلها.

(١٢٦) برنامج العمل العالمي لحماية البيئة البحرية من الأنشطة البرية، www.gpa.unep.org.

(١٢٧) تقرير الاجتماع الأول للاستعراض الحكومي الدولي المعني بتنفيذ برنامج العمل العالمي لحماية البيئة البحرية من الأنشطة البرية، مونتريال، ٢٦-٣٠ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠١، إعلان مونتريال بشأن حماية البيئة البحرية من الأنشطة البرية، UNEP/GPA/IGR.1/9، المرفق الأول، الفقرة ٩ (أ) و (ج).

(١٢٨) حالة مصائد الأسماك وتربية الأحياء المائية في العالم، ٢٠٠٠ (روما، إدارة مصائد الأسماك، منظمة الأغذية والزراعة، ٢٠٠٠)، الصفحات ١٣-١٥.

(١٢٩) المرجع نفسه.

(١٣٠) إدارة مصائد الأسماك، منظمة الأغذية والزراعة، مسرد مصطلحات، www.fao.org/fi/glossary.

G. Kelleher, *Guidelines for Marine Protected Areas* (Gland, Switzerland, and Cambridge, United Kingdom, IUCN, 1999), pp. xi-xii (١٣١).

L. A. Kimball, *International ocean governance: using International Law and Organizations to manage marine resources Sustainably* (Gland, Switzerland, and Cambridge, United Kingdom, IUCN, 2001) (١٣٢).

.UNEP/CBD/SBSTTA/8/9, Add.1 (١٣٣).

.R. V. Salm, J. R. Clark and E. Siirila, op. cit., note 102, pp. 23-24 and 29 (١٣٤).

(١٣٥) المرجع نفسه.

(١٣٦) المرجع نفسه، خلاصة.

Stephen R. Palumbi, “Marine reserves, a tool for ecosystem management and conservation”, paper prepared for the Pew Oceans Commission, Stanford University, Stanford, California, 2002, p. 2 (١٣٧).

(١٣٨) المرجع نفسه، الصفحة ٣٤.

(١٣٩) المرجع نفسه، الصفحة ٣٥.

(١٤٠) اتفاقية حفظ وإدارة الأرصد السمكية الكثيرة الاحتمال في غرب ووسط المحيط الهادئ، المادة ٥ (ج) إلى (و)؛ اتفاقية حفظ وإدارة الموارد السمكية في جنوب شرق المحيط الأطلسي، المادة ٣ (ب) إلى (و)؛ الاتفاق المتعلق بإنشاء لجنة مصائد الأسماك لجنوب غرب المحيط الهندي، المادة ٦ (١) و (٢) و (٤).

(١٤١) الاجتماع الحادي والعشرون لهيئة حفظ الموارد البحرية الحية في أنتاركتيكا، هوبارت، تاسامينا، أستراليا، ٢١ تشرين الأول/أكتوبر - ١ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٢.

.M. Gianni, op. cit., note 103, pp.1-7 (١٤٢).

(١٤٣) مساهمة منظمة الأغذية والزراعة في تقرير الأمين العام.

“Good Practices for the Protection and Management of Coral Reefs” was produced for ICRI by the Centre de documentation, de recherché et d'expérimentations sur les polluants accidentelles des eaux (CEDRE) (١٤٤) .with support of the French Ministry of Spatial Planning and the Environment

- (١٤٥) بالنظر إلى أن الحيز لا يسمح بتقديم عرض كامل للمبادرات الإقليمية، جرى عرض مثال واحد فقط من الدول الجزرية الصغيرة النامية. ويمكن الاطلاع على أمثلة أخرى في الوثيقة A/57/57.
- (١٤٦) سير الأعمال المتعلقة بإعداد أول دراسة جدوى لإنشاء عملية منتظمة لتقييم حالة البيئة البحرية، ريكيافيك، ١٢-١٤ أيلول/سبتمبر ٢٠٠١.
- (١٤٧) سير أعمال حلقة العمل التقنية المتعلقة بإنشاء عملية منتظمة من أجل التقييم العالمي للبيئة البحرية، بريمن (ألمانيا)، ١٨ - ٢٠ آذار/مارس ٢٠٠٢.
- (١٤٨) انظر الاجتماع الثالث للعملية التشاورية، "موجز المناقشات، الفريق ألف، والفريق باء"، متاح بالانكليزية على العنوان التالي: www.un.org/Depts/los/consultative_process/consultative_process.htm.