



Distr.
GENERAL
A/36/233
9 June 1981
ARABIC
ORIGINAL : ENGLISH



الأمم المتحدة

الجمعية العامة

الدورة السادسة والثلاثون
البند ٦٩ (ي) من القائمة الأولية *

التنمية والتعاون الاقتصادي الدولي : البيئة

التلوث البحري

مذكرة من الأمين العام

يتشرف الأمين العام بأن يحيل وفق هذا تقرير المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية عن المشاكل المتعلقة بالتلوث البحري ، المقدم وفقا للفقرة ٥ من قرار الجمعية العامة ١٨٣/٣٤ المؤرخ في ١٨ كانون الأول / ديسمبر ١٩٧٩ .

• A/36/50

*

••/••

81-13748

المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
٤	٣ - ١ مقدمة - أولاً
٤	٣٠ - ٤	ولاية المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية وأنشطتها..... ثانياً
٧	١٥ - ١٣	ألف - طريقة ممارسة المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية لولايتها.....
٩	١٦	باء - مشكلة التلوث البحري.....
٩	١٨ - ١٧	جيم - مصادر تلوث البحار.....
١٠	٢٨ - ١٩	دال - عمل المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية في ميدان التلوث البحري.....
١٣	٢٩	هاء - التعاون التقني والمساعدة التقنية.....
١٣	٤٢ - ٣٠ السلامة البحرية - ثالثاً
١٣	٣٠	ألف - مقدمة.....
١٤	٣٣ - ٣١	باء - أعمال لجنة السلامة البحرية ولجانها.....
١٥	٤٢ - ٣٤	جيم - الاتفاقيات التي تتناول السلامة البحرية.....
١٨	٨٧ - ٤٣ منع ومكافحة التلوث البحري - رابعاً
١٨	٤٧ - ٤٣	ألف - لجنة حماية البيئة البحرية.....
١٩	٦٨ - ٤٨	باء - الاتفاقيات الدولية بشأن منع ومكافحة التلوث البحري الناجم عن السفن.....
٢٣	٧٤ - ٦٩	جيم - التعويض عن أضرار التلوث.....
٢٥	٧٧ - ٧٥	دال - اتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن القاء النفايات والمواد الأخرى لعام ١٩٧٢.....
٢٦	٨٤ - ٧٨	هاء - التخطيط للطوارئ.....
٢٧	٨٧ - ٨٥	واو - فريق الخبراء المشترك المعني بالجوانب العلمية للتلوث البحري.....

المحتويات (تابع)

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
٢٩	٨٨ - ٩٥	خامسا - التعاون التقني ونقل التكنولوجيا
٢٩	٩١	ألف - انشاء الادارات البحرية وتزويدها بالموظفين
٢٩	٩٢	باء - تدريب الملاحين
٣٠	٩٣	جيم - الزمالات والدورات التدريبية
٣٠	٩٤ - ٩٥	دال - تمويل التعاون التقني
٣١	٩٦ - ١٠٠	سادسا - خاتمة

المرفقات

- الأول - الاتفاقية وذكوك المعاهدات الأخرى المتعلقة بعمل المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية
- الثاني - التوصيات ومجموعات القوانين المتعلقة بالسلامة البحرية ومنع التلوث من السفن والتي وضعتها المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية
- الثالث - برنامج التعاون التقني للمنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية

أولا - مقدمة

١ - اعتمدت الجمعية العامة في دورتها الرابعة والثلاثين القرار ١٨٣/٣٤ المؤرخ في ١٨ كانون الأول/ ديسمبر ١٩٧٩ بشأن موضوع التلوث البحري .

٢ - وأشارت الجمعية العامة في ذلك القرار ، ضمن جملة أمور ، الى الاتفاقيات الدولية الشاملة ، والتوصيات ، ونظم تقسيم حركة المرور ، وقواعد الممارسات ، التي اعتمدها المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية في عدة مجالات ، وذلك خصيصا لغرض تعزيز السلامة البحرية ، وضمن كفاءة الملاحة ، وحماية البيئة البحرية ؛ وحثت المؤسسات الدولية المختصة ، وخاصة المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية ، على تصجيل وتكثيف أنشطتها المتعلقة بمختلف جوانب التلوث البحري وفقا للعمل الذي أنجزه بالفعل مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار بشأن هذه المسائل ؛ وحثت جميع الدول التي لم تفعل ذلك بعد على أن تدرس امكانية التصديق في أقرب فرصة ، على الصكوك الدولية الرامية الى تحقيق حماية أفضل للبيئة البحرية ، وتحسين سلامة الملاحة ، وضمن تدريب البحارة وكفاءتهم ؛ وحثت جميع الدول على التعاون من أجل تنفيذ التدابير الوطنية لمكافحة التلوث البحري مكافحة فعالة ، دون الاخلال بنتائج مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار فيما يتعلق بالتلوث البحري . ورجت الجمعية أخيرا من المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية ومن مجلس ادارة برنامج الأمم المتحدة للبيئة أن يواصل دراسة المشاكل المتعلقة بالتلوث البحري وأن يقوم ، عن طريق المجلس الاقتصادي والاجتماعي ، بتقديم تقرير عن ذلك الى الجمعية في دورتها السادسة والثلاثين .

٣ - واستجابة لطالب الجمعية العامة يعرض الأمين العام للمنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية هذا التقرير عن عمل وأنشطة المنظمة فيما يتصل بالمشاكل الخاصة بالتلوث البحري . وقد رأى الأمين العام للمنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية ، آخذا في اعتباره الأهمية التي علقها الجمعية في القرار ١٨٣/٣٤ على مختلف نواحي المشاكل المتصلة بمنع ومكافحة التلوث البحري ، أنه من الضروري ومن المناسب تقديم تقرير عن الجوانب المتعددة ذات الصلة والمتربطة لعمل المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية ، بما في ذلك خاصة ، التدابير والأنشطة الرامية الى تحسين السلامة في العمليات البحرية ، وتدريب الموظفين المؤهلين ، وتشجيع وتنظيم الترتيبات لمكافحة حالات التلوث البحري ، واقامة نظم لتحديد المسؤولية ولضمن تقديم التعويضات المناسبة فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن التلوث البحري .

ثانيا - ولاية المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية وأنشطتها

٤ - عند ما نوقشت مسألة تأسيس وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة لا تعني إلا بالشؤون البحرية ، كان الاهتمام الرئيسي يتمثل في انشاء آلية دولية لتحسين السلامة في البحر . وجاء التأكيد على

انشاء آلية دولية نتيجة الاعتراف بأن العمل على تحسين سلامة عمليات الشحن البحري، نظرا لما لصناعة الشحن البحري من طبيعة دولية لا نزاع فيها، يكون أنجع لو تم الاضطلاع به على الصعيد الدولي بدلا من ترك الأمر لكل بلد على حدة يتصرف انفراديا وبدون أى تنسيق مع البلدان الأخرى.

٥ - وفي ضوء هذه الخلفية دعي مؤتمر الأمم المتحدة للملاحة البحرية الى الاجتماع في عام ١٩٤٨، تحت رعاية المجلس الاقتصادي والاجتماعي. واعتمد المؤتمر اتفاقية بانشاء المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية بوصفها الهيئة الدولية الأولى المكرسة حصرا للشؤون البحرية. وقد أصبحت الاتفاقية سارية المفعول في عام ١٩٥٨، وتم تدشين المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية في كانون الثاني/يناير ١٩٥٩ بوصفها وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة.

٦ - وخلال الفترة بين اعتماد الاتفاقية في عام ١٩٤٨ وبدء سريان مفعولها في عام ١٩٥٨، استرعت الانتباه على الصعيد الدولي مسائل بحرية أخرى غير السلامة. وكان من أهم هذه المسائل خطر التلوث البحري الناجم عن السفن، وخاصة التلوث الناجم عن النفط الذي تحمله الناقلات. وحدث في الواقع أن اعتمدت اتفاقية دولية بشأن هذا الموضوع في عام ١٩٥٤، أى قبل قيام المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية بأربع سنوات، واتفقت الحكومات التي اعتمدت اتفاقية ١٩٥٤ ادراكا منها لوثيقة الصلة بين الاتفاقية وأهداف المنظمة على أن مباشرة مسؤولية ادارة واستكمال الاتفاقية ينبغي أن يكون من اختصاص المنظمة عند ظهورها. وبناء على ذلك فقد اضطلعت المنظمة بهذه المهام عند استهلال أعمالها في كانون الثاني/يناير ١٩٥٩.

٧ - ومن ثم فان تحسين السلامة البحرية ومنع التلوث البحري كانا الهدفين التوأمين للمنظمة منذ بداية وجودها. وكما ورد في اتفاقيتها التأسيسية، فان هدف المنظمة الاستشارية يتمثل في توفير الآلية اللازمة لاقامة التعاون بين الحكومات في مجال الأنظمة والممارسات الحكومية المتعلقة بالمسائل التقنية بجميع أنواعها التي تؤثر على الشحن البحري في التجارة الدولية؛ وفي تشجيع وتسهيل والقيام عامة باقرار أعلى مستوى من المعايير التي يمكن استخدامها في المسائل المتعلقة بالسلامة البحرية، وكفاءة الملاحة البحرية، ومنع ومكافحة التلوث البحري الناجم عن السفن؛ وفي معالجة المسائل الادارية والقانونية المتعلقة بالأهداف التي نصت عليها الاتفاقية.

٨ - ولتحقيق هذه الأهداف فقد اسندت الى المنظمة المهام التالية بموجب الاتفاقية:

(أ) بحث أية مسألة من المسائل التي تدخل في نطاق أهدافها والتي قد يحيلها اليها أعضاؤها، عن طريق أية هيئة أو وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة أو أية منظمة حكومية دولية أخرى، وتقديم التوصيات بشأنها؛

(ب) توفير ما يلزم لصياغة الاتفاقيات والاتفاقات والصكوك الملائمة الأخرى، وتوصيئة الحكومات والمنظمات الحكومية الدولية بها، ودعوة مثل هذه المؤتمرات الى الانعقاد عند الاقتضاء؛

(ج) توفير الآلية اللازمة للتشاور وتبادل المعلومات فيما بين الحكومات الأعضاء؛

(د) الاضطراب بالوظائف الأخرى التي تنشأ فيما يتصل بالمهام المذكورة أعلاه ، وخاصة تلك التي تسند اليها بمقتضى أو وفقا للصكوك الدولية المتعلقة بالمسائل البحرية وبأثر الشحن على البيئة البحرية ؛

(هـ) القيام ، عند الاقتضاء ، بتسهيل التعاون التقني في نطاق المنظمة .

٩ - وفي كانون الثاني /يناير ١٩٥٩ استهلكت المنظمة عملياتها بعدد من الأعضاء بلغ في البداية ٣١ عضوا . وقد حدثت في العقد بين اللذين انقضى منذ ذلك الحين تغييرات هائلة في نمط النقل البحري العالمي وفي الصناعات المتصلة بالشحن . وقد حدث نمو ملحوظ في حجم حركات السلع السائبة المحملة بحرا ، ويشكل النفط الى حد بعيد أكبر عنصر منها ؛ وقد ازدادت أعداد وتشكيلات السفن المستخدمة في النقل البحري زيادة مهولة الى حد أن هناك الآن أكثر من ٧٠٠٠٠ سفينة تبلغ حمولتها الاجمالية المسجلة ٤٠٠ مليون طن ، تعمل في البيئة البحرية . ان ظهور مراكب معقدة كسفن الحاويات ، وناقلات النفط الصملاقة التي يبلغ حملها الساكن أكثر من نصف مليون طن ، وسفن الشحن والتفريغ الأفقي ، وناقلات المواد الكيميائية ، والشحنات السائبة ، والمركبات ذات الوسادة الهوائية ، وتلك فقط بضع أمثلة ، قد أعطى بعدا جديدا لمشكلة السلامة البحرية ومنع التلوث البحري الناتج عن المواد التي تحملها السفن . وقد حدثت هذه التغييرات كلها في فترة تزايدت فيها كثيرا أمم العالم التي أصبحت على وعي متزايد بما للشحن وفيره من الأنشطة البحرية من أهمية في برامجها للتنمية الوطنية ، وفي فترة أصبحت فيها شعوب العالم شديدة الوعي بضرورة حماية البحار والمحيطات من خطر التلوث .

١٠ - وكانت خلاصة ذلك لفت الانتباه الى الحاجة العظمى لاقامة معايير وأنظمة يتفق عليها دوليا من أجل تعزيز السلامة البحرية ومنع التلوث البحري ، والى فائدة استحداث ترتيبات دولية لتطبيق هذه المعايير والأنظمة على الصعيد العالمي . وقد أدى ذلك بدوره الى اعتراف أكبر وأوسع نطاقا بقيمة المنظمة وأهميتها ، بوصفها الهيئة العالمية ذات الولاية المناسبة .

١١ - وقد نتجت عن الاعتراف والاهتمام ، على الصعيد العالمي ، بعمل المنظمة الاستثنائية الحكومية الدولية للملاحة البحرية ، زيادة في عدد أعضاء المنظمة فيبعد أن كانوا في البدايات ٣١ عضوا أصبحوا الآن ١٢١ حكومة عضوا بالاضافة الى عضو منتسب واحد . ونظرا لكون أعضاء المنظمة ينتمون الى بلدان متقدمة النمو وبلدان نامية من جميع أنحاء العالم ، ولكون أكثر من ٨٠ في المائة من أعضائها ينتمون الى العالم النامي ، فان المنظمة ، ولا نزاع في ذلك ، تعد هيئة عالمية ذات ولاية شاملة حقا .

١٢ - والحكومات الأعضاء ، ان تعترف وتسلم بالطابع العالمي والأهمية الشاملة لولاية المنظمة ، قد حسنت ، على مراحل عملية ومدروسة بعناية ، من الهيكل المؤسسي للمنظمة ورسمت طرق واجراءات عملها لجعلها تواصل ممارسة ولايتها المتزايدة الأهمية بأقصى حد من الفعالية والتنظيم . وتعمل المنظمة الآن من خلال مجموعة عالية التنسيق من الهيئات الحكومية الدولية .

وتتألف الجمعية ، وهي هيئة الإدارة العليا ، من جميع أعضاء المنظمة . ويتألف المجلس ، وهو مسؤول أمام الجمعية ويمارس وظائفها في فترات ما فيما بين دورات الجمعية التي تعقد كل سنتين ، من ٢٤ عضواً تنتخبهم الجمعية . وشمة تعديل لاتفاقية المنظمة اعتمد في عام ١٩٧٩ ومن شأنه ، عند بدء سريانه ، أن يزيد عدد أعضاء المجلس الى ٣٢ عضواً ، فيصبح العدد بذلك أكثر تمثيلاً لأعضاء المنظمة الذين ازدادوا وزيادة كبيرة . ونجد تحت هيئتي الإدارة لجانا تكون ، بمساعدة الهيئات الفرعية وعند الاقتضاء ، مسؤولة عن درس واستحداث واستكمال معايير وأنظمة د ولية من أنواع مختلفة لتنظيم الشحن وفيره من العمليات البحرية بما يحقق السلامة البحرية ويمنع تلوث البحار . وهذه اللجان - وهي لجنة السلامة البحرية ، ولجنة حماية البيئة البحرية ، واللجنة القانونية - كلها مفتوحة ويستطيع كل عضو من أعضاء المنظمة أن يشارك فيها مشاركة تامة . وهناك بالإضافة الى ذلك لجنة التعاون التقني ، وهي لجنة مفتوحة أيضاً لاشتراك جميع الأعضاء ، وتعني ببحث جميع المسائل المتعلقة بمشاريع وأنشطة المنظمة ذات الصلة بالتعاون التقني . وقد قررت الجمعية ضرورة اغفاء الطابع المؤسسي على جميع اللجان المذكورة أعلاه بالنص عليها في اتفاقية المنظمة ، وشممة تعديلات بهذا المعنى اعتمدت في عامي ١٩٧٥ و ١٩٧٩ وهي في طريقها الى القبول ، وينتظر أن تصبح سارية المفعول في المستقبل القريب جدا . وهناك أخيراً لجنة التيسير التي تعمل بوصفها هيئة فرعية للمجلس ، وهي مفتوحة أيضاً لمشاركة جميع أعضاء المنظمة الاستشارية الحكومية الد ولية للملاحة البحرية .

ألف - طريقة ممارسة المنظمة الاستشارية الحكومية الد ولية للملاحة البحرية لولايتها

١٣ - يتم الاضطلاع بمسؤوليات المنظمة الاستشارية الحكومية الد ولية للملاحة البحرية بطريقتين رئيسيتين هما : أولاً توفير الآلية لبحث واعتماد واستعراض وتعديل مجموعة كبيرة من الأنظمة والمعايير والاجراءات الد ولية التي تعالج مختلف جوانب السلامة البحرية ومنع ومكافحة التلوث البحري ؛ وثانياً تعزيز ومساعدة التطبيق والانفاذ الفعالين لهذه المعايير والأنظمة من قبل الحكومات وجميع الأطراف المعنية الأخرى . وكانت المنظمة في ال ٢٢ عاماً التي انقضت منذ قيامها مسؤولة عن اعتماد مجموعة شاملة من الأنظمة والمعايير والاجراءات الد ولية تتضمن عدداً كبيراً من المواضيع - التقنية ، والإدارية ، والقانونية - وتعالج مسائل تهم السفن ، وتشغيل السفن ، والمسائل أو الاجراءات البحرية التي تحتاج الى تنظيم . وتتعلق الأنظمة والمعايير الد ولية بتصميم السفن ، وانشائها ، وتجهيزها بالمعدات ، وتزويدها بالعاملين ، وتشغيلها ، بما يحقق السلامة ويؤدي الى منع ومكافحة التلوث . وقد تم كذلك استحداث الممارسات والاجراءات اللازمة لمناولة البضائع المنقولة ولمعالجة الحالات التي تؤدي الى تلوث البحر أو الخطوط الساحلية أو تهدد باحداث ذلك التلوث ، وما يتصل بذلك من نظم وترتيبات قانونية وإدارية .

١٤ - وتعتمد أنظمة ومعايير وممارسات المنظمة بوصفها أحكاما في صكوك تعاهدية دولية وتأخذ ، في حالات مناسبة ، شكل قواعد ، وممارسات موصى بها أو مبادئ توجيهية ، تلوح للتطبيق العالمي عن طريق ما يتخذ من تدابير حكومية وتدابير أخرى مناسبة على الصعيد الوطني .

١٥ - وقد اضطلعت المنظمة ، منذ بدايتها في عام ١٩٥٩ ، بمسؤولية اعتماد أو إدارة أكثر من ٣٠ صكا تعاهديا . وما زال ٢٧ صكا من بينها قابلا للتطبيق تماما على الصعيد الدولي ، وهناك ما لا يقل عن ١٨ منها يعتبر ساري المفعول الآن أو تتوافر فيه الشروط لكي يصبح نافذا . ويكمل الصكوك التعاهدية ويميزها أيضا عدد أكبر من القواعد والتوصيات التي ، وان لم يكن لها أثر قانوني على المستوى الدولي ، تكتسب مع ذلك أهمية حاسمة في الكفاح من أجل السلامة في البحر ومنع التلوث . وتجعل الدول معظم هذه القواعد والتوصيات فعالة قانونا وتطبقها عن طريق تشريعاتها الوطنية .

باء - مشكلة التلوث البحري

١٦ - زاد الاهتمام على الصعيد الدولي ، في الأعوام الأخيرة ، بتلوث البحار الذي نجم جزئياً عن الزيادة التي لم يسبق لها مثيل في النقل البحري للنفط وغيره من المواد التي يحتمل أن تسبب التلوث . ويمكن ايضاح أهمية المشكلة بالإشارة الى الحقائق التالية :

(أ) في عام ١٩٧٩ ، بلغت كمية النفط المنقولة في اطار التجارة الدولية ٧٥٢ مليون طن ، منها ٤٩٥ مليون طن (٨٥ في المائة) من النفط الخام و ٢٥٧ مليون طن (١٥ في المائة) من المنتجات النفطية التامة التجهيز ؛

(ب) وفضلاً عن عمليات النقل الدولية يقدر ما تم نقله فيما بين الموانئ على طول سواحل الدول ذاتها بما يزيد على ٣٠٠ مليون طن ؛

(ج) وفي أية لحظة معينة يكون ما يقرب من ١٥٠ مليون طن من النفط محمولاً للنقل بين الموانئ ؛

(د) وفي عام ١٩٨٠ ، كانت هناك ٣٣٠٠ ناقلات تزيد حمولتها على ١٠٠٠٠ طن تعمل في النقل الدولي للنفط ، وعدد مماثل تقريبا من السفن الصغيرة تعمل في النقل الساحلي ؛

(هـ) وبلغ متوسط حجم حمولة الناقلات المشتركة في التجارة الدولية في عام ١٩٨٠ ١٠٠٠٠٠ طن ، منها ٤٠٠ ناقلات تزيد حمولتها على ٢٥٠٠٠٠ طن و ٧ ناقلات تزيد حمولتها على ٥٠٠٠٠٠ طن ؛

(و) وبلغت الشحنات السائبة من المواد المضرة غير النفط نحو ٣٠ مليون طن سنوياً ، تشمل ما يزيد على ٢٠٠ مادة مختلفة محمولة في ٦٥٠ سفينة مشيدة خصيصاً لذلك .

جيم - مصادر تلوث البحار

١٧ - ينشأ تلوث البحار من عدة مصادر لا ترتبط كلها بالسفن . والواقع أن تقريراً معنوناً " البترول في البيئة البحرية " ، أصدرته الأكاديمية القومية للمعلوم بالولايات المتحدة الأمريكية ، قد أشار الى أن أكثر من ٦٠ في المائة من تلوث البحار ينشأ عن مصادر غير السفن . ورغم ذلك فإنه يصح القول أن التلوث البحري الناشئ عن السفن ، ومنعه ، ومراقبته ، من المسائل التي أشارت اهتماماً متزايداً ومشروعاً من جانب الحكومات والمجتمع الدولي في الأعوام الأخيرة .

١٨ - والنوعان الرئيسيان لتلوث البحار الناشئ عن السفن هما " التلوث العارض " و " التلوث التشغيلي " . وينشأ التلوث العارض من جراء تصادم السفن التي تحمل مواد تسبب التلوث مثل النفط الخام ، أو جنوحها ، أو اشتعال النيران فيها ، أو انفجارها . وكثيراً ما تؤدي مثل هذه الحوادث الى تلوث خطير لمنطقة محدودة ، وتنشأ هذه الحوادث في معظم الحالات بسبب عدم كفاية التدريب أو نقص الاجراءات المتعلقة بالسلامة . ويشكل منع هذه الحوادث جزءاً رئيسياً من عمل المنظمات الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية ، عن طريق وضع معايير للاحتياطات المناسبة فيمما يتعلق بالسلامة ، والأنظمة البحرية ، وكفاءة العاملين البحريين . وينجم " التلوث التشغيلي " عادة

عن غسل الناقلات ، أو التخلص من الصابورة ، أو التشغيل السيئ للمعدات ، أو نقص أجهزة المراقبة اللازمة . وتضيق المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية تدريجياً من نطاق المعايير المسموح بها للتفريغ خارج السفينة في البحر ، بما يتفق مع تحسين التكنولوجيا ، ولتحقيق هدفها المتمثل في وضع " أعلى المعايير القابلة للتطبيق " في الميادين الداخلة في نطاق مسؤوليتها .

دال - عمل المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية في ميدان التلوث البحري

- ١٩- تسير المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية والحكومات الأعضاء فيها ، في متابعة اختصاصاتها وأهدافها في ميدان التلوث البحري ، على أساس ثلاثة افتراضات رئيسية .
- ٢٠- وأول هذه الافتراضات ان منع التلوث من السفن يمثل جانباً أساسياً من جوانب السلامة البحرية ، ومن ثم فان اكثر الوسائل فعالية لمنع التلوث تتمثل في انشاء سفن أكثر أماناً ، وضمنان سلامة تشغيلها .
- ٢١- والافتراض الثاني ان منع التلوث البحري على نحو فعال يستلزم ، كما في حالة السلامة البحرية ، التعاون والمشاركة وبذل الجهود من جانب أطراف كثيرة ، تشمل الحكومات واداراتها البحرية ، وملاك السفن ، وبناء السفن ، وجمعيات التصنيف ، ومؤسسات التأمين وغيرها من المؤسسات التجارية والصناعية ، والمشتغلين بالملاحة على جميع المستويات .
- ٢٢- والافتراض الثالث ان التلوث الناشئ عن السفن يطرح مشاكل ذات طابع ومجال دوليين ، ولذلك لا يمكن حلها الا عن طريق المساعي الدولية التعاونية ، وليس تصرف الدول من جانب واحد . ويترتب على ذلك ان كلا من وضع المعايير والأنظمة وتنفيذها يجب أن يتم على أساس دولي لكفي تتحقق له الكفاية والفعالية .
- ٢٣- ويتضمن برنامج عمل المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية ، فيما يتعلق بالتلوث البحري ، أنشطة محددة بوضوح ولكنها مترابطة على نحو وثيق وتستهدف معالجة جوانب منفصلة بحيث تمثل خطة منسقة ذات طابع واقعي ويمكن تحقيقها عملياً . ويتكون البرنامج مما يلي :
 - (أ) تطوير الخطط السليمة تقنيا لتعزيز السلامة القصوى عن طريق وضع أنظمة ومعايير دولية لمنع الحوادث في البحر ومن ثم منع التلوث من جراء مثل هذه الحوادث ؛
 - (ب) وضع اشتراطات تقنية وادارية ، تستند الى معايير مناسبة متفق عليها دولياً لمنع التلوث الناجم عن تشغيل السفن وغير ذلك من الأنشطة البحرية ؛
 - (ج) تعزيز وتطوير وتنظيم خطط وترتيبات دولية (على الصعيد الاقليمي أو دون الاقليمي حسب الاقتضاء في كل حالة) لمعالجة حوادث التلوث التي قد تنشأ رغم كل ما يبذل من جهود لمنعها ؛

(د) القيام عن طريق المفاوضات الدولية ، بوضع خطط لضمان إتاحة الحصول على تعويضات كافية وعاجلة لمن يصابون بأضرار نتيجة لحوادث التلوث ، بما في ذلك الحكومات والسلطات الحكومية التي قد تتكبد تكاليف باهظة لتنظيم عمليات التنظيف بسبب اندلاق المواد المسببة للتلوث ؛

(هـ) اعتماد معايير مقبولة دولياً لتدريب العاملين البحريين ووضع مخططات لضمان تنفيذ هذه المعايير والتأكد من أن المشتركين في الملاحة والعمليات المتصلة بها يمكنهم القيام بها وتتوفر لديهم المعرفة والمهارات والخبرة اللازمة لضمان سلامة الأرواح والسفن والبضائع المنقولة وحفظ البيئة البحرية .

١ - وضع المعايير

٢٤ - يتم الاضطلاع ببرنامج المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية بصفة رئيسية عن طريق دراسة واعتماد واستعراض وتنقيح الأنظمة والمعايير والاجراءات الدولية المناسبة ، وقيام الحكومات وغيرها من الأطراف المعنية بتعزيز تطبيق وتنفيذ هذه المعايير والأنظمة على نحو فعال والمساعدة في ذلك . وتوجد المعايير والأنظمة في شكل اتفاقيات وبروتوكولات وتوصيات ومدونات لقواعد الممارسة ومبادئ توجيهية ، تشمل معا مجموعة شاملة من المعايير العالمية التي تغطي جميع جوانب ولاية المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية وأهدافها .

٢٥ - وحيث تكون الأنظمة والمعايير متضمنة في صك معاهدة رسمية تصبح قابلة للتطبيق بمجرد أن تصبح المعاهدة نافذة المفعول ، عقب قيام العدد اللازم من الحكومات بالتصديق عليها أو قبولها . وعملية الدخول في حيز النفاذ لصكوك المعاهدات المتعلقة بالمسائل العالية التقنية ، مثل المسائل التي تتناولها المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية ، تستغرق بعض الوقت وتنطوي على حل كثير من المسائل المعقدة . ويجب على الحكومات أن تبحث أوضاعها الدستورية وامكانياتها القومية قبل أن تعلن موافقتها على الالتزام بمعاهدة ما . وفي ميدان تنظيم الملاحة ، كما أن رأى المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية دائماً ، أن من المهم أن تتم الموافقة على المعاهدة من جانب عدد معقول من الدول وأن تنطبق على عدد كاف من السفن عندما تصبح نافذة المفعول دولياً . ووضع معاهدة يوافق عليها ، ويطبقها بالتالي ، عدد قليل فقط من الدول التي تملك نسبة ضئيلة من السفن التي تنظمها المعاهدة ، لا يمكن أن يسهم في تحقيق التوحيد الدولي الذي يمثل الهدف الأساسي للمعاهدات في هذا الميدان . ولهذا السبب فإن اتفاقيات المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية تتضمن شروطاً صارمة تماماً لدخولها حيز النفاذ . ورغم ذلك فسبب تسليم الحكومات بأهمية ومزايا اتفاقيات وبروتوكولات المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية ، فإن هذه الصكوك تدخل حيز النفاذ في وقت مبكر نسبياً ، ويتراوح متوسط الفترة التي تنقضي بين اعتمادها ودخولها حيز النفاذ بين ثلاث وخمس سنوات . وفي حين أن هذه الفترة قد تبدو طويلة نوعاً ما فهي ليست أطول من المتوسط فيما يتعلق بمثل هذه المسائل ، وهي في

الواقع أقصر بدرجة كبيرة من الفترات التي تستغرق فيما يتعلق ببعض المجالات الأخرى . وقد دخلت ، في حقيقة الأمر ، بعض الاتفاقيات الهامة للمنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية حيز النفاذ خلال فترة تقل كثيراً عن ذلك المتوسط . ورغم هذا فإن المنظمة ليست راضية بذلك ، وتبذل أجهزة إدارتها ولجانها وأمانتها جهوداً متجددة لضمان أن تصبح الصكوك التي تعتمد عليها المنظمة ، أو يتم اعتمادها تحت رعايتها ، نافذة المفعول في وقت أسرع من ذلك .

٢- توسيع نطاق تنفيذ المعايير المعتمدة وزيادة فعاليتها

٢٦- ورغم ذلك ، ومع ما لاعتماد المعايير الدولية من أهمية وضرورة لا شك فيهما فإن مما له أهمية أكبر أن تصبح هذه المعايير نافذة المفعول في أسرع وقت ممكن وتنفذ على أوسع نطاق ممكن وبأكبر درجة ممكنة من الفعالية . هذا هو الرأي الثابت والاجمعي لأجهزة إدارة المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية والحكومات الأعضاء فيها . وقد عمدت المنظمة خلال البضع سنوات الماضية ، بعد أن وضعت هيكلها شاملاً من المعايير والأنظمة ، إلى إعطاء أعلى درجة من الأولوية إلى ضمان التنفيذ الفعال لهذه المعايير في جميع أنحاء العالم . ولا يعني هذا التخلي عن عملية استعراض واستكمال المعايير التقنية . فهذه العملية دائمة ولا بد من استمرارها بغية أخذ تطويع التكنولوجيا وزيادة المعرفة في الحسبان . ولكن المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية قررت أن هذه العملية يجب أن تقترن بإجراء مناسب ومستمر للمتابعة بغية ضمان التطبيق الفعال والعالمي للمعايير والأنظمة المعتمدة بالفعل . وهذه مهمة تكرس لها بالكامل في الوقت الحاضر طاقات جميع أجهزة المنظمة ولجانها .

٣- التدريب لتحسين الكفاءة والاقبال من الأخطاء البشرية

٢٧- يبين تحليل الحوادث الكبرى ، وخاصة ما انطوى منها على خسائر في الأرواح أو تلويث البيئة البحرية ، أن معظمها ناجم عن أخطاء بشرية . والجزء الأكبر من الحوادث ينشأ إما عن نقص التدريب الأساسي أو عدم كفايته أو عن إغفاق شخص ما في القيام على نحو سليم بتنفيذ مهمة سبق تدريبه عليها . والعامل البشري في السلامة البحرية هام ولا غنى عنه . ولن يكفي تصميم سفن أكثر تقدماً لمنع الحوادث الناجمة عن الخطأ البشري ، ولكنه على العكس قد يوجد مزيداً من المشاكل للأفراد غير المدربين وغير المهرة . ولهذا السبب فإن جزءاً كبيراً من مساعي المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية المتعلقة بتحسين السلامة ومنع التلوث موجه في الوقت الحاضر صوب تحسين معايير التدريب والتسهيلات اللازمة لضمان تدريب البحارة على نحو كافٍ لمراعاة المعايير الموضوعية . ويتم هذا عن طريق تعزيز توسيع نطاق التصديق على الاتفاقية الدولية لعام ١٩٧٨ المتعلقة بمعايير التدريب والشهادات والحراسة للبحارة ، والتبكير بدخولها حيز النفاذ ، وعن طريق مد البلدان النامية بالمساعدة التقنية وغيرها من المساعدة لإنشاء وتحسين مؤسسات التدريب البحري وتسهيلاته ومخططاته التي تتمكن هذه البلدان من توفير العاملين المدربين على نحو سليم اللازمين لبرامجها البحرية .

٤ - الحلقات الدراسية والندوات ، والحلقات والدورات التدريبية

٢٨- قام الأمين العام ، بناءً على توجيه ومشورة اللجان المعنية ، حسب الاقتضاء ، وبتعاون الحكومات والوكالات الدولية المتبرعة ، بتنظيم حلقات دراسية وندوات عن مختلف المواضيع والمشاكل في ميدان السلامة البحرية ومنع التلوث ومراقبته ، كجزء من الجهود التي تبذل لتعزيز تفهم أفضل لأحكام صكوك المعاهدات وتقييم أوضاع للتدابير والاجراءات اللازمة والمقبولة لتنفيذها . وهذه الحلقات الدراسية والندوات ، التي ادرجت ضمن خطة عمل المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية عقب المؤتمر الدولي لعام ١٩٧٨ المعني بسلامة الناقلات ومنع التلوث ، أصبحت في الوقت الحاضر جزءاً لا يتجزأ من أنشطة المنظمة الرامية الى تشجيع التنفيذ الفعال للمعايير والأنظمة العالمية . وقد عقدت الحلقات الدراسية والندوات في مراكز مختلفة على الصعيد العالمي أو الاقليمي أو القومي ، حسب الاحتياجات والظروف في كل حالة بعينها . وقد يوضح فائدة هذه الحلقات الدراسية وقبولها بوجه عام ما تبديه الحكومات الأعضاء من اهتمام شديد بها . ويأتي المشتركون من بلدان كثيرة من كافة مناطق العالم ولا سيما البلدان النامية ، وليس شمة شك في الوقت الحاضر في ان الحلقات الدراسية والندوات أصبحت جزءاً له أهميته وقيمته من منهج العمل العام للمنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية لتعزيز السلامة البحرية ومنع التلوث البحري من السفن . ويواصل الأمين العام جهوده للحصول على دعم مالي اضافي لهذه الأنشطة .

ها٦ - التعاون التقني والمساعدة التقنية

٢٩- يجب أن يتوفر لدى الحكومات ما يلزم من الهياكل الأساسية الادارية والتقنية ، والمعلمين المدربين على نحو مناسب في كافة المجالات ذات الصلة ، للموافقة بسرعة على المعايير الدولية والتقنية المعقدة وتنفيذها على نحو فعال . ولضمان ذلك يلزم أن يكون في اماكن الحكومات الحصول عند الاقتضاء ، على المشورة والمساعدة في وضع المعايير القومية الخاصة بها والتوفيق بينها وبين معايير الدول الأخرى التي تطبق المعاهدات الدولية ذاتها . ولغرض مساعدة الحكومات التي تحتاج الى مثل هذه المشورة والمساعدة أقامت المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية برنامجها للتعاون التقني الذي توسع نطاقه باطراد ، ويقوم الخبراء والخبراء الاستشاريون في إطاره بتقديم المعلومات والمساعدة والتوجيه للحكومات في كافة ميادين العمل التي تعني المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية .

ثالثاً - السلامة البحرية

ألف - مقدمة

٣٠- يرد في الفقرات التالية وصف ، في صيغة موجزة ، للأعمال التي أنجزت أو يجري الاضطلاع بها في ميادين السلامة البحرية ومنع التلوث ومراقبته . وكما ذكر في الجزء الثاني أعلاه فان هذه الأعمال تتضمن استحداث واستكمال الأنظمة والمعايير الدولية وتعزيز تنفيذ هذه المعايير والأنظمة على

أوسع نطاق وبأقصى فعالية على الصعيد العالمي . ويتم اعتماد المعايير والأنظمة بصفة أساسية في لجان المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية ، في لجنة السلامة البحرية ولجنة حماية البيئة البحرية في المقام الأول ، في حين تتم متابعة تعزيز التنفيذ بمساعدة واسهام فعالين من جانب لجنة برنامج التعاون التقني التابعة للمنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية .

باء - أعمال لجنة السلامة البحرية ولجانها الفرعية

٣١ - اسندت الى لجنة السلامة البحرية ، التابعة للمنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية ، المسؤولية عن دراسة جميع المسائل الداخلة في نطاق ولاية المنظمة فيما يتعلق بالمعوقات الملاحية ، وبناء السفن وتجهيزها ، وتزويدها بالعاملين مع الاهتمام بتوفير السلامة ، وقواعد منع المصادمات ، ونقل البضائع الخطرة ، واجراءات السلامة البحرية واشتراطاتها ، والمعلومات الهيدروغرافية ، وسجلات السفن ، والسجلات الملاحية ، والتحقيق في الكوارث البحرية ، والنجدة والانقاذ وأية مسائل اخرى تمس السلامة البحرية مباشرة . وهدف جميع أنشطة اللجنة هو الاقلال من وقوع الحوادث ومن ثم منع تلوث البحار نتيجة للحوادث البحرية .

٣٢ - وتستلزم السلامة في البحر خبرة في كثير من مجالات التخصص ، وجميعها مترابطة على نحو وثيق . ويوضح ذلك عدد ونطاق اللجان الفرعية التي أنشأتها لجنة السلامة البحرية لمساعدتها في الاضطلاع بمسؤولياتها . وتوجد في الوقت الحاضر (١١) لجنة فرعية معنية بما يلي :

- (أ) تصميم السفن وتجهيزها ؛
- (ب) التقسيم والثبات ؛
- (ج) الوقاية من الحريق ؛
- (د) أجهزة انقاذ الأرواح ؛
- (هـ) سلامة الملاحة ؛
- (و) المواصلات اللاسلكية ؛
- (ز) معايير التدريب والمراقبة ؛
- (ح) نقل البضائع الخطرة ؛
- (ط) نقل المواد الكيميائية السامة ؛
- (ي) الحاويات والبضائع المنقولة ؛
- (ك) سلامة مراكب صيد السمك .

٣٣ - وتقوم اللجنة ، بمساعدة اللجان الفرعية ، باستحداث وانشاء واستكمال المعايير والأنظمة والاجراءات الدولية لتعزيز سلامة العمليات البحرية ، في شكل اتفاقيات وبروتوكولات وتوصيات ومدونات مختلفة تعتمدها المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية ، أو يتم اعتمادها تحت رعايتها .

جيم - الاتفاقيات التي تتناول السلامة البحرية

٣٤ - اعتمد عدد من الاتفاقيات وغيرها من صكوك المعاهدات الهامة بناءً على أعمال اللجنة ولجانها الفرعية، وفيما يلي وصف الصكوك الرئيسية:

١ - الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر، ١٩٧٤

٣٥ - بدأ نفاذ هذه الاتفاقية في أيار/مايو ١٩٨٠، وهي إلى حد بعيد أهم اتفاقيات المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية. وهذه الاتفاقية المعقودة عام ١٩٧٤ هي الأخيرة في صف طويل من الاتفاقيات المتعلقة بهذا الموضوع، يبدأ بالاتفاقية التي اعتمدت في عام ١٩١٤، والتي حالت الحرب العالمية الأولى دون دخولها حيز النفاذ. وقد كانت اتفاقية عام ١٩٦٠ التي سبقت اتفاقية عام ١٩٧٤ مباشرة، أول اتفاقية دولية على الإطلاق اعتمدت تحت رعاية المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية بوصفها منظمة. واتفاقية عام ١٩٧٤، مثل سابقتها، تمثل صكاً شاملاً يتضمن أحكاماً وأنظمة تتعلق بكافة جوانب السلامة في البحر. وفضلاً عن الأحكام العامة التي تستهدف ضمان التطبيق والتنفيذ على نحو كافٍ وموحد للأنظمة والاشتراطات التقنية، مثل الأحكام المتعلقة بمعاينة السفن ومنح شهاداتها، والأحكام المتعلقة بتفتيش السفن في الموانئ، فإن ثمة أنظمة على درجة تقنية عالية تتعلق، في جملة أمور، ببناء السفن والمعدات المقامة على سطحها، ومعدات واجراءات مكافحة الحريق، وأجهزة إنقاذ الأرواح، والبرق اللاسلكي والهاتف اللاسلكي، وسلامة الملاحة، ونقل البضائع الخطرة وغيرها من البضائع المخصصة، والأحكام المتعلقة بالسفن التي تسير بالطاقة الذرية.

٢ - بروتوكول عام ١٩٧٨ المتعلق بالاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر، ١٩٧٤

٣٦ - وقد تم تنقيح اتفاقية عام ١٩٧٤ موضوعياً وتعزيزها بالبروتوكول المتعلق بها والذي اعتمد في شباط/فبراير ١٩٧٨ وبدأ نفاذه في ١ أيار/مايو ١٩٨١.

٣٧ - اعتمد المؤتمر الدولي المعني بسلامة الناقلات ومنع التلوث، الذي دعت إلى عقده المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية، بروتوكول عام ١٩٧٨. وتتضمن أحكامه الرئيسية المتعلقة بسلامة ناقلات النفط أحكاماً بشأن اجراء عمليات تفتيش سنوية الزامية أو تطبيق نظام لعمليات تفتيش غير محددة الموعد للتأكد من أن السفن ومعداتنا تستوفى الاشتراطات التي تنطبق عليها؛ واشتراطات تركيب أجهزة الغاز الخامل في الناقلات الجديدة، والتركيب المعدل لأجهزة الغاز الخامل في الناقلات الموجودة وفقاً لجدول زمني محدد؛ والأحكام المتعلقة بجهاز التوجيه، بما في ذلك ما يتعلق منها بالموصفات النموذجية لتصميم جهاز التوجيه وتشغيله، والاشتراطات الأشد دقة فيما يتعلق بفحص جهاز التوجيه واختباره، والقدرة على عزل أي جزء معطل وإعادة التحكم في التوجيه خلال ٤٥ ثانية.

٣ - اتفاقية الأنظمة الدولية لمنع المصادمات في البحر، ١٩٧٢

٣٨ - تمثل الأنظمة الدولية لمنع المصادمات في البحر "قواعد الطرق" في البحر . وهي مقبولة على نطاق عالمي في النقل البحري . وتشكل هذه الأنظمة ، مقترنة بالمخططات العديدة لفصل حركة السفن وتحديد مساراتها ، التي اعتمدها المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية بغية تنظيم الحركة في مناطق الملاحة المزدحمة ، جزءاً هاماً جداً من القواعد التنظيمية لمنع الحوادث في البحر .

٤ - الاتفاقية الدولية لخطوط الحمولة ، ١٩٦٦

٣٩ - يشكل الحد المبين على الغاطس الذي يمكن تحميل السفينة حتى بلوفه ، وتمثله علامة بليسول الشهيرة ، اسهاماً مهماً لسلامة السفن قديمة العهد . وقد استكملت اتفاقية عام ١٩٦٦ أحكام الاتفاقية السابقة المعتمدة في عام ١٩٣٠ .

٥ - الاتفاقية الدولية بشأن معايير التدريب والشهادات والمراقبة الخاصة بالملاحين ، ١٩٧٨

٤٠ - ثمة تسليم منذ أمد بعيد بأهمية العنصر البشري في السلامة البحرية وتلافي التلوث . وتستلزم الزيادة في تعقيد الملاحة الحديثة وضرورة تحسين المعايير الحالية في السلامة وضع معايير متفق عليها دولياً لكفاءة العاملين على السفن والقائمين بتشغيلها . وتمثل الاتفاقية الدولية لعام ١٩٧٨ المتعلقة بمعايير التدريب والشهادات والمراقبة ، الخاصة بالملاحين معلماً في جهود المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية لتحسين السلامة وتلافي التلوث . وهي أول معاهدة دولية توضع معايير واجراءات مقبولة على النطاق العالمي للتدريب والشهادات والمراقبة ، خاصة بالملاحين من جميع الأنواع وعلى كافة المستويات . وتبذل جميع أجهزة المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية وجهياتها أقصى جهودها للحصول على التصديقات اللازمة لتصبح هذه الاتفاقية الهامة سارية المفعول في أقرب وقت ممكن .

٦ - الاتفاقيات والبروتوكولات الاخرى

٤١ - وفضلاً عن ذلك قامت المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية بوضع اتفاقيات وبروتوكولات بشأن عدة موضوعات اخرى تتعلق بالسلامة البحرية . منها الاتفاقية الدولية المتعلقة بقياس حمولات السفن لعام ١٩٦٩ ؛ والاتفاقية الدولية المتعلقة بسلامة الحاويات لعام ١٩٧٢ ؛ والاتفاقية المتعلقة بالمنظمة الدولية للتوابع الاصطناعية البحرية لعام ١٩٧٦ ؛ والاتفاق المتعلقة بسفن الركاب التجارية الخاصة لعام ١٩٧١ ، وبروتوكول عام ١٩٧٣ التابع له ، وهما يعالجان جوانب سلامة السفن

الخاصة التي تقوم بنقل الحجاج في بعض أنحاء العالم ؛ واتفاقية تورييمولينوس الدولية المتعلقة
بسلامة سفن صيد السمك لعام ١٩٧٧ ؛ والاتفاقية الدولية المتعلقة بالبحث والانقاذ البحريين
لعام ١٩٧٩ .

٧ - التوصيات ومدونات قواعد الممارسة والمبادئ التوجيهية

٤٢ - ان المعايير والأنظمة الدولية التي تتضمنها اتفاقيات المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة
البحرية وغيرها من صكوك المعاهدات المتعلقة بالسلامة ، تكملها وتعززها المعايير والأنظمة الاخرى
التي يتضمنها عدد أكبر من ذلك من التوصيات ومدونات قواعد الممارسة والمبادئ التوجيهية التي
تضعها وتستكملها باستمرار لجنة السلامة البحرية وهيئاتها الفرعية . وفي حين أن الأنظمة والمعايير
التي تتضمنها المدونات والتوصيات غير ملزمة قانونا فان مما يدل على قبولها ونفاذها بوجه عام أن الدول
تطبق معظمها وتعمل بمقتضاها من خلال تشريعاتها وأنظمتها الوطنية . ومثال ذلك المدونة الدولية
البحرية المتعلقة بالبضائع الخطرة ، وهي مقبولة عالميا بوصفها دليلا لا غنى عنه يتضمن تعليمات
ومبادئ توجيهية تفصيلية يجرى استكمالها باستمرار لسلامة تناول جميع أنواع البضائع الخطرة على
السفن وفي الموانئ . وترد في المرفق الثاني قائمة ببعض المدونات والتوصيات الهامة الاخرى للمنظمة
الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية .

رابعا - منع ومكافحة التلوث البحري

ألف - لجنة حماية البيئة البحرية

٤٣ - قبل انشاء لجنة حماية البيئة البحرية كان عمل المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية ، في ميدان التلوث البحري ، يظلم به في اللجنة الفرعية للجنة السلامة البحرية التي انشئت في سنة ١٩٦٤ بوصفها اللجنة الفرعية المعنية بالتلوث النفطي . وسميت فيما بعد اللجنة الفرعية المعنية بالتلوث البحري . ووسعت مهامها بحيث شملت جميع انواع المواد التي تصرفها السفن في البحر .

٤٤ - وبعد اعتماد الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن لعام ١٩٧٣ ، قررت جمعية المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية ان منع التلوث وتدابير معالجة التلوث اصبحت مسألة على جانب من الأهمية المستمرة بحيث اصبح من الضروري انشاء هيئة فرعية دائمة لتنسيق اعمال المنظمة في هذه الميادين .

٤٥ - وتمشيا مع ذلك ، انشأت الجمعية ، بالقرار ألف - ٢٩٧ (٨) المؤرخ في ٢٣ تشرين الثاني /نوفمبر ١٩٧٣ لجنة حماية البيئة البحرية التي فتحت عضويتها لجميع الدول الاعضاء في المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية وللدول الأخرى الأطراف في الاتفاقيات التي تمارس اللجنة مهمات بشأنها . ووفقا لتعديل لاتفاقية المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية اعتمدهت الجمعية في سنة ١٩٧٤ اضفي الطابع المؤسسي على اللجنة في الاتفاقية ذاتها وكلفت بمسؤولية النظر في جميع المسائل التي تقع ضمن نطاق المنظمة المعنية بمنع ومكافحة التلوث البحري الناجم عن السفن .

٤٦ - وقامت اللجنة منذ نشأتها ، بإشراكها بصورة متزايدة ممثلو البلدان النامية ، بدراسة مستمرة ومفصلة للأنظمة والمقاييس الدولية التي اعتمدها المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية لمنع التلوث البحري ، وخاصة أحكام اتفاقية ١٩٧٣ . وساعدت اللجنة ، بمشاركة لجنة السلامة البحرية ، في الاعداد للمؤتمر الدولي المعني بسلامة الناقلات ومنع التلوث الذي عقد في سنة ١٩٧٨ . وكرست منذ ذلك الحين جهدا كبيرا لاستعراض أحكام بروتوكول ١٩٧٨ المتعلقة باتفاقية ١٩٧٣ بغية ضمان قدرة الحكومات على تنفيذ الأحكام والمقاييس الواردة فيهما تنفيذا فعالا وشاملا وموحدا عندما تصبح أحكام تلك الصكوك نافذة على الصعيد الدولي .

٤٧ - وإلى جانب استعراض وتحسين صكوك عامي ١٩٧٣ و ١٩٧٨ ، استمرت اللجنة في وضع كتيبات وتوصيات تستكمل أحكام المعاهدة وتساعد في تنفيذها تنفيذا فعالا . ومن الأمثلة البارزة على ذلك ، كتيب عن التلوث النفطي ، والمبادئ التوجيهية بشأن توفير تسهيلات استقبال كافية في الموانئ الذي نشر الجزء الثاني منه في عام ١٩٨٠ . وسوف تساعد هذه وغيرها من التوصيات

والمبادئ التوجيهية العديدة الأخرى ، التي أعدتها اللجنة ووافقت عليها الجمعية ، الحكومات في تنفيذ الاشتراطات المناسبة في الصكوك التعاهدية .

باء - الاتفاقيات الدولية بشأن منع ومكافحة التلوث البحري الناجم عن السفن

١ - الاتفاقية الدولية لمنع التلويث النفطي للبحر لعام ١٩٥٤

٤٨ - الاتفاقية الدولية لمنع التلويث النفطي للبحر بالنفط لعام ١٩٥٤ هي أول اتفاقية لتنظيم التلوث البحري . وقد أحييت المسؤولية عنها الى المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية في حزيران / يونيه ١٩٥٩ . وعُدلت الاتفاقية في عام ١٩٦٢ ثم في عام ١٩٦٩ ، عندما شدد الحظر تشديدا أكبر على تصريف الخلائط النفطية . وصادقت ٦٦ دولة على اتفاقية ١٩٥٤ بتعديلاتها التي اجريت في عامي ١٩٦٢ و ١٩٦٩ .

٤٩ - واعتمدت تعديلات اخرى في عام ١٩٧١ لتحديد حجم كل صهريج منفرد من صهاريج ناقلات النفط . وعلى الرغم من ان هذه التعديلات لم تلتق بعد القبول الضروري لجعلها نافذة فان كل ناقلة انشئت منذ اعتماد الأنظمة امتثلت للشروط الواردة في هذه التعديلات .

٢ - الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن لعام ١٩٧٣

٥٠ - نتيجة للدراسات والمناقشات العديدة التي اجريت في المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية اثر حادثة السفينة ' توري كانيون ' ، وللنقل البحري المتزايد للمواد الضارة ولتزايد وبي الدول الساحلية بآثار التلوث الشديد لبيئاتها البحرية التي يمكن ان تكون ضارة ، ظهرت الحاجة الى اتفاق دولي شامل لتنظيم جميع جوانب التلوث الناجم عن السفن .

٥١ - وبعد أكثر من ثلاث سنوات من الأعمال التحضيرية المفصلة ، عقد في لندن في تشرين الأول / أكتوبر ١٩٧٣ ، مؤتمر دبلوماسي اعتمد الاتفاقية الدولية .

٥٢ - وللاتفاقية خمسة مرفقات تعرض مقاييس مفصلة تنظم مختلف اشكال التلوث على النحو الآتي :

المرفقات

الأول - منع التلوث بالنفط

الثاني - مكافحة التلوث بالمواد السائلة الضارة السائبة

الثالث - منع التلوث بالمواد الضارة المنقولة بحرا سواء كانت معبأة أو في أوعية شحن أو في صهاريج محمولة أو في عربات صهريج خاصة بالطرق البرية أو بالسكك الحديدية

الرابع - منع التلوث بمياه مجاري السفن

الخامس - منع التلوث بنفايات السفن

ويطلب ممن يريد أن يكون طرفا في الاتفاقية القبول بالمرفقين الأول والثاني (المرفقان اللزاميان) أما القبول بالمرفقات اللاحقة فهو اختياري . ولكي تصبح الاتفاقية نافذة يشترط قبولها من ١٥ دولة يشكل مجموع اساطيلها التجارية ما لا يقل عن ٥٠ في المائة من إجمالي حمولة الشحن التجاري البحري العالمي .

وفيما يلي موجز بالأحكام الرئيسية للاتفاقية :

(أ) تحديد مناطق بحرية خاصة

٥٣ - اعترفت اتفاقية ١٩٧٣ لأول مرة بأن البيئة البحرية لبعض المناطق البحرية المعنية في العالم حساسية خاصة ، وهذه المناطق هي بصورة رئيسية البحار المغلقة أو شبه المغلقة مثل البحر الابيض المتوسط ، وبحر البلطيق ، والبحر الأسود ، حيث تكون تدفقات المد والتيار محصورة . ولذلك وضعت الاتفاقية مقاييس أكثر تشددا لتلك المناطق : فكل تصريف غير تصريف الصابورة النظيفة محظور من على ظهر السفن ، ويجب تصريف الرواسب ، والمياه الوسخة نتيجة غسل صهريج الصابورة ، والتصريفات النفطية في مرافق استقبال .

(ب) ميزات التصميم : الصابورة المفصولة

٥٤ - ينشأ كثير من التلوث البحري غير الناجم عن الحوادث من عادة غسل صهاريج الشحن في ناقلات النفط بالماء بحيث تصل السفن الى موانئ الشحن بصابورتها غير ملوثة بالنفط . ويغسل غسل الصهاريج يفصل معظم مشغلون السفن الزيت عن الماء بقدر الامكان ، تاركين النفط في السفينة . الا ان بعض النفط يتهرب حتما ، ويقوم بعض مشغلين السفن بتصريف الماء المخلوط بالنفط بدون فصلهما .

٥٥ - وتنص اتفاقية ١٩٧٣ على ان السفن البنية حديثا التي تبلغ حمولتها ٧٠٠٠٠ طنا فما فوق يجب ان تكون فيها صهاريج كافية مكرسة فقط لحمل ماء الصابورة لتمكين السفينة من العمل في اشد الأحوال الجوية قسوة تقريبا بدون الاضطرار الى حمل الماء في صهاريج الشحن . كما ينبغي تزويد السفن بأنبوب وجهاز ضخ منفصلين لمنع اي اختلاط بين النفط والماء . وهذا خروج

جذرى على المبادئ السابقة من حيث انه يحدد شروطا معينة لبناء السفن وليس مجرد مقاييس تراعى .

(ج) تحديد حجم الناقل

٥٦ - خضعت صيغة تحديد حجم الناقلات ، وهي الصيغة التي اعتمدت في تعديل عام ١٩٧١ الذى ادخل على اتفاقية ١٩٥٤ ، للمراجعة والتعديل في ضوء بناء ناقلات النفط الخام الكبيرة جدا (VLCC) وناقلات النفط الخام بالغة الكبر (ULCC) بعد وضع انظمة ١٩٧١ . والأثر المتوخى في التغييرات في انظمة اتفاقية ١٩٧٣ هو وضع حد أعلى لحجم الصهاريج الجانبية والوسطى بدلا من السماح بزيادة حجم الصهريج حسب حجم السفينة . وكما هو الحال بالنسبة الى تعديلات (١٩٧١) ، فان جميع السفن المبنية منذ التاريخ المحدد في اتفاقية ١٩٧٣ تمثل فعلا لهذا الشرط بالرغم من أن الاتفاقية غير نافذة بعد .

(د) الاستقبال على الشاطئ ومرافق المعالجة

٥٧ - طلبت الاتفاقيات السابقة من الحكومات أن " تشجع توفير مرافق استقبال وفقا لحاجات السفن التي تستخدمها " . ومع تحديد المناطق البحرية الخاصة وحظر التصريف من ظهر السفينة حظرا تاما ، والمتطلبات المتشددة جدا لمعالجة المواد المشمولة في المرفق الثاني للاتفاقية ، بات ضروريا وضع المبادئ الأساسية بصورة اكثر تفصيلا لتوفير مرافق الاستقبال . ومن المرجح ان تخلق مراعاة متطلبات الاتفاقية في هذا المجال مشاكل لعدد من الحكومات ، وتقوم المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية بتقديم المساعدة لمعالجة هذه المشاكل .

(هـ) المقاييس التنفيذية

٥٨ - يتضمن المرفقان الأول والثاني متطلبات شديدة تشمل الاجراءات التنفيذية لتخفيف التلوث . وهذه الاجراءات تشمل تركيب اجهزة رصد ومراقبة التصريف ، والاحتفاظ على متن السفينة بالمسواك التي لا يمكن تصريفها تمشيا مع المقاييس المنصوص عليها . ووضعت مقاييس للمعدات تلبي شروط معالجة مياه المجارى على متن السفينة ، والمعدات التي تستوفي هذه المتطلبات متوافرة الآن .

٣ - بروتوكول عام ١٩٧٨ للاتفاقية الدولية لمنع التلوث

الناجم عن السفن لعام ١٩٧٣

٥٩ - الصك التعاهدى الثاني الذى اعتمده في عام ١٩٧٨ المؤتمر الدولي المعنى بسلامة الناقلات ومنع التلوث هو البروتوكول المتعلق باتفاقية ١٩٧٣ والرامي الى استعراض وتحديث الأحكام في ضوء التجربة منذ عام ١٩٧٣ ، واستعرضت بالتفصيل المقترحات التي تقدمت بها الولايات المتحدة

الأمريكية وغيرها من الحكومات ، كما بحث في المشاكل المتعلقة بوضع المرفقين الأول والثاني لاتفاقية ١٩٧٣ موضع التنفيذ . وقرر المؤتمر :

(أ) دمج اتفاقية ١٩٧٣ بعد تعديلها المناسب في بروتوكول ١٩٧٨ . وبذلك تحتاج الحكومات الى القبول بصك واحد فقط هو بروتوكول ١٩٧٨ .

(ب) السماح بتأجيل نفاذ المرفق الثاني لاتفاقية ١٩٧٣ لفترة ثلاث سنوات من تاريخ نفاذ البروتوكول او لمدة اطول من ذلك وفقا لما قد يتقرر بأغلبية ثلثي اطراف البروتوكول .

٦٠ - ويرد أدناه موجز بالأحكام التقنية الرئيسية في بروتوكول ١٩٧٨ :

(أ) عمليات المعاينة والتفتيش

٦١ - المتطلبات التي تنص عليها الانظمة السابقة مشددة جدا ومنسجمة مع متطلبات الاتفاقية الدولية لحماية الارواح في البحر لعام ١٩٦٠ وغيرها من الاتفاقيات الأخرى المتعلقة بالسلامة .

(ب) الصابورة المفصولة

٦٢ - جميع ناقلات النفط الخام الجديدة التي حمولتها ٢٠٠٠٠ طن فما فوق وجميع الناقلات الجديدة حاملة المنتجات التي حمولتها ٣٠٠٠٠ طن فما فوق ، مطلوب ان يكون فيها اجهزة صابورية منفصلة . وهذا المتطلب كان ينطبق في السابق فقط على السفن التي حمولتها ٧٠٠٠٠ طن فما فوق .

(ج) المكان الواقي

٦٣ - هناك نظام جديد اكثر تقييدا يتطلب ان لا تكون الصابورة المفصولة في الصهاريج الجانبية أو في صهاريج مزدوجة القاع فقط بحيث يتوافر مقدار اكبر من السلامة والحماية من التلوث في حال حدوث اصطدام او ارتطام بالقاع .

(د) تخصيص صابورة نظيفة

٦٤ - بالنسبة الى السفن الحالية اتفق على ان تعديل الاجهزة الصابورية المفصولة ليس عمليا او اقتصاديا بالرقم من أن بعض أصحاب السفن قد يفعلون ذلك اذا اختاروا . فأمام ناقلات النفط الخام الحالية اذن ، عندما تصبح الأنظمة نافذة المفعول ، الخيار اما ان تخصص صهاريج محددة لحمل صابورة دائمة ، واما أن يركب جهاز فصل النفط الخام . وسيتبقى على ناقلات المنتجات الحالية الأخذ بنظام الصابورة النظيفة ما لم تكن هذه الناقلات تزاوّل أعمالا تجارية محددة .

(هـ) الفصل بالنفط الخام

٦٥ - تقلل طريقة فصل النفط الخام ، المستخدمة على نطاق واسع في الصناعة ، اختلاط النفط

بالماء الى الحد الأدنى ، وتزيد الى الحد الأقصى تصريف النفط على الشاطئ . ويتم فصل الصهريج بالنفط الخام بدلا من الماء في مكان التصريف ذاته ، وتصرف على الشاطئ حاصلات الفصل . وبسبب الخواص التذويبية للنفط الخام تعاد جميع الرواسب فعلا الى النفط الخام وتصرف . وفي سبيل تقليل امكانية وقوع حادث الى حد ما الادنى ، يتم الفصل بالنفط الخام بواسطة جهاز فاز شامل يتم تركيبه وتشغيله .

٦٦ - اما ناقلات النفط الخام التي لا تختار الصابورة المخصصة (أو تتحول الى الصابورة المفصلة) فيجب ان تركيب أجهزة فصل بالنفط الخام .

٦٧ - ويجب ان تركيب جميع ناقلات النفط الخام الجديدة التي حمولتها ٢٠٠٠٠ طن فما فوق أجهزة فصل بالنفط الخام وصابورة مفصلة ومركبة في مكان واق .

٤ - الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في البحار العالمية عند وقوع حوادث تلويث نفطي ، لعام ١٩٦٩

٦٨ - ان اتفاقية ١٩٦٩ تعترف وتؤكد حق الدول الساحلية ، المهددة شواطئها بتلوث هائل ، باتخاذ التدابير الضرورية لتخفيف هذا التهديد . وتتضمن ضمانات معينة للمصالح المشروعة للسفن والشحنات . واعتمد بروتوكول للاتفاقية في عام ١٩٧٣ يجعل تطبيق احكام الاتفاقية شاملا لحوادث التلويث التي تنطوي على مواد محددة غير النفط .

جيم - التعويض عن اضرار التلويث

١ - الأنظمة الدولية للمسؤولية والتعويض عن اضرار التلويث

٦٩ - بالاضافة الى التلويث الهائل في الشواطئ وأماكن صيد السمك ، فان حادثا رئيسيا قد يؤدي الى مطالب عديدة لتغطية التكاليف العالية للتنظيف وللتعويض عن ضياع كسب اولئك الذين تضررت معيشتهم نتيجة للتلويث . وهكذا دعت المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية الى وضع نظم قانونية وادارية تستطيع أن تواجه مواجهة كافية مثل هذه المطالب وأن تسمح للحكومات باتخاذ اجراء حاسم في حالات التهديد بتلويث كبير .

٢ - الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن
الاضرار الناجمة عن التلويث النفطي لعام ١٩٦٩

٧٠ - عقدت المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية مؤتمرا دبلوماسيا فسي عام ١٩٦٩ ، وهو المؤتمر الذي اعتمد اتفاقية ١٩٦٩ المتعلقة بالمسؤولية المدنية والتي انشأت صندوق تحديد منفصل للمطالب المتعلقة بالتلويث النفطي . وقد وضع هذا المؤتمر مسؤولية صارمة (مع استثناءات طفيفة) على صاحب السفينة واشترط عليه شراء تأمين الزامي لضمان تحمل مسؤولياتـــه وفقا لهذه الاتفاقية .

٣ - الاتفاقية الدولية لإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار
الناجمة عن التلوث النفطي لعام ١٩٧١

٧١ - عقدت المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية مؤتمرا ثانيا في عام ١٩٧١ ،
للنظر في وضع مشروع لاستكمال اتفاقية ١٩٦٩ ، وذلك إدراكا منها أن القيود التي وضعتها
اتفاقية ١٩٦٩ قد لا تكفي دوما لضمان توافر تعويض كاف لضحايا حوادث التلوث النفطي على نطاق
واسع .

٧٢ - اعتمد المؤتمر اتفاقية تنشيء صندوق دولي للتعويض في الحالات التي لا يترافر فيها
التعويض بتاتا أو لا يكون كافيا لتغطية الضرر الحاصل فعلا وذلك بموجب الاتفاقية المتعلقة
بالمسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩ .

٧٣ - يجري الان استعراض اتفاقيتي ١٩٦٩ و ١٩٧١ في المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية
للملاحة البحرية التي ستدرس ، على وجه الخصوص ، امكانية توسيع مدى تطبيق الاتفاقيتين وزيادة
حدود التعويض الواجب دفعه على أساسهما ، بحيث تصبحا أكثر ملائمة للظروف القائمة وللمستقبل .

٤ - التعويض عن الضرر الناجم عن المواد الأخرى الخطرة والضارة والمنقولة بحرا

٧٤ - تعمل حاليا اللجنة القانونية التابعة للمنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة
البحرية على مشروع اتفاقية بشأن المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن المواد الخطرة والضارة
المنقولة بحرا فيما عدا النفط ويؤمل أن تكون الاتفاقية حول هذا الموضوع جاهزة لاعتمادها من
قبل المؤتمر الدبلوماسي قبل نهاية عام ١٩٨٢ .

دال - اتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن القاء النفايات
والمواد الأخرى لعام ١٩٧٢

٧٥ - اعتمدت الاتفاقية من قبل المؤتمر الحكومي الدولي الذي عقد في لندن في الفترة من
٣٠ تشرين الاول / اكتوبر الى ١٠ تشرين الثاني / نوفمبر ١٩٧٢ . وفيما يلي أحكام الاتفاقية :
(أ) تمنع القاء مواد معينة مسجلة في قائمة (مثل المركبات العضوية الهلوجينية ،
والمواد المشعة العالية مستوى الاشعاع) ؛

(ب) تقتضي اصدار الاطراف المتعاقدة رخصا خاصة قبل القاء مواد محددة ، واصدار
أذونات عامة للقاء جميع المواد الأخرى ؛

(ج) تقتضي قيام الاطراف المتعاقدة بتسجيل طبيعة وكمية وزمان ومكان وطريقة القاء
جميع المواد التي صدرت رخصا بشأنها .

٧٦ - تشمل الاتفاقية أي القاء متعمد في البحر للفضلات أو غيرها من المواد من السفن أو
الطائرات أو المنصات أو غيرها من الهياكل التي يقيمها الانسان في البحر ، وأي تخلص متعمد
من السفن ذاتها . إلا أن التلوث الناشئ عن التشغيل العادي للسفن وعن استكشاف أو
استغلال قاع البحر يستثنى تحديدا من نطاق الاتفاقية .

٧٧ - بناءً على قرار من الاطراف المتعاقدة ، أصبحت المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية مسؤولة عن القيام بواجبات السكرتارية المتعلقة بالاتفاقية ، وتضطلع المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية في تصريف هذه الواجبات بتنظيم وخدمة الاجتماعات الاستشارية للاطراف المتعاقدة في الاتفاقية . وبالإضافة الى اضطلاع الاجتماعات الاستشارية بصورة رئيسية بمسؤولية الاشراف على عمل الفريق العلمي المخصص المعني بالتخلص من الفضلات الذي أنشئ بمقتضى اتفاقية ١٩٧٢ ، فان هذه الاجتماعات الاستشارية تنظر في المسائل التي قد تنشأ أو التي تحال اليها بشأن تطبيق واستعراض وتعديل الاحكام والاجراءات التي تنص عليها الاتفاقية .

١٥٠ - التخطيط للطوارئ

١ - تنظيم قدرات الاستجابة الوطنية

٧٨ - ان التخطيط للطوارئ بغية الاستجابة الى طارئ كبير هو أساسا مشكلة وطنية واقليمية ، ولذلك فانه ليس ملائما في العادة أن ينظم بموجب اتفاقيات دولية . الا أن المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية توفر مساعدة تنسيقية ومشورية للحكومات في انشاء وتنظيم قدراتها الوطنية على الاستجابة . وهذا لتمكين الحكومات من حياة ترتيبات منسقة للاستجابة السريعة للمشاكل الناجمة عن تصريف كمية ضخمة من النفط بصورة مستمرة قرب المرافق الساحلية ومناطق صيد الاسماك . والمشورة متوفرة خصوصا بشأن اجراءات تقييم الخطر ، وهو الامر الذي يجب أن يسبق تحديد مستوى القدرة على الاستجابة ، والطرق التي تستخدم في مكافحة التلوث .

٧٩ - عندما يحدد مستوى الاستجابة والطرق التي ستستخدم في مكافحة التلوث تصبح المسألة مسألة تخطيط التنظيم المطلوب بالتفصيل ، واختيار وتدريب الموظفين اللازمين ، واقتناء المعدات الضرورية لتحقيق مستوى الاستجابة المقرر .

٢ خطط التعاون الاقليمي

٨٠ - بما أن حكومات كثيرة قد لا ترى من الضروري أو من الممكن امتلاك قدرات على الاستجابة مستقلة وكاملة ، وبما أن التلوث لا يراعي الحدود الدولية ، فان من المنطقي والاقتصادي أن تقوم الحكومات في منطقة ما أو في المنطقة دون الاقليمية بالتنسيق بين منظماتها لتسهيل الاستجابة على أفضل نحو ممكن لمواجهة خطر التلوث . وللمساعدة في هذا العمل ، أصدرت المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية سلسلة من المبادئ التوجيهية لتكون أساسا لمثل هذه الجهود التعاونية . وساعدت المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية ،

وتساعد ، بالتعاون الوثيق مع هيئات الامم المتحدة الاخرى وخاصة برنامج الامم المتحدة للبيئة في وضع مثل هذه الخطط التعاونية في مناطق كثيرة من العالم .

٨١ - فالي جانب مركز مكافحة التلوث بالنفط في البحر الابيض المتوسط الموجود في مالطة والذي تقوم بإدارته المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية بوصفها الوكالة المنفذة فان هذه المنظمة تساعد بالتعاون مع برنامج الامم المتحدة للبيئة ، في دراسة وتطوير الترتيبات الاقليمية وما دون الاقليمية الملائمة لمنطقة خطة عمل الكويت (المنطقة الساحلية للامارات العربية المتحدة وايران والبحرين والعراق وعمان وقطر والكويت والمملكة العربية السعودية) ، ولمنطقة افريقيا الغربية (خليج غينيا والمناطق الساحلية المجاورة) ولمنطقة الكاريبي الكبرى ، وللبحار الآسيوية الشرقية ، وغيرها من المناطق .

٣ - تدريب الموظفين والتمارين العملية

٨٢ - يقتضي ضمان بقاء المنظمات المعنية بالطوارئ قادرة على الاستجابة للطوارئ تدريباً منتظماً ، وإعادة التدريب ، وإجراء تمارين شاملة على فترات دولية على الصعيد الوطني والاقليمي . وفي هذا الصدد ، تقدم المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية المشورة والمساعدة ، حسب الطلب ، من خلال مستشاريها الاقليميين المعنيين بمكافحة التلوث .

٤ - كتيب مكافحة التلوث

٨٣ - في سبيل مساعدة الحكومات ، وخاصة حكومات البلدان النامية ، أصدرت المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية سلسلة من الكتيبات الخاصة بمكافحة التلوث هي :

الباب الاول - الوقاية

الباب الثاني - التخطيط للطوارئ

الباب الثالث - الانقاذ

الباب الرابع - الوسائل العملية لمعالجة انسكاب النفط

٨٤ - بدأ العمل في سبيل اعداد كتيب لمعالجة الانسكابات التي تتضمن مواد أخرى غير النفط .

واو - فريق الخبراء المشترك المعني بالجوانب العلمية للتلوث البحري

٨٥ - أنشئ فريق الخبراء المشترك في عام ١٩٦٩ تحت الرعاية المشتركة للمنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية والامم المتحدة ، ومنظمة الامم المتحدة للاغذية والزراعة ،

ومنظمة الامم المتحدة للتربية والعلم والثقافة ، واللجنة الاوقيانوغرافية الحكومية الدولية ، والمنظمة العالمية للارصاد الجوية . وينظر الفريق المشترك في الجوانب العلمية للتلوث البحري ويقدم المشورة بشأنها بما في ذلك خصوصا آثار مختلف المواد على البيئة البحرية وآثار الاجراءات والممارسات المستمدة بشأن مسائل التلوث . والمنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية هي الوكالة الموجهة للفريقين العاملين المكلفين بتقييم الاخطار البيئية الناجمة عن المواد الضارة التي تحملها السفن ، وباستعراض المعايير العلمية لاختيار المواقع لتصريف الفضلات في البحر .

٨٦ - أصدر الفريق المشترك عددا من التقارير التي كانت لها قيمة كبيرة بالنسبة للمنظمات الراعية له ولعدد من الحكومات والمنظمات كل على حدة .

٨٧ - تقدم المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية الخدمات التقنية للفريق المشترك وتقوم بدور الامانة الادارية له .

خامسا - التعاون التقني ونقل التكنولوجيا

٨٨ - كثير من الحكومات الحريصة على التصديق على الاتفاقيات البحرية وتنفيذها لا تستطيع ان تحقق ذلك بفعالية نظرا الى نقص الموظفين المهرة والمدربين ذوي الخبرة في ميدان الشؤون البحرية. وثبتت صحة هذا بوجه خاص في عدد من البلدان النامية ، وكانت الرغبة في معاومتها هي التي جعلت المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية تنشئ برنامجها للتعاون التقني (انظر الفقرة ٢٩) . والغرض الرئيسي من البرنامج هو مساعدة البلدان النامية على بناء قدراتها البحرية بما يتماشى مع المعايير العالمية . ولذلك فان من اهم مقومات جهد المنظمة هو النهوض بالسلامة البحرية ومنع التلوث البحري على نطاق عالمي .

٨٩ - ويشمل البرنامج استخدام مستشارين اقليميين يقيمون في مناطق مختلفة ويكونون على اتصال دائما بالحكومات ، وبذلك يتمكنون من تعريفها بأعمال المنظمة وما يترتب عليها من آثار . ويمكن الاستعانة بخبراء استشاريين فيما يتعلق بمشاريع الاختصاص ، ولكن المستشارين الاقليميين أنفسهم لهم خبرة في عدة ميادين . وبدعم هؤلاء بدورهم مستشارون اقليميون يعملون في مقر المنظمة ويكونون جاهزين مباشرة لتقديم المشورة المتعمقة والمساعدة المبنية على الخبرة في ميادين اختصاصهم ، أو يقومون عند اللزوم باسداء المشورة بشأن استخدام خبراء من الخارج واتخاذ الترتيبات اللازمة لاستحضارهم .

٩٠ - وبدعم اداري وغير ذلك من انواع المساندة المقدمة من المسؤولين المختصين بالأمانة ، يقوم خبراء المنظمة وخبرائها الاستشاريون بتقديم المشورة والمساعدة الى الحكومات في ميادين عديدة منها التشريع البحري ، وادارة السلامة البحرية ، ومنع التلوث البحري ، وعمليات الموانئ ، والتدريب البحري (على ظهر السفينة) ، والتدريب البحري (في غرفة المحركات) ، والتدريب البحري (البضائع الخطرة) . وقد تناول البرنامج في السنوات الاخيرة ما مجموعه ١٠٩ مشاريع قومية واقليمية واقليمية .

ألف - انشاء الادارات البحرية وتزويدها بالموظفين

٩١ - لمعظم البلدان النامية حاجات ذات اولوية منها تدريب الموظفين المحليين باعداد كافية وعلى مهارات الاختصاص المطلوبة ، فضلا عن الهياكل الاساسية التقنية والادارية التي تمكنها من العمل بكفاءة . وتقدم المنظمة المشورة والمساعدة الى الحكومات لانشاء اداراتها البحرية وتنظيمها وتحسينها .

باء - تدريب الملاحين

٩٢ - من المهام الرئيسية حتى للبلدان المتقدمة النمو تدريب ملاحين على مقاييس السلامة اللازمة لتشغيل المعدات المتزايدة التعقيد التي توجد على متن السفن التجارية العصرية . أما عن

البلدان النامية التي تهتم ببناء أساطيلها القومية ، فان ما يغلو ذلك أهمية هو الحصول على موظفي التدريب المهرة . ويستدعي الامر انشاء مدارس للتدريب البحري لا بد من تزويدها بالمناسب من المصدرات والمدرسين اللازمين لمجموعة واسعة من مهارات التخصص . وأوليت المسألة اهتماما خاصا في السنوات الاخيرة ، وبذل جهد ضخم لاقامة اكاديميات بحرية على الصعيدين القومي ودون الاقليمي . وتقوم المنظمة ، بدعم مالي من برنامج الأمم المتحدة الانمائي وعدد من الوكالات القومية المانحة ، بتقديم خدمات متصلة من المشورة والمساعدة فيما يتعلق بالتدريب لبلدان في أفريقيا وآسيا وأمريكا اللاتينية . وبالإضافة الى ذلك تلعب المنظمة دورا قياديا في المعاونة على انشاء اكاديميات للملاحة البحرية التجارية للبلدان النامية . وهناك احد عشر مشروعا يدخل في برنامج المساعدة التقنية للمنظمة وينطوى على انشاء مؤسسات تدريب بحرية في البلدان النامية .

جيم - الزمالات والدورات التدريبية

٩٣ - تمثل الزمالات والدورات التدريبية اهم جوانب جهود المنظمة في ميدان التدريب ونقل التكنولوجيا . وهي تتألف من مهمات دقيقة الاعداد لموظفين مختارين يقومون بزيارة والعمل في مواقع ذات خبرة بالموضوع الذي غالبا ما سيكون قيد الدراسة في اكثر من بلد ، وبذلك يستطيع الطالب ان يتطلع على مختلف النهج لحل المشاكل . وكثيرا ما يمكن استخدام الدارسين الموفدين في زمالات كمدرسين عند عودتهم الى الوطن .

دال - تمويل التعاون التقني

٩٤ - يعمل برنامج التعاون التقني للمنظمة بدعم سخّي ، مالي وغير مالي ، من برنامج الأمم المتحدة الانمائي ، وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة ، وعدد من الحكومات والوكالات القومية المانحة ، ومنها بوجه خاص الوكالة الخرجية للتنمية الدولية ، والهيئة السويدية للتنمية الدولية ، وحكومات بلجيكا وجمهورية المانيا الاتحادية وهولندا . والمنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية شديدة الامتنان لهذه الوكالات والحكومات المانحة التي جعلت تعاونها وسخاؤها المنظمة قادرة على استمرار وتوسيع شبكة مستشاريها وخبرائها وخبرائها الاستشاريين في ميادين كثيرة جدا .

٩٥ - ويشهد بفائدة عمل هؤلاء المستشارين والخبراء التزايد المستمر في الطلبات التي تتلقاها المنظمة من البلدان النامية للحصول على خدماتهم . والمؤسف ان الموارد المالية المتاحة لا تسمح للمنظمة بتلبية كل طلبات المساعدة ، رغم ان المنظمة تدرك تماما طبيعتها العاجلة . ومع جودة وتزايد الاهتمام الذي ينتظر أن تتيده الحكومات في كل المناطق بالشؤون البحرية بسبب أعمال مؤتمرها الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار ، من المرجح ان تزداد طلبات الحصول على الخدمات الاستشارية والمساعدات التي تقدمها المنظمة للنهوض بالسلامة البحرية ومنع التلوث . ولكي تستمر المنظمة في برامجها الحالية وتستجيب للطلبات الجديدة ، من الضروري توسيع مصادر التسهيلات المالية

وتسهيلات الدعم الاخرى . وتأمل المنظمة ان يرى المجلس الاقتصادى والاجتماعي والجمعية العامة ان من المناسب الاشتراك معها في مناقشة الوكالات والحكومات المانحة الدولية المعنية مواصلة أو زيادة الدعم المالي لبرنامج التعاون التقني الذي يعتبر جزءاً جوهرياً لا غنى عنه من الجهود العالمية للمنظمة من أجل نشر أقصى قدر من السلامة في البحار وحفظ البيئة البحرية .

سادساً - خاتمة

٩٦ - وضعت المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية مجموعة شاملة من الأنظمة والمعايير والاجراءات الدولية فيما صدر عنها من صكوك تعاهدية عددها ٢٧ صكاً وفي توصياتهم العديدة ، وقواعدها وممارساتها الموصى بها ، وهي تتناول كثيراً من جوانب السلامة البحرية ومنع ومكافحة التلوث البحري الناجم عن السفن .

٩٧ - وتكرس المنظمة حالياً اهتماماً دقيقاً بتأمين تنفيذ هذه المعايير والأنظمة على نطاق عالمي بأجدي شكل مستطاع . وقد نالت هذه المهمة الأولوية العليا من الحكومات الاعضاء وهيئات ادارة المنظمة ؛ ولذلك فان الجمعية ، وهي أعلى جهاز في المنظمة ، قد قررت في عام ١٩٧٩ ان لا توضع أية صكوك تعاهدية دولية اخرى طوال فترة سنتين على الأقل .

٩٨ - ولتشجيع أوسع وأنجع تنفيذ للمعايير التقنية ، تداوم المنظمة الاتصال بالحكومات وتحشها على قبول الاتفاقيات الدولية وتنفيذ ما ينطبق عليها من أحكام بأكبر فعالية ممكنة . وعند تحديد المشاكل ، تقدم المنظمة المشورة والمساعدة . ويكون هذا بالدرجة الأولى بواسطة برنامج التعاون التقني الذي يقوم بموجبه المستشارون والخبراء الاستشاريون العاملون ميدانياً أو الزائرون للبلدان باسداء المشورة للحكومات التي تطلب ذلك من حيث الاجراءات الضرورية لتنفيذ المعايير الدولية . والمشورة والمساعدة متاحان بالذات فيما يتعلق بانشاء ادارات بحرية كقوة ، وتنظيم وتحسين مؤسسات وخطط تدريب الموظفين على الاضطلاع بالكثير من العمليات التقنية والعمليات المتصلة بها التي تكون مطلوبة للحفاظ على أعلى مستوى للسلامة البحرية ، ومنع ومكافحة التلوث البحري . ونظراً الى أهمية العامل البشري في معركة العمل على ان تكون السفن اكثر سلامة والبيئة البحرية اكثر نظافة ، تركز المنظمة اهتماماً خاصاً بمشكلة التدريب البحري على نطاق عالمي ، وينال النهوض بمشاريع التدريب الأولوية القصوى في برنامج التعاون التقني . والى جانب البرنامج وكتكلمة له ، تنظم المنظمة حلقات دراسية وندوات ودورات تدريبية وحلقات تدريبية على المستويات العالمية والاقليمية والقومية ، حسب الاقتضاء ، من أجل معالجة القضايا التي تنشأ في معرض تطبيق وانفاذ المعايير والأنظمة الدولية في ميادين محددة .

٩٩ - والتنفيذ الفعال لمعايير المنظمة الخاصة بالسلامة في البحار ومنع التلوث البحري ، بهم اطرافاً كثيرة جداً منها حكومات ومنظمات غير حكومية وأجهزة مشتغلة بجوانب مختلفة من النشاط البحري . ولا بد للحكومات من اقرار التشريعات اللازمة وتنظيم وتشغيل الكفاية من الادارات البحرية وموظفي المساحة والتفتيش ، من أجل تطبيق المعايير على سفنها وعلى السفن التي تزور موانئها . ولا بد لصانعي السفن والمعنيين باصلاحها أن يكونوا على استعداد ومقدرة على تطبيق المعايير

السارية تطبيقا فعالا على السفن والمعدات التي يقومون ببنائها أو اصلاحها . ولا بد لمجالس الادارة وادارات الشركات المالكة للسفن ان تكون رافية وقادرة على تنفيذ الاشتراطات المنصوص عليها في الصكوك السارية ، وذلك فيما يتعلق بالسفن التي تشغلها وبالموظفين الذين تستخدمهم وبالاجراءات التي تتبعها في مراقبة ومتابعة ادارة سفنها . ويجب على جمعيات التصنيف ان تكون مستعدة للانفاذ الصارم لشروط المعايير الدولية المنطبقة ، وباستطاعة شركات التأمين واندية الحماية والتعويض ان تسهم بالكثير بأن توفي أصحاب السفن ومشغليها حقهم اذا قاموا بجهود اضافية للتقيد بمعايير السلامة الدولية . وأخيرا وليس آخرا ، على الملاحين ، كأفراد وهيئات منظمة ، أن يؤدوا دورا كبيرا باطلاع أنفسهم بشكل دقيق على المعايير والاجراءات السارية ، وبسعيهم في كل وقت لتطبيقها بيقظة واجتهاد .

١٠٠ - ومن مهام واهداف المنظمة تشجيع بلوغ أوفى قدر من التعاون بين كافة الأطراف المعنية بالنشاط البحري ، من أجل تأمين أقصى نجاح لجهودها في ميدان تزايد أهميته للتجارة العالمية، وللحفاظ على نوعية البيئة . ويطلب للمنظمة ويشجعها كثيرا ما تبديه الجمعية العامة والمجلس الاقتصادي والاجتماعي من اهتمام بأعمالها ، لأن المنظمة تؤمن أن هذا الاهتمام سيقطع شوطا طويلا نحو تعزيز جهودها وجهود الحكومات الأعضاء والمنظمات المتعاونة . وأية اقتراحات وتوصيات يدرى المجلس أو الجمعية أن من المناسب تقديمها الى المنظمة ، سوف تكون عوننا كبيرا على نجاح مساعيها .

المرفق الأول

الاتفاقيات وصكوك المعاهدات الأخرى المتعلقة بعمل المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية

ألف - الاتفاقيات والبروتوكولات والاتفاقات النافذة
أو التي استوفت متطلبات دخولها حيز النفاذ

(١) الاتفاقية الدولية لحماية الحياة في البحر ، لعام ١٩٧٤ (أ)

تاريخ الاعتماد : ١ تشرين الثاني / نوفمبر ١٩٧٤

تاريخ الدخول في حيز النفاذ : ٢٥ أيار / مايو ١٩٨٠

هناك ٥٣ طرفاً في الاتفاقية ، وتحمل اساطيلها التجارية معاً ما يزيد بقلييل
على ٩٣ في المائة من إجمالي حجم عطيات الشحن البحري التجاري العالمي .

(٢) بروتوكول عام ١٩٧٨ المتعلق بالاتفاقية الدولية لحماية الحياة في البحر لعام ١٩٧٤

تاريخ الاعتماد : ١٧ شباط / فبراير ١٩٧٨

تاريخ الدخول في حيز النفاذ : ١ أيار / مايو ١٩٨١

هناك ١٩ طرفاً في البروتوكول ، وتحمل اساطيلها التجارية معاً قرابة ٥٨ في
المائة من إجمالي حجم عطيات الشحن البحري التجاري العالمي .

(٣) الاتفاقية المتعلقة بالانظمة الدولية لمنع التصادم في البحر ، ١٩٧٢ (ب)

تاريخ الاعتماد : ٢٠ تشرين الأول / أكتوبر ١٩٧٢

(أ) ان اتفاقية عام ١٩٧٤ ، فيما بين الدول الاطراف فيها ، تحل محل اتفاقية حماية
الحياة في البحر ، لعام ١٩٦٠ ، وتفسخها . وقد بدأ سريان اتفاقية حماية الارواح في البحر
لعام ١٩٦٠ في ١٩ تشرين الثاني / نوفمبر ١٩٥٢ . وعندما بدأ سريان اتفاقية عام ١٩٧٤ كان
هناك ١٠٢ طرف في صك عام ١٩٦٠ .

(ب) ان اتفاقية عام ١٩٧٢ ، فيما بين الدول الاطراف فيها ، تحل محل الانظمة
الدولية لمنع التصادم في البحر ، لعام ١٩٦٠ ، التي بدأ تطبيقها منذ ١ أيلول / سبتمبر ١٩٦٥
وتفسخها . وعند بدء سريان اتفاقية عام ١٩٧٢ ، كانت انظمة عام ١٩٦٠ مطبقة من قبل ٧٣ دولة .

.../...

تاريخ الدخول في حيّز النفاذ : ١٥ تموز/يوليه ١٩٧٧
هناك ٧٦ طرفا في الاتفاقية .

(٤) الاتفاقية الدولية لمنع التلويث النفطي للبحار ، ١٩٥٤

تاريخ الاعتماد : ١٢ أيار/مايو ١٩٥٤

تاريخ الدخول في حيّز النفاذ : ٢٦ تموز/يوليه ١٩٥٨

هذه الاتفاقية ، مع التعديلات التي ادخلت عليها في عامي ١٩٦٢ و ١٩٦٩ ، تنطبق على ٦٦ دولة لديها ما يقرب من ٩٥ في المائة من اجمالي حمولة اسطول الناقلات فسي العالم .

(٥) اتفاقية لتسهيل الملاحة البحرية الدولية ، ١٩٦٥

تاريخ الاعتماد : ٩ نيسان/ابريل ١٩٦٥

تاريخ الدخول في حيّز النفاذ : ٥ آذار/مارس ١٩٦٧

هناك ٤٩ طرفا في الاتفاقية .

(٦) الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل ، ١٩٦٦

تاريخ الاعتماد : ٥ نيسان/ابريل ١٩٦٦

تاريخ الدخول في حيّز النفاذ : ٢١ تموز/يوليه ١٩٦٨

في الاتفاقية ٩٥ طرفا لديهم ٩٩ في المائة تقريبا من اجمالي حمولة خطوط الملاحة التجارية في العالم .

(٧) الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في البحار العمالية عند وقوع حوادث تلويث نفطي لمياه

البحر ، ١٩٦٩

تاريخ الاعتماد : ٢٩ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٦٩

تاريخ الدخول في حيّز النفاذ : ٦ أيار/مايو ١٩٧٥

هناك ٤ طرفا في هذه الاتفاقية .

(٨) الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الاضرار الناجمة عن التلويث النفطي ،
١٩٦٩

تاريخ الاعتماد : ٢٩ تشرين الثاني / نوفمبر ١٩٦٩

تاريخ الدخول في حيز النفاذ : ١٩ حزيران / يونيه ١٩٧٥

هناك ٤٧ طرفاً في هذه الاتفاقية .

(٩) البروتوكول للاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الاضرار الناجمة عن التلويث
النفطي ، ١٩٦٩

تاريخ الاعتماد : ١٩ تشرين الثاني / نوفمبر ١٩٧٦

تاريخ الدخول في حيز النفاذ : ٨ نيسان / ابريل ١٩٨١

هناك ٩ أطراف في البروتوكول .

(١٠) الاتفاقية الدولية لانشاء صندوق دولي للتعويض عن الاضرار الناجمة عن التلويث النفطي ،
١٩٧١

تاريخ الاعتماد : ١٨ كانون الأول / ديسمبر ١٩٧١

تاريخ الدخول في حيز النفاذ : ١٦ تشرين الأول / اكتوبر ١٩٧٨

هناك ٢٣ طرفاً في هذه الاتفاقية ، وهم أعضاء أيضاً في الصندوق الدولي للتعويض
عن التلويث النفطي الذي انشؤ بمقتضى هذه الاتفاقية وفي نطاقها .

(١١) الاتفاق الخاص لسفن المسافرين التجارية ، ١٩٧١

تاريخ الاعتماد : ٦ تشرين الأول / اكتوبر ١٩٧١

تاريخ الدخول في حيز النفاذ : ٢ كانون الثاني / يناير ١٩٧٤

هناك ١٢ دولة طرفاً في هذا الاتفاق .

(١٢) البروتوكول المتعلق بمتطلبات السعة لسفن المسافرين التجارية الخاصة ، ١٩٧٣

تاريخ الاعتماد : ١٣ تموز / يوليه ١٩٧٣

تاريخ الدخول في حيز النفاذ : ٢ حزيران / يونيه ١٩٧٧

هناك عشر دول أطراف في البروتوكول .

(١٣) الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية ، ١٩٧١

تاريخ الاعتماد : ١٧ كانون الأول / ديسمبر ١٩٧١

تاريخ الدخول في حيز التنفيذ : ١٥ تموز / يولييه ١٩٧٥

هناك ٩ دول اطراف في الاتفاقية .

(١٤) الاتفاقية الدولية بشأن الحاويات المأمونة ، ١٩٧٢

تاريخ الاعتماد : ٢ كانون الأول / ديسمبر ١٩٧٢

تاريخ الدخول في حيز التنفيذ : ٦ أيلول / سبتمبر ١٩٧٧

تنطبق الاتفاقية على ٣٢ دولة .

(١٥) الاتفاقية المتعلقة بالمنظمة الدولية للاتصالات البحرية بواسطة التوايح ، ١٩٧٦

تاريخ الاعتماد : ٣ أيلول / سبتمبر ١٩٧٦

تاريخ الدخول في حيز التنفيذ : ١٦ تموز / يولييه ١٩٧٩

تنطبق هذه الاتفاقية على ٣٦ دولة ، هي أيضا أعضاء في المنظمة الدولية للاتصالات البحرية بواسطة التوايح ، التي انشأتها هذه الاتفاقية وفي نطاقها .

(١٦) اتفاق التشغيل بشأن المنظمة الدولية للاتصالات البحرية بواسطة التوايح ، ١٩٧٦

تاريخ الاعتماد : ٣ أيلول / سبتمبر ١٩٧٦

تاريخ الدخول في حيز التنفيذ : ١٦ تموز / يولييه ١٩٧٩

وقّع هذا الاتفاق من جانب ٣٨ دولة أو كيانا معيننا من قبل دولة .

(١٧) اتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن القاء النفايات والمواد الاخرى ، ١٩٧٢

تاريخ الاعتماد : ١٣ تشرين الثاني / نوفمبر ١٩٧٢

تاريخ الدخول في حيز التنفيذ : ٣٠ آب / اغسطس ١٩٧٥

هناك ٤٦ طرفا في الاتفاقية .

(١٨) الاتفاقية الدولية بشأن قياس حمولات السفن بالاطنان ، ١٩٦٩

تاريخ الاعتماد : ٢٣ حزيران / يونيه ١٩٦٩

ان متطلبات بديء سريان مفعول الاتفاقية قد تحققت وستدخل الاتفاقية حيز النفاذ في ١٨ تموز / يوليه ١٩٨٢ . وقد قبلت الاتفاقية ٤٦ دولة حتى الآن .

بأ - الاتفاقيات والبروتوكولات التي لم يبدأ سريانها بعد

(١) الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن ، ١٩٧٣ ، كما عدلت بواسطة بروتوكول ١٩٧٨ المتعلق بهذا الموضوع

تاريخ الاعتماد : ١٧ شباط / فبراير ١٩٧٨

ان هذين الصيكتين سيبدأ سريانها بعد ١٢ شهرا من التاريخ الذي تصبح فيه ١٥ دولة على الأقل اطرافا في بروتوكول عام ١٩٧٨ ، على الاقل حملات الاجمالية للاسطول التجاري لهذه الدول عن ٥٠ في المائة من اجمالي حمولة الشحن البحري التجاري العالمي . وقد صدقت على البروتوكول وقبلته ، الخ ، عشر دول ، لديها ٣٨ في المائة من النقل البحري التجاري العالمي .

(٢) بروتوكول التدخل في اعالي البحار في حالات تلوث البيئة البحرية بمواد أخرى غير النفط ، ١٩٧٣

تاريخ الاعتماد : ٢ تشرين الثاني / نوفمبر ١٩٧٣

سيدخل هذا البروتوكول في حيز النفاذ بعد تسعين يوما من التاريخ الذي تودع فيه ١٥ دولة وثائق تصديق ، الخ - في هذا الصدد . وقد اودعت ١١ دولة وثائق تصديق ، الخ .

(٣) اتفاقية أئينا بشأن نقل المسافرين وامتعتهم بالبحر ، ١٩٧٤

تاريخ الاعتماد : ١٣ كانون الأول / ديسمبر ١٩٧٤

ستدخل هذه الاتفاقية في حيز النفاذ بعد تسعين يوما من ايداع وثائق التصديق ، الخ ، عليها من قبل ١٠ دول . وقد اودعت وثائق التصديق الخ من قبل ٥ دول حتى الآن .

(٤) الاتفاقية المتعلقة بالحد من المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية ، ١٩٧٦

تاريخ الاعتماد : ١٩ تشرين الثاني / نوفمبر ١٩٧٦

ستدخل هذه الاتفاقية في حيز النفاذ في أول يوم من الشهر بعد سنة من تاريخ ايداع ١٢ دولة وثائق تصديقها ، الخ ، عليها . وقد اودعت ٣ دول حتى الآن وثائق تصديقها ، الخ .

(٥) اتفاقية توريمولينوس الدولية بشأن سلامة سفن الصيد ، ١٩٧٧

تاريخ الاعتماد : ٢ نيسان / ابريل ١٩٧٧

ستدخل هذه الاتفاقية في حيز النفاذ بعد ١٢ شهرا من تاريخ ايداع وثائق تصديق الخ ، عليها من قبل ما لا يقل عن ١٥ دولة ، يشكل اجمالي اساطيلها للصيد ما لا يقل عن ٥٠ في المائة من عدد سفن صيد السمك في العالم التي يبلغ طول كل سفينة منها ٢٤ مترا او اكثر . وقد اودعت ٦ دول حتى الآن وثائق التصديق الخ .

(٦) الاتفاقية الدولية المتعلقة بمعايير التدريب ، واصدار الشهادات ، والرقابة على الملاحين ، ١٩٧٨

تاريخ الاعتماد : ٧ تموز / يولييه ١٩٧٨

ستدخل هذه الاتفاقية في حيز النفاذ بعد ١٢ شهرا من التاريخ الذي تودع فيه ما لا يقل عن ٢٥ دولة وثائق التصديق ، الخ ، على الاتفاقية ، على أن يكون مجموع اساطيلها التجارية ما لا يقل عن ٥٠ في المائة من اجمالي حمولة سفن النقل البحري التجاري في العالم التي تبلغ الحمولة المسجلة لكل منها ١٠٠ طن اجمالي او اكثر . وقد اودعت ١٠ دول حتى الآن وثائق التصديق ، الخ ، لديها ما يقرب من ٣٩ في المائة من سفن النقل البحري التجاري في العالم الحمولة المسجلة لكل منها ١٠٠ طن اجمالي او اكثر .

(٧) الاتفاقية الدولية بشأن البحث البحري والانقاذ البحري ، ١٩٧٩

تاريخ الاعتماد : ٢٧ نيسان / ابريل ١٩٧٩

ستدخل هذه الاتفاقية في حيز النفاذ بعد ١٢ شهرا من التاريخ الذي تصبح فيه ١٥ دولة طرفا فيها . وقد اودعت ٣ دول حتى الآن وثائق التصديق ، الخ ، على الاتفاقية .

وفي عام ١٩٧٦ ، اعتمد بروتوكولان لكل من اتفاقية عام ١٩٧١ لانشاء صندوق دولي للتصويض عن الاضرار الناجمة عن التلويث النفطي ، ١٩٧١ ، واتفاقية اثينا المتعلقة بنقل المسافرين وامتعهم بالبحر ، ١٩٧٤ ، وذلك من أجل تنقيح احكام "وحدة الحساب" في الاتفاقيتين . ولم ينل هذان البروتوكولان عدد التصديقات ، الخ ، اللازمة لدخولهما في حيز النفاذ .

المرفق الثاني

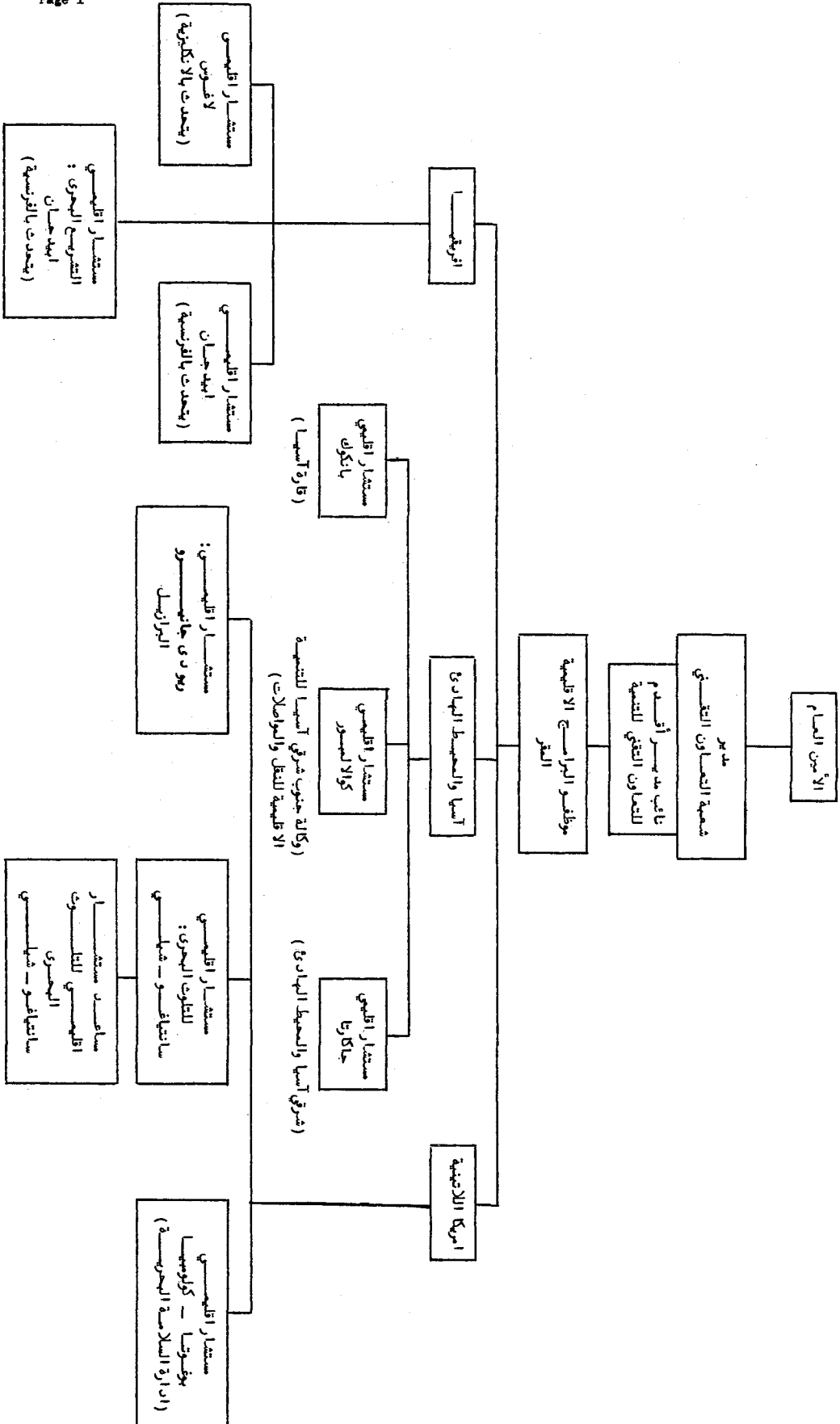
التوصيات ومجموعات القوانين المتعلقة بالسلامة البحرية ومنع التلوث من السفن والتي وضعتها المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية

مجموعة القوانين البحرية الدولية بشأن البضائع الخطرة
مجموعة قوانين لبناء وتجهيز السفن التي تحمل شحنات من المواد الكيميائية الخطرة السائبة
مقاييس الأراء التشغيلية لمعدات الملاحة التي تحملها السفن
مجموعة قوانين لبناء وتجهيز السفن التي تحمل شحنات الغازات المسيلة السائبة
مجموعة قوانين لبناء وتجهيز وحدات الحفر المتنقلة في البحر
مجموعة قوانين بشأن ممارسات السلامة للشحنات السائبة
مجموعة القوانين الدولية بشأن الاشارات
كتيب التفتيش والانقاذ
كتيب لتدريب الملاحين
توصيات بشأن متطلبات سلامة سفن البضائع من الحريق
توصيات بشأن اللوائح المتعلقة بالآلات والمنشآت الكهربائية في السفن
خطوط سير السفن ونظام تقسيم المرور
اجراءات لمراقبة الالتقاء بمقتضى الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحر بالنفط ، ١٩٥٤
توصيات بشأن الأراء الدولي ومواصفات اختبار معدات فصل المياه عن الزيت وعدادات قياس محتوى
الزيت
توصيات بشأن تركيب معدات فصل المياه النفطية بمقتضى الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن
السفن ، ١٩٧٣ ، بعد تعدد يلها بروتوكول عام ١٩٧٨ المتعلق بذلك
ترتيبات اقليمية لمكافحة حوادث أو مخاطر التلوث البحري الرئيسية
توصيات بشأن مقاييس التدفق الدولية ومبادئ توجيهية متعلقة باختبارات الأراء لمعامل معالجة
مياه المجاريير وأقذارها
استحداث نظام للشدائد البحرية ونظام السلامة

توصيات تتعلق بالمرشدات اللاسلكية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ
توصيات بشأن مقاييس الارسال لمعدات الرادار الملاحية
ملحق لمقاييس الارسال لمعدات الرادار الملاحية
مقاييس الارسال للتلسكوب العاكس للرادار
مقاييس الارسال للمحطات المرسله للاوميفا التفضيلية التصحيحية
مقاييس الارسال لتنظيم الرادار يولتحديد الاتجاه
مقاييس الارسال لمعدات القياس العمقي بالموجات الصوتية
مقاييس الارسال للبوصله الجيروسكوبية
المتطلبات العامة للوسائل الملاحية الالكترونية
مقاييس النقل والارسال بواسطة البوصله المغناطيسية
مقاييس الارسال للطيارين الاوتوماتيين
مقاييس الارسال لوسائل التخطيط بواسطة الرادار الآلي
توصيات بشأن خدمات الانذار الملاحية على المدى العالمي
توصيات بشأن أجهزة الارسال وأجهزة الاستقبال بواسطة التليفون اللاسلكي
مقاييس التشغيل بشأن منشآت التليفون اللاسلكي بتردد عال جدا
توصيات بشأن أجهزة استقبال للمراقبة بالتليفون اللاسلكي
توصيات بشأن مولد اشارات التنبيه بالتليفون اللاسلكي

برنامج التعاون التقني للمساعدة الاقتصادية الدولية للامانة البحرية

خدمات استشارية اقليمية



المرفق الثالث (تابع)

خدمات استشارية اقليمية

