

E

الأمم المتحدة

Distr.
GENERAL

E/CN.17/1996/20
29 February 1996
ARABIC
ORIGINAL: ENGLISH

المجلس الاقتصادي
والاجتماعي



لجنة التنمية المستدامة

الدورة الرابعة

١٨ نيسان/أبريل - ٣ أيار/مايو ١٩٩٦

التقدم المحرز في تنفيذ برنامج العمل من أجل التنمية المستدامة للدول
الجزرية الصغيرة النامية

التنمية المستدامة للمناطق الساحلية، والسياحة، وموارد الطاقة، والنقل
الجوي، والنقل البحري، والاتصالات السلكية واللاسلكية، وإدارة الكوارث
الطبيعية والبيئية في الدول الجزرية الصغيرة النامية

تقرير الأمين العام

المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
٣	٤ - ١	مقدمة
٤	٩ - ٥	أولا - إدارة المناطق الساحلية
٥	٢٣ - ١٠	ثانيا - السياحة المستدامة
٨	٢٩ - ٢٤	ثالثا - موارد الطاقة
٩	٢٨ - ٣٠	رابعا - الكوارث الطبيعية والبيئية
١٢	٤٦ - ٢٩	خامسا - الاتصالات السلكية واللاسلكية
١٣	٦١ - ٤٧	سادسا - النقل الجوي
١٧	٧٩ - ٦٢	سابعا - النقل البحري

مقدمة

١ - طلبت الجمعية العامة، في قرارها ١٢٢/٤٩ المؤرخ في ١٩ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٤، إلى لجنة التنمية المستدامة أن تجري، في عام ١٩٩٦، استعراضاً أولياً للتقدم المحرز والخطوات المتخذة لتنفيذ برنامج العمل من أجل التنمية المستدامة للدول الجزرية الصغيرة النامية^(١). وتلبية لهذا الطلب، كان مما قرره للجنة المشتركة بين الوكالات والمعنية بالتنمية المستدامة، في اجتماعها المعقود في تموز/يوليه ١٩٩٥، إعداد تقرير مستقل عن كل من المسائل التالية المحددة في برنامج العمل: إدارة المناطق الساحلية، الموارد السياحية، النقل الجوي، النقل البحري، الاتصالات السلكية واللاسلكية، موارد الطاقة، الكوارث الطبيعية والبيئية. وترد هذه التقارير في الإضافات السبع لهذا التقرير على النحو التالي:

- (أ) إدارة الكوارث الطبيعية والبيئية في الدول الجزرية الصغيرة النامية
(E/CN.17/1996/20/Add.1)؛
- (ب) التنمية المستدامة لموارد الطاقة في الدول الجزرية الصغيرة النامية
(E/CN.17/1996/20/Add.2)؛
- (ج) تنمية السياحة المستدامة في الدول الجزرية الصغيرة النامية (E/CN.17/1996/20/Add.3)؛
- (د) النقل البحري في الدول الجزرية الصغيرة النامية (E/CN.17/1996/20/Add.4)؛
- (هـ) التنمية المستدامة للنقل الجوي في الدول الجزرية الصغيرة النامية
(E/CN.17/1996/20/Add.5)؛
- (و) تنمية الاتصالات في الدول الجزرية الصغيرة النامية (E/CN.17/1996/20/Add.6)؛
- (ز) إدارة المناطق الساحلية في الدول الجزرية الصغيرة النامية (E/CN.17/1996/20/Add.7)؛

٢ - ويجمع هذا التقرير المواضيع السبعة ويعرض النتائج الإضافية الرئيسية التي تستخدم لتعميق فهم المسائل في كل قطاع بما أن مديري المهام في مختلف أجهزة الأمم المتحدة قد تعرضوا بالتفكير لأساس العمل المتفق عليه في برنامج العمل.

٣ - ولا يكرر التقرير إيراد الإجراءات والسياسات التي التزمت بها الحكومات عند اعتمادها لبرنامج العمل.

٤ - واستنادا إلى التحليلات المقدمة من مديري العمل في كل مجال، يشتمل هذا التقرير، بدلا من ذلك، على مجموعة من التوصيات التي من شأنها، إذا نفذت مع التوصيات الواردة في برنامج العمل، أن تشجع التنمية المستدامة في المجالات ذات الصلة. ويمكن في بعض الحالات اعتبار التدابير الموصى بها تكميلية. وهذه التدابير، في حالات أخرى، تضيف قدرا أكبر من التحديد إلى التدابير المتفق عليها في برنامج العمل.

أولا - إدارة المناطق الساحلية^(١)

ألف - النتائج الإضافية الرئيسية

٥ - بالإضافة إلى أساس العمل الموصوف في الفصل الرابع من خطة العمل، يمكن ملاحظة أن مشاكل إدارة المناطق الساحلية في الدول الجزرية الصغيرة النامية تنبع من السياسات والممارسات الإنمائية غير السليمة، وعدم وجود نهج متكاملة لإدارة الموارد وحفظها، وعدم كفاية قدرة المؤسسات والهيكل الأساسية، ومحدودية قدرة الموارد البشرية، وانعدام الوعي العام لمسائل إدارة المناطق الساحلية وعدم الانخراط في هذه الإدارة.

٦ - ونظرا إلى أهمية الموارد الساحلية، شرعت السلطات في كثير من الدول الجزرية الصغيرة في اتخاذ بعض التدابير للحفاظ على هذه الموارد. وظل التركيز حتى الآن، بصفة أساسية، على قطاعات فرعية معينة مشاكلها هي الأخطر. وتتطلب الإدارة الفعالة اتباع ما يلي من السياسات والتدابير ذات الأولوية:

باء - توصيات للعمل

على الصعيد الوطني

٧ - تطوير السياسة العامة: اتباع سياسات ملائمة وإيجاد وسائل اقتصادية للاعتماد على الذات في تحمل التكاليف البيئية لاستخدام الموارد الساحلية وإدارتها إدارة رشيدة بهدف تغيير أنماط الاستخدام والاستغلال.

على الصعيد الإقليمي

٨ - مستويات التلوث البحري: العمل، على الصعيد الإقليمي، على وضع معايير مناسبة لمستويات مياه المجاري ومصبات المياه والمياه الساحلية بهدف معالجة تلوث المياه الساحلية والقريبة من الشاطئ معالجة فعالة.

على الصعيد الدولي

٩ - تتطلب الإدارة الفعالة للمناطق الساحلية تعاون المجتمع الدولي مع الدول الجزرية الصغيرة النامية في المجال التالي:

التنسيق الدولي: تنسيق أنشطة المنظمات الدولية في الدول الجزرية الصغيرة النامية بهدف زيادة كفاءتها في تحقيق أهداف الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية.

ثانيا - السياحة المستدامة

ألف - النتائج الإضافية الرئيسية

١٠ - إذا نظرنا إلى المستقبل، وجدنا شواهد تشير إلى أن تنمية السياحة في الدول الجزرية الصغيرة النامية ستخضع لاتجاهين عالميين راهنيين. فأولا من المتوقع أن ينمو الناتج العالمي للسفر والسياحة بسرعة أكبر في الأعوام القادمة، متخطيا نمو الناتج الاقتصادي العالمي. ومن المنتظر أن يعزز هذا الاتجاه الاتجاهات السائدة الآن في الدول الجزرية الصغيرة النامية. وثانيا ستتشكل تنمية السياحة في هذه الدول على أساس تزايد الاهتمام بالسياحة التخصصية، وخصوصا سياحة الطبيعة التي يشجع عليها الوعي البيئي المتزايد، وازدياد الطلب على هذه السياحة.

١١ - ومن حيث مسار العمل في المستقبل، تجدر بالملاحظة النتائج التالية بشأن الجوانب الاقتصادية والاجتماعية والبيئية للسياحة في الدول الجزرية الصغيرة النامية:

(أ) الجوانب الاقتصادية: ١٠ يعتبر تسرب الإنفاق المباشر للسياح عن طريق الواردات لتلبية احتياجات قطاع السياحة ذاته عاليا للغاية بصفة عامة في الدول الجزرية الصغيرة النامية: ٢٠ تتفاوت النفقات اليومية للزائر من بلد إلى بلد، وإن تكن منخفضة بوجه عام: ٣٠ ينطوي الاعتماد الزائد على السياحة على مخاطر عديدة، منها التعرض الشديد للصدمات الاقتصادية الدولية، وضعف الروابط فيما بين القطاعات، وهذا يؤدي، في جملة أمور، إلى تقليل المكاسب المحتملة من السياحة؛

(ب) الجوانب الاجتماعية: يمكن للتنمية السريعة للسياحة، وخصوصا السياحة الجماعية، أن تنتج عنها آثار اجتماعية ضارة واسعة النطاق في الجزر الصغيرة. وهناك مغزى بالغ لما يلي: ١٠ ينطوي استمرار الضغوط التضخمية على خطر الانخفاض الشديد في مستويات معيشة شرائح كبيرة من سكان الجزر: ٢٠ تبلغ القدرة على التحمل اجتماعيا في الجزر الصغيرة حدود التسامح بسرعة مع ارتفاع نسبة الزوار إلى السكان المحليين: ٣٠ يواكب النمو الطويل الأجل للسياحة الجماعية تزايد وقوع الجريمة وانتشار المخدرات والأمراض، ومنها فيروس نقص المناعة البشرية/متلازمة نقص المناعة المكتسب (الإيدز)، وهما مما يمكن أن يلحق الدمار بصغار سكان الجزر الصغيرة؛

(ج) الجوانب السلبية: يمكن للتنمية المكثفة للسياحة وللأنشطة السياحية، وخصوصاً إذا افتقرتا إلى التخطيط والإدارة السليمين، أن تجرا بسرعة بالغة أضراراً بيئية في الدول الجزرية الصغيرة النامية. وأوضح الآثار تظهر في '١' تدهور الأراضي وضياع التنوع الأحيائي البري والبحري؛ '٢' مستويات مرتفعة للتلوث من إلقاء نفايات صلبة وسائلة تأتي من الأنشطة السياحية في البر والبحر؛ '٣' تدهور المناطق الساحلية نتيجة التلغيم الكثيف للرمال وإزالة غابات شجر المنغروف وتدمير الحيويد البحرية، وتحات التربة، وإبادة المناظر الطبيعية بسبب مرافق السياحة وما يرتبط بها من بنية أساسية؛ '٤' الإفراط في ضخ المياه الجوفية وما يترتب على ذلك من انخفاض منسوب المياه، وذلك لتلبية طلب السياحة الكثيفة المياه على المياه العذبة.

باء - توصيات للعمل

على الصعيد الوطني

(أ) السياسات والتدابير اللازمة لزيادة المنافع الاقتصادية

١٧ - السياسة العامة: زيادة المنافع الاقتصادية المتأتية من السياحة عن طريق ما يلي: '١' تنوع المنتج السياحي والارتقاء بنوعيته والعمل بشكل متزايد على استهداف الجزء الأعلى من سوق السياحة؛ '٢' تعزيز روابط القطاعات الاقتصادية الأخرى بالسياحة حتى يتسنى للمنتج المحلي باستمرار سد الاحتياجات الاستهلاكية للسياح إلى أقصى مدى ممكن؛ '٣' زيادة اشتراك الرعايا الوطنيين في قطاع السياحة بتشجيع الاستثمارات المحلية وكذلك، حسب المقتضى، المشاريع المشتركة مع المستثمرين الأجانب عملاً على الهبوط إلى أقصى حد بنسبة المنافع المتأتية من قطاع السياحة التي يعيدها المستثمرون الأجانب إلى بلدانهم؛ '٤' تشجيع أقصى استخدام للموارد المحلية في بناء المنتجعات عملاً على تقليل الواردات من مواد البناء؛ '٥' زيادة الاستثمارات في مجال تدريب السكان المحليين على صناعة السياحة لتقليل الاعتماد على الكيانات الأجنبية، وخصوصاً في مجال الترويج والتسويق عبر البحار والمناولة الأرضية والتشغيل المحلي لخدمات السياحة؛ '٦' التقليل إلى أدنى حد من الحوافز المالية الممنوحة للمستثمرين الأجانب، وذلك بخفض المخاطر الوطنية.

١٨ - المعلومات: الاستثمار الكافي في جمع البيانات المتعلقة بكل ما يتصل بالموضوع من مؤشرات المنافع والتكاليف اللازمة لإجراء تحليل للتكاليف - المنافع، وذلك حتى يتسنى إجراء تقييمات منتظمة لإسهام قطاع السياحة في الاقتصاد المحلي بالمقارنة بالقطاعات الأخرى وفيما يتعلق بالتكاليف الاجتماعية والبيئية.

(ب) تدابير التعامل مع الآثار الاجتماعية والثقافية الضارة للسياحة

١٩ - السياسة العامة: بذل الجهود اللازمة لإبقاء نسبة الزوار إلى السكان المحليين عند مستوى مقبول من خلال التنوع المناسب للمنتج السياحي والسوق السياحي، وخصوصاً إذا كان قد جرى ترويج السياحة الجماعية لفترة طويلة في الماضي.

١٥ - التثقيف العام: وضع وتنفيذ برامج تثقيفية فعالة لتوعية السكان المحليين لما للسياحة من جوانب طيبة وجوانب سيئة. وتحتاج هذه البرامج إلى التركيز على السياحة باعتبارها تبادلاً ثقافياً، والتصدي لما تتعرض له الثقافة المحلية والعادات الاستهلاكية من آثار غير مرغوب فيها نتيجة لما هو مرئي من أسلوب حياة السياح، والتركيز على العواقب الوخيمة لانتشار المخدرات والأمراض، ولا سيما فيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز.

١٦ - الأمين: إحكام التدابير الأمنية على صعيد البلد لمكافحة الجرائم والمخدرات، وخصوصاً في المناطق التي يكثر تردد السياح عليها.

(ج) تدابير التعامل مع الآثار السلبية

١٧ - تقسيم المشاريع: وضع نهج متعدد التخصصات للفحص المحكم لمقترحات تنمية السياحة، مع مراعاة الآثار التراكمية المتوقعة لتنمية السياحة، ووضع معايير بيئية للموافقة على المشاريع.

١٨ - الوسائل الاقتصادية: العمل، حسب الاقتضاء، على مراجعة وتنقيح ما هو موجود من ضرائب ودعم للتأكد من أنها تقود بالفعل إلى التنمية المستدامة؛ وإيجاد وسائل اقتصادية أخرى للاعتماد بشكل أفضل على الذات في تحمل التكاليف البيئية، ومن ذلك الحوافز الضريبية أو المنح أو القروض لإيجاد أو تحسين البنية الأساسية البيئية المطلوبة، مثل مرافق الصرف الصحي، والمرافق القائمة، ووضع نظام لاسترداد عربون علب المشروبات وغيرها من السلع المعلبة لمنع إلقاء المهملات؛ ٢٠ تحديد وفرض رسوم مناسبة لقاء استخدام المتنزهات والمحميات الوطنية البرية والبحرية، وتخصيص العائد المتراكم لأغراض تحسين وإدارة المناطق الحساسة؛ ٢٠ مطالبة صناعة السياحة، عن طريق رسوم انتفاع مناسبة، بتحمل التكاليف الكاملة للمياه العذبة التي تستخدمها، والإسهام بقدر معقول في إدارة الفضلات الصلبة وتنظيف الشواطئ.

١٩ - التسويق الدائم: وضع وتنفيذ استراتيجية للتسويق الدائم بالتعاون مع جميع الشركاء المنخرطين في صناعة السياحة.

على الصعيد الإقليمي

٢٠ - التسويق الدائم: وضع وتنفيذ استراتيجية للتسويق الدائم على الصعيد الإقليمي.

٢١ - حوافز مالية للمستثمرين الأجانب: وضع حوافز موحدة على الصعيد الإقليمي للحد من تنافس الدول الجزرية الصغيرة النامية على اجتذاب رأس المال الأجنبي.

على الصعيد الدولي

٢٢ - المساعدة المالية والتقنية: (أ) تقديم المساعدة الدولية لإقامة البنية الأساسية المادية الأولية، كالمطارات والموانئ والطرق وشبكات الاتصالات السلكية واللاسلكية وشبكات المياه العذبة، إلى الدول الجزرية الصغيرة النامية، وخصوصاً الأقل نمواً من بينها؛ (ب) توفير المساعدة لمنظمات السياحة الإقليمية للنهوض بكفاءتها.

٢٣ - مدونة قواعد السلوك: صياغة مدونة عالمية، أو على الأقل إقليمية، لقواعد سلوك قطاع السياحة على المستوى الحكومي الدولي والتصديق عليها وإنفاذها.

ثالثاً - موارد الطاقةألف - النتائج الإضافية الرئيسيةالطلب على الطاقة

٢٤ - تستخدم منتجات النفط المستوردة، وهي أهم مصدر للطاقة، في النقل وتوليد الكهرباء، وفي المتوسط، يخصص أكثر من ثلث النفط للكهرباء. وتوليد الكهرباء مكلف لأن معظم الشبكات صغيرة الحجم أو بالغة الصغر. وفي عدد من الدول الجزرية الصغيرة النامية، تعتبر حصة واردات النفط في مجموع الواردات ماثلة لحصتها في سائر البلدان النامية. غير أن هذه الحصة، في عدد من الدول الأخرى، أعلى بكثير وتتجاوز قيمة إجمالي الصادرات من السلع.

٢٥ - وتستخدم الطاقة الشمسية في تسخين المياه في منازل الحضر والمؤسسات التجارية وفي تجفيف الغلال وتنقية المياه وتقطيرها على نطاق ضيق. وفي السنوات الأخيرة على سبيل المثال، زاد استخدام الطاقة الشمسية في جزر المحيط الهادئ. وفي أعقاب عرض عدد من المشاريع التوضيحية في أوائل الثمانينات، زاد تسخين المياه بالطاقة الشمسية في جزر المحيط الهادئ بوجه خاص، في المنازل المرتفعة الدخل والفنادق والمؤسسات التجارية. واستخدمت أيضاً الأجهزة الكهربائية الضوئية الشمسية كبديل لتوليد الديزل لكهربة المناطق النائية.

موارد الطاقة

٢٦ - من بين مصادر الطاقة المتجددة بخلاف الطاقة الكهرومائية، تستأثر الكتلة الأحيائية بالنصيب الأكبر في البلدان الجزرية الصغيرة. وخشب الوقود هو الأشيع استخداماً في الطهي، وخصوصاً في المنازل الريفية. والواقع أن جميع كميات خشب الوقود المستعمل في الطهي تجمع بلا أي تكلفة مالية من الغابات الطبيعية. وقليلة جداً هي البلدان الجزرية التي توجد بها مناطق غابات تغطي جزءاً كبيراً من أراضيها، وليس من بينها من له أي إنتاج تجاري من خشب الوقود على نطاق واسع، وأدى تزايد الطلب على

خشب الوقود إلى إزالة واسعة النطاق للغابات في كثير من الدول الجزرية الصغيرة النامية. وعلاوة على الخشب، تشكل فضلات السلع الزراعية مصدرا معتبرا للطاقة.

٢٧ - وأصبحت هناك توقعات أفضل بالنسبة إلى توليد الكهرباء بالتوربينات الهوائية، على أن الكثير يتوقف على وجود مواقع ملائمة. وهناك في كثير من الدول الجزرية الصغيرة النامية مواقع ملائمة للطاقة الريحية، على أنها معرضة لظروف مناخية قاسية. وتمتلك معظم الجزر موارد وافرة للطاقة الشمسية والمحيطية؛ ويمتلك بعضها أيضا إمكانات عالية للطاقة الكهرمائية. ولدى بعضها أيضا موارد للطاقة الحرارية الأرضية. ومع ذلك فإنه على الرغم من بعض الجهود المبذولة لإيجاد موارد محلية للطاقة، فإن الإسهام الكلي لمصادر الطاقة المتجددة في توازن الطاقة بمعظم الدول الجزرية الصغيرة النامية ظل إسهاما ضئيلا.

٢٨ - وينبغي لإيجاد مصادر محلية للطاقة الجديدة والمتجددة أن يركز على الخيارات القليلة التي تبشر بالصلاحية الفنية والاقتصادية والمالية. وتكنولوجيات ومصادر الطاقة المتجددة التي تعتبر واعدة أكثر من غيرها في الأجل القريب هي المرافق الشمسية القائمة على الكهرباء الضوئية، وخصوصا للجزر النائية، والمحطات الكبيرة والصغيرة لتوليد الطاقة الكهرمائية حيث تتوفر المواقع الملائمة والدعم المؤسسي، والمولدات التوربينية الهوائية رهنا بوجود نظم ريحية موثوقة، والاستخدام المعزّز لوقود الكتلة الأحيائية حيث يوجد غطاء جيد دائم للكتلة الأحيائية. ويمكن على المدى الطويل أن يثبت أن حرارة المحيطات وأمواج البحر من المصادر الهامة للطاقة، على الرغم من أن المحاولات المبذولة لتطويرها تجاريا لم تنجح.

باء - توصيات للعمل

٢٩ - إلحاحا: تنفيذ مشاريع تكفل وجود صناعة دائمة لخشب الوقود، والتماس المساعدة من المجتمع الدولي، بما في ذلك مساعدة مرفق البيئة العالمية، لتطوير التجاري للطاقة على أساس المصادر المتجددة التي ثبتت إمكانية بقائها، والمساعدة بتمويل الاستثمارات الضرورية لتوسيع نطاق المعروض من الطاقة خارج المناطق الحضرية.

رابعاً - الكوارث الطبيعية والسنة

ألف - النتائج الإضافية الرئيسية

٣٠ - من العوامل الحاسمة في ضعف الدول الجزرية الصغيرة النامية قدرتها المحدودة على إعادة تنشيط عملية التنمية، وخصوصا في الدول الجزرية الصغيرة الأقل نموا، وكثيرا ما تؤدي هشاشة نظمها الإيكولوجية ومحدودية مواردها البشرية إلى القضاء على أي احتمال لوضع وتنفيذ برامج ذات معنى

للتخفيف من حدة الكوارث وما هو مطلوب في هذا الصدد من دراسات فنية عن ضعف هذه الدول. وفي كثير من هذه الدول تعتبر نظم التنبؤ والإنذار غير كافية، والتأمين المعقول ضد الكوارث غير متاح، وأموال الكوارث الطارئة غير موجودة.

٢١ - وبالمثل فإن المخاطر البيئية يمكن أن تكون لها آثار وخيمة على الدول الجزرية الصغيرة. ومن دواعي القلق البالغ تلوث الموارد البحرية الحية، سواء من مصادر برية أو من السفن العابرة.

٢٢ - وقد تحقق تقدم بدرجات متفاوتة في معالجة مشاكل الكوارث في معظم الدول الجزرية الصغيرة النامية. وفي الدول الجزرية الصغيرة في المنطقتين دون الإقليميتين للبحر الكاريبي وجنوب المحيط الهادئ، يتعلق التقدم أساساً بتعزيز وبناء قدرات مؤسسية لإدارة الكوارث على الصعيدين الوطني والمحلي، وكذلك بالارتقاء بالصعيدين الإقليمي ودون الإقليمي ذوي الصلة. وكانت الدول الجزرية الصغيرة خارج هاتين المنطقتين دون الإقليميتين، بوجه عام، أقل نجاحاً في تحقيق تقدم ملموس في مجال الحد من الكوارث. وقد يرجع ذلك جزئياً إلى عدم وجود آليات مقارنة للتعاون فيما بين هذه الدول الجزرية الصغيرة، حتى وإن كانت تواجه مشاكل متماثلة ولديها فرص متماثلة للحد من الكوارث.

٢٣ - ويسهم الحد من الكوارث الطبيعية، باعتباره مسألة متعددة الجوانب، في تخفيف حدة الفقر من خلال الإدارة البيئية السليمة وحماية الموارد الطبيعية وتحقيق التنمية المستدامة. وينبغي أن يتواكب تنفيذ جدول أعمال القرن ٢١ والسعي إلى تحقيق تقدم ملموس فيما يتصل ببرنامج العمل من أجل التنمية المستدامة للدول الجزرية الصغيرة النامية والجهود المبذولة لبلوغ غايات وأهداف العقد الدولي للحد من الكوارث الطبيعية (١٩٩٠ - ٢٠٠٠).

٢٤ - وتحتاج المجالات ذات الأولوية إلى معالجتها من خلال برامج وطنية متماسكة تستهدف تحقيق أهداف العقد الدولي للحد من الكوارث الطبيعية بحلول عام ٢٠٠٠، مع العمل في الوقت ذاته على تنفيذ الفصل ٢ من برنامج العمل من أجل التنمية المستدامة للدول الجزرية الصغيرة النامية. ولم تتمكن كل الدول الجزرية الصغيرة بعد من وضع هذه البرامج. ويعد هذا، مع توليد الدعم اللازم في مجال السياسة العامة لأنشطة الحد من الكوارث، ضرورة ذات أولوية خاصة. ويضاف إلى ذلك أن من المطلوب توحيد وزيادة تعزيز آليات التعاون الإقليمي في منطقتي المحيط الهادئ والبحر الكاريبي.

باء - توصيات للعمل

على الصعيد الوطني

٣٥ - المجالان ذوا الأولوية: (أ) تحسين استخدام النظم التقليدية للحد من الكوارث والتأهب؛ (ب) وضع برامج وطنية مناسبة للتأمين.

على الصعيد الإقليمي

٣٦ - بناء المؤسسات: (أ) إضفاء الطابع الرسمي على ترتيبات التعاون وتعزيزها على الصعيد الإقليمي من خلال تحديد هيئة إقليمية للسياسة العامة في مجال الحد من الكوارث؛ تنفيذ ترتيبات عمل لتخفيف حدة الكوارث والتأهب لها والتصرف حيالها؛ توحيد البرامج الحالية للحد من الكوارث؛ (ب) النظر في إنشاء آلية إقليمية للتدريب على الحد من الكوارث، وذلك أساساً عن طريق تسهيل الاتصال بين ما هو قائم من معاهد وبرامج.

على الصعيد الدولي

٣٧ - بناء المؤسسات: (أ) توفير الدعم لإنشاء آلية للتعاون والتبادل الأقاليميين فيما بين الدول الجزرية الصغيرة في مجال الحد من الكوارث، ولا سيما في التدريب والتطوير المؤسسي ووضع برامج لتخفيف حدة الكوارث؛ (ب) وضع برنامج دولي للحد من الكوارث في الدول الجزرية الصغيرة لتيسير تنفيذ برامج الحد من الكوارث وإيجاد إطار للتعاون والتبادل دعماً للحد من الكوارث في الدول الجزرية الصغيرة.

٣٨ - البحوث: توفير الدعم للبحوث المستهدفة وزيادة تطوير المعرفة في المجالات المواضيعية التالية لبناء قدرات في مجال الحد من الأخطار في الدول الجزرية الصغيرة:

(أ) التأمين باعتباره أداة للوقاية والتخفيف في الحد من الكوارث؛

(ب) إدارة الاتصالات السلكية واللاسلكية والمعلومات باعتبارها أداة للحد من الكوارث؛

(ج) حدود وفرص إنشاء صناديق وطنية للطوارئ في حالات الكوارث ووضع إجراءات إدارية وطنية في حالات الطوارئ؛

(د) تقييم القيود التي تعرقل حصول الدول الجزرية الصغيرة النامية على البيانات الموثوق بها وعلى المعرفة المحددة بالكوارث وعلى التكنولوجيا؛

(هـ) استعراض الروابط بين الكوارث والتنمية والبيئة، بما في ذلك وضع طرق للتقييم المنتظم للتطورات فيما يتعلق بمخاطر الكوارث؛

(و) تحليل الصلات بين تغير المناخ العالمي وسمات ووقوع الأخطار الطبيعية في الدول الجزرية الصغيرة.

خامسا - الاتصالات السلكية واللاسلكية

ألف - النتائج الإضافية الرئيسية

٣٩ - تمتلك الدول الجزرية الصغيرة النامية، كمجموعة، شبكات داخلية متطورة نسبيا. ومع ذلك فإن هناك، على الصعيدين القطري والإقليمي، تباينات ملحوظة. فالشبكات الداخلية أقل تطورا في الدول الجزرية الصغيرة النامية الأقل نموا والأرخبيلية. كما أن مدى التكامل في الشبكات الدولية يختلف باختلاف المناطق والبلدان. وما زال المجال فسيحا لمزيد من النمو والتحسين في الاتصالات السلكية واللاسلكية في جميع الدول الجزرية الصغيرة النامية. وحتى في الدول التي تعتبر فيها هذه الاتصالات الأكثر تطورا، مثل سنغافورة ومالطة، لا تلوح في الأفق أي بادرة للتشعب بالخدمات التقليدية والجديدة.

٤٠ - وعلاوة على قيود الموارد التي تعوق التوسع والتحديث، تواجه الدول الجزرية الصغيرة النامية عددا من المشاكل في مجال الاتصالات السلكية واللاسلكية: (أ) سوء صيانة المعدات بسبب سوء التخطيط وممارسات الإنشاء غير التقليدية: (ب) الأضرار المتكررة التي تلحق بهياكل الاتصالات السلكية واللاسلكية بسبب الأعاصير: (ج) تزايد تكلفة تنمية الموارد البشرية بسبب التغير السريع في التكنولوجيا والتقنيات التي تتطلب عاملين مدربين أعلى مقدرة: (د) سوء الإدارة بسبب الهياكل الاحتكارية وعدم كفاية الموارد البشرية: (هـ) ارتفاع رسوم خدمات الاتصالات السلكية واللاسلكية بسبب الهياكل الاحتكارية: (و) ارتفاع تكلفة الهياكل الأساسية للفرد، وخصوصا في الدول الجزرية الصغيرة النامية الأرخبيلية التي تحصل على منافع قليلة من اقتصادات الحجم.

باء - توصيات للعمل

على الصعيد الوطني

٤١ - السياسة العامة: (أ) تحديد أهداف واضحة للخدمة العالمية وبيان كيفية تحقيق هذه الأهداف في الظروف السائدة: التفكير في فرض شروط مسبقة لمنح امتياز الخدمات المربحة أو خصخصتها، مثل خدمات الاتصالات المتنقلة أو الخدمات الدولية، وذلك مثلا بالنص على الالتزام بإنشاء اتصالات سلكية ولاسلكية ريفية في شروط الترخيص للمشغلين الجدد: (ب) حيثما تكون هناك احتكارات عامة أو خاصة للاتصالات السلكية واللاسلكية، تتخذ الخطوات اللازمة لإيجاد مناخ تنافسي عن طريق إعادة هيكلة توفير الخدمات والوصول إلى الأسواق وتحريرهما: (ج) بذل جهود أكبر للاستفادة من المشاريع والمؤسسات الدولية الجديدة للاتصالات السلكية واللاسلكية، مثل WorldTel.

٤٢ - التطوير المؤسسي: إنشاء كيان تنظيمي مناسب لكفالة النمو المتناسق لصناعة متزايدة التشابك وسريعة التغير.

٤٣ - الاستثمار: زيادة الاستثمار في تطوير الاتصالات السلكية واللاسلكية عملا على زيادة تفغل المرافق الأساسية للاتصالات السلكية واللاسلكية، وذلك لتحقيق تعميم وجود هذه الخدمات وتسهيل إدخال خدمات جديدة لمجتمع معلومات القرن الحادي والعشرين.

على الصعيد الإقليمي

٤٤ - السياسة العامة: إبقاء وتعزيز روابط الاتصال والأعمال التجارية على أساس إقليمي ودون إقليمي مع جيرانها الأكبر حجما في الأجراف القارية وكذلك مع شركاء التنمية في الخارج.

على الصعيد الدولي

٤٥ - المالية: (أ) مساعدة الدول الجزرية الصغيرة النامية في تحديد أفضل الطرق والوسائل لتأمين الحصول على المساعدة المالية من مختلف المصادر؛ تيسير فهم احتياجات والتزامات كل طرف (الحكومة، شركاء التنمية، القطاع الخاص)؛ (ب) تشجيع البنك الدولي والمصارف الإنمائية الإقليمية على التمويل المنتظم لسلسلة من المشاريع على مدى عدد من السنوات لتمويل تطوير الاتصالات السلكية واللاسلكية حيثما توجد حاجة ماسة إلى ذلك.

٤٦ - معايير التخصص: تشجيع المصارف الإنمائية على العمل معا على وضع مجموعة مشتركة من المعايير لتستخدم عند تقييم المشاريع المحتملة.

سادسا - النقل الجوي

ألف - النتائج الإضافية الرئيسية

٤٧ - تمتلك معظم الدول الجزرية الصغيرة النامية خطوطها الجوية؛ أما بعض هذه الدول، ولا سيما في منطقتي المحيط الهادئ والبحر الكاريبي، التي ليس لديها خطوط جوية فإنها تشارك في ملكية خط جوي إقليمي، ولا سيما Air Pacific و Leeward Islands Air Transport على التوالي. وبالإضافة إلى الخطوط الجوية الوطنية والإقليمية، تخدم شركات الطيران الأجنبية الدول الجزرية الصغيرة النامية: فدول منطقة البحر الكاريبي تخدمها الخطوط الجوية لأمريكا الشمالية وأوروبا وغيرها؛ ودول منطقة المحيط الهادئ تخدمها أساسا شركة Air New Zealand؛ والدول الأفريقية تخدمها الخطوط الجوية الأوروبية أساسا.

٤٨ - ونظراً إلى عدم كفاية المعلومات، لا يمكن إجراء تقييم شامل لقدرة الخطوط الجوية للدول الجزرية الصغيرة النامية على البقاء، وتشير المعلومات المالية المتاحة عن حوالي نصف الخطوط الجوية المجدولة التابعة للدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقتي البحر الكاريبي والمحيط الهادئ إلى أن عملياتها الأخيرة لم تكن مربحة في معظم الأحوال.

٤٩ - والخدمات التي تقدمها الخطوط الجوية الوطنية والإقليمية التابعة لهذه الدول تختلف اختلافا واسعا فيما بينها. فبعض الخطوط، في جميع المناطق، يقدم خدمات إلى البعض الآخر من هذه الدول وإلى بعض البلدان القارية في مناطقها. وتعتبر سنغافورة ومالطة وقبرص والبحرين من الدول الجزرية الصغيرة النامية التي تحصل على أفضل الخدمات. وعلى المستوى الإقليمي، مع استثناءات كبيرة في جميع المناطق، فإن الدول التي تحصل على أفضل الخدمات هي دول منطقة البحر الكاريبي، والتي تحصل على أقل الخدمات هي دول منطقة المحيط الهادئ. وبالنسبة إلى معظم الدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقة المحيط الهادئ وأفريقيا، تعتبر معدلات الخدمات على الطرق الدولية معدلات بطيئة.

٥٠ - وحفاظا على الصحة العامة، تتخذ معظم الدول الجزرية الصغيرة النامية تدابير الحجر الصحي كما حددتها منظمة الصحة العالمية؛ وبعضها يطالب أيضا برش الطائرات لتطهيرها. وبالنسبة إلى السلامة، تشاطر الدول الجزرية الصغيرة النامية سائر الدول النامية معظم ما يساورها من شواغل، وإن كانت الأحوال المناخية الشديدة التي يعانها عدد من الدول الجزرية الصغيرة النامية يمكن أن تعرّضها لمزيد من المشاكل. وجرى الاتفاق، من خلال منظمة الطيران المدني الدولي، على المستوى اللازم لتوحيد تقديم خدمات جوية آمنة ومنظمة وفعالة. وأفضى ذلك إلى مستويات عالية من الثقة في جميع المجالات المختلفة التي يتشكل منها جميعا الطيران المدني الدولي.

٥١ - وقد تحقق منذ مؤتمر بربادوس تطور بالغ في النقل الجوي أثّر في الدول الجزرية الصغيرة النامية بمنطقة البحر الكاريبي على المستوى الحكومي. ففي آب/أغسطس ١٩٩٥، اعتمدت رابطة دول الكاريبي إعلان مبادئ بشأن السياحة والتجارة والنقل وخطة عمل شددت فيهما على أهمية مبدئي سهولة الحصول على النقل الجوي (والبحري) الممكن تحمله وتساوي فرص الحصول عليه، باعتبارهما عاملين ضروريين للتكامل الاقتصادي لمنطقة رابطة دول الكاريبي. أما في منطقة المحيط الهادئ فلم تظهر بعد أي اقتراحات محددة في مجال النقل الجوي.

٥٢ - وتتضمن التطورات الهامة على صعيد الخطوط الجوية في منطقة البحر الكاريبي خصخصة واندماج الخطوط الجوية القائمة وتشكيل تحالفات تجارية بين الخطوط الجوية وإنشاء خط جوي جديد. وفي منطقة المحيط الهادئ جرى التوسع في الخدمات في خط جوي واحد، وزيادة الروابط التجارية بين بعض الخطوط الجوية، وعقد ترتيبات تعاونية مختلفة بين بعض شركات النقل الجوي فيما بين الجزر بشأن تقاسم الطائرات وتقاسم المقاعد في فرادى الرحلات.

٥٣ - ولم يتحقق تقدم ذو شأن فيما يتصل بحلول النقل الجوي الابتكارية والفعالة من حيث الطاقة والمنخفضة التكاليف.

٥٤ - ونتيجة لتزايد التكاليف والمنافسة، تحدث تغييرات هيكلية في صناعة النقل الجوي على مستوى العالم. وتشمل هذه التغييرات خصخصة الكثير من الخطوط الجوية المملوكة للحكومات، وتكوين

تحالفات تجارية بين الخطوط الجوية، ووضع مختلف أشكال التعاون فيما بين الخطوط الجوية. وكثير من التطورات في النقل الدولي الجوي سيؤثر لا محالة في الدول الجزرية الصغيرة النامية. فعلى سبيل المثال سيؤدي تشجيع الخطوط الجوية الدولية على الاهتداء بتقديرها التجاري إلى أن يزداد ارتكاز خدماتها إلى ومن الدول الجزرية الصغيرة النامية على قوى للسوق سريعة التغير ولا يمكن التنبؤ بها بدلا من قيامها على اعتبارات أكثر ثباتا للخدمة العامة. ويحتمل أن تواجه حكومات الدول الجزرية الصغيرة النامية المهمة الصعبة المتمثلة في الموازنة بين ضرورة حماية أو دعم خطوطها الجوية الوطنية والحاجة إلى السماح بقدر أكبر من الوصول إلى الأسواق للخطوط الجوية المنافسة تحقيقا لأهداف وطنية أخرى مثل تنمية السياحة. وعلاوة على ذلك سيتعين على الخطوط الجوية لهذه الدول اتخاذ قرارات صعبة بشأن مدى التعاون فيما بينها ومع الخطوط الجوية الدولية الرئيسية، واضعة في اعتبارها أن هذه الخطوط يمكن أيضا أن تكون منافسة لها.

٥٥ - والمشاكل البيئية ذات الدلالة البالغة بالنسبة إلى الدول الجزرية الصغيرة النامية هي المشاكل المرتبطة بما يلي: (أ) بناء المطارات وتوسيعها: فتعد الأرض وتحت التربة: الأثر المنعكس على مناسب المياه ومجري الأنهار والتصريف: الأثر المنعكس على الحياة النباتية والحيوانية: (ب) عمليات المطارات: تلوث المياه الناجم عن نقص معالجة الملوثات في مصارف المياه بالمطارات أو عن التسرب من الصهاريج، والتخلص من المواد الضارة بيئيا المستخدمة لخدمة الطائرات وصيانتها، والتخلص من فضلات المطارات والطائرات القادمة.

باء - توصيات للعمل

على الصعيد الوطني

٥٦ - المعايير الدولية: يتعين، بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي (المادة ٢٨)، على الدول الجزرية الصغيرة النامية التي لم ترد على منظمة الطيران المدني الدولي بتحديد مواقينها من معايير المنظمة وممارساتها الموصى بها (الواردة في مرفقات الاتفاقية) أن تشير إلى التزامها بهذه الأحكام أو اختلافها معها.

٥٧ - التكنولوجيا: الإلمام بالتطورات التكنولوجية الراهنة المتصلة بالنقل الجوي، مثل نظم الاتصالات والملاحة والمراقبة/إدارة الحركة الجوية وبرنامج منظمة الطيران المدني الدولي لسلامة الطيران، لضمان المشاركة النشطة على أساس فردي أو دون إقليمي في البرامج العالمية المتصلة بهذه التطورات؛ التماس التوجيه من منظمة الطيران المدني الدولي في إعداد المشاريع وتحديد المانحين من أجل تمويل هذه المشاريع، وتنفيذ المشاريع.

٥٨ - تنمية الموارد البشرية: العمل، حيثما أمكن، على إدخال برامج لتنمية الموارد البشرية في مجالات مثل مراقبة الحركة الجوية، وإدارة المطارات، وأمن الطيران، وعمليات الطيران، والصلاحية للطيران، ولائحة النقل الجوي، والقانون الجوي.

٥٩ - المعلومات: المشاركة بشكل أنشط في برنامج إحصائيات منظمة الطيران المدني الدولي الذي يوفر بيانات عن النقل الجوي يمكن أن تكون مفيدة للدول الجزرية الصغيرة النامية في تخطيطها مستقبلاً. وتحقيقاً لهذه الغاية ينبغي لها أن تتأكد من أن خطوطها الجوية الدولية تودع لدى المنظمة تقاريرها عن الحركة الجوية وإحصائيات التكاليف والبيانات المالية، وهو ما تتطلبه اتفاقية الطيران المدني الدولي (المادة ٦٧).

على الصعيد الإقليمي

٦٠ - صياغة مشاريع إقليمية لتقييم ووضع خطط رئيسية للنقل الجوي للمجموعات التالية من الدول الجزرية الصغيرة النامية: دول منطقة البحر الكاريبي؛ دول منطقة المحيط الهادئ؛ الدول الأفريقية الواقعة قبالة الساحلين الغربي والشرقي، على التوالي. وهذه التوصية تستبعد الدول الجزرية الصغيرة النامية الأخرى - ملديف والبحرين واقبرص ومالطة وسنغافورة. وقد يكون من المناسب ضم ملديف إلى المشروع الإقليمي لدول أفريقيا الجزرية الصغيرة النامية الواقعة قبالة الساحل الشرقي. وستغطي هذه المشاريع جميع بنود العمل المحددة في برنامج العمل وستسعى إلى ما يلي:

(أ) المعايير الدولية: كفاءة الالتزام بالمعايير الدولية والممارسات الموصى بها وتنفيذ التدابير المتصلة ببرنامج منظمة الطيران المدني الدولي لسلامة الطيران:

(ب) الاقتصاديات: ١٠ معالجة المسائل المرتبطة بالبعد والانعزال (مثل تكاليف النقل المرتفعة نسبياً، بما في ذلك الوقود والتأمين): ٢٠ دراسة ما تتعرض له البلدان الجزرية الصغيرة النامية من آثار التغيرات التجارية التي تشهدها صناعة النقل الجوي، بما في ذلك استكشاف إمكانية قيام تعاون أوسع نطاقاً (تجاري وتقني معاً) فيما بين الخطوط الجوية داخل مجموعة الدول الجزرية الصغيرة النامية المعنية ومع الخطوط الجوية الدولية الأخرى؛ ٣٠ دراسة أثر التغيرات الحادثة في التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي على الدول الجزرية الصغيرة النامية، بما في ذلك استكشاف مدى قيام تعاون ذي صفة إقليمية أكبر فيما يتعلق بالجوانب التنظيمية للنقل الجوي، مثل التفاوض المشترك على اتفاقات النقل الجوي؛ ٤٠ وضع استراتيجيات لمعالجة التنازع المحتمل بين سياسات الدول الجزرية الصغيرة النامية في مجال النقل الجوي وسياساتها في مجال السياحة؛

(ج) بناء القدرات: وضع أو تحسين برامج في مجال مهارات إدارة الطيران وغيرها من فئات المهارات الوظيفية المناسبة؛

(د) أثر التغيرات التكنولوجية: دراسة الأثر الذي يترتب، بالنسبة إلى الدول الجزرية الصغيرة النامية، على التغيرات التكنولوجية، كنظم الاتصالات والملاحة والمراقبة/إدارة الحركة الجوية، والتطورات الجديدة في الرصد الجوي، بما في ذلك الإذاعات التي تبثها الشبكة العالمية للرصد الجوي للمناطق عن طريق التوايح الاصطناعية؛

(هـ) العالية: معالجة الصعوبات المواجهة في الحصول على تمويل لمشاريع الطيران؛

(و) الاتصالات: زيادة العول على مرافق اتصالات الطيران.

على الصعيد الدولي

٦١ - البحوث: رعاية دراسات تجريها، على سبيل المثال، مصانع الطائرات لبحث إمكانية وضع حلول لمشاكل النقل تكون مبتكرة وفعالة من حيث الطاقة ومنخفضة التكاليف وتفيد الدول الجزرية الصغيرة النامية.

سابعاً - النقل البحري

ألف - النتائج الإضافية الرئيسية

٦٢ - ليست مسائل النقل البحري متماثلة في جميع الدول الجزرية الصغيرة النامية. فالمجموعة بالغة التنوع من حيث الموقع الجغرافي والمزايا الطبيعية ومراحل التنمية الاقتصادية. ومن هنا فإن مشاكل بلد مثل سنغافورة، بموقعه الجغرافي الممتاز وباعتباره ثاني أكبر صانعي الحاويات في العالم، تختلف كثيراً عن مشاكل معظم الدول الجزرية الصغيرة النامية الأخرى. وتقديرات إجمالي تكاليف الشحن للدول الجزرية الصغيرة النامية تزيد، بنسبة أكبر من ٤٥.٥ في المائة، على اقتصادات السوق المتقدمة النمو. وعلاوة على ذلك فإن معظم الجزر الصغيرة النائية تتحمل حتى أكثر من ذلك من نفقات الشحن كنسبة مئوية من قيمة الواردات.

٦٣ - ويؤدي أثر أساطيل التسجيل المفتوح إلى تحيز إحصائي في تحليل قدرات أساطيل مجموعة الدول الجزرية الصغيرة النامية. والسجلات المفتوحة آليات قانونية تستخدم لاجتذاب الحمولات التجارية بالأطنان من البلدان التي لديها أنظمة متشددة للسلامة وتكاليف تشغيل أعلى إلى البلدان التي تعطي مرونة أكبر وتتقاضى رسوم تسجيل أقل. والأرباح التي تحصل عليها بلدان التسجيل المفتوح تعتبر عائدات ضريبية وفرص عمل إضافية عندما تستقر شركات إدارة السفن في البلد. غير أن المنافع الأساسية تظل في أيدي مواطني الملاك لأن حصة مواطني بلدان التسجيل المفتوح من الحمولات الطنية حصة ضئيلة. والحمولة بالأطنان في نظام التسجيل المفتوح بالدول الجزرية الصغيرة النامية تمثل

٧٧,٢ في المائة من المجموع. ومن هنا ينبغي لتحليل أدق لأساطيل هذه الدول أن يركز على باقي أطنان الحمولة الكلية البالغة ٢٠,٦ من الملايين.

٦٤ - وعمر أساطيل الدول الجزرية الصغيرة النامية عامل نوعي آخر جدير بالملاحظة. فسبعون في المائة من الأسطول التجاري يبلغ من العمر ١٥ عاما أو تزيد. وهذا الأسطول المرتفع العمر يؤدي إلى ارتفاع تكاليف التشغيل، نظرا إلى أن الإصلاح والصيانة يزدادان بسرعة مع التقدم في العمر، وأن التأخير في المواعيد وعدم الثقة والمخاطر البيئية المتزايدة ترتبط كلها بالسفن العتيقة. وباختصار فإن أساطيل الدول الجزرية الصغيرة النامية بدأت تشيخ وتحتاج إلى إحلال.

٦٥ - وهذه الدول بحاجة إلى زيادة قدرتها على خدمة تجارتها. وهذا مرغوب فيه لأن معظم سفن الأساطيل مملوكة في الخارج. ومع أن هذا التركيز يوفر حصيلة من النقد الأجنبي وعملا للملاحين ويساعد على التنوع، فإنه لا يفي تماما بالاحتياجات التجارية لهذه الدول لأن معظم السلع المصنعة تنقل في سفن حاويات أو في سفن بضائع عامة. ولا تمثل الأولى سوى ٢,٦ في المائة والأخرى ١٧,٥ في المائة من أساطيل هذه الدول. فإذا استثنيت السفن المسجلة في سنغافورة وفي بلدي الكاريبي اللذين يوفران تسهيلات التسجيل المفتوح (أنتيغوا وبربودا وسان فنسنت وجزر غرينادين) من هذين النوعين من السفن الهامة (سفن الحاويات وسفن البضائع العامة)، فسيتضح أن الدول الجزرية الصغيرة النامية لا تكاد تملك أساطيل تذكر.

٦٦ - واتجاهات إعادة التشكيل السائدة في الصناعة الدولية لسفن الشحن المنتظمة هي الأخرى عامل يؤثر في قدرات الكثير من الدول الجزرية الصغيرة النامية في مجال النقل. ففي العقد الأخير أدت اتفاقات التوحيد والتعاون التجاري المعقودة بين كبار مشغلي الحاويات إلى تركيز الخدمات، مما خلق اقتصاديات حجم وشجع التوسع في أنماط الخدمات المركزية والفرعية فيما بين مجالات التجارة الرئيسية. على أن الأثر، بالنسبة للدول الجزرية الصغيرة النامية، تمثل في ازدياد الحاجة إلى خدمات إعادة الشحن في الموانئ وإلى الحصول على سفن مزودة بوسائل رفع الحاويات والاستثمار في تكنولوجيا التبادل الإلكتروني للبيانات وتدريب موظفي الإدارة. وبغير الاستثمارات، ولا سيما في السفن ومرافق الموانئ، فإن قدرة الكثير من الدول الجزرية الصغيرة النامية على الاتجار بفعالية وتحقيق التنمية المستدامة ستكون هامشية.

٦٧ - وباختصار فإن هذه الدول أصبحت الآن أكثر اعتمادا مما مضى على التجارة وعلى خدمات الشحن البحري الفعالة. ومع ذلك فإن خدمات الشحن البحري مستمرة في التدهور بسبب السفن العتيقة غير الملائمة وتزايد تركيز شركات الشحن البحري المنتظم والتوسع في الموانئ المحورية التي تتطلب خدمات إعادة الشحن البحري.

باء - توصيات للعمل

على الصعيد الوطني

٦٨ - حوافز الاستثمار: (أ) تشجيع الاستثمار في السفن الحديثة عن طريق سياسات ضريبية تشجع على الاستثمار، ومنها مثلا تقرير خصم سريع على الاستهلاك، ومنح قروض استثمارية، وخفض ضرائب الدخل الفردي على الملاحين؛ (ب) تشجيع إنشاء مرافق لإصلاح السفن من خلال سياسات ضريبية مواتية وإعفاءات جمركية على المعدات الأساسية ومكونات السفن؛ (ج) دعم الاستثمارات في البنية الأساسية للموانئ عن طريق القروض المباشرة أو ضمان القروض من الوكالات الإنشائية؛ (د) العمل، في حالة الدول الجزرية الصغيرة النامية ذات الأرخبيلات الجزرية البالغة الصغر، على بحث الحاجة إلى خطة للترخيص والدعم البريدي لشركات السفن الخاصة.

٦٩ - التطوير المؤسسي: (أ) تعزيز أو تشجيع مجالس الشاحنين على العمل كمراكز تنسيق لحماية مصالح الشاحنين؛ (ب) المشاركة بنشاط في الاتحادات الإقليمية لإدارة الموانئ.

٧٠ - الصكوك القانونية الدولية: التصديق على اتفاقيات الأمم المتحدة ذات الصلة بالقطاع البحري (الاتفاقية الخاصة بمدونة قواعد السلوك لاتحادات النقل البحري، اتفاقية الأمم المتحدة لشروط تسجيل السفن، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للسلع، اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٧٨ للنقل البحري للبضائع (قواعد هامبورغ)، الاتفاقية الدولية لعام ١٩٩٢ للامتيازات والرهون البحرية).

٧١ - تنمية الموارد البشرية: دعم السلامة البحرية والإدارة البيئية بالتدريب المتقدم عن طريق المنظمة البحرية الدولية وإيفاد الموظفين الحكوميين إلى مؤسسات التدريب المتخصص والمؤسسات الأكاديمية، مثل الجامعة البحرية العالمية في مالمو.

٧٢ - السلامة البحرية: التخلص التدريجي من السفن العتيقة وحظر استيراد سفن يزيد عمرها على ١٥ سنة ولا تستطيع أن تفي بالحد الأدنى من نظم السلامة التي حددتها المنظمة البحرية الدولية.

٧٣ - تعزيز إجراءات السلامة البحرية والحماية البيئية: النظر في اعتماد وتنفيذ الصكوك الدولية التي تعد أساس مذكرة تفاهم باريس بشأن رقابة دولة الميناء، وفي تطبيق الصكوك الدولية التي اعتمدها مذكرة تفاهم باريس بشأن رقابة دولة الميناء، ومنها الاتفاقية الدولية لعام ١٩٦٦ لخطوط التحميل؛ وبروتوكول عام ١٩٨٨ المتعلق بالاتفاقية الدولية لعام ١٩٦٦ لخطوط التحميل؛ والاتفاقية الدولية لعام ١٩٧٤ لسلامة الحياة في البحر، وبروتوكولا عامي ١٩٧٨ و ١٩٨٨ المتعلقان بالاتفاقية الدولية لعام ١٩٧٤ لسلامة الحياة في البحر؛ والاتفاقية الدولية لعام ١٩٧٢ لمنع التلوث من السفن، المعدلة ببروتوكول عام ١٩٧٨ المتعلق بها؛ والاتفاقية الدولية لعام ١٩٧٨ المتعلقة بمعايير التدريب والاعتماد والحراسة للملاحين؛

واتفاقية عام ١٩٧٢ للأمم المتحدة الدولية لمنع المصادمات في البحر؛ واتفاقية عام ١٩٧٦ المتعلقة بالمعايير الدنيا للشحن البحري التجاري (اتفاقية منظمة العمل الدولية رقم ١٤٧).

على الصعيد الإقليمي أو دون الإقليمي

٧٤ - توسيع القدرات البحرية للمناطق أو المناطق دون الإقليمية: (أ) الانضمام إلى الاتفاقية الخاصة بمدونة قواعد السلوك لاتحادات النقل البحري؛ (ب) تشكيل اتحاد إقليمي للشحن البحري؛ (ج) منع استيراد المزيد من السفن العتيقة إلى المنطقة؛ (د) تحديث ومواءمة التشريعات البحرية لمختلف الدول الجزرية الصغيرة النامية على الصعيد دون الإقليمي والوطني بهدف توفير إطار قانوني لنقل بحري أكفأ؛ (هـ) تحديث وتعزيز إجراءات التفتيش على السفن المسجلة في المنطقة.

٧٥ - توفير خدمات نقل بحري أقاليمية محسنة: (أ) إنشاء شعبة لتمويل السفن مع المصارف الإنمائية الإقليمية بالمشاركة مع مصرف أجنبي لرهون السفن؛ (ب) إعطاء أفضلية الرسو للسفن التي تحمل مواد غذائية قابلة للعطب؛ (ج) إعطاء معاملة تفضيلية في الرسو للسفن التجارية المنتظمة؛ (د) تحسين الاتصالات اللاسلكية بين السفن والشاطئ؛ (هـ) تكوين اتحادات إقليمية لصغار ملاك السفن.

٧٦ - خفض تكاليف النقل البحري بوجه عام عن طريق النهوض بالمرافق الأساسية للشحن البحري: (أ) استقصاء أسباب اكتظاظ الموانئ ومعالجتها والنظر بتدقيق في الاستثمارات الرأسمالية المقبلة فيما يتعلق بالمشاريع الكبرى لتطوير الموانئ؛ (ب) استعراض وتبسيط إجراءات الجمارك وتقديم المستندات؛ (ج) تقصي وتحديث ممارسات العمل في الموانئ.

٧٧ - حماية مصالح الشاحنين البحريين: (أ) إنشاء مجالس للشاحنين البحريين على الصعيد الإقليمي؛ (ب) التشجيع على تكوين اتحادات متوحة لسفن النقل البحري التي تخدم المنطقة؛ (ج) تشجيع مجالس الشاحنين البحريين واتحادات صغار ملاك السفن على الاستفادة بخدمات مركز للنقل البحري؛ (د) تشجيع الشاحنين البحريين على التفاوض بشأن الرسوم المعقولة مع ملاك السفن مباشرة بالنسبة إلى الخدمات غير المباشرة التي تستخدم الطرق الموجودة بين الشمال والشمال وبين الشمال والجنوب وكفالة تقديم خدمات كافية أيضا للسلع التي لها احتياجات خاصة من حيث النقل؛ (هـ) تشجيع اتفاقات المجازاة المستأجرة وخدمات إعادة الشحن البحري بالتواتر المطلوب.

٧٨ - تشجيع التعاون بين التجار بالسبل التالية: (أ) تشجيع التعاون بين التجار على تجميع الشحنات البحرية التي تشغل أقل من حاوية تحقيقا للوفر والملاءمة وعلى التفاوض بشأن رسوم أفضل؛ (ب) تشجيع تبادل المعلومات وأخبار السوق بين التجار لتحديد فرص التعاون في الحصول على خدمات الشحن البحري وغيرها من خدمات النقل، وإنشاء قواعد بيانات لاستمرار الحصول على معلومات عن خدمات الشحن البحري المتاحة، وخصوصا فيما يتعلق بفرص الجنوب - الجنوب؛ (ج) تشجيع التجار على أن يشتركوا في مناقشة احتياجاتهم من النقل بين الجنوب والجنوب مع شركات النقل المحلية ومشغلي

السفن ومنظمي المشاريع الذين يهتمون الاستثمار في الشحن البحري؛ (د) تشجيع التجار على الدخول في اتفاقات بشأن الحد الأدنى من الكميات المطلوب شحنها بحرا، وذلك لتبرير إيجاد خدمات أو تحسينها.

٧٩ - الارتقاء بالمهارات والمعرفة الإدارية البحرية في المنطقة: (أ) إنشاء مركز للنقل البحري ذي شعبيتين: إدارة السلامة البحرية وشعبة السياسات الاقتصادية؛ (ب) توفير دورات تدريبية دون إقليمية قصيرة في مجال الشحن البحري وإدارة الموانئ عن طريق خطط من قبيل برنامج تطوير التدريب في مجال النقل البحري (Trainmar) الذي وضعه مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية؛ (ج) تشجيع اتحادات الشحن البحري الإقليمية على الدخول في مشاريع مشتركة مع ملاك السفن الأجانب، مع تضمين عقود الاتفاق عنصرا قويا للتدريب؛ (د) القيام بدراسة للقوى العاملة لتقدير احتياجات المنطقة من التدريب واستكمال القدرات الإقليمية في مجال التدريب، حسب الاقتضاء؛ (هـ) وضع نظام لفحص شهادات الأهلية وإصدارها.

الحواشي

(١) تقرير المؤتمر العالمي المعني بالتنمية المستدامة للدول الجزرية الصغيرة النامية، بريدجتاون، ٢٥ نيسان/أبريل - ٦ أيار/مايو ١٩٩٤ (A/CONF.167/9 و Corr.1 و 2) (منشور الأمم المتحدة، رقم المبيع A.94.L.18 والتصويب)، الفصل الأول، القرار ١، المرفق الثاني.

(٢) يستخدم تقرير الأمين العام عن حماية المحيطات وكل أنواع البحار، بما في ذلك البحار المغلقة وشبه المغلقة، والمناطق الساحلية وحماية مواردها الحية وترشيد استغلالها وتنميتها (E/CN.17/1996/3) مصطلح "المنطقة الساحلية" الوارد في جدول أعمال القرن ٢١. وهذا المصطلح مستخدم هنا حرصا على الاتساق ومنعا لللبس. والمصطلح المستخدم في برنامج العمل هو "coastal zone". ولا تعالج هنا المسائل المتصلة بالمناطق الاقتصادية الخالصة للدول الجزرية الصغيرة النامية، بل تعالج في تقرير الأمين العام عن حماية المحيطات وجميع أنواع البحار ... (E/CN.17/1996/3).
