الأمم المتحدة A

Distr.
GENERAL

A/52/487
20 October 1997
ARABIC
ORIGINAL: ENGLISH

الجمعية العامة

الدورة الثانية والخمسون
البند ٣٩ (أ) من جدول الأعمال

المحيطات وقانون البحار: قانون البحار

تقرير الأمين العام

المحتويات

		الفقرات	الصفحة
أولا	- مقدمة	١-١٢	٥
ثانيا	- الاتفاقية، واتفاقا التنفيذ، والمؤسسات المنشأة حديثا	١٣-٦١	٧
	ألف - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار	١٣-١٦	٧
	١ - حالة الاتفاقية	١٣	٧
	٢ - الإعلانات والبيانات بموجب المادة ٣١٠	١٤-١٥	٨
	٣ - الإعلانات الصادرة بموجب المادتين ٢٨٧ و ٢٩٨	١٦	٩
	باء - الاتفاق المتعلق بتنفيذ الجزء الحادي عشر من الاتفاقية	١٧-١٩	٩
	١ - حالة الاتفاق	١٧-١٨	٩
	٢ - الإخطارات المتعلقة بالعضوية المؤقتة	١٩	١٠
	جيم - اتفاق تنفيذ أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بشأن حفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال	٢٠-٢٤	١٠
	١ - حالة الاتفاق	٢٠-٢١	١٠
	٢ - الإعلانات والبيانات الصادرة بموجب المادة ٤٣	٢٢-٢٣	١١
	٣ - الإعلانات المتعلقة بتسوية المنازعات	٢٤	١١
	دال - المؤسسات المنشأة بموجب الاتفاقية	٢٥-٥٣	١٢
	١ - السلطة الدولية لقاع البحار	٢٥-٣٣	١٢
	٢ - المحكمة الدولية لقانون البحار	٣٤-٤٢	١٤

97-27810 131197 131197

المحتويات

		الفقرات	الصفحة
	٣ - لجنة حدود الجرف القاري	٤٣-٥٣	١٦
	هاء - اجتماعات الدول الأطراف	٥٤-٥٥	١٩
	واو - آليات تسوية المنازعات: قائمة المحكمين والموفقين	٥٦-٦١	١٩
ثالثا -	الحيز البحري	٦٢-٨٩	٢٠
	ألف - الحقوق المدعى بها على مناطق بحرية: استعراض حسب المنطقة الإقليمية	٦٢-٨٠	٢٠
	١ - أفريقيا	٦٣	٢٠
	٢ - آسيا/جنوب المحيط الهادئ	٦٤-٧٢	٢١
	٣ - أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي	٧٣-٧٦	٢٤
	٤ - أوروبا وأمريكا الشمالية	٧٧-٨٠	٢٥
	باء - موجز المطالبات بالمناطق البحرية	٨١	٢٨
	جيم - إيداع الخرائط وقوائم الإحداثيات الجغرافية والامتثال لالتزام الإعلان الواجب	٨٢-٨٥	٢٨
	دال - حق وصول الدول غير الساحلية إلى البحر ومنه	٨٦-٨٩	٣٠
رابعا -	الملاحة	١٧٩-٩٠	٣١
	ألف - سلامة السفن	١٠٥-٩٣	٣٢
	١ - بناء السفن ومعداتها وصلاحيتها للإبحار	٩٣-٩٧	٣٢
	٢ - أوضاع البحارة	١٠٥-٩٨	٣٣
	باء - سلامة الملاحة	١٠٦-١٤٤	٣٥
	١ - الطرق المستخدمة في الملاحة	١٠٩-١٢٥	٣٦
	٢ - الإبلاغ من السفن	١٢٦-١٣٠	٤٠
	٣ - الاتصالات البحرية	١٣١-١٣٦	٤١
	٤ - الحوادث البحرية	١٣٧-١٤١	٤٣
	٥ - تقديم المساعدة في البحار	١٤٢-١٤٤	٤٤
	جيم - التنفيذ من قبل دولة العلم	١٤٥-١٤٩	٤٥
	دال - المراقبة من قبل دولة الميناء	١٥٠-١٥٢	٤٧
	هاء - النقل البحري	١٥٣-١٦٤	٤٨
	١ - نقل البضائع	١٥٣	٤٨

المحتويات

	الفقرات	الصفحة
٢ - نقل السلع الخطرة	١٦٤-١٥٤	٤٨
واو - المطالبات البحرية	١٦٥	٥١
احتجاز السفن	١٦٥	٥١
زاي - المسؤولية والتعويض عن الأضرار	١٧٩-١٦٦	٥٢
١ - مشروع بروتوكول لاتفاقية بازل	١٧٠-١٦٨	٥٢
٢ - المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية (الوكالة الدولية للطاقة الذرية)	١٧٥-١٧١	٥٣
٣ - نقل الوقود النووي المشع بطريق البحر (المنظمة البحرية الدولية)	١٧٦	٥٤
٤ - مستودعات زيوت الوقود في السفن	١٧٩-١٧٧	٥٤
خامسا - تنمية الموارد البحرية وحماية البيئة البحرية	٣٥٦-١٨٠	٥٥
ألف - استعراض تنفيذ الفصل ١٧ من جدول أعمال القرن ٢١	١٩٠-١٨٥	٥٦
باء - حفظ وإدارة الموارد البحرية الحية	٢٢٦-١٩١	٥٨
١ - الاستعراض العالمي لمصائد الأسماك	١٩٧-١٩١	٥٨
٢ - التنوع البيولوجي البحري والساحلي	٢٠١-١٩٨	٦٠
٣ - الاستعراض الإقليمي لحالة مصائد الأسماك ولتدابير الحفظ والإدارة	٢٢٢-٢٠٢	٦١
٤ - حفظ الثدييات البحرية وإدارتها	٢٢٥-٢٢٣	٦٩
٥ - حماية السلاحف البحرية وحفظها	٢٢٦	٧٠
جيم - حماية وحفظ النظم الإيكولوجية والموائل والأنواع	٢٤٤-٢٢٧	٧٠
١ - الإدارة المتكاملة للمناطق البحرية والساحلية	٢٣٧-٢٣٤	٧٢
٢ - المناطق البحرية والساحلية المحمية	٢٤١-٢٣٨	٧٣
٣ - الأنواع الغريبة	٢٤٤-٢٤٢	٧٤
دال - الموارد البحرية غير الحية	٢٦٥-٢٤٥	٧٤
هاء - حماية وحفظ البيئة البحرية من جميع مصادر التلوث	٣٣٠-٢٦٦	٧٩
١ - التلوث من مصادر في البر	٢٧٦-٢٦٦	٧٩
٢ - التلوث الناشئ عن أنشطة تخص قاع البحار بما في ذلك إزالة المنشآت والتركيبات والتخلص منها	٢٨٦-٢٧٧	٨٢

المحتويات

		الفقرات	الصفحة
	٣ - التلوث عن طريق الإغراق وإدارة النفايات	٣٠٢-٢٨٧	٨٤
	٤ - التلوث من السفن	٣٢٥-٣٠٣	٨٨
	٥ - التلوث من الغلاف الجوي	٣٣٠-٣٢٦	٩٤
	واو - استعراض برامج البحار الإقليمية	٣٤٩-٣٣١	٩٥
	زاي - الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية	٣٥٦-٣٥٠	١٠٠
سادسا	- التكنولوجيا البحرية	٣٦٨-٣٥٧	١٠١
سابعا	- السلام والأمن	٣٧٩-٣٦٩	١٠٤
	ألف - تسوية النزاعات	٣٦٩	١٠٤
	باء - التعاون الإقليمي	٣٧٣-٣٧٠	١٠٥
	جيم - الجرائم المرتكبة في البحر	٣٧٩-٣٧٤	١٠٦
	١ - القرصنة واللصوصية المسلحة	٣٧٦-٣٧٤	١٠٦
	٢ - تهريب الأجانب	٣٧٩-٣٧٧	١٠٦
ثامنا	- آليات التعاون، وبناء القدرات، والمعلومات	٤٠٦-٣٨٠	١٠٧
	ألف - آليات التعاون	٣٨٩-٣٨٠	١٠٧
	١ - فريق الخبراء المشترك المعني بالجوانب العلمية لحماية البيئة البحرية	٣٨٣-٣٨٠	١٠٧
	٢ - اللجنة الفرعية المعنية بالمحيطات والمناطق الساحلية التابعة للجنة التنسيق الإدارية	٣٨٦-٣٨٤	١٠٨
	٣ - خلاصات العلوم المائية ومصائد الأسماك	٣٨٩-٣٨٧	١٠٩
	باء - بناء القدرات	٤٠٢-٣٩٠	١١٠
	١ - الزمالة	٣٩٦-٣٩٠	١١٠
	٢ - البرنامج التدريبي لإدارة المناطق البحرية والساحلية	٤٠٢-٣٩٧	١١١
	جيم - نظم المعلومات	٤٠٦-٤٠٣	١١٣

أولا - مقدمة

١ - هذا التقرير مقدم إلى الجمعية العامة عملا بقرارها ٢٨/٤٩ المؤرخ ٦ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٤، الذي طلبت فيه إلى الأمين العام أن يقدم إليها تقريرا سنويا عن التطورات المتعلقة بتنفيذ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والتطورات الأخرى ذات الصلة بشؤون المحيطات وقانون البحار. وعملا بقرار الجمعية ٣٤/٥١ المؤرخ ٩ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٦، يتناول هذا التقرير أيضا تنفيذ القرار ٣٤/٥١ بموجب ولايتها الموسعة "للمحيطات وقانون البحار".

٢ - وفي إطار البند المعني بالمحيطات وقانون البحار، تنظر الجمعية العامة أيضا في دورتها الثانية والخمسين في التطورات المستجدة في مجال حفظ وإدارة الموارد البحرية الحية التي يتناولها اتفاق تنفيذ أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المؤرخة ١٠ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٢ بشأن حفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال، عملا بالقرار ٣٥/٥١ المؤرخ ٩ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٦. وفي مجال صيد السمك بالشباك البحرية العائمة الكبيرة والصيد غير المأذون به في المناطق الخاضعة للولاية الوطنية والمصيد العرضي والمرتجع في مصائد الأسماك، عملا بقرار الجمعية ٣٦/٥١ المؤرخ في اليوم ذاته. وقد صدر تقريرا الأمين العام عن هذين الموضوعين تحت الرمزين A/52/555 و A/52/557، على التوالي. ويتعين أيضا لفت الانتباه إلى تقرير الأمين العام المعنون "أثر دخول اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ حيز النفاذ على الصكوك والبرامج القائمة والمقترحة" (A/52/491)، والمقدم عملا بالفقرة ١٥ من القرار ٣٤/٥١.

٣ - وتميز العام الماضي بدعوة مكثفة من جانب المجتمع الدولي من أجل اتباع نهج منسق ومتكامل إزاء قضايا المحيطات وقانون البحار، والسعي المتضافر لتحديد دور الأمم المتحدة في هذا السياق. وقد احتلت مسألتان مهمتان على الصعيد المؤسسي صلب هذه المناقشات هما مسألة الاستعراض السنوي لقضايا المحيطات، وتعزيز التعاون المشترك بين الوكالات في مجال تنفيذ الاتفاقية.

٤ - وعقب دخول الاتفاقية حيز النفاذ، أكدت الجمعية العامة المبدأ المنصوص عليه في ديباجتها والقائل بأن مشاكل حيز المحيطات مترابطة وتقتضي النظر فيها ككل. وأشارت إلى الأهمية الاستراتيجية للاتفاقية باعتبارها إطارا للعمل الوطني والإقليمي والعالمي في القطاع البحري، وأكدت أهمية النظر سنويا في التطورات العامة المتصلة بقانون البحار واستعراضها، وقررت إجراء استعراض وتقييم سنويين لتنفيذ الاتفاقية والتطورات الأخرى المتعلقة بشؤون المحيطات وقانون البحار بوصفها المؤسسة العالمية المختصة بعمل ذلك (القرار ٢٨/٤٩، الديباجة والفقرة ١٢).

٥ - ولفت الأمين العام، في أول تقرير قدمه بموجب المادة ٣١٩ من الاتفاقية (SPLOS/6، الفقرات ٣٢ إلى ٣٦) انتباه الدول الأطراف والسلطة الدولية لقاع البحار والمنظمات الدولية ذات الاختصاص إلى الجزء

جيم - ٢ من مقرر لجنة التنمية المستدامة[١] ١٥/٤ المؤرخ ٣ أيار/مايو ١٩٩٧ الذي يتناول الفرع واو من الفصل ١٧ من جدول أعمال القرن ٢١[٢].

٦ - وقد أوصت اللجنة في هذا المقرر "أن تقوم بإجراء استعراض دوري عام لجميع جوانب البيئة البحرية والقضايا المتصلة بها على النحو الوارد في الفصل ١٧ من جدول أعمال القرن ٢١، الذي توفر اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الإطار القانوني العام له". واستندت هذه التوصية إلى الاحتياجات التالية: "(أ) ضرورة تحسين عملية تحديد أولويات العمل على الصعيد العالمي من أجل تشجيع صون البيئة البحرية وتحقيق استغلالها المستدام؛ (ب) وتحسين التنسيق بين مؤسسات الأمم المتحدة ذات الصلة والمؤسسات المالية الحكومية الدولية؛ (ج) وكفالة سلامة المشورة العلمية والبيئية والاقتصادية والاجتماعية بشأن هذه القضايا".

٧ - وفي الدورة الاستثنائية التاسعة عشرة المعقودة في حزيران/يونيه ١٩٩٧، أيدت الجمعية العامة، تعزيزا لاتخاذ القرار العالمي بشأن البيئة البحرية، توصية لجنة التنمية المستدامة المذكورة أعلاه التي تبرز الحاجة الملحة إلى إجراء استعراض حكومي دولي بصورة دورية (انظر الفقرة ١٨٨ أدناه). وأوصت الجمعية بأن يجري النظر في النتائج التي يتوصل إليها هذا الاستعراض في إطار بند جدول الأعمال الموحد المعنون "المحيطات وقانون البحار". كذلك أيد اجتماع الدول الأطراف في الاتفاقية الحاجة إلى التنسيق في القضايا المتصلة بشؤون المحيطات وقانون البحار (انظر SPLOS/24، الفرع السابع).

٨ - وفي هذا السياق، أشارت الجمعية العامة في دورتها الحادية والخمسين إلى أهمية تنفيذ الاتفاقية بصورة فعالة، وتطبيقها بصورة موحدة ومتسقة، والحاجة المتزايدة إلى تعزيز وتيسير التعاون الدولي بشأن قانون البحار وشؤون المحيطات على الصعد العالمي والإقليمي ودون الإقليمي (القرار ٣١/٥١، الديباجة).

٩ - ومنذ دخول الاتفاقية حيز النفاذ في أواخر عام ١٩٩٤، ركز المجتمع الدولي معظم اهتمامه على إقامة المؤسسات المنشأة بموجب الاتفاقية وعلى جوانب مؤسسية أخرى منها الدور الذي تضطلع به الجمعية العامة فيما يتعلق بالمحيطات وقانون البحار. واتسمت هذه الفترة أيضا بتعزيز التنفيذ المتسق للاتفاقية وكفالة تواؤم التطورات القانونية والمتعلقة بالسياسات الجارية على الصعيد الدولي، وضمان استمرار التعاون الدولي في إطار الاتفاقية من أجل التصدي للقضايا المستجدة.

١٠ - ومن السمات البارزة للاتفاقية إنشاؤها "لمنظومة جديدة من مؤسسات المحيطات المنشأة بموجب معاهدة"، وقد اكتملت الآن هذه العملية التي بدأت في عام ١٩٨٣. وتتألف هذه المنظومة حديثة النشأة من السلطة الدولية لقاع البحار، والمحكمة الدولية لقانون البحار، ولجنة حدود الجرف القاري. ومطلوب من شعبة شؤون المحيطات وقانون البحار التابعة لمكتب الشؤون القانونية، بمقتضى المسؤوليات الخاصة التي تعهد بها الاتفاقية إلى الأمين العام والدور الإشرافي الذي تضطلع به الجمعية العامة، أن تستعرض وترصد جميع التطورات المتصلة بقانون البحار وشؤون المحيطات، وبتنفيذ الاتفاقية. وجدير بالملاحظة في هذا الخصوص

أن الاتفاقية لا تنص على عقد مؤتمرات دورية للأطراف مثلما تفعل معظم الاتفاقيات المشابهة وإن تضمنت حكما ينص على عقد اجتماعات للدول الأطراف من أجل إجراء انتخابات دورية وإقرار ميزانية المحكمة. ومن هنا، يمكن أيضا أن ينظر إلى اجتماع الدول الأطراف في الاتفاقية باعتباره عنصرا هاما في هذه المنظومة الجديدة لمؤسسات المحيطات، وخاصة فيما يتعلق بإعطاء المشورة في تفسير أحكام الاتفاقية.

١١ - وفيما تعالج السلطة والمحكمة وكذلك اللجنة المسائل المتصلة بمناطق بحرية محددة و/أو جوانب محددة لشؤون المحيطات وقانون البحار، يركز البرنامج المركزي المعني بالمحيطات في الأمم المتحدة على المسائل المتعلقة بالتنفيذ العام للاتفاقية. كما يهتم برصد ممارسات الدول، ويوفر المعلومات ويسدي المشورة ويقدم المساعدة فيما يتعلق بالتطبيق الموحد والمتسق للاتفاقية في كثير من المجالات التي تهم وتشغل الدول والمنظمات الدولية. وسيدعم البرنامج أيضا الجهود المبذولة لمساعدة الدول في تنفيذ الاتفاقية بمزيد من الفعالية، ولتحقيق المزيد من منافع نظام المحيطات الجديد.

١٢ - وعليه، يود الأمين العام أن يؤكد أهمية مناقشات "شؤون المحيطات وقانون البحار" في الجمعية العامة، ليس فقط من منظور إنشاء المنظومة الجديدة لمؤسسات المحيطات المنشأة بموجب معاهدة، والتنفيذ الفعال للاتفاقية في جميع جوانبها المتعددة، بل أيضا من منظور تعزيز التعاون الدولي بشأن المسائل الهامة المستجدة في ميدان قانون البحار وشؤون المحيطات. ويستلزم هذا الدور، الذي يتطلب من كل حكومة أن تضع سياسة بحرية وطنية متكاملة الأهداف، النظر أيضا في الاختيار المناسب للمحفل الحكومي الدولي الذي تجري فيه مناقشة المسائل ذات الأهمية المباشرة للتنفيذ الفعال للاتفاقية.

ثانيا - الاتفاقية، واتفاقا التنفيذ، والمؤسسات المنشأة حديثا

ألف - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

١ - حالة الاتفاقية

١٣ - بدأ نفاذ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في ١٦ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٤، بعد مرور عام على إيداع الصك الستين من صكوك التصديق. ومنذ ذلك الحين تلقت الاتفاقية ٦٠ تصديقا أو انضماما إضافيا أو خلافة، مما رفع مجموع عدد الدول الأطراف فيها إلى ١٢٠ دولة[٣]. ومنذ تقديم التقرير الأخير (A/51/645) أودعت ١٤ دولة صكوك تصديقها على الاتفاقية أو انضمامها إليها. وشهدت منطقة آسيا والمحيط الهادئ أكبر زيادة في عدد التصديقات والانضمامات المقدمة: شملت ست دول، فأصبح مجموع عدد الأطراف في الاتفاقية من هذه المنطقة ٣٣. ولا تزال أفريقيا تمثل أكبر عدد من الدول الأطراف في الاتفاقية: ٣٤ دولة. أما المناطق الأخرى فإن تمثيلها على النحو التالي: أوروبا الشرقية ١١ دولة طرفا؛ أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي ٢٥؛ أوروبا الغربية والدول الأخرى ١٧. ومما لا شك فيه أن تصديق اثنين

من أهم البلدان البحرية على الاتفاقية وانضمامهما إليها هما الاتحاد الروسي، في آذار/مارس ١٩٩٧، والمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية، في تموز/يوليه ١٩٩٧، يسهم في تعزيز النظام القانوني المنشأ بموجب الاتفاقية. ورغم أن المشاركة العالمية في الاتفاقية لم تتحقق عمليا، فإن اتجاه ومعدل التصديق الحاليين ينبئان بدلائل طيبة بالنسبة للمستقبل.

٢ - الإعلانات والبيانات بموجب المادة ٣١٠

١٤ - أصدرت ٤٣ دولة أعلانات وبيانات عند تصديقها على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أو انضمامها إليها. وجدير بالذكر أيضا أن ٣٥ دولة أصدرت إعلانات أو بيانات عند التوقيع. وقد أبدى عدد من الدول اعتراضات على مضمون عدة من هذه الإعلانات. وخضعت جميع الإعلانات والبيانات المتعلقة بالاتفاقية وباتفاق التنفيذ الخاص بالجزء الحادي عشر، المقدمة قبل ٣١ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٦، للتحليل وأصدرت في نشرة حديثة من نشرات قانون البحار[٤]. ومن بين الدول التي صدقت على الاتفاقية أو انضمت إليها منذ تقديم التقرير الأخير (A/51/645)، أصدرت ثماني دول إعلانات هي الاتحاد الروسي وإسبانيا وباكستان ورومانيا وشيلي وغواتيمالا وماليزيا والمملكة المتحدة. وقد عممت النصوص الكاملة لهذه الإعلانات على الدول الأعضاء في إشعارات موجهة من الوديع، وأدرجت في نشرات قانون البحار أرقام ٣٢ و ٣٣ و ٣٤. وهي متاحة أيضا عن طريق شبكة الانترنت على العنوان التالي: http://www.un.org/Depts/los.

١٥ - ورغم أن المادة ٣١٠ من الاتفاقية تتيح للدول والكيانات إصدار بيانات أو إعلانات بشأن تطبيق الاتفاقية عند توقيعها أو تصديقها عليها أو انضمامها إليها، فإن هذه الإعلانات ينبغي ألا ترمي إلى استبعاد أو تعديل الأثر القانوني لأحكام الاتفاقية. وتدعو الفقرة ٢ من قرار الجمعية العامة ٣٤/٥١ الدول الأعضاء إلى ضمان أن تكون الإعلانات والبيانات التي تصدرها وقت التوقيع أو الانضمام متماشية مع أحكام الاتفاقية. وفي سياق مناقشات الدورة العادية الحادية والخمسين للجمعية العامة، أعرب بعض الوفود عن قلقه إزاء عدم التزام كثير من الدول بهذا المطلب. ونوشدت الدول التي لم تلتزم بذلك أن تستعرض إعلاناتها وبياناتها في ضوء أحكام المادتين ٣٠٩ و ٣١٩. وذكر الاتحاد الروسي مؤخرا في الإعلان الذي أصدره عند تصديقه على الاتفاقية، أنه يعترض على أي إعلانات أو بيانات أُصدرت في الماضي أو قد تصدر في المستقبل عند التصديق على الاتفاقية أو الانضمام إليها أو تصدر لأي سبب آخر متصل بالاتفاقية وتكون غير ملتزمة بأحكام المادة ٣١٠. وأيدت المملكة المتحدة نفس الموقف في الإعلان الذي أصدرته عند انضمامها إلى الاتفاقية. وبالإضافة إلى الإعلانات المتعلقة بالمطالبات البحرية المتضاربة أو مسائل السيادة، تتناول الإعلانات التي تثير أكبر قدر من الاعتراضات مسألة حق المرور البريء في البحر الإقليمي، والمرور العابر في الممرات المستخدمة في الملاحة الدولية، والمرور في الممرات البحرية الأرخبيلية، وحرية الملاحة وغيرها من أوجه استخدام المحيطات المعترف بها دوليا في المنطقة الاقتصادية الخالصة، والإعلانات الأخرى التي يقصد بها إخضاع تفسير الاتفاقية أو تطبيقها للقانون الوطني. وعلاوة

على ذلك، يبدو أن بعض الدول قد حاولت في إعلاناتها وكذلك في تشريعاتها الوطنية ذات الصلة وضع شروط قد تعدل الآثار القانونية لأحكام الاتفاقية.

٣ - الإعلانات الصادرة بموجب المادتين ٢٨٧ و ٢٩٨

١٦ - منذ صدور التقرير الأخير، أصدرت عدة دول إعلانات تتعلق بالمادتين ٢٨٧ و ٢٩٨ من الاتفاقية. وقد أفاد الاتحاد الروسي أنه لا يقبل، وفقا للمادة ٢٩٨، الإجراء المنصوص عليه في الفرع ٢ من الجزء الخامس عشر من الاتفاقية القاضي بإلزامية القرارات المتعلقة، في جملة أمور، بالمنازعات المتصلة بتعيين الحدود البحرية، أو بالخلجان أو بالحقوق التاريخية؛ والمنازعات المتصلة بالأنشطة العسكرية؛ والمنازعات التي يمارس مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة بشأنها مهام موكولة إليه بموجب ميثاق الأمم المتحدة. واختارت إسبانيا وفقا للفقرة ١ من المادة ٢٨٧ أن تحيل منازعاتها إلى محكمة العدل الدولية. بينما أعلنت إيطاليا أنها اختارت لتسوية المنازعات المتصلة بتطبيق أو تفسير الاتفاقية والاتفاق المتصل بتنفيذ الجزء الحادي عشر المحكمة الدولية لقانون البحار ومحكمة العدل الدولية، دون أن تحدد لأحداهما أسبقية على الأخرى. واختارت شيلي بالترتيب، المحكمة الدولية لقانون البحار، ومحكمة التحكيم الخاصة المنشأة وفقا للمرفق الثامن. واعتبارا من ٣٠ أيلول/سبتمبر ١٩٩٧، بلغ عدد الدول التي حددت اختياراتها بالنسبة للإجراءات المنصوص عليها في المادة ٢٨٧ ما مجموعه ١٩ دولة، وترد هذه المعلومات في العدد رقم ٦ من التعميم الإعلامي لقانون البحار.

باء - الاتفاق المتعلق بتنفيذ الجزء الحادي عشر من الاتفاقية

١ - حالة الاتفاق

١٧ - اعتمد الاتفاق المتعلق بتنفيذ الجزء الحادي عشر من الاتفاقية في ٢٨ تموز/يوليه ١٩٩٤ (قرار الجمعية العامة ٢٦٣/٤٨) وبدأ نفاذه بعد عامين، أي في ٢٨ تموز/يوليه ١٩٩٦. ويجب أن يفسر الاتفاق وينفذ بالاقتران بالاتفاقية باعتبارهما صكا واحدا، وفي حالة حدوث أي تضارب بين الاتفاق والجزء الحادي عشر من الاتفاقية، تسود أحكام الاتفاق. كما أن أي تصديق على الاتفاقية أو انضمام إليها، بعد يوم ٢٨ تموز/يوليه ١٩٩٤، يتضمن أيضا موافقة على الالتزام بالاتفاق. وعلاوة على ذلك، ليس لأي دولة أو كيان إعلان الموافقة على الالتزام بالاتفاق ما لم يكن قد أعلن في السابق، أو ما لم يعلن في نفس الوقت الموافقة على الالتزام بالاتفاقية. ويتعين على الدول التي أصبحت أطرافا في الاتفاقية قبل اعتماد الاتفاق أن تعلن بشكل منفصل موافقتها على الالتزام بالاتفاق عن طريق إيداع صك تصديق أو انضمام.

١٨ - وفي ٣٠ أيلول/سبتمبر ١٩٩٧ لم تكن الدول الأطراف التالية، التي تطبق الاتفاق بحكم الأمر الواقع وتنتسب إلى عضوية الأجهزة التي أنشأتها أحكام هذا الاتفاق، قد اتخذت بعد الخطوات اللازمة لكي تصبح أطرافا فيه وهي: أنتيغوا وبربودا، إندونيسيا، أنغولا، أوروغواي، البحرين، البرازيل، بوتسوانا، البوسنة

والهرسك، تونس، جزء القمر، جزر مارشال، جمهورية تنزانيا المتحدة، جمهورية الكونغو الديمقراطية، جيبوتي، دومينيكا، الرأس الأخضر، سان تومي وبرينسيبي، سانت فنسنت وجزر غرينادين، سانت كيتس ونيفيس، سانت لوسيا، السودان، الصومال، العراق، غامبيا، غانا، غيانا، غينيا - بيساو، فييت نام، الكاميرون، كوبا، كوستاريكا، الكويت، مالي، مصر، المكسيك، هندوراس، اليمن. وفي هذا التاريخ، بلغ مجموع الدول الأطراف في الاتفاقية الملتزمة بالاتفاق ٨٣ دولة.

٢ - الإخطارات المتعلقة بالعضوية المؤقتة

١٩ - انتهى التطبيق المؤقت للاتفاق المتعلق بتنفيذ الجزء الحادي عشر من الاتفاقية يوم دخوله حيز النفاذ في ٢٨ تموز/يوليه ١٩٩٦. وطبقا لأحكام الاتفاق، أصبح بوسع الدول والكيانات التي كانت تطبقه بشكل مؤقت، والذي لم يكن قد دخل بعد حيز النفاذ بالنسبة لها، أن تواصل عضويتها في السلطة على أساس مؤقت ريثما يبدأ سريانه بالنسبة لهذه الدول أو الكيانات. وحتى تستطيع هذه الدول أو الكيانات أن تواصل عضويتها المؤقتة، كان عليها أن ترسل إخطارات خطية إلى الأمين العام للأمم المتحدة بهذا الشأن. وبعد ١٦ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٦ أصبح بوسعها الاحتفاظ بهذا المركز على أساس قرار من مجلس السلطة الدولية لقاع البحار. ويجوز للمجلس أن يوافق على تمديد العضوية المؤقتة لفترة أو لفترات أخرى لا تتجاوز في مجموعها عامين، أي في موعد لا يتجاوز ١٦ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٨، شريطة أن يكون مقتنعا بأن الدولة أو الكيان المعني يبذل جهودا مخلصة لكي يصبح طرفا في الاتفاق والاتفاقية. وفي الدورة الثانية المستأنفة، والدورة الثالثة للسلطة الدولية لقاع البحار، المعقودتين في كنغستون في الفترة من ٥ إلى ١٦ آب/أغسطس ١٩٩٦، ومن ١٧ إلى ٢٧ آذار/مارس ١٩٩٧ على التوالي، وافق مجلس السلطة الدولية لقاع البحار على عدد من طلبات تمديد العضوية على أساس مؤقت (ISBA/C/9 و ISBA/3/C/3). وفي ٣٠ أيلول/سبتمبر ١٩٩٧، ظلت ١٤ دولة (الإمارات العربية المتحدة، أوكرانيا، بلجيكا، بنغلاديش، بولندا، بيلاروس، جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، جنوب أفريقيا، سويسرا، غابون، قطر، كندا، نيبال، الولايات المتحدة الأمريكية) وكيان واحد (الاتحاد الأوروبي) أعضاء في السلطة على أساس مؤقت.

جيم - اتفاق تنفيذ أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بشأن حفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال

١ - حالة الاتفاق

٢٠ - اعتمد مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال في ٤ آب/أغسطس ١٩٩٥، اتفاق تنفيذ أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المؤرخة ١٠ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٢ بشأن حفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة

الارتحال (اتفاق الأرصدة السمكية لعام ١٩٩٥). وعلى خلاف الاتفاق المتعلق بتنفيذ الجزء الحادي عشر من الاتفاقية، يجب تفسير اتفاق الأرصدة السمكية لعام ١٩٩٥ وتطبيقه في سياق الاتفاقية وبشكل يتسق معها. وعلى النقيض من الاتفاق المتعلق بالجزء الحادي عشر، لا توجد صلة مباشرة بين اتفاق الأرصدة السمكية والاتفاقية فيما يتعلق بإعلان الموافقة على الالتزام (A/52/555).

٢١ - وفتح باب التوقيع على الاتفاق حتى ٤ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٦. وحتى ذلك التاريخ، كان الاتفاق قد حصل ما مجموعه ٥٩ توقيعا، وفي ٣٠ أيلول/سبتمبر ١٩٩٧، كانت ١٥ دولة قد صدقت عليه. وسيبدأ نفاذ الاتفاق بعد ٣٠ يوما من تاريخ إيداع الصك الثلاثين للتصديق أو الانضمام. وعلى الرغم من أن الاتفاق ينص، في المادة ٤١، على إمكانية تطبيقه بصفة مؤقتة، لم يقم أي دولة أو كيان بإخطار الوديع باعتزامه القيام بذلك.

٢ - الإعلانات والبيانات الصادرة بموجب المادة ٤٣

٢٢ - عملا بالمادة ٤٣ من الاتفاق، قامت أربع دول (أوروغواي، والصين، وفرنسا، وهولندا،) والجماعة الأوروبية، بإصدار إعلانات عند التوقيع على الاتفاق، وأصدرت أربع دول (الاتحاد الروسي، وموريشيوس، والنرويج، والولايات المتحدة الأمريكية) إعلانات عند التصديق عليه أو الانضمام إليه. وكان عدد من هذه الاعلانات ذا طابع تفسيري، وتناول مسائل من بينها ولاية دولة العلم في إطار تدابير الإنفاذ والحفظ والإدارة في أعالي البحار، وفيما يتعلق بتفتيش سفن الصيد (المواد ٢١ و ٢٢ و ٢٣). وحدد الإعلان الذي أصدرته الجماعة الأوروبية أيضا اختصاص الجماعة الأوروبية والدول الأعضاء فيها.

٢٣ - واعترض الاتحاد الروسي، في الإعلان الذي أصدره، ونظرا لأحكام المادتين ٤٢ و ٤٣ من الاتفاق، على أي إعلانات أو بيانات أصدرت في الماضي أو قد تصدر في المستقبل عند التوقيع على الاتفاقية أو التصديق عليها أو الانضمام إليها، أو التي تصدر لأي سبب آخر يتصل بالاتفاقية، والتي لا تتمشى مع أحكام المادة ٤٣ من الاتفاق. فالمادة ٤٢ لا تجيز تقديم أي تحفظات أو استثناءات على الاتفاق؛ وتنص المادة ٤٣، مثلها مثل المادة ٣١٠ من الاتفاقية، على ألا ترمي الإعلانات أو البيانات إلى استبعاد أو تعديل الأثر القانوني لأحكام الاتفاق. وقد تم تعميم جميع الإعلانات على الدول الأعضاء في إشعارات الإيداع، وأصدرت في نشرات قانون البحار أرقام ٣٠ و ٣٢ و ٣٣ و ٣٤.

٣ - الإعلانات المتعلقة بتسوية المنازعات

٢٤ - أصدرت ثلاث دول إعلانات عند التصديق على الاتفاق عملا بالمادة ٣٠ منه المتعلقة بإجراءات تسوية المنازعات: وأعلنت النرويج أنها لا تقبل بمحكمة تحكيم تشكل وفقا للمرفق السابع من الاتفاقية لبعض فئات المنازعات؛ واختارت الولايات المتحدة محكمة تحكيم خاص تشكل وفقا للمرفق الثامن؛ وأعلن

الاتحاد الروسي عن فهمه أن إجراءات تسوية المنازعات المشار إليها في المادة ٣٠ تتضمن جميع أحكام الجزء الخامس عشر من الاتفاقية التي تسري على المنازعات بين الدول الأطراف في الاتفاق.

دال - المؤسسات المنشأة بموجب الاتفاقية

١ - السلطة الدولية لقاع البحار

٢٥ - السلطة الدولية لقاع البحار هي المنظمة التي تقوم الدول الأطراف في الاتفاقية عن طريقها، وفقا للنظام المنشأ في الجزء الحادي عشر من الاتفاقية واتفاق التنفيذ المعني لقاع البحار والمحيطات وباطن أرضه، خارج حدود الولاية الوطنية ("المنطقة")، بتنظيم الأنشطة في المنطقة ومراقبتها، وبصورة خاصة بغيـــة إدارة موارد المنطقة. وفي أيلول/سبتمبر ١٩٩٧، بلغ عدد الأعضاء في السلطة ١٣٥ عضوا، بينهم ١٥ عضوا على أساس مؤقت.

٢٦ - وبعد الانتهاء من المرحلة التنظيمية الأولى التي شملت الفترة من تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٤ إلى كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٦، بدأت السلطة هذا العام مرحلة أداء وظائفها. وكان أهم تطور حدث في عام ١٩٩٧ هو الموافقة على خطط العمل للاستكشاف لسبعة مستثمرين رواد مسجلين هم: حكومة الهند؛ والمعهد الفرنسي لبحوث استغلال البحار/المؤسسة الفرنسية لدراسات وبحوث العقيدات (فرنسا)؛ والشركة المحدودة لتنمية موارد أعماق المحيطات (اليابان)؛ ومؤسسة يوجمورجولوجيا. (الاتحاد الروسي)؛ والرابطة الصينية للبحث والتطوير في ميدان الموارد المعدنية للمحيطات (الصين)؛ ومؤسسة إنترأوشنميتال المشتركة (الاتحاد الروسي وبلغاريا وبولندا والجمهورية التشيكية وسلوفاكيا وكوبا)؛ وحكومة جمهورية كوريا (ISBA/3/C/9). وسيتم الاضطلاع بأنشطة استكشاف المعادن في قاع البحار العميق لأول مرة بموجب النظام القانوني الجديد لمحيطات العالم الذي أنشأته الاتفاقية واتفاق التنفيذ. وطلب المجلس إلى الأمين العام للسلطة أن يتخذ الخطوات اللازمة من أجل إصدار خطط العمل في شكل عقود تشمل الالتزامات الواجبة التطبيق بموجب أحكام الاتفاقية واتفاق التنفيذ والقرار الثاني لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار.

٢٧ - وسيتم، في هذا السياق، إصدار عقد للاستكشاف مدته ١٥ سنة بين المتعاقد والسلطة، ينص على حقوق والتزامات الطرفين المتعاقدين، يكفل للمتعاقد حق الاستكشاف لمدة العقد. وستشمل أحكام العقد الأخرى عمليات استعراض مشتركة لأنشطة الاستكشاف والرصد البيئي؛ وخطط لحالات الطوارئ، والتدابير التي ينبغي اتخاذها في حالات الطوارئ التي يحتمل أن تسبب ضررا جسيما للبيئة البحرية؛ والتزامات المتعاقدين للاضطلاع ببرامج تدريب، وضبط الحسابات والسجلات، وتقديم تقارير سنوية؛ وامتثال المتعاقد لمعايير السلامة والعمل والصحة؛ ومسؤولية المتعاقد عن الأضرار.

٢٨ - وعقدت السلطة، خلال العام الجاري، دورتها الثالثة ودورتها الثالثة المستأنفة في كينغستون، في الفترة من ١٧ إلى ٢٧ آذار/مارس ومن ١٨ إلى ٢٩ آب/أغسطس ١٩٩٧ على التوالي. واجتمعت خلال الدورتين جميع أجهزة السلطة الأربعة - الجمعية، والمجلس، واللجنة القانونية والتقنية، واللجنة المالية.

٢٩ - وشهدت الفترة قيد الاستعراض أيضا تقدما في أعمال السلطة في عدد من المسائل الموضوعية والتنظيمية. وتنص الاتفاقية واتفاق التنفيذ على اعتماد وتطبيق القواعد والأنظمة والإجراءات اللازمة للاضطلاع بالأنشطة في المنطقة. وسيستمر تطوير ما يسمى بـ "مدونة التعدين في قاع البحار العميق" لكي يتسنى تنفيذ نظام التعدين في قاع البحار العميق الذي أنشأته الاتفاقية واتفاق التنفيذ. وتنظر اللجنة القانونية والتقنية حاليا في مشروع النظام بشأن التنقيب عن العقيدات المؤلفة من عدة معادن في المنطقة واستكشافها، الذي يتضمن أيضا مشروع الشروط الموحدة لعقد الاستكشاف. وتعكس آخر صيغة وضعت لمشروع النظام (ISBA/3/LTC/WP.1/Rev.3) أعمال اللجنة حتى نهاية الدورة الثالثة المستأنفة للسلطة. وتنوي اللجنة إنهاء أعمالها بشأن مشروع النظام في مرحلة مبكرة من اجتماعها القادم. ووفقا لما قاله رئيس اللجنة، تعكس آخر صيغة لمشروع النظام الدراسة المستفيضة التي أجريت لثلاثة مجالات رئيسية حددتها في عام ١٩٩٦ وهي: حماية البيئة البحرية وحفظها؛ وقيام المتعاقدين بتقديم تقارير سنوية إلى السلطة ونقل البيانات إليها؛ وسرية المعلومات المقدمة.

٣٠ - وبدأت السلطة أيضا العمل بصدد عدد من المسائل الموضوعية الأخرى في مجال اختصاصها. وتركز الأعمال الموضوعية على البيانات والمعلومات التي يمكن تحليلها من أجل تقدير حجم الموارد من العقيدات المتعددة المعادن المحتمل استخراجها، فضلا عن فهم الآثار البيئية التي يحتمل أن تترتب على التعدين في قاع البحار العميق (ISBA/3/A/4).

٣١ - وفي عام ١٩٩٨، سيتم، لأول مرة، تغطية المصروفات الإدارية للسلطة من خلال الاشتراكات المقررة على أعضائها، بما فيهم أي أعضاء مؤقتين. وحتى عام ١٩٩٧، كانت المصروفات الإدارية للسلطة تغطى من الميزانية العادية للأمم المتحدة، وفقا لأحكام الفقرة ١٤ من الجزء الأول من مرفق الاتفاق المتعلق بتنفيذ الجزء الحادي عشر من الاتفاقية. واعتمدت الجمعية، في دورتها الثالثة المستأنفة، ميزانية السلطة لعام ١٩٩٨ بمبلغ ٩٠٠ ٧٠٣ ٤ دولار من دولارات الولايات المتحدة، وقررت أيضا إنشاء صندوق رأس مال متداول بمبلغ ٠٠٠ ٣٩٢ دولار، على أن يدفع منه مبلغ ٠٠٠ ١٩٦ دولار في عام ١٩٩٨ ومبلغ ٠٠٠ ١٩٦ دولار في عام ١٩٩٩ (ISBA/3/A/9). وتشير ميزانية عام ١٩٩٨ إلى ارتفاع بسيط في المصروفات الإدارية للسلطة (٠,٥ مليون دولار تقريبا)، تمشيا مع النهج التطويري لإنشاء أمانة السلطة الذي وافقت عليه الجمعية في عام ١٩٩٦. واعتمدت الجمعية أيضا جدول تقدير مساهمات أعضاء السلطة في ميزانيتها الإدارية وفي صندوق رأس المال المتداول، على أساس الجدول المستخدم للميزانية العادية للأمم المتحدة (ISBA/3/A/10).

٣٢ - وطلبت السلطة، بوصفها منظمة دولية مستقلة، الحصول على مركز المراقب لدى الأمم المتحدة، ومُنحت هذا المركز في ٤ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٦ (قرار الجمعية العامة ٦/٥١). وفي ١٤ آذار/

مارس ١٩٩٧، وقع الأمين العام للأمم المتحدة والأمين العام للسلطة اتفاق علاقة، وهو الاتفاق المتعلق بالعلاقة بين الأمم المتحدة والسلطة، الذي يطبق بصفة مؤقتة منذ ذلك التاريخ (A/52/260)، إلى أن يبدأ نفاذه عندما توافق عليه الجمعية العامة للأمم المتحدة وجمعية السلطة. ووافقت جمعية السلطة على الاتفاق في جلستها الثامنة والأربعين في ٢٧ آذار/مارس ١٩٩٧ (ISBA/3/A/3). وتنظر الجمعية العامة للأمم المتحدة في الاتفاق في دورتها العادية الثانية والخمسين.

٣٣ - وتقوم السلطة حاليا بوضع اللمسات الأخيرة على عدد من المسائل التنظيمية الأخرى، بما في ذلك الاتفاق بين السلطة الدولية لقاع البحار وحكومة جامايكا بشأن مقر السلطة (للاطلاع على آخر صيغة، انظر ISBA/3/C/L.3)؛ والبروتوكول المتعلق بامتيازات السلطة الدولية لقاع البحار وحصاناتها (للاطلاع على آخر صيغة، انظر ISBA/3/A/WP.1/Add.1)؛ والقواعد المالية للسلطة الدولية لقاع البحار (ISBA/3/FC/WP.1). ومن المقرر عقد الدورة الرابعة للسلطة في كينغستون في الفترة من ١٦ إلى ٢٧ آذار/مارس ١٩٩٨؛ وحدد موعد مؤقت لانعقاد الدورة الرابعة المستأنفة في الفترة من ١٧ إلى ٢٨ آب/أغسطس ١٩٩٨.

٢ - المحكمة الدولية لقانون البحار

٣٤ - بدأت المحكمة الدولية لقانون البحار، بعد إنشائها بانتخاب أعضائها الـ ٢١ في ١ آب/أغسطس ١٩٩٦ (SPLOS/14)، بالاضطلاع بمهامها في هامبورغ، بألمانيا، وعقدت ثلاث دورات. وعقدت الدورة الافتتاحية في الفترة من ١ إلى ٣١ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٦، والدورة الثانية في الفترة من ٣ إلى ٢٨ شباط/فبراير ١٩٩٧، والدورة الثالثة في الفترة من ٢ إلى ٢٩ نيسان/أبريل ١٩٩٧. ومن المقرر أن تعقد المحكمة دورتها الرابعة في الفترة من ٦ إلى ٣١ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٧.

(أ) نظام (لائحة) المحكمة

٣٥ - قرر أعضاء المحكمة أن تقوم المحكمة، على أساس مؤقت، بتطبيق مشروع نظام المحكمة الذي أعدته اللجنة التحضيرية للسلطة الدولية لقاع البحار وللمحكمة الدولية لقانون البحار. وسيمكن ذلك المحكمة من تناول القضايا التي قد تقدم إليها أثناء نظرها في المشروع النهائي للنظام الذي أعدته اللجنة التحضيرية. وقررت المحكمة أن يكون الاعتبار الأول فيما يتعلق بالنظام هو أن يكون سهل الاستخدام وكفؤا وفعالا من حيث التكاليف لكل من المحكمة والأطراف التي قد تمثل أمامها.

٣٦ - وقام فريق عامل جامع بالنظر في النظام، وقد توصل إلى استنتاجات غير رسمية بشأن المواد التي تتناول التنظيم الداخلي للمحكمة، وبشأن معظم الأحكام المتعلقة بالدعاوى في المنازعات. وتنوي المحكمة الانتهاء من عملها هذا أثناء دورتها الرابعة في تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٧، وسيتم بعد ذلك اعتماد النظام بصفة رسمية.

(ب) تكوين الغرف

٣٧ - كونت المحكمة أيضا ثلاث غرف دائمة بالإضافة إلى غرفة منازعات قاع البحار:

- غرفة الإجراءات الموجزة: أنشئت وفقا للفقرة ٣ من المادة ١٥ من النظام الأساسي للمحكمة (المرفق السادس للاتفاقية). وتتكون الغرفة من خمسة أعضاء ومناوبين اثنين، ويعتبر رئيس ونائب رئيس المحكمة عضوين بحكم منصبيهما. وتتمثل مهمتها الرئيسية في أن تنظر في الدعوى وتفصل فيها، بناء على طلب الأطراف، بإجراء موجز. وللغرفة أن تفرض تدابير مؤقتة ممارسة لسلطات المحكمة، إذا لم تكن المحكمة منعقدة أو لم يتوفر عدد كاف من أعضائها؛

- غرفة منازعات مصائد الأسماك: أنشئت وفقا للفقرة ١ من المادة ١٥ من النظام الأساسي، وتتكون من سبعة أعضاء. وتتناول المنازعات المتعلقة باستغلال الموارد البحرية الحية وإدارتها، التي تتفق الأطراف على عرضها عليها؛

- غرفة منازعات البيئة البحرية: أنشئت وفقا للفقرة ١ من المادة ١٥ من النظام الأساسي، وتتكون من سبعة أعضاء. وتتناول المنازعات المتعلقة بحماية البيئة البحرية وحفظها، التي تتفق الأطراف على عرضها عليها؛

- غرفة منازعات قاع البحار: تمثل أهم غرفة في المحكمة. وأنشئت وفقا للمادة ١٤ من النظام الأساسي، وتتناول المنازعات المتعلقة بالأنشطة في المنطقة على النحو المعرف في المادة ١٨٧ من الاتفاقية والاتفاق المتعلق بتنفيذ الجزء الحادي عشر من الاتفاقية. وتتكون الغرفة من ١١ عضوا يتم اختيارهم بطريقة تعكس النظم القانونية الرئيسية في العالم، ووفقا لمبدأ التوزيع الجغرافي العادل.

(ج) الأفرقة العاملة واللجان

٣٨ - أثناء الدورات الثلاث الأولى، اضطلعت أفرقة عاملة مخصصة بدراسة أولية لجوانب معينة من عمل المحكمة. وعند نهاية الدورة الثالثة، أنشأت المحكمة رسميا اللجان التالية من أجل تناول تنظيمها الداخلي: لجنة الميزانية والشؤون المالية، واللجنة المعنية بنظام (لائحة) المحكمة والممارسات القضائية، ولجنة شؤون الموظفين والشؤون الإدارية، واللجنة المعنية بالمكتبة والمنشورات.

(د) ميزانية المحكمة

٣٩ - اعتمد الاجتماع السابع للدول الأطراف المعقود في نيويورك في الفترة من ١٩ إلى ٢٣ أيار/مايو ١٩٩٧ ميزانية المحكمة للمرحلة الأولى من عملها (SPLOS/24). وبلغت الميزانية المعتمدة لعام ١٩٩٨ ما مجموعه ١٦٩ ٧٦٧ ٥ دولارا، يتألف من: (أ) نفقات متكررة تبلغ ١٦٩ ٦٢٧ ٥ دولارا، تشمل

مبلغ ٣٣٠ ٩٧١ ١ دولارا لمكافآت القضاة ومبلغ ٢٣٩ ٤١٩ ٢ دولارا للمرتبات وتكاليف الموظفين ذات الصلة (١١ وظيفة من الفئة الفنية وما فوقها، و ١٦ وظيفة من فئة الخدمات العامة)؛ (ب) ونفقات غير متكررة تبلغ ٠٠٠ ١٤٠ دولار. ولم يدرج اعتماد للتكاليف الطارئة في حالة تقديم قضية إلى المحكمة خلال عام ١٩٩٨. وبالإضافة إلى ذلك، تقرر ترحيل ما قد يتبقى من أموال في نهاية السنة المالية الحالية إلى ميزانية سنة ١٩٩٨ في إطار بند "المساعدة المؤقتة للاجتماعات"، وأن تسدد أية تكاليف تتعلق بالنظر في قضية ما في عام ١٩٩٨ من الموارد الموجودة. غير أن اجتماع الدول الأطراف قرر ألا يستبق الحكم على تخصيص اعتمادات طارئة في المستقبل. وأيد اجتماع الدول الأطراف، عند الموافقة على ميزانية عام ١٩٩٨، الاقتراح القائل إنه ينبغي أن يكون خبراء ماليون من الدول الأطراف حاضرين عند النظر في مشروع الميزانية القادمة للمحكمة، وأن يعمم نص مشروع الميزانية قبل الاجتماع المقبل للدول الأطراف بوقت كاف.

(هـ) الاتفاق المتعلق بامتيازات المحكمة وحصاناتها

٤٠ - اعتمد اجتماع الدول الأطراف مشروع الاتفاق المتعلق بامتيازات المحكمة الدولية لقانون البحار وحصاناتها في جلسته العامة ٢٥. وفتح باب التوقيع على الاتفاق في ١ تموز/يوليه ١٩٩٧ في مقر الأمم المتحدة وسيظل مفتوحا لمدة ٢٤ شهرا. وحتى الآن، وقعت السنغال والنرويج واليونان على الاتفاق الذي يمكن لكل الدول أن توقع عليه ويتطلب أن تصدق عليه عشر دول فقط لكي يدخل حيز النفاذ.

(و) العلاقة مع الأمم المتحدة

٤١ - عملا بقرار الجمعية العامة ٢٠٤/٥١ المؤرخ ١٧ كانون الأول/ ديسمبر ١٩٩٦، دعيت المحكمة في ذلك التاريخ إلى المشاركة في دورات الجمعية العامة وأعمالها بصفة مراقب. وفي أعقاب المناقشات التي جرت بين المحكمة ومكتب الشؤون القانونية بالأمم المتحدة، من المتوقع أن يبرم اتفاق علاقة عن قريب بين المحكمة والأمم المتحدة. وفي ١ كانون الثاني/يناير ١٩٩٧، أصبحت المحكمة عضوا في الصندوق المشترك للمعاشات التقاعدية لموظفي الأمم المتحدة. وقررت المحكمة أيضا أن تطبق، مع ما يلزم من تعديل، أنظمة وقواعد النظام الموحد للأمم المتحدة على موظفي قلم المحكمة.

(ز) اتفاق المقر

٤٢ - تكاد المفاوضات المتعلقة بمشروع اتفاق المقر بين المحكمة والبلد المضيف (ألمانيا) أن تنتهي. وإلى أن يبرم الاتفاق، اعتمد البلد المضيف حكما مؤقتا يكفل امتيازات وحصانات للمحكمة، وأعضائها، وموظفي قلمها في البلد المضيف.

٣ - لجنة حدود الجرف القاري

٤٣ - رشحت الدول الأطراف ثمانية وعشرين مرشحا لعضوية لجنة حدود الجرف القاري في الانتخاب الأول الذي جرى في الاجتماع السادس للدول الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (١٠ - ١٤ آذار/مارس ١٩٩٧)[٥]. وأجريت الانتخابات وفقا للفقرة ٣ من المادة ٢ من المرفق الثاني للاتفاقية (SPLOS/20).

٤٤ - وفي ١٣ آذار/مارس ١٩٩٧، تم انتخاب أعضاء اللجنة الـ ٢١ التالية أسماؤهم: السيد ألكسندر تاغور ميديريوس دي ألبوكيرك (البرازيل)، والسيد أوسفالدو بدرو أستيز (الأرجنتين)، والسيد لورانس ف. أوسيكا (نيجيريا)، والسيد علي إبراهيم بلتاجي (مصر)، والسيد صمويل سونا بيتاح (الكاميرن)، والسيد هارالد بريك (النرويج)، والسيد غالو كاريرا هورتادو (المكسيك)، والسيد أندريه شان شيم يوك (موريشيوس)، والسيد بيتر ف. كروكر (أيرلندا)، والسيد نويل نيوتن سانت كلافر فرانسيس (جامايكا)، والسيد كازوشيكا هامورو (اليابان)، والسيد كارل هـ. ف. هينز (ألمانيا)، والسيد أبو بكر جعفر (ماليزيا)، والسيد ملادن يوراسيتش (كرواتيا)، والسيد يوري بوريسوفيتش كازمين (الاتحاد الروسي)، والسيد إيان لامونت (نيوزيلندا)، والسيد وينجينغ لو (الصين)، والسيد شيسينغو ليو مدالا (زامبيا)، والسيد يونغ آهن بارك (جمهورية كوريا)، والسيد دانيال ريو (فرنسا)، والسيد كريشنا - سوامي راماشاندران شرينيفاسان (الهند).

٤٥ - وانتخبت اللجنة في دورتها الأولى المعقودة في مقر الأمم المتحدة في نيويورك من ١٦ إلى ٢٠ حزيران/يونيه ١٩٩٧ (CLCS/1) السيد كازمين رئيسا لها بالتزكية. وفي أعقاب مشاورات اضطلع بها الرئيس، انتخب السيد أستيز والسيد أوسيكا والسيد شرينيفاسان نوابا للرئيس وانتخب السيد كروكر مقررا. وانتخب جميع أعضاء المكتب لفترة مدتها سنتان ونصف.

٤٦ - ونظرت اللجنة في مشروع نظامها الداخلي (SPLOS/CLCS/WP.1) الذي أعدته الأمانة العامة بناء على طلب الاجتماع الخامس للدول الأطراف (SPLOS/14، الفقرة ٤٤). واعتمدت اللجنة عدة مواد من النظام الداخلي وقررت أن تكون المواد الباقية موضوع مزيد من المناقشة. ونوقشت خلال الدورة مواد تتعلق بمسألة السرية لم تكن مدرجة في المشروع الأصلي، وأدرجت في مشروع المواد لمواصلة دراستها في الدورة القادمة.

٤٧ - وأثار عدة أعضاء مسألة الحماية من المسؤولية المالية التي يحتمل أن تنشأ عن ادعاءات بخرق قواعد السرية. واتفق عموما على أنه لا بد من إدراج حكم ينص على منح أعضاء اللجنة الحصانة من الملاحقة القانونية أثناء قيامهم بوظائفهم. ثم أنشأت اللجنة هيئة فرعية لتتناول مسألة تقديم المشورة إلى الدول الساحلية وفقا للفقرة ١ (ب) من المادة ٣ من المرفق الثاني للاتفاقية.

٤٨ - وعقدت اللجنة دورتها الثانية من ٢ إلى ١٢ أيلول/سبتمبر ١٩٩٧ في نيويورك (CLCS/4). وواصلت النظر في مواد مشروع النظام الداخلي التي لم يتم اعتمادها في الدورة الأولى. وبعد مشاورات مستفيضة، اعتُمدت أغلبية المواد. غير أن المواد المتعلقة بمنازعات تعيين الحدود بين الدول، ومسألة السرية، فضلا عن المسؤولية المالية التي يحتمل أن تنشأ عن ادعاءات محتملة بخرق قواعد السرية ظلت بحاجة إلى المزيد من الدراسة. وبناء عليه، أعيدت صياغة تلك الأحكام وترد في المرفقين الأول والثاني من النظام الداخلي (انظر CLCS/3). وفي هذا السياق، تجدر الإشارة إلى أن المرفقات تشكل جزءا لا يتجزأ من النظام الداخلي، وفقا للمادة ٥٦.

٤٩ - ثم قررت اللجنة اعتماد النظام الداخلي وطلبت إلى الرئيس أن يحيل المرفقين إلى الاجتماع التالي للدول الأطراف للنظر فيهما. وقررت ألا يعتمد المرفق الأول المتضمن للأحكام المتعلقة بتناول طلب دولة ساحلية قد ينطوي على نزاع متعلق بتعيين الحدود بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة أو حالات أخرى من حالات النزاعات البرية أو البحرية التي لم تتم تسويتها، إلا بعد أن ينظر فيه اجتماع الدول الأطراف. وترد في المرفق الثاني المواد المتعلقة بالسرية، بما فيها الأحكام التي تنظم تصنيف ومعالجة المواد السرية، فضلا عن الأحكام المتعلقة بامتيازات وحصانات أعضاء اللجنة في حالة ادعاءات محتملة بخرق السرية. ولن يُعتمد المرفق الثاني إلا عندما تحل على نحو إيجابي مسألة امتيازات وحصانات أعضاء اللجنة في تناول المواد السرية وأثناء ممارستهم لكل وظائفهم الأخرى.

٥٠ - وعلاوة على ذلك، طلبت اللجنة إلى اجتماع الدول الأطراف أن يوضح ما إذا كانت عبارتا "دولة ساحلية" و"دولة" المنصوص عليهما في المادة ٤ من المرفق الثاني للاتفاقية، تشملان الدولة غير الطرف في الاتفاقية. ويعتبر هذا التوضيح، في نظر اللجنة، ضروريا لتطبيق المادة ٤٣ من نظامها الداخلي المتعلقة بتناول طلب مقدم من دولة ساحلية.

٥١ - وطلبت اللجنة إلى اجتماع الدول الأطراف أيضا أن ينظر في توصية بإنشاء صندوق استئماني يديره الأمين العام للأمم المتحدة. وسيستخدم الصندوق لتغطية مصاريف سفر وإقامة أعضاء اللجنة من البلدان النامية.

٥٢ - وأقرت اللجنة طريقة عملها التي تتناول سير العمل الداخلي للجنة. كما أنشأت عددا من الأفرقة العاملة التقنية لوضع المبادئ التوجيهية المتصلة بالبيانات والمعلومات التي يتعين إدراجها في الطلب المقدم من الدولة الساحلية وقررت، فيما يتعلق بتناول البيانات السرية، ضرورة تطبيق المادة السادسة من اتفاقية امتيازات الأمم المتحدة وحصاناتها على أعضائها بصفتهم خبراء يقومون بمهمة للأمم المتحدة، مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال. وفي هذا الصدد، طلبت اللجنة إلى المستشار القانوني للأمم المتحدة أن يزودها برأي قانوني رسمي بشأن سريان تلك الاتفاقية على أعضاء اللجنة.

٥٣ - وقررت اللجنة أن تعقد دورتها الثالثة من ٤ إلى ١٥ أيار/مايو ١٩٩٨، والدورة الرابعة من ٣١ آب/أغسطس إلى ٤ أيلول/سبتمبر ١٩٩٨ في نيويورك.

هاء - اجتماعات الدول الأطراف

٥٤ - عُقد الاجتماعان السادس والسابع للدول الأطراف في الاتفاقية بدعوة من الأمين العام وفقا للفقرة ٢ (هـ) من المادة ٣١٩ من الاتفاقية، من ١٠ إلى ١٤ آذار/مارس ومن ١٩ إلى ٢٣ أيار/مايو ١٩٩٧ تباعا. وتناول الاجتماع السادس بصفة رئيسية دراسة مشروع الاتفاق بشأن امتيازات المحكمة الدولية لقانون البحار وحصاناتها وانتخاب أعضاء لجنة حدود الجرف القاري البالغ عددهم ٢١ عضوا (SPLOS/20). واعتمد الاجتماع السابع الاتفاق بشأن الامتيازات والحصانات الذي افتتح للتوقيع في ١ تموز/يوليه ١٩٩٧، كما اعتمد ميزانية المحكمة لعام ١٩٩٨ (SPLOS/24).

٥٥ - وسيعقد الاجتماع الثامن للدول الأطراف في الاتفاقية في نيويورك من ١٨ إلى ٢٢ أيار/مايو ١٩٩٨. وسيكون من بين بنود جدول أعماله مشروع ميزانية المحكمة الدولية لقانون البحار لعام ١٩٩٩، والنظام الداخلي لاجتماع الدول الأطراف ودور اجتماع الدول الأطراف في استعراض مسائل المحيطات وقانون البحار. كما سيتعين عليه أن ينظر، بناء على طلب لجنة حدود الجرف القاري، في مرفقي النظام الداخلي اللذين اعتمدتهما اللجنة.

واو - آليات تسوية المنازعات: قائمة المحكمين والموفقين

٥٦ - تتعلق التطورات التالية بالآليات الثلاث لتسوية المنازعات عن طريق التحكيم/التوفيق المنصوص عليها في الاتفاقية.

٥٧ - تتكون محكمة التحكيم من خمسة أعضاء يجوز اختيارهم من قائمة للمحكمين يضعها الأمين العام للأمم المتحدة ويحتفظ بها وفقا للمادة ٢ من المرفق السابع من الاتفاقية.

٥٨ - وتنص الاتفاقية على أنه إذا اتفق الطرفان على إخضاع النزاع للتوفيق وفقا للمادة ٢٨٤ من الاتفاقية، فإن لجنة التوفيق التي يتم تشكيلها وفقا للمادة ٣ من المرفق الخامس ستتألف من خمسة أعضاء يتم اختيارهم من قائمة يضعها الأمين العام للأمم المتحدة ويحتفظ بها وفقا للمادة ٢ من المرفق الخامس من الاتفاقية.

٥٩ - وفيما يتعلق بالتحكيم الخاص، تنص المادة ٢ من المرفق الثامن على أن تقوم المنظمات الدولية التالية بوضع قوائم الخبراء في مجالات تخصصها، وأن ترسل نسخة من هذه القوائم إلى الأمين العام للأمم المتحدة: منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة، فيما يتصل بميادين مصائد الأسماك؛ وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، فيما يتصل بحماية البيئة البحرية وحفظها؛ واللجنة الأوقيانوغرافية الحكومية الدولية فيما يتصل بالبحث العلمي البحري؛ والمنظمة البحرية الدولية، فيما يتصل بالملاحة بما فيها التلوث الناجم عن السفن وعن الإغراق.

٦٠ - وإلى غاية ٣٠ أيلول/سبتمبر ١٩٩٧، تلقى الأمين العام قوائم مستكملة من المنظمة البحرية الدولية، ومنظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة، واللجنة الأوقيانوغرافية الحكومية الدولية. ولم ترد بعد أي قائمة من برنامج الأمم المتحدة للبيئة.

٦١ - وأسماء الخبراء الواردة في شتى القوائم والمعلومات التفصيلة ذات الصلة بهم متاحة لدى المنظمات المعنية، وكذلك لدى شعبة شؤون المحيطات وقانون البحار التابعة لمكتب الشؤون القانونية في الأمم المتحدة. كما نشرت في "التعليم الإعلامي لقانون البحار" الصادر عن الشعبة وفي "نشرة قانون البحار".

ثالثا - الحيز البحري

ألف - الحقوق المدعى بها على مناطق بحرية: استعراض حسب المنطقة الإقليمية

٦٢ - يرد أدناه استعراض موجز على أساس كل منطقة إقليمية للتطورات الرئيسية خلال السنة الماضية، وإلى غاية ٣٠ أيلول/سبتمبر ١٩٩٧:

١ - أفريقيا

٦٣ - أشارت رسالتان مؤرختان ٢٤ و ٣١ آذار/مارس ١٩٩٧ موجهتان إلى الأمين العام للأمم المتحدة من وزير العدل ووزير الخارجية في إريتريا، تباعا إلى عدم صحة القول الوارد في تقرير السنة الماضية (A/51/645، الفقرة ٢٦) الذي يفيد بأن إريتريا ليس لديها تشريع يتعلق بمناطقها البحرية. وورد في الرسالتين معا أن "دولة إريتريا أدرجت في قانونها البحري، عند إعلان استقلالها، الحدود التي كانت نافذة في إثيوبيا". وجاء في الإعلان رقم ٧ (الوارد في الجريدة الرسمية الإريترية، ١٥ أيلول/سبتمبر ١٩٩١) أن القانون البحري لإثيوبيا لعام ١٩٦٠ (مع بعض التعديلات الطفيفة) يسري، ابتداء من ١٥ أيلول/سبتمبر ١٩٩١، باعتباره القانون البحري الانتقالي لإريتريا. كما ينص على إقرار المواد ٢ إلى ٥ و ٦ (و) و (ز)، و ٢٨ إلى ٣١ من الإعلان الإثيوبي السابق رقم ١٣٧ لعام ١٩٥٣، بصيغته المعدلة في ١٩٥٦. ومع أن نصوص المواد ٢٨ إلى ٣١ لم تكن مرفقة بالرسالتين، فإن المواد ٢ إلى ٥ و ٦ (و) و (ز) تنص، في جملة أمور، على بحر إقليمي عرضه ١٢ ميلا بحريا مقيسا من حد أعلى المد السنوي، باستثناء أرخبيل دهلك، وتنص على أنه "في الحالة المتعلقة بصيد اللؤلؤ والأسماك الآبدة الأخرى، فإن حد المياه الإقليمية باتجاه البحر يمتد إلى حدود تلك المصائد". وبالنسبة إلى أرخبيل دهلك، فإن حد المياه الإقليمية باتجاه البحر "يتحدد بالشكل الرباعي الأضلاع الناشئ عن التقاء خطوط أقصى جزر الشمال الشرقي والجنوب الشرقي مع أقرب جزر الشمال الغربي والجنوب الغربي"، بالإحالة إلى الإعلان رقم ١٢٦ لعام ١٩٥٢ المتعلق بتحصيل الضرائب الاتحادية الإثيوبية.

٢ - آسيا/جنوب المحيط الهادئ

٦٤ - اعتمدت اليابان في ١٩٩٦، كما أوضح تقرير السنة الماضية، ثماني مجموعات من التشريع لتنفيذ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار واتفاق التنفيذ لعام ١٩٩٤ المتعلق بالجزء الحادي عشر. وقدمت إلى الأمم المتحدة ثلاثة نصوص تشريعية. وينص قانون البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة على بحر إقليمي عرضه ١٢ ميلا بحريا، ما عدا في المناطق المعينة من سويا كايكيو، وتوغارو كايكيو، وتوسيما كايكيو هيغازي سويدو، وتوسيما كايكيو نيسي سويدو وأوسومي كايكيو حيث يظل عرضه ثلاثة أميال. كما ينص القانون على منطقة متاخمة عرضها ٢٤ ميلا بحريا وينص على استخدام خط الوسط (إذا لم يتم الاتفاق على خط آخر) عند التقاء المنطقة المتاخمة لليابان مع المنطقة المتاخمة لدولة أخرى، وهذه مسألة لم تتطرق إليها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. وفي هذه الحالة، يجيز القانون أيضا تقاسم المنطقة المتاخمة مع الدولة المقابلة لساحل اليابان إلى حدود ٢٤ ميلا بحريا من خطوط الأساس اليابانية (باستثناء البحر الإقليمي للبلد الآخر) فيما يتعلق بتطبيق أحكام الفقرة ١ من المادة ٣٣ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. وينص المرسوم التطبيقي لقانون البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة على حدود سيتو نيكاي (المياه الداخلية)، ويعرف خطوط الأساس المستقيمة لليابان وينشئ حدودا للمناطق المعينة وكذلك الحدود الخارجية للبحر الإقليمي المتصل بالمناطق المعينة.

٦٥ - وينشئ قانون المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري تلك المنطقة ويحدد امتداد الجرف القاري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. وينص القانون على إنشاء منطقة اقتصادية خالصة تمارس فيها اليابان الحقوق السيادية والحقوق الأخرى المنصوص عليها في الجزء الخامس من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. وتشمل المنطقة الخالصة المساحة البحرية وقاع بحرها وباطن أرضه إلى حد ٢٠٠ ميل بحري من خطوط الأساس (باستثناء البحر الإقليمي)، أو إلى خط الوسط المقابل لأي بلد يكون ساحله مقابلا لساحل اليابان، ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك مع الدولة المعنية. وفيما يتعلق بالجرف القاري، تمارس اليابان الحقوق السيادية وغيرها من حقوق الدولة الساحلية وفقا لاتفاقية قانون البحار، على قاع البحر وباطن أرضه في منطقة تمتد إلى ٢٠٠ ميل بحري من خطوط الأساس (باستثناء البحر الإقليمي) أو إلى خط الوسط مع دولة مقابلة، أو "الخط الذي يتفق عليه اليابان وبلد أجنبي كخط بديل، والخط الذي سيُرسم ليتصل بالخط المذكور على النحو المنصوص عليه في المرسوم الحكومي". كما تشكل المنطقة الواقعة وراء ٢٠٠ ميل والمزمع إنشاؤها بموجب المرسوم الحكومي وفقا للمادة ٧٦ من اتفاقية قانون البحار، جزءا من الجرف القاري لليابان. وتسري القوانين اليابانية، بما فيها أحكام قانون العقوبات، على التنقيب عن الموارد الطبيعية واستغلالها وحفظها وإدارتها، وعلى الجزر الاصطناعية والتركيبات والبحث العلمي البحري؛ وأنشطة التنقيب والاستغلال الأخرى التي تجرى في المنطقة الاقتصادية الخالصة لأغراض اقتصادية؛ وأنشطة الحفر الأخرى في الجرف القاري. ونُص أيضا على أن القانون الياباني يسرى على الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات كما لو كانت قائمة في إقليم اليابان. وأخيرا، أضيف حكم في القانون يقضي بأن تسري أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار إذا كانت تنص على مقتضيات مخالفة فيما يتعلق بالمسائل المشمولة بأحكام هذا القانون. (انظر المنشور ٣٥ قيد الطبع).

٦٦ - وأبلغت جمهورية كوريا أيضا الأمم المتحدة عن تشريعها الجديد. فقد دخل قانون البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام ١٩٧٧، بصيغته المعدلة في ١٩٩٥، حيز النفاذ في ١ آب/أغسطس ١٩٩٦. وينص هذا القانون على بحر إقليمي عرضه ١٢ ميلا بحريا ومنطقة متاخمة عرضها ٢٤ ميلا بحريا. وينص القانون على أنه فيما يتعلق بالدول الأخرى ذات السواحل الملاصقة أو المقابلة، فإن الحد هو خط الوسط، ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك مع الدول المعنية. وينظم القانون المرور البريء في البحر الإقليمي ويحدد العقوبات في حالات المخالفة. ويطلب من السفن الحربية الأجنبية والسفن الحكومية المستخدمة لأغراض غير تجارية أن تشعر بمرورها مسبقا السلطات المعنية لجمهورية كوريا. وفي هذا السياق، تجدر الإشارة إلى أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تنص على أن جميع السفن، بما فيها تلك المذكورة أعلاه، تتمتع بحق المرور البريء في البحر الإقليمي؛ كما تطالب الدول الساحلية بألا تعيق المرور البريء للسفن الأجنبية إلا وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

٦٧ - وتضمن المرسوم التطبيقي الذي دخل حيز النفاذ في نفس التاريخ الذي دخل فيه قانون البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة حيز النفاذ، أي ١ آب/أغسطس ١٩٩٦، بعض الأحكام من القانون تتعلق بالمرور البريء. ويبين المرسوم الإحداثيات لرسم خطوط الأساس المستقيمة ويعين الحدود الخارجية للبحر الإقليمي لمضيق كوريا (٣ أميال بحرية). وينشئ قانون المنطقة الاقتصادية الخالصة رقم ٥١٥١، الذي دخل حيز النفاذ في ١٠ أيلول/سبتمبر ١٩٩٦، المنطقة الاقتصادية الخالصة لجمهورية كوريا ويحدد ممارسة الحقوق والواجبات فيها. وحـُددت المنطقة وفقا لاتفاقية قانون البحار على أنها المنطقة البحرية الممتدة إلى حدود ٢٠٠ ميل بحري من خطوط الأساس، باستثناء البحر الإقليمي. وينص القانون على أنه في حالات الدول ذات السواحل الملاصقة أو المقابلة، يتم تعيين الحدود بالاتفاق استنادا إلى القانون الدولي. وفي غياب ذلك الاتفاق، يسري قانون جمهورية كوريا إلى غاية خط الوسط مع الدول المعنية. وحـُددت حقوق جمهورية كوريا في المنطقة وفقا للمادة ٥٦ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وحقوق وواجبات الدول الأخرى ورعاياها وفقا للمادة ٥٨ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. كما ينص القانون على تطبيق قوانين وأنظمة جمهورية كوريا في المنطقة الاقتصادية الخالصة على الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات، ما لم يـُتفق على خلاف ذلك مع الدول الأخرى، وينص أيضا على ممارسة حق المطاردة الحثيثة لانتهاك قوانين وأنظمة جمهورية كوريا في المنطقة[٦].

٦٨ - واعتمدت نيوي في ٧ نيسان/أبريل ١٩٩٧ قانون البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة لعام ١٩٩٧ الذي يلغي قانون البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة السابق لعام ١٩٧٨ وتعديليه الصادرين عامي ١٩٨٤ و ١٩٨٧. وينص هذا القانون الذي دخل حيز النفاذ في ٧ نيسان/أبريل ١٩٩٧، على بحر إقليمي عرضه ١٢ ميلا بحريا ومنطقة اقتصادية خالصة عرضها ٢٠٠ ميل بحري ويتضمن أحكاما تتعلق بالتنقيب عن موارد المنطقة واستغلالها وحفظها وإدارتها. وتحدد المادة ٦ خط الأساس للمناطق البحرية لنيوي بخط أدنى الجزر على امتداد الساحل، أو حد أدنى الجزر على الطرف الخارجي للشعبة المرجانية، عندما تكون الشعاب المرجانية جزءا من الساحل. وتنص المادة ١٠ على أنه عندما يكون خط الوسط بين نيوي والدول ذات السواحل المقابلة على مسافة تقل عن ٢٠٠ ميل بحري من خط الأساس، يكون ذلك الخط هو الحد

الخارجي للمنطقة الاقتصادية الخالصة لنيوي. ويركز القانون بصفة أساسية على تنمية وإدارة موارد مصائد الأسماك. وفي هذا الصدد، ينص القانون على إعداد خطط إنمائية وإدارية لمصائد أسماك معينة، ويتضمن أحكاما تتعلق بصيد الأسماك غير المرخص به والأساليب المحظورة في صيد الأسماك، واتفاقات إتاحة الوصول إلى مصائد الأسماك مع البلدان الأخرى، والترخيص، والموظفين والمراقبين المنتدبين لإنفاذ القانون، وبيع الممتلكات المحجوزة والإفراج عنها ومصادرتها.

٦٩ - وفي ١٣ أيار/مايو ١٩٩٧، وقعت حكومتا الولايات المتحدة ونيوي على معاهدة تعين الحد البحري بين إقليميهما في جنوب المحيط الهادئ. ويمتد هذا الحد البالغ طوله ٢٧٩ ميلا من الشرق إلى الغرب بصفة عامة جاعلا جزر ساموا الأمريكية شمال الحدود ونيوي جنوبها. وهذه المعاهدة خاضعة للتصديق من الجانبين وستدخل حيز النفاذ عند تبادل وثائق التصديق.

٧٠ - وعملا بقانون المياه الإقليمية والمناطق البحرية الباكستاني لعام ١٩٧٦، أصدرت حكومة باكستان إخطارا في ٢٩ آب/أغسطس ١٩٩٦ يحدد إحداثيات النقاط لرسم خطوط الأساس المستقيمة التي تقاس منها جميع المناطق البحرية لباكستان. وفي مذكرة شفوية مؤرخة ٢٤ شباط/فبراير ١٩٩٧، موجهة إلى المستشار القانوني للأمم المتحدة، ذكرت الهند بأن "حكومة الهند، إذ تحتفظ بحقها في السعي إلى تنقيح مناسب لخطوط الأساس التي أخطرت بها باكستان ما دامت تمس بالولاية السيادية للهند، فإنها ترفض رفضا قاطعا نقطة الإحداثية 23 33.90 N 68 07.80 E (k) المشار إليها في الإخطار باعتبارها غير مقبولة، لأنها تتعدى على المياه الإقليمية للهند الداخلة في ولايتها السيادية". (للاطلاع على إعلان باكستان واحتجاج الهند، انظر نشرة قانون البحار رقم ٣٤).

٧١ - وفي رسالة مؤرخة ١٨ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٦، تشير إلى البلاغ الذي قدمته الإمارات العربية المتحدة وقطر والكويت والمملكة العربية السعودية بشأن قانون ٢ أيار/مايو ١٩٩٣ المتعلق بالمناطق البحرية لجمهورية إيران الاسلامية، كررت إيران الموقف الذي أعربت عنه سابقا ومفاده أنها لا تعتبر كل أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار قانونا عرفيا، وأن هذه الأحكام باعتبارها أحكاما تعاقدية لا تلزم إلا الدول الأطراف. وفي معرض إشارتها على وجه الخصوص إلى مذكرة شفوية مؤرخة ٢٠ آب/أغسطس ١٩٩٦ واردة من قطر، ذكرت جمهورية إيران الإسلامية، في جملة أمور، أن الطريقة المطبقة في رسم خطوط الأساس المستقيمة لا ينبغي اعتباره غير معتاد، ذلك أن دولا أخرى استخدمته في ظروف مماثلة. وأشارت، علاوة على ذلك، إلى أن المرسوم رقم ٢/٢٥٠ - ٦٧ المؤرخ ٢٢ تموز/يوليه ١٩٧٣ قد اعتمد ودخل حيز النفاذ منذ ما يقارب ٢٥ سنة، وعمم في "المجموعة التشريعية للأمم المتحدة" (United Nations Legislative Series)، دون أن يصدر عن قطر أي اعتراض. وأضافت جمهورية إيران الإسلامية أن أحكام قانون المناطق البحرية تحظر العمليات والمناورات العسكرية الأجنبية في منطقتها الاقتصادية الخالصة وجرفها القاري لأن تلك العمليات "تعيق و/أو تلحق الضرر بالأنشطة الاقتصادية للدول الساحلية التي تتمتع بحقوق السيادة عليها". وعلاوة على ذلك، ذكرت أن شرط الحصول على ترخيص مسبق لمرور بعض الفئات من السفن البحرية

تبرره الحالـــة الإيكولوجيـــة الفريدة في الخليج الفارسي القليل المناعة للغاية. (انظر نشرة قانون البحار رقم ٣٣).

٧٢ - ووقعت في ١٤ آذار/مارس ١٩٩٧، معاهدة بين حكومة استراليا وحكومة جمهورية إندونيسيا تنشئ منطقة اقتصادية خالصة وحدودا معينة لقاع البحار. وتضع الاتفاقية الشكل النهائي للحدود البحرية بين البلدين في بحري تيمور وأرافورا والقطاع الشمالي الشرقي من المحيط الهندي. وهي تتضمن ثلاثة حدود بحرية مختلفة "تم التفاوض بشأنها باعتبارها صفقة متكاملة"، في منطقة تتداخل فيها الولاية على العمود المائي لدولة مع ولاية الأخرى على قاع البحر. وهذه الحدود هي: (أ) حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة وقاع البحار بين جزيرة كريستمس وجافا؛ (ب) وحدود المنطقة الاقتصادية الخالصة بأكملها بين القارة الاسترالية وإندونيسيا؛ (ج) وحد قاع البحر بين القارة الاسترالية وإندونيسيا غربي النقطة A25 والتي اتفق عليها في معاهدة ١٩٧٢ التي أنشأت الحدود الدائمة في قاع البحر في منطقة بحري تيمور وأرافورا. وتورد المعاهدة حقوق الطرفين في قاع البحار والمنطقة الاقتصادية الشاملة وتنص على المناطق التي تتداخل فيها الولايتان. وهي خاضعة للتصديق من الطرفين وستدخل حيز النفاذ عند تبادل وثائق التصديق. (انظر نشرة قانون البحار رقم ٣٥، قيد الطبع). وفي مذكرة شفوية مؤرخة ٢٨ آب/أغسطس ١٩٩٧، أحاطت البرتغال علما بالتوقيع على المعاهدة وأعلنت أنها "لا تعترف بتعيين الحدود المقصود بالاتفاقية وأكدت، في هذا الصدد أن التوقيع على المعاهدة يعتبر انتهاكا آخر لوضع تيمور الشرقية كإقليم غير متمتع بالحكم الذاتي" (A/52/323-S/1997/691).

٣ - أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي

٧٣ - سنت جامايكا قانون المناطق البحرية لعام ١٩٩٦ الذي يلغي كلا من قانون البحر الإقليمي والمرسوم الملكي لعام ١٩٤٨ (تعديل الحدود). ويعلن القانون الذي دخل حيز النفاذ في ٢٨ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٦ أن جامايكا دولة أرخبيلية ويورد أحكام المياه الداخلية والأرخبيلية، وينص على بحر إقليمي عرضه ١٢ ميلا بحريا وجرف قاري محدد وفقا لاتفاقية قانون البحار. وينشئ القانون منطقة متاخمة عرضها ٢٤ ميلا بحريا. وقد سبق لجامايكا أن أعلنت عن منطقة اقتصادية خالصة بموجب القانون رقم ٣٣ المؤرخ ٣١ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩١. وتتكون خطوط الأساس الأرخبيلية، وفقا للمادة ٦، من خطوط أساس مستقيمة تربط بين أبعد النقاط في أبعد جزر جامايكا وشعابها المتقطعة الانغمار، وذلك وفقا للمادة ٢١. ويتم تعيين حدود الجرف القاري مع الدول الأخرى عن طريق الاتفاق على أساس القانون الدولي بغية التوصل إلى حل منصف. وينص قانون المناطق البحرية على حق المرور في الممرات البحرية الأرخبيلية ويحدد حق المرور البريء في المياه الأرخبيلية والبحر الإقليمي كما ينص على تمكين المسؤولين عن إنفاذ القوانين من إيقاف السفن الأجنبية وتفقدها وتفتيشها وحجزها عند الاقتضاء (انظر نشرة قانون البحار رقم ٣٤).

٧٤ - وقدمت حكومات أنتيغوا وبربودا، وسانت كيتس ونيفيس، وسانت لوسيا وسانت فنسنت وجزر غرينادين اعتراضات بشأن ثلاث معاهدات للحدود البحرية في البحر الكاريبي متعلقة بجزيرة إيفس

ومبرمة بين فنزويلا، من جهة، وثلاثة بلدان أخرى، من جهة أخرى هي: المعاهدة المبرمة مع الولايات المتحدة في ٢٨ آذار/مارس ١٩٧٨ والتي دخلت حيز النفاذ في ٢٤ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٠؛ والمعاهدة المبرمة مع هولندا في ٣١ آذار/مارس ١٩٧٨ والتي دخلت حيز النفاذ في ١٥ كانون الأول/ديسمبر ١٩٧٨؛ والمعاهدة المبرمة مع فرنسا في ١٧ تموز/يوليه ١٩٨٠ والتي دخلت حيز النفاذ في ٢٨ كانون الثاني/يناير ١٩٨٣. ويستند الاعتراض على المعاهدات تعيين الحدود هذه إلى كون جزيرة إيفس قد منحت الوضع القانوني للجزيرة المنصوص عليه في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، واعترف بالتالي بأهليتها الكاملة في أن تكون لها ولاية بحرية. وترى أنتيغوا وبربودا، وسانت كيتس ونيفيس، وسانت لوسيا وسانت فنسنت وجزر غرينادين أنه استنادا إلى ما يقره القانون الدولي العرفي وما تورده اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، فإنه ليس للصخور التي لا تهيئ استمرار السكنى البشرية أو استمرار حياة اقتصادية خاصة بها، منطقة اقتصادية خالصة أو جرف قاري. وأشارت أيضا إلى أنه بموجب اتفاقية قانون البحار، لا يحق للجزر الاصطناعية والتركيبات التي أقيمت بمحاذاة جزيرة إيفس أن يكون لها بحر إقليمي ووجودها لا يؤثر على تحديد البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري.

٧٥ - ورغم أن المعاهدات المقصودة قد اعتمدت قبل انتهاء التفاوض بشأن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، فإنها ارتكزت إلى حد بعيد على مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة البالغ عرضها ٢٠٠ ميل بحري (بما في ذلك تعريف الجزر)، الذي نشأ خلال هذه المفاوضات. ومن الواضح أن هذه الاحتجاجات تثير مسألة تفسير الفقرة ٣ من المادة ١٢١ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار فيما يتعلق بتعبير "ليس للصخور التي لا تهيئ استمرار السكنى البشرية أو استمرار حياة اقتصادية خاصة بها". وبناء على طلب أنتيغوا وبربودا، وسانت كيتس ونيفيس، وسانت فنسنت وجزر غرينادين، عممت احتجاجاتها على الدول الأطراف في اتفاقيـــة الأمم المتحدة لقانون البحار (LOS/SP/1 المؤرخة ١٢ آب/أغسطس ١٩٩٧؛ و LOS/SP/2 المؤرخة ١٣ آب/أغسطس ١٩٩٧؛ و LOS/SP/3 المؤرخة ٩ أيلول/سبتمبر ١٩٩٧).

٧٦ - واعترضت حكومة بليز على الإعلان الذي أصدرته حكومة غواتيمالا عند التصديق على الاتفاقية، وصرحت بأنه يتنافى مع المادتين ٣٠٩ و ٣١٠ من اتفاقية قانون البحار. وذهبت بليز إلى القول، بصفة خاصة، إن الحقوق التاريخية التي تدعيها غواتيمالا على باهيا دي أماتيك ترمي إلى استبعاد تطبيق تعريف الخلجان وآلية تسوية المنازعات، على النحو الوارد في اتفاقية قانون البحار. كما ادعت بليز أن إعلان غواتيمالا القائل بأن "البحر الإقليمي والمناطق البحرية لا يمكن تحديدها إلا بعد حل النزاع القائم" إنما يرمي إلى التحفظ على الآثار القانونية للمادتين ١٥ و ٧٤ من الاتفاقية أو استبعاد تلك الآثار أو تعديلها.

٤ - أوروبا وأمريكا الشمالية

٧٧ - بخصوص التشريعات الجديدة، اعتمدت الدانمرك القانون رقم ٤١١ المؤرخ ٢٢ أيار/مايو ١٩٩٦ بشأن المنطقة الاقتصادية الخالصة، الذي دخل حيز النفاذ في ١ تموز/يوليه ١٩٩٦. ولا يسري هذا القانون على جزر فارو وغرينلاند. ويحدد القانون خط الوسط كخط تعيين الحدود مع الدول ذات السواحل المقابلة، في

غياب اتفاق مخالف. وحُددت حقوق الدانمرك في المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. ودخل المرسوم التنفيذي رقم ٥٨٤ المؤرخ ٢٤ حزيران/يونيه ١٩٩٦ المتعلق بالمنطقة الاقتصادية الخالصة للدانمرك حيز النفاذ في ١ تموز/يوليه ١٩٩٦. ويورد المرسوم التنفيذي نقاط الإحداثيات لرسم خط تعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة مع الدول المقابلة أو الملاصقة في بحر الشمال، وسكاغيراك، وكاتيغات، والمضيق، والحزام الأكبر، وبحر البلطيق. ولا يسري قانون المنطقة الاقتصادية الخالصة على المياه الواقعة بين بورنهولد وبولندا، حتى إشعار آخر. وريثما يتم التوصل إلى اتفاق مع بولندا، فإن حدود منطقة مصائد الأسماك والجرف القاري التابعين للدانمرك، في تلك المنطقة، ستكون عند خط تساوي البعد. ويتضمن المرسوم التنفيذي حكما ينص على أن قائمة قوائم الاحداثيات والخرائط المذكورة فيه ستودع لدى الأمين العام للأمم المتحدة.

٧٨ - وفي ٣١ كانون الثاني/يناير ١٩٩٧، سنت كندا قانون المحيطات الذي يلغي قانون تطبيق القوانين الكندية في المناطق البحرية، والفصل ٤٤ من قوانين كندا وقانون البحر الإقليمي ومناطق صيد الأسماك. ويتألف قانون المحيطات من ثلاثة أجزاء: الجزء الأول يحدد المناطق البحرية الكندية وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. ويقر ممارسة كندا لولايتها على مناطقها في المحيطات ومناطقها المغمورة المشمولة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة والمنطقة المتاخمة والجرف القاري؛ وينص الجزء الثاني على أن تضطلع وزراة مصائد الأسماك والمحيطات بمسؤولية وضع وتنفيذ استراتيجية وطنية لإدارة المحيطات استنادا إلى مبادئ التنمية المستدامة، والإدارة المتكاملة للأنشطة في مصبات الأنهار والمياه الساحلية والبحرية، والنهج الوقائي. ويدخل القانون مفهوم القطاعات البحرية المشمولة بحماية خاصة والتي سيتم إنشاؤها على أساس كل حالة على حدة بقصد حماية وحفظ الحياة والبيئة البحريتين المعرضتين للخطر. كما يتضمن أحكاما تحدد السلطات والإجراءات في مجال إنفاذ خطة إدارة المحيطات. ويعترف الجزء الثالث من القانون صلاحيات ومسؤوليات الوزير فيما يتعلق بخدمات خفر السواحل، ويحدد الأنشطة التي يمكن الاضطلاع بها فيما يتعلق بعلم البحار والهيدروغرافيا (نشرة قانون البحار رقم ٣٥ قيد الطبع).

٧٩ - وأصدرت اسبانيا المرسوم الملكي رقم ١٣١٥/١٩٩٧ في ١ آب/أغسطس ١٩٩٧ لإنشاء "منطقة لحماية صيد الأسماك" في البحر الأبيض المتوسط. وتمتد هذه المنطقة المحددة بإحداثيات جغرافية من رأس غاتا في جنوب اسبانيا إلى الحدود البحرية مع فرنسا شمالا، ويستند تحديد هذه المنطقة إلى مبدأ خط تساوي البعد مع الدول ذات السواحل المقابلة. وفي هذه المنطقة، تمارس اسبانيا حقوقا سيادية لحفظ وإدارة ومراقبة أنشطة صيد الأسماك، دون الإخلال بالتدابير التي اعتمدها أو سيعتمدها الاتحاد الأوروبي بشأن حماية وحفظ الموارد البحرية الحية. ومن بين الأسباب التي استند إليها المرسوم لإنشاء تلك المنطقة أنشطة صيد الأسماك غير الخاضعة للمراقبة التي تقوم به الأساطيل الصناعية غير المنتمية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط والتي لا تحترم توصيات اللجنة الدولية لحفظ تون المحيط الأطلسي. وفي هذا الصدد، يشير المرسوم إلى أن تدابير الاتحاد الأوروبي للحفظ والمراقبة لا تسري خارج البحر الإقليمي على السفن غير المنتمية للاتحاد الأوروبي.

٨٠ - وفي مذكرة شفوية مؤرخة ٣٠ حزيران/يونيه ١٩٩٧، ردت اليونان على إخطار مقدم من تركيا ومؤرخ ٢٢ شباط/فبراير ١٩٩٦ بشأن البيان التفسيري الذي أصدرته اليونان أثناء التوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وأثناء التصديق عليها على السواء. واستنادا إلى ما جاء في تلك المذكرة، فإن الغرض من البيان اليوناني هو تفسير أحكام معينة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار" بشكل مطابق تماما لروح اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ومعناها الحقيقي". وصرحت اليونان بأنها لا تنوي إنشاء أي فئة مستقلة من المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية، وأشارت بصفة خاصة إلى أن الإشارة إلى المادة ٣٦ من اتفاقية قانون البحار "لا يمكن بأي وجه من الوجوه تفسيرها بأنها تنم عن نية في ممارسة سلطات تقديرية على أعالي البحار". كما ذكرت اليونان بأنها تحترم جميع القواعد والأنظمة الموضوعة في إطار منظمة الطيران المدني الدولي ولا تفهم كيف يمكن تفسير البيان، على غرار ما توحي به تركيا، بكونه تدخلا محتملا في الطرق الجوية الدولية التي وضعتها منظمة الطيران المدني الدولي. وأضافت اليونان قولها إن إشارات تركيا المتكررة إلى أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار هي علامة على أن تركيا تقبل أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار باعتبارها تعكس القواعد العامة للقانون العرفي. (نشرة قانون البحار رقم ٣٥ قيد الطبع).

باء - موجز المطالبات بالمناطق البحرية

٨١ - يعرض الجدول التالي موجزا المطالبات الحالية بالمناطق البحرية:

موجز المطالبات بالمناطق البحرية						
الحدود الخارجية		الدول الأفريقية	دول آسيا والمحيط الهادئ	دول أوروبا وأمريكا الشمالية	دول أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي	العالم
البحر الإقليمي	١٢ ميلا بحريا	٢٩	٤٣	٢٧	٢٤	١٢٣
	أقل من ١٢ ميلا بحريا		٤	٣	٢	٩
	أكثر من ١٢ ميلا بحريا	٩	١		٥	١٥
المنطقة المتاخمة	٢٤ ميلا بحريا	١٢	٢١	٦	١٤	٥٣
	أقل من ٢٤ ميلا بحريا	٢	٢	٢	١	٧
	أكثر من ٢٤ ميلا بحريا		١			١
المنطقة الاقتصادية الخالصة	٢٠٠ ميل بحري	٢٣	٣٣	١٢	٢٥	٩٣
	إلى غاية خط تعيين محدد بإحداثيات أو بدون حدود	٢	٣	٤		٩
منطقة صيد الأسماك		٣	٣	٨	١	١٥
الجرف القاري	٢٠٠ ميل بحري	٣	١		٢	٦
	الطرف الخارجي للحافة القارية، أو ٢٠٠ ميل بحري	٥	١٢	٣	١٠	٣٠
	خط تساوي الأعماق عند ٢٠٠ متر زائدا معيار القابلية للاستغلال	٥	٦	١٦	٦	٣٣
	مقاييس أخرى	١	٦	٤	٣	١٤

جيم - إيداع الخرائط وقوائم الإحداثيات الجغرافية والامتثال لالتزام الإعلان الواجب

٨٢ - بمقتضى المواد ١٦ (٢)، و ٤٧ (٩)، و ٧٥ (٢)، و ٨٤ (٢) من الاتفاقية، تودع الدولة الساحلية لدى الأمين العام خرائطها أو قوائمها المتعلقة بالإحداثيات الجغرافية لرسم خطوط الأساس المستقيمة وخطوط الأساس الأرخبيلية والخطوط التي تبين الحدود الخارجية للبحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة. وبالمثل، فإن الدول الساحلية مطالبة، بمقتضى المادة ٧٦ (٩)، أن تودع لدى الأمين العام الخرائط والمعلومات

ذات الصلة، بما فيها البيانات الجيوديسية، التي تصف بشكل دائم الحدود الخارجية لجرفها القاري. ويطلب من الأمين العام الإعلان الواجب عن كل هذه الخرائط وقوائم الإحداثيات الجغرافية.

٨٣ - ومن أجل الاضطلاع بالمهام الموكولة إلى الأمين العام بموجب الاتفاقية والاستجابة لطلب الجمعية العامة الوارد في الفقرة ١٥ من القرار ٢٨/٤٩ وفي الفقرة ٩ من القرار ٢٣/٥٠، قامت شعبة شؤون المحيطات وقانون البحار التابعة لمكتب الشؤون القانونية، بوصفها الوحدة الفنية المسؤولة في الأمانة العامة، بإنشاء مرافق لإيداع الخرائط وقوائم الإحداثيات الجغرافية المطلوب إيداعها. واعتمدت الشعبة أيضا نظاما لتسجيلها والإعلان عنها لمساعدة الدول على الوفاء بالتزامها بالإعلان الواجب عن تلك الخرائط وقوائم الاحداثيات. ويوجز "سجل بيانات" داخلي محوسب المعلومات المقدمة، وضمانا للإعلان الواجب، تخطر الشعبة الدول الأطراف بإيداع الخرائط والإحداثيات الجغرافية عن طريق "إشعار بمنطقة بحرية". وتدرج هذه المعلومات في "التعميم الإعلامي لقانون البحار". وتعمل الشعبة حاليا على وضع "نظام للمعلومات الجغرافية" مستخدمة أحدث تكنولوجيا لتحويل المعلومات المودعة من قبيل الخرائط والخرائط الملاحية وقوائم الإحداثيات إلى قاعدة بيانات عالمية لنظام المعلومات الجغرافية. وإلى غاية ٣٠ أيلول/سبتمبر ١٩٩٧، أودعت الدول الأطراف التالية لدى الأمين العام الخرائط و/أو قوائم الإحداثيات الجغرافية المتعلقة بشتى المناطق البحرية: الأرجنتين، وألمانيا، وايطاليا، وجامايكا، ورومانيا، والصين، وفنلندا، وقبرص، وكوستاريكا، وميانمار، والنرويج، واليابان.

٨٤ - وسعت الشعبة أيضا إلى مساعدة الدول على الوفاء بالتزاماتها الأخرى التي نصت عليها الاتفاقية فيما يتعلق بالإعلان الواجب. وتتعلق هذه الالتزامات بأمور منها الملاحة: جميع القوانين والأنظمة التي تعتمدها الدول الساحلية فيما يتصل بالمرور البريء عبر البحر الإقليمي (المادة ٢١ (٣))؛ وجميع القوانين والأنظمة التي تعتمدها الدول المتاخمة للمضائق والتي تتعلق بالمرور البريء عبر المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية (المادة ٤٢ (٣))؛ وتعيين الممرات البحرية وتقرير نظم تقسيم حركة المرور، والممرات والنظم التي تحل محلها، في البحرالإقليمي والمضائق المستخدمة في الملاحة الدولية (المادة ٢٢ (٤) و٤١ (٦))، فضلا عن تعيين الممرات البحرية عبر المياه الأرخبيلية والطرق الجوية فوقها، وتقرير نظم تقسيم حركة المرور وما يحل محلها (المادة ٥٣ (٧) و (١٠)). ويتم الوفاء بالتزام الإعلان الواجب المتعلق بالممرات البحرية وتقرير نظم تقسيم حركة المرور بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية.

٨٥ - وإلى غاية ٣٠ أيلول/سبتمبر ١٩٩٧، قدمت الدول الأطراف التالية إلى المستشار القانوني نسخا من قوانينها وأنظمتها: الأرجنتين (الأنظمة في المضائق)، واستراليا (الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور)، وألمانيا (الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور)، وإيطاليا (قوانين وأنظمة متعلقة بالمرور في البحر الإقليمي والمضائق)، وباكستان (تشريع متعلق بالمرور البريء)، وجزر مارشال (الطرق الجوية عبر المياه الأرخبيلية)، وعمان (الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور)، وفنلندا (تشريع متعلق بالمرور البريء والعابر ومعلومات بشأن الممرات البحرية)، وميانمار (تشريع بشأن المرور البريء)، وناميبيا (تقديم معلومات

تفيد بأنه ليس لناميبيا تشريع متعلق بالمرور البريء وأنها لم تعتمد بعد أي ممر بحري أو نظم لتقسيم حركة المرور). كما ترد معلومات عن هذه الوثائق في "التعميم الإعلامي لقانون البحار رقم ٥".

دال - حق وصول الدول غير الساحلية إلى البحر ومنه

٨٦ - أصدرت باكستان إعلانا بشأن تفسير الجزء العاشر من الاتفاقية عند التصديق عليها، يتعلق بحق وصول الدول غير الساحلية إلى البحر ومنه وحرية المرور العابر. وقالت باكستان في إعلانها "إن الاتفاقية حين تتناول المرور العابر عبر إقليم دولة المرور العابر، تصون على الوجه الأكمل سيادة دولة المرور العابر. وبالتالي، فإنه وفقا للمادة ١٢٥، تكفل حقوق وتسهيلات المرور العابر الممنوحة للدولة غير الساحلية عدم مساس ذلك، بأي وجه كان، بسيادة دولة المرور العابر ومصلحتها المشروعة. وبناء عليه، فإن المضمون الدقيق لحرية المرور العابر، في كل حالة، يتعين أن تتفق عليه دولة المرور العابر والدولة غير الساحلية المعنية. وفي غياب هذا الاتفاق بشأن شروط وطرائق ممارسة حق المرور العابر عبر إقليم جمهورية باكستان الإسلامية، فإن [المرور العابر] تنظمه القوانين الوطنية لباكستان وحدها".

٨٧ - وأبرز قرار الجمعية العامة ١٦٨/٥١ المؤرخ ١٦ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٦ أهمية تعزيز تدابير الدعم الدولي لزيادة معالجة مشاكل البلدان غير الساحلية النامية المستقلة حديثا في آسيا الوسطى وجيرانها من بلدان المرور العابر النامية. ويوفر القرار الأساس لمواصلة الجهود من أجل وضع برنامج لتحسين فعالية البيئة الحالية للمرور العابر في تلك البلدان ومن أجل التشجيع على وضع ترتيبات تعاونية أكثر فعالية بين الدول غير الساحلية في آسيا الوسطى وجيرانها من بلدان المرور العابر النامية.

٨٨ - وبناء على قرار الجمعية العامة ٩٧/٥٠ المؤرخ ٢٠ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٥، عقد في نيويورك من ١٨ إلى ٢٠ حزيران/يونيه ١٩٩٧ اجتماع للخبراء الحكوميين من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وممثلي البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية. واستعرض الاجتماع التقدم المحرز في مجال تنمية نظم المرور العابر في البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية ووضع عدة توصيات (A/52/329). وخلص الاجتماع إلى أن معظم البلدان غير الساحلية النامية وبلدان المرور العابر النامية قد عملت على تشجيع إبرام مجموعة من اتفاقات وترتيبات المرور العابر الثنائية ودون الإقليمية فيما يتعلق بالطرق البرية والسكك الحديدية والممرات المائية الداخلية والنقل الجوي. بيد أنه لاحظ أن رصد وإنفاذ تلك الاتفاقيات لم يكن كافيا في جميع الأحوال. كما أوصى الداعين إلى إبرام تلك الاتفاقيات ببذل جهود لتسليط مزيد من الأضواء على آثار الانضمام إليها وكذلك على الفوائد التي يمكن أن تحققها للبلدان غير الساحلية النامية وبلدان المرور العابر النامية. ورحب الاجتماع بنتائج اجتماع أولانباتار الاستشاري دون الإقليمي بين الاتحاد الروسي والصين ومنغوليا. وهو الاجتماع الذي دعا في جملة أمور إلى وضع اتفاق دون إقليمي للمرور العابر بين بلدان شمال شرق آسيا.

٨٩ - ودعا المؤتمر الوزاري الثاني عشر لحركة بلدان عدم الانحياز، المعقود في نيودلهي في نيسان/ابريل ١٩٩٧، المجتمع الدولي إلى تقديم المزيد من الدعم للبلدان النامية غير الساحلية لتمكينها من تحسين مرافق النقل العابر وتشجيع جهودها الرامية إلى التغلب على هذه الصعاب التي تعرقل التجارة العابرة.

رابعا - الملاحة

٩٠ - إن الأنظمة والإجراءات والممارسات المقبولة عموما للسلامة في البحر، والتي ترد في عدد من اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية، ولا سيما الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر لعام ١٩٧٤، وبروتوكول ١٩٧٨ للاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر، والاتفاقية الدولية المتعلقة بمعايير تدريب البحارة وإصدار تراخيصهم ومراقبتهم لعام ١٩٧٨، ومدونة ١٩٩٥ للاتفاقية الدولية المتعلقة بمعايير تدريب البحارة وإصدار تراخيصهم ومراقبتهم، تشكل في الوقت الراهن قدرا هائلا من القواعد والأنظمة والمعايير والممارسات التي يطلب من دولة العلم أن تتقيد بها وفقا للمادة ٩٤ وغيرها من المواد ذات الصلة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار[٦].

٩١ - وكون العديد من شركات الملاحة المختلفة، ومن الجنسيات المختلفة أحيانا، تشترك في الوقت الراهن في تشغيل السفينة الواحدة، يضعف المسؤولية عن السلامة إلى حد كبير. فالعديد من العناصر الداخلة في الملاحة: المديرون والمؤمِّنون وبناة السفن وهيئات تصنيف السفن، تخرج عن نطاق ولاية دولة العلم. كما أن الاستخدام المتزايد لشركات الإدارة ووكالات تدبير أطقم السفن يميل إلى إضعاف الروابط بين الملاحين وأرباب السفن بل وحتى مع السفينة. ولئن كانت هذه التطورات لا تؤثر بالضرورة على فعالية تشغيل السفن، فإنها تميل إلى تقليص سلطة فرادى الحكومات، ويتم ذلك أحيانا على حساب السلامة. وتفتقر بعض أقل البلدان نموا إلى الموظفين المدربين وإلى النظم والمؤسسات اللازمة لتسيير إدارة الملاحة بفعالية.

٩٢ - والتنفيذ الفعال للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموما ذو أهمية بالغة لا بالنسبة الى سلامة الملاحة فحسب، بل كذلك بالنسبة الى منع ومكافحة تلوث البيئة البحرية. وقد أدى التقاعس المتزايد لدول العَلَم عن تنفيذ وإعمال المعايير الدولية بفعالية إلى تعاظم دور دولة المرفأ باعتبارها "شبكة أمان" لدولة العلم (انظر الفقرات ١٥٠ الى ١٥٢)؛ وأفضى إلى إنشاء اللجنة الفرعية المعنية بالتنفيذ من قبل دولة العلم في ١٩٩٢؛ واعتماد مدونة الإدارة الدولية لضمان السلامة في ١٩٩٤ (انظر الفقرات ١٤٥ ١٤٩)؛ وتنقيح الاتفاقية الدولية المتعلقة بمعايير تدريب البحارة وإصدار تراخيصهم ومراقبتهم في ١٩٩٥؛ وكان أيضا عنصرا رئيسيا في اتخاذ قرارات حديثة تمكن من إدخال نظم إلزامية لتحديد طرق مرور السفن والإبلاغ، ترمي إلى تحقيق غرض مزدوج هو ضمان سلامة الملاحة وحماية البيئة البحرية.

ألف - سلامة السفن

١ - بناء السفن ومعداتها وصلاحيتها للإبحار

٩٣ - إن الأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموما التي تحكم بناء السفن ومعداتها وصلاحيتها للإبحار والمشار إليها في المادتين ٩٤ و٢١٧ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، تتمثل أساسا في الأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية الواردة في الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر. وتحدد الاتفاقية الدولية لخطوط الحمولة لعام ١٩٦٦، الحد الأدنى للمسافة بين سطح السفينة وخط الحمولة الذي يجوز أن تحمل السفينة إلى غايته. وترد شروط البناء والمعدات المتعلقة بسلامة سفن الصيد في اتفاقية توريمولينوس الدولية لسلامة سفن الصيد لعام ١٩٧٧، بصيغتها المعدلة ببروتوكول توريمولينوس لعام ١٩٩٣. وبالإضافة إلى هذه الاتفاقيات، ثمة أيضا العديد من التوصيات والمبادئ التوجيهية والمدونات بشأن بناء السفن ومعداتها وصلاحيتها للإبحار تنفذها الدول الأعضاء على نطاق واسع رغم أنها غير ملزمة قانونا.

٩٤ - ومن التطورات المستجدة منذ تقرير السنة الماضية (انظر A/51/645، الفقرتين ٨٦ و ٨٧) بدء نفاذ تعديلات ١٩٩٥ للاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر في ١ تموز/يوليه ١٩٩٧ (في الوثيقة SOLAS/CONF.3/46). وترمي هذه التعديلات إلى تعزيز سلامة سفن الدحرجة لنقل الركاب. ومن هذه التطورات أيضا اعتماد لجنة السلامة البحرية لتعديلين جديدين للاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر. وينص التعديل الأول (المعتمد بموجب القرار MSC.57(67) المؤرخ ٥ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٦)، في جملة أمور، على التطبيق الإجباري لأحكام المدونة الدولية لتطبيق إجراءات اختبار الحرائق (المعتمدة بموجب القرار MCM.61(67))؛ ويتوقع أن يدخل حيز النفاذ في ١ تموز/يوليه ١٩٩٨. ويضع التعديل الثاني (المعتمد بموجب القرار MCM.65(68) المؤرخ ٤ حزيران/يونيه ١٩٩٧)، في جملة أمور، شروطا محددة لسفن نقل الركاب غير سفن الدحرجة لنقل الركاب، والتي تقل ٤٠٠ شخص أو أكثر، ويتوقع أن تدخل حيز النفاذ في ١ تموز/يوليه ١٩٩٩.

٩٥ - وسيعقد مؤتمر للحكومات المتعاقدة في الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر خلال الدورة العشرين لجمعية المنظمة البحرية الدولية في تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٧ للنظر في فصل ثاني عشر جديد يتعلق بسلامة ناقلات السوائب واعتماده (يرد مشروع النص في الوثيقة SOLAS/CONF.4/3)، إلى جانب اتخاذ قرار للمؤتمر يعدل قرار الجمعية ٧٤٤ (١٨) بشأن المبادئ التوجيهية لتوسيع برنامج التفتيش خلال فحص ناقلات السوائب وناقلات النفط (يرد مشروع النص في الوثيقة SOLAS/CONF.4/4).

٩٦ - وأولي اهتمام متزايد على الصعيد الإقليمي لتدابير السلامة المتعلقة بالسفن غير المشمولة بسبب صغر حجمها، بأحكام الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر والاتفاقية الدولية لخطوط الحمولة. واعتمدت إندونيسيا وجمهورية إيران الإسلامية وبنغلاديش وتايلند وجمهورية كوريا وسنغافورة والصين

والفلبين وماليزيا توصية بشأن قواعد موحدة لسلامة السفن الصغيرة، في حلقة دراسية عقدت في طهران، في تموز/يوليه ١٩٩٦. وتشدد التوصية على أن اعتماد قواعد موحدة للسلامة وأنظمة لخطوط الحمولة تتضمن نفس مبادئ السلامة الواردة في الاتفاقيات الدولية هي مهمة يجب أن تحظى بالأولوية في تعزيز المعايير الموحدة للسلامة السارية على السفن ذات الأحجام غير المشمولة بأحكام الاتفاقيات. وتشيرالفقرة ٢ (أ) من المادة ٩٤ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار إلى عدم سريان الأنظمة الدولية المقبولة عموما على تلك السفن وذلك لصغر حجمها.

٩٧ - ومن التطورات الأخيرة في مجال سلامة سفن الصيد اعتماد "المبادئ التوجيهية لسلامة سفن الصيد البالغ طولها ٢٤ مترا أو أكثر دون أن تتجاوز ٤٥ مترا طولا والتي تعمل في منطقة شرقي وجنوب شرقي آسيا، في مؤتمر عقد في شباط/فبراير ١٩٩٧[٧]، وكذلك صدور إعلان بشأن سلامة سفن الصيد (انظر الوثيقة MSC 68/INF.10). وقد اعتمدت المبادئ التوجيهية عملا بالمادة ٣ (٥) من بروتوكول توريمولينوس.

٢ - أوضاع البحارة

(أ) تزويد السفن بطواقم وتدريب أفرادها

٩٨ - إن الصكوك الدولية السارية التي تحكم تزويد السفن بطواقم وتدريبهم، المشار إليها في المادتين ٩٤ و ٢١٧ من الاتفاقية، هي المادة خامسا/١٣ من الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر (انظر الفقرات ١٠٦ الى ١٤٤)، والاتفاقية الدولية بشأن معايير تدريب البحارة وإصدار تراخيصهم ومراقبتهم لعام ١٩٧٨، ومدونة ١٩٩٥ للاتفاقية الدولية المتعلقة بمعايير تدريب البحارة وإصدار تراخيصهم ومراقبتهم. وتتضمن المدونة جميع المواد التقنية: الجزء ألف إلزامي والجزء باء موصى به. وفي ١ شباط/فبراير ١٩٩٧ بدأ نفاذ تعديلات ١٩٩٥ التي أدخلت على تلك الاتفاقية والجزء ألف من المدونة. وسيطلب الآن من الأطراف في الاتفاقية الدولية المتعلقة بمعايير تدريب البحارة وإصدار تراخيصهم ومراقبتهم أن يقدموا إلى المنظمة البحرية الدولية في موعد أقصاه ١ آب/أغسطس ١٩٩٨ معلومات عن التدابير الإدارية المتخذة لضمان الامتثال، وعن الدورات التعليمية والتدريبية، وإجراءات إصدار التراخيص وغيرها من العوامل.

٩٩ - واعتمدت لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية تعديلات جديدة للاتفاقية الدولية المتعلقة بمعايير تدريب البحارة وإصدار تراخيصهم ومراقبتهم ولمدونتها في ٤ حزيران/يونيه ١٩٩٧ بموجب القرار MSC.66(68) والقرار MSC.67(68) تباعا، ومن المتوقع أن تدخل حيز النفاذ في ١ كانون الثاني/يناير ١٩٩٩. وتتعلق بشروط الحد الأدنى الإلزامية لتدريب وتأهيل "الربابنة والضباط والبحارة وأفراد الطاقم الآخرين" على ظهر سفن الدحرجة وغيرها من سفن نقل الركاب.

(ب) شروط العمل

١٠٠ - تتكون الصكوك الدولية السارية التي تحكم شروط العمل، والمشار إليها في المادة ٩٤ من الاتفاقية، من مجموعة معايير العمالة البحرية التي وضعتها منظمة العمل الدولية، والمعروفة بالمدونة الدولية للبحارة.

وتتكون هذه المجموعة من ٣٩ اتفاقية و٣٠ توصية، من أكثرها شمولا اتفاقية ١٩٧٦ للملاحة التجارية (معايير الحد الأدنى) (رقم ١٤٧) التي تسري على أغلبية الأساطيل التجارية في العالم[٨].

١٠١ - واعتمدت الدورة الرابعة والثمانون لمؤتمر منظمة العمل الدولية (المتعلقة بالمسائل البحرية)، المعقودة من ٨ إلى ٢٢ تشرين الأول/اكتوبر ١٩٩٦، ثلاث اتفاقيات مشفوعة بتوصيات مرتبطة بها وبروتوكولا واحدا؛ وهي اتفاقية ١٩٩٦ لتفتيش ظروف العمل (اتفاقية البحارة) (رقم ١٧٨) وتوصية ١٩٩٦ (رقم ١٨٥)؛ واتفاقية ١٩٩٦ المتعلقة بتوظيف وتنسيب البحارة، (رقم ١٧٩) وتوصية ١٩٩٦ (رقم ١٨٦)؛ واتفاقية ١٩٩٦ المتعلقة بساعات عمل البحارة وتزويد السفن ببحارة، (رقم ١٨٠) وتوصية ١٩٩٦ (رقم ١٨٧)؛ وبروتوكول ١٩٩٦ لاتفاقية الملاحة التجارية لعام ١٩٩٦ (معايير الحد الأدنى) (رقم ١٤٧). وصيغت الصكوك الجديدة حتى تراعي على النحو الواجب التغييرات البارزة التي طرأت على قطاع الملاحة والعمالة البحرية في السنوات الأخيرة، مع الاستجابة في الوقت ذاته لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، السارية الآن، والتي أدرجت باعتبارها اتفاقية شاملة في الاتفاقيات الثلاث كلها وفي البروتوكول.

١٠٢ - وتعد اتفاقية ١٩٩٦ لتفتيش ظروف العمل (اتفاقية البحارة) (رقم ١٧٨) وتوصية ١٩٩٦ (رقم ١٨٥) أول اتفاقية دولية تتعلق بالتفتيش على العمل البحري وتنص على تفتيش دوري لظروف العمل والمعيشة على ظهر السفينة يقوم به مفتش مستقل من دولة العَلَم للتأكد من مطابقتها للقوانين والأنظمة الوطنية.

١٠٣ - وتنقح اتفاقية ١٩٩٦ المتعلقة بتوظيف وتنسيب البحارة، (رقم ١٧٩) اتفاقية استخدام البحارة (رقم ٩) لعام ١٩٢٠؛ وتنقح اتفاقية ١٩٩٦ المتعلقة بساعات عمل البحارة وتزويد السفن بطواقم (رقم ١٨٠) اتفاقية منظمة العمل الدولية رقم ١٠٩ المتعلقة بنفس الموضوع حيث أصبحت تضع حدودا يومية وأسبوعية معينة لساعات العمل بغية تفادي الإرهاق على اعتبار أن تفاديه كثيرا ما يكون عاملا حاسما في سلامة السفن، وحتى تُترك مسألة الأجور جانبا أملا في أن يتم التصديق على هذه الاتفاقية الجديدة على نطاق أوسع. ونظرا لإدراج الاتفاقية الجديدة في التذييل التكميلي لبروتوكول ١٩٩٦ لاتفاقية الملاحة التجارية (معايير الحد الأدنى) لعام ١٩٧٦ (رقم ١٤٧)، فإنها، بدخولها حيز النفاذ، ستمكن دولة المرفأ من التنفيذ وفقا للفقرة (١) من المادة ٤ من اتفاقية الملاحة التجارية.

١٠٤ - ويرمي بروتوكول ١٩٩٦ لاتفاقية الملاحة التجارية (معايير الحد الأدنى) لعام ١٩٧٦ (رقم ١٤٧) إلى توسيع نطاق تطبيق الاتفاقية بإدراج معايير تتعلق بإيواء أفراد الطواقم وساعات العمل وتكوين الطواقم، ووثائق هوية البحارة، وتمثيل العمال، والحماية الصحية والإعادة إلى الوطن.

١٠٥ - ومن بين القرارات الخمسة التي اتخذها مؤتمر منظمة العمل الدولية القرار الأول المتعلق بتطبيق الاتفاقية المنقحة رقم ٩ على قطاع مصائد الأسماك، الذي اعترف فيه بأن الأزمة الحالية في صناعة صيد الأسماك (انظر الفقرات ١٩١ - ١٩٧) كانت لها انعكاسات خطيرة على معايير العمل والمعايير الاجتماعية للصيادين. وقد أسفرت عن التخلي عن العديد من أفراد طواقم سفن الصيد في الموانئ في كل أرجاء

العالم دون تقديم التعويض عن فقدان الدخل والمساعدة في الإعادة إلى الوطن، عدا ما تقدمه المنظمات الخيرية. ويدعو القرار مجلس إدارة منظمة العمل الدولية إلى أن يشجع تطبيق اتفاقية ١٩٩٦ الجديدة المتعلقة بتوظيف البحارة وتنسيبهم على الصيادين، وأن يعقد اجتماعا ثلاثيا مبكرا خاصا بقطاع مصائد الأسماك لتقييم الصكوك البحرية الأخرى لمنظمة العمل الدولية التي يمكن تطبيقها على قطاع مصائد الأسماك عن طريق اعتماد بروتوكولات ملائمة، و/أو اعتماد معايير عمل دولية جديدة خاصة بهذا القطاع. وتجدر الإشارة إلى أن مشكلة التخلي عن البحارة قد أثيرت مؤخرا في اللجنة الفرعية المعنية بالتنفيذ من قبل دولة العلم، التابعة للمنظمة البحرية الدولية.

باء - سلامة الملاحة

١٠٦ - تضع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار النظام القانوني الذي يحكم ممارسة حرية الملاحة وينظم ممارسة حق المرور البرئ، والمرور العابر والمرور في الممرات البحرية الأرخبيلية. ويُطلب من السفن في ممارستها لهذه الحقوق أن تمتثل، في جملة أمور، للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموما للسلامة في البحر، بما في ذلك الأنظمة الدولية لمنع المصادمات في البحر.

١٠٧ - واعتمدت لجنة السلامة البحرية تعديلين جديدين للفصل الخامس من الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر الذي يحدد بعض خدمات السلامة الملاحية المطلوب من دولة العلم توفيرها ويبين الأحكام التي يخضع لها تشغيل السفن: ويتعلق التعديل الأول (القرار MSC.57(67) المؤرخ ٥ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٦) بحذف المادة ١٥ - ١ ويتوقع أن يدخل حيز النفاذ في ١ تموز/يوليه ١٩٩٨، ويتعلق التعديل الثاني (القرار MSC.65(68) المؤرخ ٤ حزيران/يونيه ١٩٩٧) بإضافة مادة جديدة ٨ - ٢ تتعلق بخدمات تنظيم حركة مرور السفن (انظر الفقرات ١٢٦ - ١٣٠) ويتوقع أن يدخل حيز النفاذ في ١ تموز/يوليه ١٩٩٩. وهذه السنة بدأ نفاذ التعديلات التالية للفصل الخامس: المادة خامسا/٨ المتعلقة بتجديد طرق مرور السفن، والمعتمدة بموجب القرار MSC.46(65) المؤرخ ١٦ أيار/مايو ١٩٩٥، وقد دخلت حيز النفاذ في ١ كانون الثاني/يناير ١٩٩٧؛ وتعديلات المادة ١٠ (رسائل الاستغاثة)، والمادة ١٣ (تكوين الطاقم) والمادة ١٥ (البحث والإنقاذ) والمادة الجديدة ١٠-١ والمادة ٢٣ (القيود التشغيلية)، وهي تعديلات اعتمدت بموجب القرار ١ لمؤتمر الحكومات المتعاقدة في الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر في تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٥ (SOLAS/CONF.3/46) ودخلت حيز النفاذ في ١ تموز/يوليه ١٩٩٧.

١٠٨ - وتجري مناقشة تنقيح شامل للفصل الخامس في اللجنة الفرعية المعنية بسلامة الملاحة التي تأمل إنهاء أعمالها في دورتها الرابعة والأربعين في ١٩٩٨. ومن المسائل قيد الاستعراض مسألة ما إذا كان ينبغي الاستعاضة عن عبارة "السفن الحربية وناقلات الجنود"، المستعملة في المادة التي تتعلق بالاستثناءات من نطاق تطبيق الفصل الخامس، بعبارة "السفن الحربية " أو بصيغة مشتقة من أحكام الحصانة السيادية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. وارتئيت ضرورة عدم إعفاء "السفن الحربية" من بعض مقتضيات الفصل الخامس من قبيل المادة بشأن (رسائل الاستغاثة: الالتزامات والإجراءات)، ما دامت اتفاقية الأمم

المتحدة لقانون البحار والاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحر لا تستثنيان تلك السفن من مقتضيات الاستجابة في حالات الخطر (NAV 43/WP.5، الفقرة ٥-٥).

١ - الطرق المستخدمة في الملاحة

١٠٩ - تخول اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الدولة الساحلية حق تعيين ممرات بحرية وتحديد نظم لتقسيم حركة المرور في بحرها الإقليمي (المادة ٢٢)، وفي المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية (المادة ٤١) وفي المياه الأرخبيلية (المادة ٥٣). ولا يطلب من الدولة الساحلية، في تعيين الممرات البحرية وتقرير نظم تقسيم حركة المرور في البحر الإقليمي سوى أن تراعي توصيات المنظمة الدولية المختصة، من قبيل المنظمة البحرية الدولية، في حين تنص الفقرة ٤ من المادة ٤١ والفقرة ٩ من المادة ٥٣ على أنه لا يجوز للدولة المشاطئة للمضايق وللدولة الأرخبيلية أن تعينا الممرات البحرية وتقررا نظم تقسيم حركة المرور أو تستبدلاها إلا بعد أن تعتمدها المنظمة البحرية الدولية وتوافق عليها الدولة المعنية.

١١٠ - والمنظمة البحرية الدولية هي الهيئة الدولية الوحيدة المعترف لها بالمسؤولية عن وضع واعتماد تدابير على المستوى الدولي تتعلق بنظم تحديد طرق المرور التي تستخدمها جميع السفن، أو فئات معينة من السفن أو السفن الحاملة لحمولات معينة في إطار المادة خامسا/٨ من الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر بصيغتها المعدلة في ١٩٩٥ (A/51/645، الفقرة ١١٦) والأحكام العامة المتعلقة بتحديد طرق مرور السفن (قرار جمعية المنظمة البحرية الدولية ٥٧٢ (١٤) بصيغته المعدلة في ١٩٩٥ بموجب القرار ٨٢٧ (١٩)). وتعرف المادتان ١ (د) و١٠ من الأنظمة الدولية لمنع التصادم في البحر، تباعا، اختصاص المنظمة البحرية الدولية باعتماد نظم تقسيم حركة المرور والأنظمة التقنية الرئيسية الواجب اتباعها في هذا الصدد.

١١١ - واعتمدت لجنة السلامة البحرية في دورتها السابعة والستين في كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٦ تعديلات لستة نظم لتقسيم حركة المرور وألغت واحدا (MSC 67/22، المرفق ٩). كما اعتمدت اللجنة نظاما إجباريا لتحديد طرق السفن من قبيل "الطريق الإجباري للناقلات من نورث هيندر إلى جرمان بايت وفي الاتجاه المعاكس" (المرجع نفسه، المرفق ١١)؛ فضلا عن تعديلات للتوصيات المتعلقة بالملاحة حول ساحل المملكة المتحدة - في بينتلاند فيرث (المرجع نفسه، المرفق ١٠).

(أ) الملاحة عبر المضائق

١١٢ - وافقت اللجنة الفرعية المعنية بسلامة الملاحة على الاقتراح المقدم من إندونيسيا وماليزيا وسنغافورة (NAV 43/3/2 وCorr.1 و2)، بتعديلاته لتعتمده لجنة السلامة البحرية في الدورة التاسعة والستين في أيار/مايو ١٩٩٨ (NAV 43/WP.5، الفقرتان ٣-٥ و ٣-١١ و WP.3/Add.1، المرفقان ١ و ٤. ويتعلق هذا الاقتراح بوضع نظم جديدة ومعدلة لتقسيم حركة المرور في مضائق مالاكا وسنغافورة، ورسم طريقين إضافيين في المياه العميقة، وتحديد ست مناطق احتياط وثلاث مناطق لحركة المرور الساحلية، وإدخال تعديلات على القواعد المتعلقة بالسفن التي تبحر عبر مضيقي مالاكا وسنغافورة. وأبدت الولايات المتحدة

والاتحاد الروسي وأستراليا تحفظها بشأن إنشاء مناطق حركة المرور الساحلية في المضائق، متسائلة عن الحاجة إلى إنشاء مثل هذه المناطق الواسعة التي تمتد على طول المضيق وتؤدي عمليا إلى إغلاق الجانب الماليزي من المضيق أمام حركة العبور التي تختار عدم استخدام النظام الاختياري المقترح لتحديد طرق المرور. كما أشير إلى أن إنشاء منطقة حركة المرور الساحلية من شأنه أن يخول عمليا للحكومة المقدمة لذلك الاقتراح ميزة وضع نظام إجباري لتحديد حركة المرور دون المرور عبر العملية التي وضعتها المنظمة البحرية الدولية لاقتراح التدابير الإجبارية. وأوضحت الدول الثلاث المشاطئة للمضيقين أن مناطق حركة المرور الساحلية إنما أنشئت لتعزيز التدفق المأمون والمنتظم لحركة المرور بفصل حركة المرور المحلية عن حركة العبور. ولاحظت أن مناطق حركة المرور الساحلية الواسعة قد أنشئت أيضا في مضيق دوفر ومضيق جبل طارق للمساهمة في السلامة البحرية (انظر مشروع تقرير لجنة السلامة البحرية NAV 43/WP.5 الفقرتان ٣ - ٩ و ٣ - ١٠).

١١٣ - ووافقت اللجنة الفرعية المعنية بسلامة الملاحة أيضا على طريقين باتجاهين ومنطقتي احتياط في مضيق بونيفاسيو على نحو ما اقترحته فرنسا وإيطاليا (NAV 43/3/3). وقامت الدول التي قدمت الاقتراح الداعي إلى النص على إنشاء منطقة يتعين تجنبها في المضيق بسحب هذا الاقتراح. وكانت عدة دول قد أبدت تحفظات بشأن هذه المسألة، ولاحظت أن إنشاء منطقة يتعين تجنبها سيؤدي عمليا إلى منع فئة من السفن من المرور العابر خلال مضيق دولي مما يتنافى مع المادة ٣٨ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، والمادة خامسا/٨ (ك) من الأحكام العامة المتعلقة بتحديد طرق مرور السفن (NAV 43/WP.5، الفقرات ١٥-٣ الى ٣-١٧ و WP.3/Add.1، المرفق ٧).

١١٤ - وعملا بالفقرة ٥ من قرار الجمعية ٨٢٧ (١٩) ومقرر لجنة السلامة البحرية في دورتها السابعة والستين، استعرضت اللجنة الفرعية الشروط المنصوص عليها في القواعد والتوصيات المتعلقة بالملاحة عبر مضيق اسطنبول، ومضيق تشاناكالي وبحر مرمرة وطريقة إعمالها، وأعدت تقريرا عنها قصد تقديمه إلى الدورة العشرين للجمعية في تشرين الثاني/نوفمبر من هذه السنة (A.20/9/Add.1، المرفق ٣).

(ب) الممرات البحرية الأرخبيلية

١١٥ - ونظرت لجنة السلامة البحرية التي مثلت فيها الشعبة، في اقتراح مقدم من إندونيسيا يرمي إلى تحديد الممرات البحرية الأرخبيلية في مياهها الأرخبيلية (MSC 67/7/2) (A/51/645، الفقرات ١٢٩ الى ١٣٣). وكانت هذه أول مرة تقدم فيها دولة أرخبيلية اقتراحا عملا بالمادة ٥٣ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. وكان معروضا على اللجنة أيضا اقتراح من أستراليا بشأن إجراءات المنظمة البحرية الدولية لاعتماد الممرات البحرية (MSC 67/7/3).

١١٦ - وقال ممثل إندونيسيا في عرضه للاقتراح، إن بلده يقر بأن المنظمة البحرية الدولية "هي المنظمة الدولية المختصة" بموجب الفقرة ٩ من المادة ٥٣ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. واقترح أن تنظر المنظمة في اعتماد ممرات بحرية أرخبيلية من زاوية سلامة الملاحة وعلى أساس المقترحات ذات الصلة

المقدمة وأن تكون المناقشة بشأن هذه المقترحات مقصورة على لجنة السلامة البحرية. وخلال المناقشات التي أعقبت تقديم المقترحات أثيرت عدة مسائل. واقترح فيما يتعلق بمسألة الإجراءات، أن تكون الأحكام العامة المتعلقة بتحديد طرق مرور السفن نقطة انطلاق مفيدة للنظر في الاقتراح، ما دامت الممرات البحرية الأرخبيلية مشابهة في مفهومها لتدابير تحديد طرق المرور التي رسخت المنظمة البحرية الدولية إجراءاتها. وفيما يتعلق بالاقتراح نفسه، لاحظ العديد من الوفود أنه لما كانت الممرات البحرية الأرخبيلية التي تقترح إندونيسيا تعيينها لا تشمل جميع الممرات العادية المستخدمة كطرق في الملاحة الدولية على نحو ما تقتضيه الفقرة ٤ من المادة ٥٣ من الاتفاقية، فإن اقتراح التعيين لا يمكن اعتباره إلا اقتراحا جزئيا، وأنه يجوز، بانتظار تعيين جميع تلك الطرق، ممارسة حق عبور الممرات البحرية الأرخبيلية في الطرق المستخدمة عادة في الملاحة الدولية وفقا للفقرة ١٢ من المادة ٥٣ (MSC 67/22، الفقرات ٣٠-٧ إلى ٣٧-٧).

١١٧ - ولاحظ ممثل منظمة الطيران المدني الدولي في معرض إشارته إلى مسائل التحليق المذكورة في الاقتراح الإندونيسي، أنه إذا كانت الفقرة ٩ من المادة ٥٣ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لا تشير تحديدا إلى الطرق الجوية، فإن منظمة الطيران المدني الدولي هي المنظمة المختصة فيما يتعلق بالطرق الجوية التي تستخدمها الطائرات المدنية. وفي حالة تعيين طرق جوية جديدة، مناسبة لحق المرور في الممرات البحرية الأرخبيلية، فإنه ينبغي اللجوء إلى إجراءات التعديل الراسخة والسارية على خطط الملاحة الجوية الإقليمية التي وضعتها منظمة الطيران المدني الدولي. ووفقا للمادة ٥٤ وبالإشارة إلى الفقرة ٣ من المادة ٣٩ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، تسري القواعد التي تضعها منظمة الطيران المدني الدولي على المرور في الممرات البحرية الأرخبيلية (MSC 67/22، الفقرة ٣٨-٧).

١١٨ - وقررت اللجنة أن تحيل الاقتراح الإندونيسي والرد الاسترالي إلى اللجنة الفرعية المعنية بالملاحة في دورتها الثالثة والأربعين وأصدرت تعليماتها إلى اللجنة الفرعية بأن (أ) تستعرض الأحكام العامة المتعلقة بتحديد طرق مرور السفن (القرار ٥٧٢ (١٤) بصيغته المعدلة) وتقرر ما إذا كانت هذه الأحكام العامة توفر توجيها ومعايير ملائمة لتقديم المقترحات واعتماد الممرات البحرية الأرخبيلية في إطار "تحديد طرق المرور" وأن توصي بما يلزم من تعديلات ملائمة؛ (ب) وأن تنظر في الاقتراح الإندونيسي، استنادا إلى نتيجة استعراض اللجنة الفرعية للأحكام العامة، وأن تقدم توصيات ملائمة بشأن اعتماد الممرات البحرية الأرخبيلية الواردة في الاقتراح، وبشأن ملاحة السفن الأجنبية وتحليق الطائرات خارج الممرات البحرية المقترحة حاليا، وذلك وفقا للمادة ٥٣ (١٢) والمادة ٥٢ (١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار؛ (ج) وأن تبلغ اللجنة بما قد تقدمه الدولة الأرخبيلية من قواعد وأنظمة مرتبطة بها تسري على الممرات البحرية الأرخبيلية لتنظر فيها اللجنة؛ (د) وأن تبلغ الجمعية في دورتها العشرين مباشرة بالتقدم المحرز في نظرها في الاقتراح الإندونيسي حتى تتمكن الجمعية من الإذن للجنة السلامة البحرية، في دورتها التاسعة والستين، باعتماد الممرات البحرية الأرخبيلية المقترحة إن لم تكن الجمعية قد اعتمدتها فعلا (MSC 67/22، الفقرة ٤٠-٧ والمرفق ١٦).

١١٩ - ودعت لجنة السلامة البحرية الجمعية إلى أن تؤكد، في دورتها العشرين، أن تفويض المسؤولية إلى اللجنة لاعتماد تدابير تحديد طرق المرور وفقا لقرار الجمعية ٨٢٦ (١٩) يسري على تدابير تحديد طرق المرور المتعلقة بالممرات البحرية الأرخبيلية.

١٢٠ - وفي الدورة الثالثة والأربعين للجنة الفرعية المعنية بسلامة الملاحة، المعقودة في تموز/يوليه ١٩٩٧، والتي مـُثلت فيها الشعبة أيضا، كان معروضا على اللجنة الفرعية، إلى جانب الوثائق ذات الصلة للجنة، خمسة مستندات هي: مذكرة من إندونيسيا تورد قائمة بالوسائل البحرية المساعدة للملاحة في الممرات البحريـــة الأرخبيليـــة ومناطـق صيد الأسماك التابعة لأندونيسيا (NAV 43/INF.3)؛ وورقتان، واحدة من الولايات المتحدة (NAV 43/3/9) وأخرى من أستراليا (NAV 43/3/13)، تقترحان تعديلات للأحكام العامة المتعلقة بتحديد طرق مرور السفن؛ وورقتان، واحدة من الولايات المتحدة (NAV 43/3/10) وأخرى من أستراليا (NAV 43/3/14)، تتناولان تحديد الطرق العادية عبر أرخبيل إندونيسيا غير الواردة في الاقتراح الإندونيسي. ولم يكن أمام اللجنة الفرعية متسع من الوقت للنظر في الوثيقتين الأخيرتين.

١٢١ - ووافقت اللجنة الفرعية على اعتبار الممرات البحرية الأرخبيلية شبكة طرق ملاحية، ولكن بالنظر إلى طابعها الفريد لا يمكن معاملتها بنفس الطريقة التي تعامل بها شبكات الطرق الملاحية الحالية الواردة في الجزء ألف من الأحكام العامة لتحديد الطرق الملاحية للسفن ولكنها سوف تشكل بالأحرى فئة جديدة من فئات شبكات الطرق الملاحية. وقد أعدت اللجنة الفرعية مشروع أحكام عامة لاعتماد، وتعيين واستبدال الممرات البحرية الأرخبيلية (NAV 43/WP.3/Add.1، المرفق ١٥) واتفقت على أن تشكل هذه الأحكام جزءا جديدا مستقلا يرد في نهاية الأحكام العامة المتعلقة بتحديد الطرق الملاحية للسفن.

١٢٢ - وينص مشروع الأحكام العامة لاعتماد، وتعيين واستبدال الممرات البحرية الأرخبيلية على أن النظام القانوني للممرات البحرية الأرخبيلية وارد في الجزء الرابع من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ويتضمن المشروع كثيرا من أحكام الاتفاقية مع إشارة إلى العديد منها. وعلاوة على ذلك، يطلب من المنظمة البحرية الدولية، بصفتها المنظمة الدولية المختصة المسؤولة عن اعتماد الممرات البحرية الأرخبيلية، أن تضمن أن يكون الممر البحري المقترح متفقا مع الأحكام ذات الصلة من الاتفاقية. وتعيين أي ممر بحري ينطوي تلقائيا على تحديد ممر جوي مناظر فوق الممر البحري. وينص مشروع الأحكام العامة على أن هذه الممرات الجوية مستقلة عن الممرات الجوية المعتمدة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي.

١٢٣ - ويطرح مشروع الأحكام العامة مفهوم اقتراح الممرات البحرية الأرخبيلية الجزئية، والذي تم تعريفه بأنه "اقتراح بتحديد ممرات بحرية أرخبيلية مقدم من دولة أرخبيلية لا تفي بشرط ضم جميع طرق المرور العادية والقنوات الملاحية وفق ما تتطلبه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار". فإذا اعتمدت المنظمة البحرية الدولية اقتراح ممرات بحرية أرخبيلية جزئية، سيكون مطلوبا من الدولة الأرخبيلية أن تبلغ المنظمة بصورة دورية بخططها بالنسبة لإجراء مزيد من عمليات المسح والدراسات تسفر عن تقديم اقتراحات إلى المنظمة من أجل اعتماد جميع طرق المرور العادية والقنـوات الملاحية وفق ما تتطلبـه اتفاقيـــة قانـون

البحار، إضافة إلى الموقع العام لهذه الممرات البحرية والإطار الزمني لهذا الجهد. وتحتفظ المنظمة البحرية الدولية باختصاص مستمر على عملية اعتماد الممرات البحرية الأرخبيلية إلى أن يتم اعتماد ممرات بحرية، تشمل جميع طرق المرور العادية، حسب ما تتطلبه الاتفاقية. وحيث يبدأ نفاذ اقتراح تحديد ممرات بحرية أرخبيلية جزئية، يجوز مواصلة ممارسة حق المرور في الممرات البحرية الأرخبيلية عبر كل طرق المرور العادية المستخدمة كطرق للملاحة الدولية أو التحليق الجوي في الأجزاء الأخرى من المياه الأرخبيلية وفقا للاتفاقية.

١٢٤ - وبالإضافة إلى ما تقتضيه المادة ٥٣ من الاتفاقية من بيان محور الممرات البحرية على خرائط بحرية، أوصى مشروع الأحكام العام بأن يتم، في المناطق التي تنطبق عليها قاعدة ١٠ في المائة المنصوص عليها في الفقرة ٥ من المادة ٥٣، قدر المستطاع عمليا، تحديد الحدود الخارجية للممر البحري بوضوح في تلك الخرائط.

١٢٥ - ونظرت اللجنة الفرعية المعنية بسلامة الملاحة في الاقتراح المقدم من إندونيسيا لتعيين ممرات بحرية أرخبيلية (MSC 67/7/2) ولكنها لم تتمكن من استكمال نظرها فيه بسبب ضيق الوقت المتاح لإنجاز مهمة وضع صيغة ووصف مناسبين للممرات البحرية المقترحة يحظيان بالقبول ويمكن أن تعتمدهما لجنة السلامة البحرية. وأشارت إندونيسيا إلى أنها ستباشر بحث هذه المسألة وإلى أنها ستعد، بمساعدة بعض الوفود، اقتراحا منقحا لتقديمه إلى الدورة التاسعة والستين للجنة. وأوصت اللجنة الفرعية بأن تعقد لجنة السلامة البحرية اجتماعا لفريق عامل في دورتها التاسعة والستين للنظر في اقتراح منقح توافق عليه اللجنة وتعتمده في وقت لاحق.

٢ - الإبلاغ من السفن

١٢٦ - تستخدم نظم ومتطلبات الإبلاغ من السفن في توفير أو جمع أو تبادل المعلومات من خلال التقارير اللاسلكية. وتستخدم تلك المعلومات في توفير بيانات لأغراض كثيرة منها البحث والإنقاذ، وخدمات حركة النقل البحري، والتنبؤ بالأحوال الجوية ومنع التلوث البحري. وتمكن المادة ٨-١ من الجزء الخامس من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر (التي اعتمدت بموجب القرار MSC.31 (63) في ٢٣ أيار/مايو ١٩٩٤) الدول من اعتماد وتطبيق نظام إلزامي للإبلاغ من السفن إلى خدمات حركة السفن، وفقا للمبادئ التوجيهية والمعايير المتعلقة بنظم الإبلاغ من السفن (القرار MSC.43 (64)) والمبادئ العامة بشأن نظم ومتطلبات الإبلاغ من السفن بما في ذلك المبادئ التوجيهية للإبلاغ عن الحوادث التي تشمل بضائع خطرة ومواد ضارة و/أو ملوثات بحرية (قرار جمعية المنظمة البحرية ٦٤٨ (١٦)). وقد أعدت لجنة السلامة البحرية تعديلات للقرار ٦٤٨ (١٦) بشأن نظم الإبلاغ من السفن لعمليات البحث والإنقاذ (MSC.67/22، المرفق ١٤) لكي تعتمدها جمعية المنظمة البحرية الدولية في تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٧.

١٢٧ - واعتمدت مادة جديدة في الفصل الخامس من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر (المادة خامسا/٨-٢) بشأن خدمات حركة السفن، في الدورة الثامنة والستين للجنة السلامة البحرية بموجب القرار MSC.65 (68)، وسوف يبدأ نفاذها في ١ تموز/يوليه ١٩٩٩ (MSC.68/23، المرفق ٢). وتنص المادة الجديدة خامسا/٨-٢ على أنه لا يجوز أن يكون استخدام خدمات حركة السفن إلزاميا إلا في المناطق البحرية التي تقع داخل البحر الإقليمي لدولة ساحلية. ويُطلب من الحكومات المتعاقدة أن تسعى لضمان مشاركة سفنها في أحكام خدمات حركة السفن والامتثال لها ولا يوجد في هذه المادة أو في المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية ما يمس حقوق وواجبات الحكومات بموجب القانون الدولي أو بالنظام القانوني للمضائق المستخدمة في الملاحة الدولية والممرات البحرية الأرخبيلية. وستقدم مبادئ توجيهية جديدة متعلقة بخدمات حركة السفن ومبادئ توجيهية لتوظيف وتأهيل وتدريب مشغلي هذه الخدمات إلى الدورة العشرين للجمعية لاعتمادها (MSC.67/22، المرفق ٢٠). وبمجرد اعتماد تلك المبادئ فإنها ستحل محل قرار جمعية المنظمة البحرية الدولية ٥٧٨ (١٤) بشأن المبادئ التوجيهية لخدمات حركة السفن.

١٢٨ - واعتمدت لجنة السلامة البحرية في دورتها السابعة والستين، بموجب القرار MSC.63 (67) (MSC.67/22، المرفق ١٣) نظما للإبلاغ الإلزامي من السفن "في منطقة المرور في الحزام العظيم" و "خارج منطقة فينيستي" و "في مضيق جبل طارق" (A/51/645، الفقرة ١١٩).

١٢٩ - وأوصت اللجنة الفرعية المعنية بسلامة الملاحة في دورتها الثالثة والأربعين، بأن تعتمد لجنة السلامة البحرية في دورتها التاسعة والستين في أيار/مايو ١٩٩٨، نظامين إلزاميين للإبلاغ من السفن، أحدهما في مضائق ملقا وسنغافورة والآخر في مضيق بونيفاشيو (NAV 43/WP.5، الفقرات ٣-٢٩-٣-٣١؛ و WP.3/Add.1، المرفق ١٠).

١٣٠ - وتنظر المنظمة البحرية الدولية حاليا في استحداث نظام آلي عالمي على متن السفن لتحديد هوية السفينة. وسوف تصبح شروط تركيب هذا النظام إلزامية وبمجرد تطبيقه، فإنه سيقوم تلقائيا بتزويد الدولة الساحلية بمعلومات كافية عن السفينة وحمولتها بحيث يصبح من غير الضروري على الربان أن يبلغ تلك المعلومات عن طريق اللاسلكي.

٣ - الاتصالات البحرية

١٣١ - تقتضي المادة ٩٤ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار من دولة العلم أن تتخذ ما يلزم من التدابير لتأمين السلامة في البحار فيما يتعلق بعدة أمور منها المحافظة على الاتصالات. ويجب أن تمتثل تلك التدابير للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموما.

١٣٢ - وترد القواعد المتعلقة بالاتصالات في الفصل الرابع من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر، الذي يتناول أساسا المرافق المعدة لأغراض الاستغاثة والسلامة ولكنه ينص على وجه التحديد على وجود معدات مخصصة للاتصالات. وقد عرفت المتطلبات التقنية اللازمة لهذه الأغراض في نظام الاتصالات اللاسلكية للاتحاد الدولي للاتصالات السلكية واللاسلكية. وفي ١ تموز/يوليه ١٩٩٧، بدأ سريان التعديلات المدخلة على الفصل الرابع التي اعتمدت بموجب القرار الأول لمؤتمر الحكومات المتعاقدة في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر المؤرخ ٢٩ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٥.

١٣٣ - ومن التطورات الأخيرة في مجال الاتصالات بواسطة السواتل أنه بدأ في ٢٦ حزيران/يونيه ١٩٩٧ سريان تعديلات عام ١٩٨٩ لاتفاقية المنظمة الدولية للاتصالات البحرية بواسطة السواتل (إنمارسات) واتفاقها التنفيذي (وقد غيرت إنمارسات اسمها في عام ١٩٩٤ إلى "المنظمة الدولية للسواتل المتنقلة") والتي اعتمدتها جمعية إنمارسات في ١٩ كانون الثاني/يناير ١٩٨٩، وكذلك المناقشات المستمرة داخل المنظمة بشأن المقترحات الرامية إلى تعديل الاتفاقية والاتفاق التنفيذي للسماح بإعادة هيكلة إنمارسات بحيث تتألف من كيانين قانونيين منفصلين، أحدهما شركة ذات مسؤولية محدودة مسجلة بموجب القانون الوطني والآخر منظمة حكومية دولية (انظر MSC 67/21/1). وأعربت المنظمة البحرية الدولية عن قلقها من أن عملية إعادة الهيكلة قد تؤثر تأثيرا سلبيا على قيام إنمارسات بتوفير خدمات الاتصال للنظام البحري العالمي للإغاثة والسلامة، وطلبت إتاحة الفرصة لها للنظر والتفكير في توصيات إعادة الهيكلة قبل أن تتخذ جمعية إنمارسات قرارا نهائيا بصدد هذه المسألة (انظر MSC 68/23، الفقرات ٨-١٩ إلى ٨-٢٤).

١٣٤ - ويوجد حاليا نظامان للملاحة بواسطة السواتل متاحان للاستخدام المدني (وقد استحدثا كلاهما لأغراض عسكرية). أولهما هو النظام العالمي لتحديد المواقع الذي يتولى إدارته السلاح الجوي للولايات المتحدة والذي دخل حيز التشغيل الكامل في عام ١٩٩٤. وثانيهما هو الشبكة العالمية للملاحة بواسطة السواتل، يتوقع أن يدخل مرحلة التشغيل الكامل هذا العام وتضطلع بتنفيذه الوكالة الفضائية الروسية. ومن المتوقع أن يستمر النظامان في العمل حتى عام ٢٠١٠ تقريبا. ورغم أنهما يقدمان قدرا من الدقة الأفقية تتراوح من ٤٥ مترا إلى ١٠٠ متر، فلا يعتبر أي منهما مناسبا للملاحة في مداخل الموانئ وقنوات الوصول إليها أو في المياه الأخرى التي تكون الملاحة فيها مقصورة على ممرات ضيقة لا يمكن التوسع فيها. ومن المتوقع أن تلغى تدريجيا نظم الملاحة القديمة مثل دكا، ولوران - C، وأوميغا في كثير من البلدان بحلول نهاية القرن.

١٣٥ - وأعدت لجنة السلامة البحرية واللجنة الفرعية المعنية بسلامة الملاحة مشروع قرار بشأن "السياسة البحرية لنظام عالمي للملاحة بواسطة السواتل في المستقبل" لكي تعتمده جمعية المنظمة البحرية الدولية في دورتها العشرين (انظر MSC 67/22، المرفق ١٥ و NAV 43/WP.2، المرفق الأول). ويسلم مشروع القرار بضرورة إقامة نظام مدني خاضع للرقابة الدولية في المستقبل يعمل على تحسين أو استبدال أو تكملة النظم العالمية الحالية للملاحة بواسطة السواتل.

١٣٦ - ويتضمن جدول أعمال المؤتمر العالمي للاتصالات اللاسلكية الذي قرر الاتحاد الدولي للاتصالات السلكية واللاسلكية عقده في الفترة من ٢٧ تشرين الأول/أكتوبر إلى ٢١ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٧ (انظر COSMAR 2/6/1) عددا من المسائل البحرية. وقد طلبت المنظمة البحرية الدولية من المؤتمر أن ينظر في احتياجات "النظام الآلي العالمي على متن السفن لتحديد هوية السفينة" من الترددات، وأن يفرد له قناة بحرية ذات تردد عال جدا للاستخدام العالمي النطاق في أعالي البحار، والسماح لكل منطقة باختيار القنوات الإقليمية لاستخدامها في تلك المنطقة (انظر NAV 43/WP.2، المرفق ٦). ويقترح المؤتمر الأوروبي لإدارات البريد والاتصالات السلكية واللاسلكية أن ينقح المؤتمر العالمي للاتحاد الدولي للاتصالات السلكية واللاسلكية المادة من نظام الاتصالات اللاسلكية (الترخيص) التي تتناول السماح باستخدام محطات السفن والمحطات الأرضية للاتصال بالسفن في المياه الخاضعة لولاية بلدان أخرى. ويوصي بأن تبين في المنشورات البحرية ذات الصلة معلومات عن المياه والموانئ التي لا يسمح فيها باستعمال محطات لاسلكية على متن سفن أجنبية لأسباب خاصة أو أن يكون هذا الاستعمال مقيدا (انظر COSMAR 2/6/7، الفقرة ٣-٧).

٤ - الحوادث البحرية

١٣٧ - تنص الفقرة ٧ من المادة ٩٤ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أن تأمر كل دولة بتحقيق، يجري على يد شخص أو أشخاص من أصحاب المؤهلات المناسبة أو أمامهم، في كل حادث بحري أو حادثة ملاحية في أعالي البحار يكون للسفينة التي ترفع علم الدولة شأن بها وتنجم عنها خسارة في الأرواح أو إصابات خطيرة تلحق برعايا دولة أخرى أو أضرار خطيرة تلحق بسفن أو منشآت تابعة لدولة أخرى، أو بالبيئة البحرية.

١٣٨ - ولا يكتفي مشروع قرار جمعية المنظمة البحرية الدولية بشأن مدونة التحقيق في الحوادث البحرية والملاحية الذي سيقدم إلى الجمعية في دورتها العشرين لاعتماده (MSC 68/23، الفقرة ٧-٢٢ والمرفق ٨) مع مشروع المدونة، بالإشارة إلى الالتزام الواقع على دولة العلم بموجب الفقرة ٧ من المادة ٩٤ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، بل يسلم أيضا بأنه في حالة وقوع حادث في البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، فإنه يحق لتلك الدولة بموجب المادة ٢ من الاتفاقية أن تحقق في سبب هذا الحادث الذي قد يشكل خطرا على الأرواح أو البيئة أو يشمل السلطات المعنية بالبحث والإنقاذ في الدولة الساحلية أو يؤثر خلاف ذلك على الدولة الساحلية.

١٣٩ - وينطبق مشروع المدونة، بقدر ما تسمح بذلك القوانين الوطنية، على التحقيق في الحوادث البحرية أو الملاحية حيث تكون لدولة معنية أو أكثر مصلحة كبيرة في حادث بحري يقع لسفينة خاضعة لولايتها. وهدف المدونة هو تشجيع اتخاذ نهج موحد تجاه التحقيق في مدى توافر السلامة عند وقوع حوادث بحرية وملاحية، وكذلك تعزيز التعاون بين الدول في تحديد العوامل المساهمة التي تؤدي إلى وقوع حوادث بحرية. وبمشاركة دولة العلم مشاركة كاملة في التحقيق الذي تجريه دولة أخرى ذات مصلحة كبيرة في الأمر، تعتبر دولة العلم منفذة لالتزاماتها بموجب الفقرة ٧ من المادة ٩٤ من الاتفاقية.

١٤٠ - ويوصي مشروع المدونة، الذي يتضمن تعريفا واسعا جدا لمصطلح "الدول ذات المصلحة الكبيرة" بأن يسمح لتلك الدول، عن طريق اتفاق متبادل، بالانضمام إلى أي تحقيق تجريه دولة أخرى ذات مصلحة كبيرة وذلك في أي مرحلة من مراحل التحقيق. وينبغي أن يرسل التقرير النهائي عن التحقيق إلى المنظمة البحرية الدولية.

١٤١ - وتجدر الإشارة إلى أن الفقرة ٧ من المادة ٢١٧ من الاتفاقية تنص على أن تبادر دولة العلم فورا إلى إبلاغ الدولة التي تطلب إجراء تحقيق في انتهاك للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة فيما يتعلق بمنع تلوث البيئة البحرية من السفن وخفضه والسيطرة عليه، بالإجراء الذي اتخذته تنفيذا للقوانين بالنسبة إلى السفن التي ترفع علمها. كما يجب إبلاغ المنظمة المختصة، أي المنظمة البحرية الدولية بذلك، وجعل هذه المعلومات متاحة لجميع الدول.

٥ - تقديم المساعدة في البحار

١٤٢ - وتنص المادة ٩٨ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المتعلقة بواجب تقديم المساعدة، على أن تطالب كل دولة ربان السفينة التي ترفع علمها، بأن يقوم، قدر وسعه دون تعريض السفينة أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي، بتقديم المساعدة لأي شخص وجد في البحار معرضا لخطر الضياع؛ والتوجه لإنقاذ أي أشخاص في حالة استغاثة؛ وتقديم المساعدة، بعد حدوث مصادمة، للسفينة الأخرى ولطاقمها وركابها. وتعمل كل دولة ساحلية على إنشاء وتشغيل جهاز ملائم وفعال لأعمال البحث والإنقاذ المتصلة بالسلامة في البحار وفوقها والمحافظة عليها، وتتعاون، حيث تقتضي الظروف ذلك، عن طريق ترتيبات إقليمية متبادلة مع الدول المجاورة تحقيقا لهذا الغرض.

١٤٣ - وبالإضافة إلى الشروط الواردة في الفصل الخامس من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر وكذلك في الاتفاقية الدولية للإنقاذ لعام ١٩٨٩، يُطلب من الدول الأطراف في الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحر لعام ١٩٧٩ أن تكفل وضع ترتيبات لتوفير خدمات البحث والإنقاذ الملائمة في مياهها الساحلية. وتوصي الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحر بأن تتولى الأطراف تنسيق عمليات البحث والإنقاذ مع الدول المجاورة. وتوصي بأن تقوم الدولة الطرف، ما لم يتم الاتفاق بين الدول على خلاف ذلك، بمنح الإذن، رهنا بالتشريع الوطني المنطبق، بالدخول فورا إلى بحرها الإقليمي أو إقليمها، أو التحليق فوقه لوحدات الإنقاذ التابعة لأطراف أخرى لغرض وحيد فقط هو البحث عن موقع الحوادث البحرية وإنقاذ الناجين من تلك الحوادث. ويعد وضع خطة عالمية للبحث والإنقاذ في البحر الهدف الأسمى للاتفاقية. وعقب دخول اتفاقية عام ١٩٧٩ حيز النفاذ في عام ١٩٨٥، تم تقسيم بحار العالم إلى ١٣ منطقة حسب الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحر.

١٤٤ - وقد تم الانتهاء من استعراض لاتفاقية عام ١٩٧٩ هدفه استكمال أحكامها وتسهيل قبولها على نطاق أوسع من جانب الحكومات (صدقت عليها ٥٦ دولة تمثل ٤٩,١١ في المائة من الحمولة الطنية في

العالم) وتمت الموافقة على التعديلات المدخلة على الاتفاقية في الدورة الثامنة والستين للجنة السلامة البحريـــة كي تعتمدها اللجنة في دورتها التاسعة والستين في عام ١٩٩٨ (MSC 68/23، الفقرة ٨-٣٢ والمرفق ١٢). وبمجرد اعتماد الاتفاقية، سيطلب من الأطراف، فرادى أو بالتعاون مع دول أخرى، أن تكفل إنشاء مناطق كافية للبحث والإنقاذ داخل كل قطاع بحري. ويجب إنشاء كل منطقة بحث وإنقاذ بموجب اتفاق، أو بموجب ترتيب إذا لم يتسن الاتفاق على الأبعاد الدقيقة للمنطقة. ويجب أن تسجل الأطراف المعنية الاتفاق المتعلق بتحديد المناطق أو الترتيبات الموضوعة لذلك الغرض في خطط كتابية تقبلها الأطراف، ولا يتصل تعيين حدود مناطق البحث والإنقاذ بتعيين أي حدود بين الدول، ويجب ألا يمس تعيين تلك الحدود.

جيم - التنفيذ من قبل دولة العلم

١٤٥ - أحرزت الحكومات تقدما مطردا في التصديق على جميع اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية، فليس هناك سوى ٨ اتفاقيات، من أصل ٣٩، لم تدخل حيز النفاذ بعد، وقد حظيت الاتفاقيات المتعلقة بالسلامة البحرية بأكبر عدد من التصديقات. غير أن بعض دول العلم لم تتمكن من تنفيذ أحكام هذه الاتفاقيات بالدقة اللازمة لتحقيق المستوى المتوخى في الاتفاقيات، أو في بعض الحالات، لم ترغب في تنفيذها. وتقوم اللجنة الفرعية المعنية بالتنفيذ من قبل دولة العلم بالتصدي لهذه المشكلـــة (A/51/645، الفقـــرات ٩٦ ٩٩)[٩].

١٤٦ - ووافقت لجنة السلامة البحرية، في دورتها الثامنة والستين، مع بعض التعديلات (انظر MSC 68/7/4 و MSC 68/23، الفقرات ٧ - ٤ الى ٧ - ٦) على نص مشروع قرار للجمعية بشأن المبادئ التوجيهية لمساعدة دول العلم في تنفيذ صكوك المنظمة البحرية الدولية، أعدته اللجنة الفرعية لكي تعتمده الجمعية في دورتها العشرين (MSC 68/23، المرفق السابع). وترمي المبادئ التوجيهية الى منح دول العلم وسيلة لوضع ومواصلة تدابير العمل من أجل التطبيق والإنفاذ الفعليين للاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر، والاتفاقية الدولية لعام ١٩٧٣ لمنع التلوث الناجم عن السفن، بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام ١٩٧٨ المتصل بها، والاتفاقية الدولية لخطوط الحمولة، والاتفاقية الدولية بشأن معايير تدريب البحارة وإجازاتهم ومراقبتهم. وتنص المبادئ التوجيهية على أنه، تمشيا مع المادة ٩٤ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار واتفاقيات المنظمة البحرية الدولية ذات الصلة، يجب أن تكون حكومة الدولة التي تصبح طرفا في اتفاقية متمتعة بالقدرة الحكومية على إنفاذ القوانين الواجبة التطبيق على السفن التي ترفع علمها، وأن تتخذ ما يلزم من إجراءات لتنفيذها بعد ذلك. وتوصي دول العلم، وفقا للمادة ٩٤ ولاتفاقيات المنظمة البحرية الدولية ذات الصلة، باتخاذ جميع التدابير اللازمة لكفالة الامتثال للقواعد والمعايير الدولية من جانب السفن التي ترفع أعلامها بغية ضمان الامتثال لواجباتها الدولية. وفيما يلي بعض هذه الواجبات: (أ) منع السفن التي ترفع أعلامها من الإبحار الى أن تتمكن من الإبحار وفقا لمتطلبات القواعد والمعايير الدولية؛ (ب) والتفتيش الدوري للسفن؛ (ج) وإقامة دعاوى ضد السفن التي ترفع أعلامها التي تنتهك القواعد والمعايير الدولية، بغض النظر عن مكان وقوع الانتهاك؛ (د) والنص في القوانين والقواعد الوطنية على عقوبات تكون شديدة الى حد يثني عن انتهاك

القواعد والمعايير الدولية. وتوصي المبادئ التوجيهية أيضا، تمشيا مع الفقرة ٦ من المادة ٩٤، والفقرات ٤ الى ٦ من المادة ٢١٧ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ومع اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية ذات الصلة، بالاضطلاع بعمليات تحقيق بعد وقوع حادث بحري أو حادثة تلوث. ويجب التحقيق في حوادث السفن وتقديم تقارير بشأنها وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، واتفاقيات المنظمة البحرية الدولية ذات الصلة، ومدونة التحقيق في الحوادث البحرية والملاحية.

١٤٧ - ووافقت لجنة السلامة البحرية أيضا على مشروع قرار بشأن تنفيذ مدونة الإدارة الدولية لضمان السلامة لكي تنظر الجمعية فيه وتعتمده في دورتها العشرين (انظر MSC 68/23، المرفق ٦). وستصبح المدونة إلزامية في ١ تموز/يوليه ١٩٩٨، مع بدء سريان الفصل التاسع من الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر. ويشير مشروع القرار الى قرار الجمعية ٧٨٨ (١٩) (A/51/645، الفقرة ٩٥)، الذي كان على الحكومات بموجبه أن تطلب من المنظمات القادرة على أداء الأعمال الرسمية بالنيابة عنها فيما يتعلق بمهام التوثيق والاستقصاءات، أن تقدم طلبا للحصول على شهادات بموجب مدونة الإدارة الدولية لضمان السلامة، في موعد لا يتجاوز ١ تموز/يوليه ١٩٩٧. ووفقا لإحصائيات أصدرتها جمعيات التصنيف الدولية في وقت سابق من هذا العام، لم تمتثل لمتطلبات مدونة الإدارة الدولية للسلامة إلا نسبة ٨,٢٥ في المائة من الأساطيل العالمية (مقتبس من وثيقة المنظمة البحرية الدولية عن "اليوم البحري العالمي - ١٩٩٧").

١٤٨ - وفي مشروع القرار، يلاحظ مع القلق أنه يبدو أن نسبة ضئيلة/غير كافية من شركات الشحن والسفن فقط قدمت طلبات للحصول على الشهادة التي تتطلبها المدونة أو حصلت عليها، وأنه يبدو أن بعض الحكومات لم تقم بعد بوضع التشريعات المحلية اللازمة لإنفاذ متطلبات المدونة. وتحُث جميع الأطراف المعنية على إدراك أن عدم الامتثال للمدونة يمكن أن يعتبر عاملا يزيد من التلوث البحري، الذي قد يؤدي الى انتهاك متطلبات منع التلوث، وأن المادة ٢١٧ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تنص على أن تكون العقوبات التي تفرضها قوانين وأنظمة الدول من أجل منع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه على السفن الرافعة لعلمها، شديدة الى حد يثني عن ارتكاب انتهاكات، بصرف النظر عن مكان حدوثها.

١٤٩ - ولوحظ في لجنة السلامة البحرية أن عددا من دول العلم تشطب السفن التي ترفع أعلامها والتي لا تمتثل للحد الأدنى من المتطلبات الدولية، من سجلها، وأن ذلك قد يؤدي الى آثار خطيرة على البحارة المتواجدين على متنها، والذين قد يجدون أنفسهم في ميناء أجنبي وقد تخلت عنهم دولة العلم. واقترح أن يتضمن نظام تأمين الزامي، في جملة أمور، مطالبات البحارة بالأجور غير المسددة، وصيانة السفينة وإعادتها الى بلدها في حالة التخلي عنها (ملاحظة من الاتحاد الدولي لنقابات العمال الحرة، MSC 68/7/2؛ وانظر أيضا LEG 75/4/4). ولم تؤيد بعض الوفود الاقتراح (MSC 68/7/4) المتمثل في الطلب من اللجنة الفرعيـــة المعنية بالتنفيذ من قبل دولة العلم أن تتناول المسائل المتعلقة بشطب دولة علم لسفن من سجلها، وبـــدلا من ذلك وافقت على أنه ينبغي أن تنظر اللجنة الفرعية في الآثار التي قد تترتب على

فقدان سفينة ما للحق في رفع علم دولة، ومن وجهة نظر كل من دولة العلم ودولة الميناء (MSC 68/23، الفقرة ٧٧).

دال - المراقبة من قبل دولة الميناء

١٥٠ - وافقت لجنة السلامة البحرية في دورتها الثامنة والستين على أنه يجوز لدول الميناء أن تأذن للمنظمات الإقليمية ذات الصلة للمراقبة من قبل دولة الميناء أن تزود المنظمة البحرية الدولية بمعلومات متعلقة بتقارير العيوب بالنيابة عنها، كما وافقت على أن تثار الشكاوى المقدمة من دول العلم بشأن دقة المعلومات مع دولة الميناء المعنية (MSC 68/23، الفقرة ٧-١٢). وناقشت اللجنة أيضا مقترحا (MSC 68/7/5) بشأن وضع إجراء يلزم دول العلم بتقديم تقارير عن حالات احتجاز السفن من قبل سلطات المراقبة في دول الميناء بسبب حالات تدهور أو عيوب هيكلية خطيرة، وقررت أن تدرج في جدول أعمال اللجنة الفرعية المعنية بالتنفيذ من قبل دول العلم بندا جديدا ذا أولوية عالية بشأن الإجراء الإلزامي للإبلاغ عن احتجاز السفن الناجم عن المراقبة من قبل دول الميناء، وحددت عام ١٩٩٩ موعدا مستهدفا للانتهاء منه (MSC 68/23، الفقرة ٢٠-٣١).

١٥١ - وخلال المناقشات المتعلقة بمشروع قرار الجمعية بشأن تنفيذ مدونة الإدارة الدولية لضمان السلامة، أحاط وفد هولندا اللجنة علما بأنه، تمشيا مع المناقشات التي أجريت في اللجنة التنفيذية لمذكرة تفاهم باريس بشأن المراقبة من قبل دولة الميناء، يقوم حاليا بإعداد حملة تركز على التفتيش المتعلق بمسائل واردة في مدونة الإدارة الدولية لضمان السلامة، والتي من المقرر أن تبدأ في ١ تموز/يوليه ١٩٩٧. وستوجه رسالة انذار، في بداية الأمر، الى السفن التي لم تبدأ بعملية التوثيق وفقا لمدونة الإدارة الدولية لضمان السلامة. وبعد ١ تموز/يوليه ١٩٩٨، ستحتجز هذه السفن بسبب عدم امتثالها للمدونة. ويمكن ان يرفع هذا الاحتجاز إذا لم يعثر على أي عيوب أخرى، غير أن السفن المعنية ستمنع من دخول أي ميناء هولندي بعد ذلك، الى أن تمتثل لمتطلبات المدونة. وأحاط وفد الولايات المتحدة اللجنة علما بأنه يخطط لاتخاذ إجراءات مشابهة (MSC 68/23، الفقرة ٧-٣).

١٥٢ - ووفقا لتقارير جديدة وردت مؤخرا، حذر الاتحاد الأوروبي أي سفينة لا تمتثل للمدونة من منعها من دخول موانئ الاتحاد (Journal of Commerce، ٢٩ أيار/مايو ١٩٩٧). وذكر ممثل خفر السواحل للولايات المتحدة مؤخرا أنه "سيطلب من السفن المتجهة نحو مياه الولايات المتحدة أن تخبر خفر السواحل للولايات المتحدة قبل وصولها بـ ٢٤ ساعة على الأقل، عما إذا كانت تحمل شهادات سليمة وفق متطلبات الإدارة الدولية لضمان السلامة، وعن جهة إصدارها وتاريخه. وفي حالة عدم وجود الشهادات اللازمة مع السفينة، ستمنع من الدخول" (Business Times، ١٩ آب/اغسطس ١٩٩٧).

هاء - النقل البحري

١ - نقل البضائع

١٥٣ - يتناول الفصل السادس من الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر موضوع نقل جميع أنواع البضائع باستثناء السوائل والغازات السائبة. وتتضمن التطورات الأخيرة بدء سريان تعديلات عام ١٩٩٥ على الفصل السادس، التي اعتمدت بموجب القرار ١ لمؤتمر الحكومات المتعاقدة للاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر المؤرخ ٢٩ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٥ (انظر SOLAS/CONF.3/46) وذلك في ١ تموز/يوليه ١٩٩٧.

٢ - نقل السلع الخطرة

١٥٤ - يتم تناول نقل السلع الخطرة في الفصل السابع من الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر وفي عدة مدونات للمنظمة البحرية الدولية، لا سيما المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن التي تنقل مواد كيماوية خطرة سائبة (مدونة المواد الكيماوية)، والمدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن التي تنقل غازات مسالة سائبة، (مدونة الغازات المسالة) والمدونة الدولية للسلع الخطرة البحرية (مدونة السلع الخطرة)، ومدونة النقل الآمن للوقود النووي المشع والبلوتونيوم والنفايات العالية الإشعاع في قارورات على متن السفن (مدونة الوقود النووي المشع). وينص الفصل السابع من الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر على التطبيق الإلزامي لمدونتي المواد الكيماوية والغازات المسالة. كذلك فإن تطبيق مدونة المواد الكيماوية إلزامي بموجب الاتفاقية الدولية لعام ١٩٧٣ لمنع التلوث الناجم عن السفن بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام ١٩٧٨ المتصل بها.

١٥٥ - واعتمدت لجنة السلامة البحرية، في ٥ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٦، تعديلات للفصل السابع من الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر (بموجب قرار لجنة السلامة البحرية ٥٧ (٦٧))، ولمدونة المواد الكيماوية (بموجب قرار لجنة السلامة البحرية ٥٨ (٦٧))، ولمدونة الغازات المسالة (بموجب قرار لجنة السلامة البحرية ٥٩ (٦٧)). ومن المتوقع أن تدخل التعديلات الثلاثة حيز النفاذ في ١ تموز/يوليه ١٩٩٨. واعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية تعديلات مناظرة لمدونة المواد الكيماوية (بموجب قرار لجنة حماية البيئة البحرية ٧٣ (٣٩) المؤرخ ١٠ آذار/ مارس ١٩٩٧) ومن المتوقع أن تدخل حيز النفاذ في ١٠ تموز/يوليه ١٩٩٨. وفيما يتعلق بمدونة الوقود النووي المشع، تستمر المناقشات في إطار كل من المنظمة البحرية الدولية والوكالة الدولية للطاقة الذرية.

(أ) التطورات المتعلقة بمدونة الوقود النووي المشع على الصعيد العالمي

التطورات في المنظمة البحرية الدولية

١٥٦ - كان من المتوقع أن يتم الانتهاء من وضع التقرير المرحلي المقدم إلى الجمعية العشرين للمنظمة البحرية الدولية بشأن الإجراءات التي اتخذتها مختلف الأجهزة التقنية للمنظمة منذ الجمعية التاسعة عشرة

في سياق استعراضها لمدونة الوقود النووي المشع، في الدورة الأربعين للجنة حماية البيئة البحرية المعقودة في أيلول/سبتمبر ١٩٩٧ (يرد مشروع التقرير المرحلي في الوثيقتين MEPC 40/15 و MEPC 40/15/5). وتتضمن التطورات في المنظمة البحرية الدولية منذ تقرير العام الماضي (A/51/654، الفقرات ٢٢٠ - ٢٢٨) قيام لجنة حماية البيئة البحرية، في دورتها التاسعة والثلاثين، بإعداد مشروع قرار للجمعية بشأن إدخال تعديلات على مدونة الوقود النووي المشع تتطلب وجود خطط على متن السفن في حالة وقوع حادثة وللإبلاغ عنها، وبشأن اعتماد مبادئ توجيهية لوضع خطط للسفن في حالات الطوارئ بالنسبة للسفن التي تنقل مواد تخضع لمدونة الوقود النووي المشع، من أجل أن توليه الجمعية مزيدا من النظر وتوافق عليه بشكل نهائي في دورتها الأربعين (انظر MEPC 39/13، المرفق ٤)؛ وقرار لجنة السلامة البحرية بجعل مدونة الوقود النووي المشع، ومشروع التعديلات الذي أعدته لجنة حماية البيئة البحرية، بعد اعتمادها، الزامية عن طريق تعديل الفصل السابع من الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر (MSC 68/23، الفقرة ١٥ - ١٤)؛ والقرار الذي اتخذته اللجنة القانونية في دورتها الخامسة والسبعين بشأن مسألة المسؤولية؛ وإعداد اللجنة الفرعية المعنية بسلامة الملاحة لمشروع قرار للجمعية ومبادئ توجيهية أولية لتخطيط الرحلات (تطبق على جميع السفن) من أجل مواصلة النظر فيها في الدورة القادمة للجنة الفرعية التي ستعقد في عام ١٩٩٨ (NAV 43/WP.5، الفقرتان ٤-٤ و ٤-٥، و WP.3/Add.1، المرفق ١٣). ووافقت اللجنة الفرعية على إمكانية إيراد إشارة في مدونة الوقود النووي المشع إلى القرار الذي يعتمد المبادئ التوجيهية، إذا كان ذلك ملائما.

١٥٧ - وظلت الآراء منقسمة في اللجنة القانونية (LEG 74/13، الفقرات ٩٧ إلى ١٠٢)، واللجنة الفرعية المعنية بسلامة الملاحة، بشأن مسألة الإخطار المسبق والتشاور. إذ يقول مؤيدو ذلك، إنه يجب إبلاغ الدولة الساحلية بالمسار المقرر للسفن التي تنقل الوقود النووي المشع، لكي تتمكن من تقديم المشورة لها بشأن المسارات، والتحضير للاستجابة في حالات الطوارئ، وتقديم معلومات عامة. وأشاروا أيضا إلى أن أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المتعلقة بالمرور البريء وحرية الملاحة توازيها الواجبات المتعلقة بصون البيئة البحرية وعدم تعريض مستخدمي البيئة البحرية الآخرين إلى الخطر. أما معارضو فكرة الإخطار المسبق والتشاور، فاحتجوا بأنه قد يؤدي إلى محاولة الدول الساحلية تحريم أو منع مرور السفن التي تنقل مواد وقود نووي مشع عبر بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة. وادعوا أيضا بأن ذلك قد يشكل سابقة بحيث يصبح الإخطار المسبق مطلوبا لمرور جميع أصناف السفن. وأشارت بعض الوفود إلى أنه في حالة فرض اشتراط الإخطار، يجب أن ينطبق ذلك على جميع السفن التي تنقل بضائع خطرة أو ملوثة وليس على مواد الوقود النووي المشع فقط (NAV 43/WP.5، الفقرات من ٤-٦ إلى ٤-٩).

١٥٨ - وشجعت اللجنة القانونية الوفود على عقد مناقشات غير رسمية بشأن هذا الموضوع، وطلبت اللجنة الفرعية المعنية بسلامة الملاحة من الوفود التي تؤيد مفهوم الإخطار المسبق أن تقدم مقترحات ملموسة إلى دورتها القادمة (انظر MEPC 40/15/5). وقدمت مقترحات تتعلق بالإخطار المسبق وتعريف "الدولة الساحلية المعنية" إلى لجنة حماية البيئة البحرية في دورتها الأربعين (MEPC 40/15/1 و MEPC 40/15/4) وقدم أيضا اقتراح بشأن تعريف "الدولة الساحلية المعنية" إلى اللجنة القانونية في دورتها السادسة والسبعين (LEG 76/6/1).

التطورات في الوكالة الدولية للطاقة الذرية

١٥٩ - تقوم الوكالة الدولية للطاقة الذرية والمنظمة البحرية الدولية بتنسيق أنشطتهما المتعلقة بمسألة ترتيبات الاستجابة في حالات الطوارئ. وقدم مشروع تنقيح لدليل في سلسلة وثائق السلامة الصادرة عن الوكالة بشأن تخطيط الاستجابة في حالات الطوارئ والاستعداد لحوادث النقل المتعلقة التي تنطوي على مواد مشعة، إلى الدورة الأربعين للجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية من أجل تقديم الملاحظات بشأنها[١٠]، وستقوم الوكالة الدولية للطاقة الذرية بالنظر في مشروع المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية (انظر الفقرة ١٥٦) من أجل كفالة الاتساق بين الوثيقتين (MEPC/40/15، الفقرة ٢ (ب) (٦) ٤).

١٦٠ - وفي أيلول/سبتمبر ١٩٩٦، وافق مجلس محافظي الوكالة على إجراء تنقيح شامل لأنظمة النقل الآمن للمواد المشعة، التي نشرت فيما بعد كجزء من سلسلة وثائق معايير السلامة للوكالة الدولية للطاقة الذرية تحت رقم ST-1. وفي تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٦، عقدت الوكالة اجتماعا لفريق استشاري من أجل النظر على وجه التحديد في المسائل المتعلقة بوسائل النقل الآمن للمواد المشعة. ولاحظ الفريق العامل المعني بوسيلة النقل البحري أن البيانات التقنية الموثوق بها المتاحة تبين أن المواد المشعة تنقل بصورة آمنة، وبخاصة عندما يتم النظر فيها بالاقتران مع مدونة الوقود النووي المشع. وأشار أيضا إلى أنه يتم في إطار برنامج الأبحاث المنسقة بشأن خطورة الحوادث التي تقع أثناء النقل البحري للمواد المشعة، الذي تضطلع به الوكالة، جمع وتحليل البيانات التي من شأنها أن توفر عنصرا إضافيا لتقييم القوى التي تنطوي عليها الحوادث البحرية وما لها من آثار محتملة على أصناف البضائع المنقولة.

١٦١ - وتقوم الوكالة الدولية للطاقة الذرية، والمنظمة البحرية الدولية، وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة بالعمل معا من أجل الاضطلاع بدراسة مكتبية للمعلومات التقنية المتاحة بشأن النتائج المحتملة المترتبة على الحوادث البحرية.

التطورات في الأمم المتحدة

١٦٢ - أوصت الجمعية العامة، في برنامج مواصلة تنفيذ جدول أعمال القرن ٢١، الذي اعتمدته في دورتها الاستثنائية التاسعة عشر في حزيران/يونيه ١٩٩٧ (انظر الفقرات ١٨٥-١٩٠) بأن يسترشد نقل الوقود النووي المشع والنفايات النووية العالية مستوى الإشعاع، عن طريق البحر، بمدونة الوقود النووي المشع التي يتعين أن ينظر في تطويرها لتصبح صكا إلزاميا. وأوصت الجمعية العامة أيضا بأن يتم تناول مسألة الآثار البيئية المحتملة العابرة للحدود والمترتبة على الأنشطة المتصلة بإدارة النفايات المشعة، ومسألة الإخطار المسبق، والمعلومات ذات الصلة، والتشاور مع الدول التي قد تتأثر بهذه الآثار، داخل المنتديات المناسبة (A/S-19/29، المرفق، الفقرة ٦٠).

(ب) التطورات المتعلقة بمدونة الوقود النووي المشع على الصعيد الإقليمي

١٦٣ - أكد منتدى المحيط الهادئ من جديد في اجتماعه الذي عقد في أيلول/سبتمبر، توقعه أن يتم نقل شحنات البلوتونيوم والنفايات المشعة بطريقة تعالج فيها جميع الطوارئ الممكنة الحدوث وشواغل البلدان المعنية في المنطقة. واشترط أن لا يتم نقل الشحنات إلا إذا أمكن إثبات أن البضاعة تنطوي على أدنى حد من المخاطر؛ وأنه يتوقع أن تكون السفن الناقلة مستوفية لأعلى المعايير. ووافقت دول الشحن على تحسين سلامة المواد وتعويض أي صناعات تتضرر نتيجة التغييرات التي قد تطرأ على القيمة السوقية لمصائد الأسماك والمنتجات السياحية في المنطقة في حالة وقوع حادث. وأحاط المنتدى علما، في هذا الصدد، بالجهود التي تبذلها فرنسا والمملكة المتحدة واليابان فيما يتعلق بتوفير معلومات عن أحدث شحنة من النفايات النووية العالية مستوى الإشعاع. وأحاط علما أيضا باعتماد اتفاقية التعويض التكميلي عن الضرر النووي، وبصفة خاصة أحكامها المتعلقة بالصندوق المخصص لضحايا الضرر العابر للحدود ومنح الدول الساحلية ولاية على التدابير المتعلقة بالضرر النووي في مناطقها الاقتصادية الخالصة. وأيد المنتدى النهج العام المتمثل في أن ينصب اهتمام المنطقة داخل اللجان التحضيرية حتى انعقاد المؤتمر الاستعراضي لمعاهدة عدم انتشار الأسلحة النووية لعام ٢٠٠٠ على مسائل من بينها نقل المواد المشعة عبر المنطقة[٩].

١٦٤ - ويذكر مشروع هدف لجنة أوسلو وباريس المشتركة فيما يتعلق بالمواد المشعة التي نوقشت في الاجتماع المشترك للجنتي أوسلو وباريس في أيلول/سبتمبر، بغية أن يقوم المؤتمر الوزاري للجنة أوسلو وباريس المشتركة باعتماده في لشبونة في عام ١٩٩٨، (في معرض المحيطات ٩٨)، أن هدف اللجنة هو: (أ) أن يكفل الحماية الفعلية للمنطقة البحرية من الآثار الضارة المترتبة على الإشعاع المؤين؛ (ب) وأن يكفل منع تلوث المنطقة البحرية نتيجة للتصريفات والانبعاثات من صنع الإنسان لمواد مشعة (بما في ذلك النفايات)؛ (ج) و "أن يخفض باستمرار تصريفات الانبعاثات وخسارات المواد المشعة، من أجل تحقيق الهدف النهائي المتمثل في تقريب [التركيزات] [مستويات الإشعاع] [التعرض للإشعاع] في البيئة من القيم الطبيعية"[١٢].

واو - المطالبات البحرية

احتجاز السفن

١٦٥ - يقوم فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك بين مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) والمنظمة البحرية العالمية والمعني بالحجوزات والرهونات البحرية والمواضيع ذات الصلة، باستعراض أحكام الاتفاقية الدولية لعام ١٩٥٢ لتوحيد بعض القواعد المتعلقة باحتجاز السفن المؤهلة للإبحار. وتتمثل أهداف أعمال الفريق في وضع إطار قانوني يحمي مصالح ملاك البضائع والسفن عن طريق ضمان حرية حركة السفن ومنع الاحتجاز لمطالبات غير مبررة أو غير متعلقة بتشغيل السفن (انظر تقرير فريق الخبراء الحكومي الدولي عن أعمال دورته التاسعة JIGE(1X)/4، الفقرة ٣). وهدف استعراض اتفاقية عام ١٩٥٢ أيضا إلى تحقيق الاتساق بين أحكام الاتفاقية المتعلقة بالاحتجاز والاتفاقية الدولية لعام ١٩٩٣ للحجوزات

والرهونات البحرية، وإلى كفالة أن يغطي المشروع الجديد للاتفاقية المتعلقة بالاحتجاز جميع الحجوزات البحرية المعترف بها بموجب اتفاقية عام ١٩٩٣. وانتهى الفريق من العمل على مشروع الاتفاقية هذا في دورته التاسعة المعقودة في كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٦، وأوصى الفريق مجلس المنظمة البحرية الدولية ومجلس التجارة والتنمية للأونكتاد بالطلب من الجمعية العامة للأمم المتحدة أن تعقد مؤتمرا دبلوماسيا من أجل النظر في وضع واعتماد اتفاقية بشأن بعض القواعد المتعلقة باحتجاز السفن المؤهلة للإبحار، على أساس مشروع المواد الذي أعده الفريق. وقامت اللجنة القانونية للمنظمة البحرية الدولية بتأييد التوصية في دورتها الخامسة والسبعين (LEG 75/11، الفقرة ١١١).

زاي - المسؤولية والتعويض عن الأضرار

١٦٦ - طلبت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، في الفقرة ٣ من المادة ٢٣٥، إلى الدول أن تتعاون في زيادة تطوير القانون الدولي المتصل بالمسؤولية والالتزامات الناشئة عنها من أجل تقييم الأضرار البيئية والتعويض عنها، بما في ذلك وضع معايير وإجراءات لدفع التعويض وتسوية المنازعات ذات الصلة.

١٦٧ - وقد اعترف في عدد من المنتديات الهامة بالحاجة إلى تنقيح النظم الحالية المتعلقة بالمسؤولية والتعويض في المجال البحري، فضلا عن الحاجة إلى صياغة صكوك قانونية جديدة. وعلى سبيل المثال، حدد برنامج مواصلة تنفيذ جدول أعمال القرن ٢١ (A/S-19/29، المرفق) الحاجة الملحة لأن تقوم جميع الحكومات بتعزيز تنفيذ الاتفاقات الدولية والإقليمية القائمة بشأن التلوث البحري، وبخاصة تحسين التخطيط والاستجابة في حالات الطوارئ، وآليات المسؤولية والتعويض. وحث أيضا على "أن يكتمل العمل بموجب اتفاقية بازل لتحديد النفايات الخطرة التي تخضع للاتفاقية، وأن يتم التفاوض على بروتوكول بشأن المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود، وأن يتم إقرار هذا البروتوكول وتنفيذه" (المرجع نفسه، الفقرة ٥٨).

١ - مشروع بروتوكول لاتفاقية بازل

١٦٨ - قام الفريق العامل المخصص المكون من خبراء قانونيين وتقنيين، وهو هيئة فرعية لمؤتمر الأطراف في اتفاقية بازل المتعلقة بمراقبة حركة النفايات الخطرة عبر الحدود وبالتخلص منها، في دورته الخامسة المعقودة في جنيف في أيار/مايو ١٩٩٧، بإحراز تقدم كبير في صياغة بروتوكول بشأن المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود. وتم تبسيط المشروع السابق وإعادة النظر في جميع مواد مشروع البروتوكول.

١٦٩ - وركزت المناقشة بصورة أساسية على تحديد ما إذا كانت المسؤولية عن الأضرار تقع بموجب البروتوكول على الذين يتولون السيطرة التنفيذية أم على مصدر النفايات وسيتعين على الاجتماع الرابع لمؤتمر الأطراف (تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٧) أن يتخذ قرارا بشأن الطرف الذي تقع على عاتقه المسؤولية.

وقد تم الاتفاق في الفريق العامل المخصص على مادة بشأن مسؤولية الدول، فضلا عن عدد من التعريفات، بما فيها تعريف "الضرر".

١٧٠ - وفي جدول أعمال المؤتمر أيضا النظر في إقامة صندوق دولي من أجل تدابير الاستجابة الفورية في حالات الطوارئ والتعويض عن الضرر عندما يكون نظام المسؤولية المدني غير متاح أو غير مناسب. ويبدو أن ثمة انقسام في آراء الوفود بين الذين يرون أن هناك شكوكا كثيرة جدا بشأن هيكل الصندوق وإدارته وطرائقه وتشغيله، والذين يعتبرون أن الصندوق عنصر أساسي في نجاح تنفيذ الناجح أي بروتوكول للاتفاقية يتعلق بالمسؤولية.

٢ - المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية (الوكالة الدولية للطاقة الذرية)

١٧١ - عـُقد في فيينا في الفترة من ٦ إلى ١٢ أيلول/سبتمبر ١٩٩٧ مؤتمر دبلوماسي معني بالمسؤولية عن الأضرار النووية، واستنادا إلى مشاريع النصوص التي أعدتها اللجنة الدائمة المعنية بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، اعتمد المؤتمر البروتوكول المعدل لاتفاقية فيينا للمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية (IAEA/GOV/INF-822-GC(41)/INF/13، المرفق الأول، ١٩ أيلول/سبتمبر ١٩٩٧) واتفاقية التمويل التكميلي (المرفق الثاني)، واعتمد البروتوكول والاتفاقية في ١٢ أيلول/سبتمبر وفـُتح باب التوقيع عليهما ابتداء من ٢٩ أيلول/سبتمبر ١٩٩٧.

١٧٢ - ويهدف البروتوكول بتعديل اتفاقية فيينا لعام ١٩٦٣، كما ذكر في ديباجته، إلى "زيادة مسؤولية مشغل المنشأة وتوسيع نطاقها وإتاحة سبل لضمان التعويض الكافي والمنصف". وأبرز التغييرات التي أدخلت على الاتفاقية والتي يتضمنها البروتوكول هي تعريف "الضرر النووي" تعريفا جديدا وأحكام متصلة بذلك تشمل الخسائر والتكاليف المتصلة بالضرر البيئي وبالتدابير الوقائية لتلافي الضرر أو تقليله إلى الحد الأدنى بعد وقوع حادثة نووية؛ وتمديد الأجل المحدد لرفع دعوى للحصول على تعويض إلى ٣٠ عاما في حالتي الخسائر في الأرواح والإصابات؛ وتوسيع النطاق الجغرافي لاتفاقية فيينا ليشمل الضرر البيئي حيثما يتم التعرض له. وينص البروتوكول أيضا على أن للدول الساحلية ولاية قضائية على الإجراءات المتصلة بالضرر النووي أثناء النقل الذي يحدث داخل مناطقها الاقتصادية الخالصة أو في حدود المناطق التي يجوز للدول الساحلية، قانونيا، أن تعلن أنها مناطق اقتصادية خالصة تابعة لها.

١٧٣ - ويحدد البروتوكول مسؤولية المشغل بما لا يقل عن ٣٠٠ مليون وحدة من حقوق السحب الخاصة (قرابة ٤٠٠ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة) أو بما لا يقل عن ١٥٠ مليون وحدة من حقوق السحب الخاصة، بشرط أن تتيح الدولة صاحبة المنشأة أموالا عامة للتعويض عن الضرر النووي، بالنسبة إلى كل ما زاد عن ذلك المبلغ بحد لا يقل عن ٣٠٠ مليون وحدة من حقوق السحب الخاصة.

١٧٤ - وعندما تُستنفد تلك الأموال العامة (المعروفة بمبلغ التعويض الوطني)، تصبح اتفاقية التمويل التكميلي منطبقة ويتاح التعويض من صندوق تسهم فيه الدول الأطراف في الاتفاقية (IMO/LEG 75/11، الفقرة ١٠٣) استنادا إلى القدرة النووية المركبة ومعدل لأنصبة الأمم المتحدة المقررة الذي تحدده. والحد الذي يتم عنده استخدام الصندوق التكميلي هو أن يكون مبلغ التعويض الوطني المطلوب ٣٠٠ مليون وحدة من حقوق السحب الخاصة، وتعطى مهلة تصل إلى عشر سنوات لدفع التعويض الوطني تدريجيا.

١٧٥ - وتتبع أحكام الاتفاقية التكميلية نفس النهج المعتمد بالنسبة إلى الأحكام المتصلة بالتعويض عن الأضرار الداخلية والعابرة للحدود؛ بيد أن انضمام دولة ما إلى الاتفاقية، ليس مشروطا بأن تكون طرفا في أي اتفاقية قائمة بشأن المسؤولية النووية أو بوجود منشآت نووية في إقليمها (IAEA PR 97/21).

٣ - نقل الوقود النووي المشع بطريق البحر (المنظمة البحرية الدولية)

١٧٦ - تناولت اللجنة القانونية التابعة للمنظمة البحرية الدولية أيضا في دورتها الخامسة والسبعين المعقودة في نيسان/أبريل ١٩٩٧، مسألة المسؤولية عن نقل الوقود النووي المشع بطريق البحر. ولمست بعض الوفود أن أي نظر في نظام المسؤولية المنطبق على هذا النشاط ينبغي ألا يتم إلا بعد معرفة نتائج المؤتمر الدبلوماسي المعني بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية. ولاحظت وفود أخرى أنه، وفقا لأحكام القرار المتصل بالمسؤولية والتعويض عن الأضرار التي تقع أثناء نقل المواد المشعة الذي اعتمد في المؤتمر المعني بالمواد الضارة والخطرة وبتحديد المسؤولية الذي عقد في عام ١٩٩٦، ينبغي أن تكون للمنظمة البحرية الدولية صلاحية النظر في مسألة المسؤولية عن الأضرار التي يسببها نقل المواد المشعة بطريق البحر. وقد أدرجت هذه المسألة في جدول أعمال اللجنة للدورة القادمة، ودعيت الوكالة الدولية للطاقة الذرية إلى تقديم تقرير عن نتائج المؤتمر الدبلوماسي المقرر عقده في أيلول/سبتمبر (IMO/LEG 75/11، الفقرات ١٠٢ إلى ١٠٨؛ و MEPC 40/5، الفقرات ٤ - ١ إلى ٤ - ٥).

٤ - مستودعات زيوت الوقود في السفن

١٧٧ - مثلما ذكر في تقرير السنة الماضية (A/51/645، الفقرة ٢١٩)، فإن بروتوكولي عام ١٩٩٢ المتصلين بالاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي والاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي يغطيان، في جملة أمور، التلوث الناجم عن مستودعات زيوت وقود ناقلات النفط سواء كانت محملة أو غير محملة؛ غير أنهما لا يغطيان التلوث الناجم عن زيوت وقود أنواع أخرى من السفن، ولا يستطيع ضحايا هذا التلوث الاستفادة من حماية المسؤولية المحددة التي يتحملها ملاك السفن ومن التأمين الإجباري. وأولت اللجنة القانونية التابعة للمنظمة البحرية الدولية، في دورتها الخامسة والسبعين المعقودة في نيسان/أبريل ١٩٩٧، أولوية عالية لهذه المسألة (LEG 75/11، الفقرات ٤١ إلى ٦٢). وقد تركز الحوار على اقتراح مقدم من وفود استراليا وجنوب افريقيا

والسويد وفنلندا وكندا والمملكة المتحدة والنرويج يؤيد وضع نظام دولي للمسؤولية والتعويض عن الأضرار التي يسببها النفط الآتي من زيوت الوقود وذلك بغية ضمان تغطية كافية للمطالبات المتصلة بالتنظيف والخسائر في حالة حدوث تسربات كبيرة من وقود السفن (LEG 75/5/1). وأشير إلى أن زيوت الوقود هي الآن المصدر المحتمل الرئيسي الوحيد للتلوث البحري الذي لا يشمله التعويض، وإلى أن كثيرا من سفن الشحن العام تنقل كميات من النفط للوقود (٠٠٠ ١٠ طن أو أكثر) تفوق شحنات ناقلات النفط.

١٧٨ - ولمست بعض الوفود وجود حاجة ملحة إلى وضع نظام دولي بالنظر إلى التجارب التي ذكرت لإيضاح تكاليف تنظيف ما يتسرب من زيوت الوقود؛ ومن وجهة نظر متصلة بحماية البيئة، تم التسليم بالإجماع بهذه الحاجة في لجنة حماية البيئة البحرية. وأعربت وفود أخرى عن اعتقادها بأن الحاجة إلى نظام دولي لم تتضح، وبينت أن المشاكل التي يصادفها أصحاب المطالبات لا يمكن أن تحل عن طريق نظام دولي للمسؤولية المحددة والتأمين الإجباري.

١٧٩ - وقررت اللجنة أن تبقي المسألة قيد الاستعراض، وأدرجتها في برنامج عملها للفترة ١٩٩٩-١٩٩٨. وفي الوقت نفسه، أجريت مداولات أولية بشأن عناصر محددة من هذا النظام هي شكل الصك، وأساس المسؤولية، وتحديد المسؤولية، وأنواع المخاطر، والضمان المالي، والاختصاص القضائي، ومدة التغطية، ونطاق التطبيق.

خامسا - تنمية الموارد البحرية وحماية البيئة البحرية

١٨٠ - استمرت حالة البيئة العالمية في التدهور، حسب تقرير برنامج الأمم المتحدة للبيئة عن توقعات البيئة العالمية[١٣]. ولا تزال هناك مشاكل بيئية هامة راسخة بعمق في النسيج الاجتماعي والاقتصادي للبلدان في جميع المناطق. وثلث المناطق الساحلية في العالم معرض بشدة للتدهور، ولا سيما من جراء الأنشطة البرية. والتوسُّع الحضري السريع وغير المخطط، ولا سيما في المناطق الساحلية، يفرض ضغطا كبيرا على النظم الإيكولوجية المتاخمة. فاستخدام الموارد المتجددة - الأراضي، والغابات، والمياه العذبة، والمناطق الساحلية، ومصائد الأسماك، والهواء في المدن - يتجاوز طاقة التجدد الطبيعي لهذه النظم ولذلك فهو غير مستدام. وفي المستقبل، قد يؤدي التدهور المتواصل للموارد الطبيعية، وأوجه القصور في الاستجابة البيئية، والقيود المفروضة على الموارد المتجددة، بشكل متزايد إلى انعدام الأمن الغذائي وإلى نشوء صراعات (انظر الفرع السابع).

١٨١ - وخطة للتنمية وبرنامج مواصلة تنفيذ جدول أعمال القرن ٢١، اللذان اعتمدتهما الجمعية العامة، يشددان على أن التنمية الاقتصادية والتنمية الاجتماعية وحماية البيئة عناصر مترابطة ومتداعمة للتنمية المستدامة.

١٨٢ - وحققت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ككل توازنا هاما بين استخدام المحيط وموارده، من ناحية، وحماية البيئة البحرية، من ناحية أخرى. وهي تنص على الاستخدام العادل والفعال للموارد، والمحافظة على الموارد الحية، وحماية البيئة البحرية. والاتفاقية تكرس أيضا جزءا بأكمله، هو الجزء الثاني عشر، لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وتتضمن في أجزاء أخرى الكثير من المواد الأخرى المتصلة بهذا الموضوع. وقد استمر تطوير أحكام الاتفاقية من خلال عدد من الصكوك القانونية الدولية التي تسهم، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، في حماية البيئة البحرية والساحلية[١٢]. والواقع أن التنفيذ الفعلي للاتفاقية في هذه المجالات يتوقف بنفس القدر على التنفيذ الفعلي لتلك الصكوك وكذلك على التطبيق المتسق والموحد لأحكام الاتفاقية من جانب الأطراف في تلك الصكوك.

١٨٣ - والنهج الشامل والمنسق على الصعيد العالمي لا بد أن تكمله استراتيجيات شاملة ومتكاملة على الصعيدين الإقليمي والوطني. والأهداف الإقليمية التي تركز على أوجه الضغط الرئيسية يمكن أن تشجع على وضع قواعد ومعايير على الصعيد الإقليمي لفرادى مصادر الضغط وتيسِّر إبرام الاتفاقات التجارية الإقليمية وما يتصل بذلك من نمو وازدهار. وقد بدأت بعض المناطق تتحول من نهج لإدارة الموارد البحرية على أساس كل قطاع على حدة إلى استراتيجية أكثر شمولا وتكاملا، فعلى سبيل المثال، تساعد اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي البلدان على اعتماد نُهج شاملة إزاء شؤون المحيطات ستعزز تنفيذ مختلف الاتفاقيات وتبرز الحاجة إلى إدماج الشواغل المتصلة بالنظم الإيكولوجية الساحلية والبحرية في الجهود الوطنية؛ وفي فترة سابقة من هذا العام، عقدت دول بحر الشمال مؤتمرا وزاريا فوريا بشأن تكامل المسائل المتصلة بمصائد الأسماك والمسائل البيئية؛ وفي منطقة البحر الأبيض المتوسط، أدرجت اعتبارات التنوع البيولوجي كبروتوكول للاتفاقية الإطارية التي تعالج مصادر محددة للتلوث عن طريق بروتوكولات أخرى (انظر الفقرتين ٣٣٤ و ٣٣٥).

١٨٤ - ووجود عملية متكاملة للسياسة العامة وصنع القرار على الصعيد الوطني هام جدا لتحقيق توازن في أوجه استخدام المنطقة البحرية والساحلية. وتشكل الإدارة المتكاملة للمنطقة الساحلية إحدى الأدوات الرئيسية لوضع استراتيجيات وطنية منسقة ومتكاملة تأخذ في الاعتبار أوجه التفاعل الجارية بين القطاعات والعلاقات مع الصكوك العالمية والإقليمية.

ألف - استعراض تنفيذ الفصل ١٧ من جدول أعمال القرن ٢١

١٨٥ - في برنامج مواصلة تنفيذ جدول أعمال القرن ٢١ (A/S-19/29، المرفق)، الذي يمثل نتيجة الاستعراض والتقييم الشاملين لتنفيذ جدول أعمال القرن ٢١، أبرزت الجمعية العامة، في الجزء الثاني من البرنامج (المرجع السابق، الفقرة ١٣) الإنجازات التي تحققت منذ انعقاد مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية. ومن تلك الإنجازات إبرام اتفاق بشأن الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال؛ وإعداد برنامج عمل عالمي لحماية البيئة البحرية من الأنشطة البرية؛ وبدء نفاذ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

١٨٦ - وينبغي النظر إلى تلك الإنجازات مقترنة ببدء نفاذ اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاقية التنوع البيولوجي، وكذلك اعتماد برنامج العمل من أجل التنمية المستدامة للدول الجزرية الصغيرة النامية (للاطلاع على قائمة بجميع الصكوك ذات الصلة، انظر A/51/645، الفقرة ١٩٣).

١٨٧ - بيد أنه على الرغم من التقدم المحرز في التفاوض بشأن اتفاقات وصكوك طوعية لتحسين المحافظة على الموارد السمكية وإدارتها وحماية البيئة البحرية، فإن تناقص كثير من الأرصدة السمكية، وارتفاع مستويات المصيد المرتجع، وزيادة التلوث البحري أمور لا تزال مستمرة. وحددت الجمعية العامة في دورتها الاستثنائية التاسعة عشرة تلك المسائل والمسائل الأخرى المتصلة بها، الوارد وصفها في الفصل ١٧ من جدول أعمال القرن ٢١، على أنها تتطلب إجراءات عاجلة. وترد توصيات الجمعية العامة في الجزء الفرعي باء "القطاعات والمسائل" (A/S-19/29، المرفق، الفقرة ٣٦) تحت عنوان "المحيطات والبحار" من الجزء الثالث من البرنامج المعنون "التنفيذ في المجالات التي تتطلب إجراءات عاجلة".

١٨٨ - وفي الجزء المتعلق بمسألة "المحيطات والبحار"، أوردت الجمعية العامة، كتوصية عامة، ضرورة مواصلة تحسين صنع القرار بشأن البيئة البحرية على كل من الصعيد الوطني والإقليمي والعالمي، وهو أمر يمكن معالجته عن طريق أمور شتى منها دعوة لجنة التنمية المستدامة إلى أن تجري، بشكل دوري، استعراضا حكوميا دوليا لجميع جوانب البيئة البحرية والمسائل المتصلة بها، على النحو الوارد وصفه في الفصل ١٧ من جدول أعمال القرن ٢١، والذي يتيح إطاره القانوني الشامل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وغيرها من الصكوك القانونية الدولية. وفي هذا الصدد، اعتُمدت سبع توصيات تتطلب إجراءات عاجلة. ويتناول نصف تلك التوصيات مصائد الأسماك على وجه التحديد، مع التركيز على ضرورة التصدي لتناقص الأرصدة.

١٨٩ - وبالنسبة إلى المسائل الأخرى، ذكرت الجمعية العامة بالتحديد أن الحاجة ملحة الى ما يلي: (أ) أن تصدق جميع الحكومات على الاتفاقات ذات الصلة أو تنضم إليها في أقرب وقت ممكن وأن تنفذ هذه الاتفاقات على نحو فعال فضلا عن الصكوك الطوعية ذات الصلة؛ و (ب) أن تنفذ جميع الحكومات قرار الجمعية العامة ١٨٩/٥١ المؤرخ ١٦ كانون الأول/ ديسمبر ١٩٩٦ (الذي يتناول الأنشطة البرية)، بما في ذلك تعزيز الصلات المؤسسية التي ستتم إقامتها بين الآليات الحكومية الدولية ذات الصلة المشاركة في إنشاء وتنفيذ الإدارة المتكاملة للمنطقة الساحلية؛ و (ج) أن يجري تعزيز تنفيذ الاتفاقيات الدولية والإقليمية القائمة والمتعلقة بالتلوث البحري، بغية ضمان تحسين التخطيط والاستجابة وتحديد المسؤولية وآليات التعويض في حالات الطوارئ؛ و (د) أن تحدد على نحو أفضل أولويات العمل لاتخاذ إجراء على الصعيد العالمي؛ و (هـ) أن تعمل الحكومات على منع، أو إنهاء، تجاوز الحدود في صيد الأسماك والقدرة المفرطة على صيد الأسماك؛ و (و) أن تدرس الحكومات الآثار الإيجابية والسلبية للإعلانات وتنظر في اتخاذ الإجراء المناسب؛ و (ز) أن يكون هناك مزيد من التعاون الدولي لدعم تعزيز الاتفاقات الإقليمية ودون الإقليمية من أجل حماية المحيطات والبحار واستخدامها على نحو مستدام. وأوصت الجمعية العامة أيضا الحكومات بأن تغتنم على أكمل وجه التحدي والفرصة اللذين تتيحهما السنة الدولية للمحيطات في عام ١٩٩٨.

١٩٠ - ومن التوصيات الأخرى التي قدمتها الجمعية العامة فيما يتصل بالمجالات التي تتطلب إجراءات عاجلة في القطاعات والمسائل الأخرى الواردة في إطار الجزء الثالث من البرنامج، والتي يجب أيضا أن تؤخذ في الاعتبار عند تنفيذ الفصل ١٧، التوصيات التي تتناول الدول الجزرية الصغيرة النامية، والمياه العذبة، والغلاف الجوي، والتنوع البيولوجي، والسياحة المستدامة، والملوثات العضوية الثابتة، والنفايات الخطرة والمشعة. ومن التوصيات الأخرى تلك التي تتناول تكامل الأهداف الاقتصادية والاجتماعية والبيئية (الجزء الفرعي ألف)، ووسائل التنفيذ (الجزء الفرعي جيم). ويوجّه الاهتمام أيضا إلى توصيات الجمعية العامة بشأن الترتيبات المؤسسية الدولية (الجزء الرابع من البرنامج)، حيث حددت الحاجة إلى تنسيق أفضل للسياسة العامة على الصعيد الحكومي الدولي، وكذلك إلى جهود متواصلة وأكثر اتساقا بغية تعزيز التعاون فيما بين أمانات هيئات صنع القرار (أنظر الفقرات ٣٨٠ الى ٣٨٩).

باء - حفظ وإدارة الموارد البحرية الحية

١ - الاستعراض العالمي لمصائد الأسماك

١٩١ - تتمثل إحدى المشاكل الرئيسية لمصائد الأسماك في العالم في الوقت الحاضر في الصيد المفرط في جزء كبير من محيطات العالم وبحاره، الذي تتسبب فيه القدرة المفرطة لصناعة صيد الأسماك. ومن المتفق عليه عموما أن هناك قدرة مفرطة عندما تتجاوز قدرة أساطيل الصيد مقدار الموارد المتاحة للصيد. وعلى الرغم من أن الصيد المفرط في مواقع بعينها قد لوحظ في الماضي وأفضى إلى انتهاء مصائد أسماك بعينها تجاريا، فإن الصيد المفرط أصبح في الوقت الحاضر سائدا في معظم مناطق صيد الأسماك وأثر على مصائد الأسماك في البلدان النامية وكذلك في البلدان المتقدمة النمو. وأشارت دراسة أجرتها منظمة الأغذية والزراعة إلى أن أكثر من ثلثي الأرصدة السمكية البحرية في العالم يصاد بنسق يساوي، أو يتجاوز، مستوى إنتاجيتها القصوى (انظر A/50/713، الفقرتان ١٦٦ و ١٦٧). وأظهر استعراض عالمي للبيانات المتصلة بأساطيل صيد السمك الصناعية الواسعة النطاق من عام ١٩٩١ إلى ١٩٩٧ أنه، باستثناء عامي ١٩٩٥ و ١٩٩٦، استمرت أعداد وحمولات السفن الجديدة في الارتفاع، واستمر حجم الأساطيل عموما في الزيادة. ومالم تُتخذ إجراءات فعلية على الصعيدين الوطني والدولي، قد يصبح الصيد المفرط على درجة من الخطورة بحيث يخشى من أن يهدد استدامة الموارد البحرية الحية على أساس عالمي في الأجل الطويل. وإضافة إلى ذلك، يعتقد أن عددا من العوامل قد أسهم أيضا في تقلص مصائد الأسماك في العالم، بما في ذلك نظام الوصول المفتوح لمصائد الأسماك في أعالي البحار، والإعانات المقدمة لصناعة صيد الأسماك، وتدهور بيئة المناطق الساحلية، والمصيد المرتجع للأنواع غير المستهدفة والأسماك الصغيرة الحجم من الأنواع المستهدفة، وعدم انتقاء ممارسات صيد الأسماك وأدواته، مما أفضى إلى مستوى مرتفع من المصيد العرضي للأسماك الصغيرة أو غيرها من الأسماك التي ليست لها قيمة تجارية، وكذلك لأعداد هائلة من اللافقريات والثدييات البحرية والطيور البحرية.

١٩٢ - وبالنظر إلى هذه الحالة، قررت لجنة مصائد الأسماك التابعة لمنظمة الأغذية والزراعة، التي عقدت دورتها الثانية والعشرين في روما في الفترة من ١٧ إلى ٢٠ آذار/مارس ١٩٩٧، أنه ينبغي إيلاء اهتمام خاص في المستقبل لقدرة الصيد المفرطة ولجهد الصيد الذي يفضي إلى الإفراط، بما في ذلك ممارسات مثل استخدام الإعانات المباشرة وغير المباشرة المقدمة إلى مصائد الأسماك، ولهذا الغرض، وافقت اللجنة على أن تنظِم، في عام ١٩٩٨، مشاورة تقنية بشأن إدارة قدرة صيد الأسماك، وذلك بهدف صياغة مبادئ توجيهية لمراقبة وإدارة قدرات صيد الأسماك. وتسليما بأهمية تعزيز إدارة مصائد الأسماك وتحقيق التنمية المستدامة، وافقت اللجنة أيضا على عقد مشاورات تقنية بشأن مؤشرات الاستدامة المتصلة بمصائد الأسماك[١٥].

١٩٣ - وفيما يتصل بمسألتي المصيد العرضي والمرتجع، وافقت اللجنة على أن تنظم اجتماعين للخبراء لوضع مبادئ توجيهية للحد من المصيد العرضي للطيور البحرية وأسماك القرش. وسينظر في توصيات الاجتماعين في الدورة القادمة للجنة. بيد أنه على الرغم من الشواغل المتصلة بالمصيد العرضي، كان هناك اعتراض شديد على "الوسم البيئي" المقترح الذي أشارت به بعض المنظمات غير الحكومية كوسيلة لتعزيز المبادرات الاقتصادية المدفوعة بقوى السوق من أجل صيد الأسماك المستدام من خلال إصدار الشهادات لمصائد الأسماك وفقا لمجموعة من المبادئ والمعايير التي تمكّن المستهلكين من انتقاء منتجات مصائد الأسماك الآتية من مصادر مستدامة.

١٩٤ - وبالاضافة الى ما سلف، شددت اللجنة، في جملة أمور، على الحاجة الى متابعة تنفيذ مدونة قواعد السلوك لصيد الأسماك المتسم بالمسؤولية ونشرها على نطاق واسع وذلك من أجل إدارة مصائد الأسماك وتطويرها بصورة مستدامة، وكذلك على أهمية تصديق الدول على اتفاق الأرصدة السمكية لعام ١٩٩٥ واتفاق الامتثال أو الانضمام اليهما. ويتضمن هذان الصكان عناصر هامة تتعلق باستدامة مصائد الأسماك. وهما يؤيدان أيضا تنظيم الهيئات الإقليمية لصيد الأسماك تنظيما فعالا لإدارة الأرصدة السمكية في إطار المدونة، فضلا عن إعادة تأكيد الولايات الممنوحة لمنظمة الأغذية والزراعة والهيئات الإقليمية لصيد الأسماك لجمع البيانات وصياغة احتياجات البحوث والتوصية بالخيارات المتعلقة بالإدارة.

١٩٥ - وذكرت الجمعية العامة في دورتها الاستثنائية التاسعة عشرة المعقودة في حزيران/يونيه ١٩٩٧، في معرض استعراضها للتقدم المحرز في تنفيذ جدول أعمال القرن ٢١، أنه على الرغم من إحراز تقدم في حفظ وإدارة أرصدة سمكية محددة، استمر الانخفاض في كثير من الأرصدة السمكية، كما استمر ارتفاع مستويات المرتجع منها ومستوى التلوث البحري (A/S-19/29، الفقرة ٣٦).

١٩٦ - لذا استنتجت الجمعية العامة أن هناك حاجة الى مواصلة تحسين عملية صنع القرار على كل من الصعيد الوطني والإقليمي والعالمي، وكذلك حاجة ملحة الى أن تنفذ الحكومات مقرر لجنة التنمية المستدامة الذي يدعو، في جملة أمور، الى قيام اللجنة بإجراء استعراضات حكومية دولية بصفة دورية لجميع جوانب البيئة البحرية والمسائل المتصلة بها، التي وفرت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار إطارا قانونيا لها.

وشددت الجمعية أيضا على الحاجة الى قيام جميع البلدان باتخاذ إجراء متسق والى تحسين التعاون من أجل مساعدة البلدان النامية في تنفيذ الاتفاقات والصكوك ذات الصلة لكي يتسنى لها أن تشارك على نحو فعال في عمليات الاستخدام المستدام لمواردها السمكية وحفظها وإدارتها، على نحو ما نصت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وغيرها من الصكوك القانونية الدولية. وعلاوة على ذلك، دعيت الحكومات، فيما يتعلق بقضايا مصائد الأسماك، الى القيام في جملة أمور، بما يلي: (أ) منع أو إنهاء الطاقة الزائدة في صيد الأسماك والافراط في صيدها من خلال اعتماد تدابير وآليات لضمان إدارة واستخدام الموارد السمكية بشكل مستدام والعمل على الحد من الممارسات المسرفة في صيد الأسماك والقضاء على هذه الممارسات، خصوصا فيما يتعلق بعمليات الصيد الواسعة النطاق لأغراض التصنيع؛ (ب) دراسة أثر الإعانات إيجابا وسلبا، على حفظ وإدارة مصائد الأسماك عن طريق المنظمات الوطنية والإقليمية والدولية الملائمة، والنظر، استنادا الى هذه التحليلات، في اتخاذ الاجراءات المناسبة؛ (ج) اتخاذ الاجراءات اللازمة لتحسين نوعية وكمية البيانات العلمية التي تتخذ على أساسها القرارات الفعالة المتصلة بحماية الموارد الحية البحرية وإدارتها، مع التركيز على الحاجة الى مساعدة البلدان النامية وجمع المعلومات البيولوجية وغيرها من المعلومات المتصلة بمصائد الأسماك لفحصها وتحليلها ونشرها.

١٩٧ - واعترافا بخطورة تأثير الاعانات على صناعة صيد الأسماك، عقدت في الآونة الأخيرة بجنيف حلقة عمل عن إدارة الموارد الطبيعية مشتركة بين برنامج الأمم المتحدة للبيئة والصندوق العالمي للطبيعة وذلك لمناقشة دور السياسات التجارية في قطاع صيد الأسماك، من أجل ايضاح دور إعانات الصيد بوصفها عاملا رئيسيا في الأزمة العالمية التي تمر بها مصائد الأسماك وبغية وضع توصيات وخيارات فيما يتعلق بالسياسات لكفالة استمرارية التجارة في الموارد السمكية.

٢ - التنوع البيولوجي البحري والساحلي

١٩٨ - أجرى الاجتماع الأول لفريق الخبراء المعني بالتنوع البيولوجي البحري والساحلي (جاكرتا ٧ - ١٠ آذار/مارس ١٩٩٧)، المنعقد تحت رعاية اتفاقية التنوع البيولوجي، مباحثات مكثفة بشأن عدة قضايا بحرية تتصل بتربية الأسماك بالمياه البحرية، والاستخدام المستدام للموارد الحية البحرية والساحلية، والمناطق المحمية البحرية والساحلية، والإدارة البحرية والساحلية المتكاملة (انظر الفقرات ٢٣٤ الى ٢٤١)[١٦].

١٩٩ - وجرى التشديد، ضمن التوصيات التي وافق عليها الاجتماع، على أهمية القيام بالأنشطة الإقليمية والوطنية البحرية الى جانب آلية اتفاقية التنوع البيولوجي لتنفيذ أحكامها فيما يتعلق بالتنوع البيولوجي البحري والساحلي، فضلا عن الحاجة الى تطبيق نهج تحوطية بشأن تأثير التنوع البيولوجي. وكانت هناك توصية أخرى بتنفيذ مفهوم الإدارة المتكاملة للمناطق البحرية والساحلية على مختلف الصُعد، التي تتراوح ما بين الصعيدين المحلي والوطني والصعيدين الإقليمي والعالمي، باستخدام الآليات القائمة مثل برامج البحار الإقليمية والاتفاقيات ذات الصلة على الصعيد الإقليمي، وإطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على الصعيد العالمي. وبالاضافة الى ذلك، أقر الاجتماع بإسهام اتفاق الأرصدة السمكية لعام ١٩٩٥ كحلقة وصل

بين التنوع البيولوجي البحري والعمليات الإيكولوجية في المحيطات المفتوحة. وأوصى أيضا بإعلان مناطق محددة خارج نطاق الولاية الوطنية (مناطق تفريخ السمك، والأخاديد العميقة بالمحيطات، وفجوات مائية حرارية معينة) كمناطق محمية في المحيطات.

٢٠٠ - واقترح الاجتماع أيضا، بهدف تنفيذ توصيات، خطة عمل مدتها ثلاث سنوات تتيح للخبراء: (أ) إجراء تقييم شامل للنهج التحوطي بشأن التنوع البيولوجي؛ (ب) استعراض الصكوك الحالية ذات الصلة بالإدارة المتكاملة للمناطق البحرية والساحلية ووضع مبادئ توجيهية لتقييمات النظام الإيكولوجي؛ (ج) تلبية الحاجة الى وضع نُهُج على مستوى النظام الإيكولوجي للاستخدام المستدام للموارد الحية البحرية والساحلية، بما في ذلك تحديد متغيرات أو تفاعلات أساسية بهدف تقييم ورصد تأثير التنوع البيولوجي، والاستغلال المستدام، وآثار النظام الإيكولوجي؛ (د) التشاور مع المنظمات الحكومية الدولية والدول الأطراف بشأن الاعتبارات التنفيذية لإنشاء مناطق محمية بحرية وساحلية فضلا عن إجراء البحوث بشأن آثار هذه المناطق المحمية على حجم السكان وديناميا تهم، داخل تلك المناطق المحيطة.

٢٠١ - وعلاوة على ذلك، وتسليما بأهمية ناتج تربية الأسماك بالمياه البحرية، الذي ما برح ينمو بمعدل يتراوح بين ٥ و ٧ في المائة سنويا، والذي من المعتقد أنه يوفر إمكانيات لإنتاج مستدام للغذاء الغني بالبروتين ولتنمية المجتمعات المحلية اقتصاديا، تستهدف أيضا خطة عمل الاجتماع التي مدتها ثلاث سنوات (أ) عقد اجتماع للخبراء لتقييم تطبيق النُهُج التحوطية الخاصة بمصائد الأسماك على تربية الأسماك بالمياه البحرية؛ (ب) توفير ما يلزم لتنمية تربية الأسماك بالمياه البحرية بشكل مستدام؛ (ج) إيجاد صلات مع اتفاقية الاتجار الدولي بأنواع الحيوانات والنباتات البرية المعرضة للانقراض لتطبيق التذييلات الملحقة بها على الأنواع التجارية الضعيفة والمعرضة للانقراض. وعموما تعرف تربية الأحياء البحرية بأنها تربية المائيات في مياه البحار أو الماء الأجاج ومن المفترض أنها تشمل مصائد الأسماك القائمة على التربة.

٣ - الاستعراض الإقليمي لحالة مصائد الأسماك ولتدابير الحفظ والإدارة[١٧]

المحيط الأطلسي

٢٠٢ - اعتمدت اللجنة الدولية لحفظ تون المحيط الأطلسي، التي يغطي مجال اختصاصها المحيط الأطلسي بكامله، بما في ذلك البحار الملاصقة في دورتها الاستثنائية العاشرة (سان سباستيان، اسبانيا، ٢٩-٢٢ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٦) عدة توصيات بشأن إدارة تون المحيط الأطلسي. وتشمل هذه التوصيات وضع برنامج لمراقبة عمليات صيد أسماك التون الواسعة الأعين والصفراء الزعانف باستخدام شباك الصيد الطويلة والشباك الجرافة وقوارب الطعوم؛ وحظر عمليات صيد الأسماك باستخدام الشباك الجرافة خلال شهر آب/أغسطس وعمليات صيد الأسماك المدعمة بالطائرات خلال شهر حزيران/يونيه في البحر الأبيض المتوسط؛ ووضع حصة للرصد العلمي لأسماك التون الزرقاء الزعانف في غرب المحيط الأطلسي لعامي ١٩٩٧ و ١٩٩٨ ووضع حد معين لكمية الصيد السنوية من سمك التون الأبيض الجنوبي في المحيط الأطلسي

جنوب خط ٥° شمالا؛ وتحديد كمية الصيد الاجمالية المسموح بها من سمك أبي سيف في شمال المحيط الأطلسي للأعوام ١٩٩٧ و ١٩٩٨ و ١٩٩٩؛ وحظر استيراد أسماك تون المحيط الأطلسي الزرقاء الزعانف ومنتجاتها من بليز وبنما وهندوراس بسبب عدم تقيد تلك البلدان بتدابير الحفظ والإدارة الصادرة عن اللجنة الدولية لحفظ تون المحيط الأطلسي[١٨].

منطقة شمال المحيط الأطلسي

٢٠٣ - في منطقة شمال غربي المحيط الأطلسي، فرض حظر مؤقت لصيد سمك القد خارج سواحل كندا كما فرضت قيود صارمة على اساطيل صيد الأسماك التجارية التابعة لنيوانغلند والمستخدمة في صيد أسماك القد والقديد والسمك المفلطح وذلك لحفظ الأنواع في كل منطقة من مناطق الصيد الرئيسية[١٩]. وبالاضافة الى ذلك، طلبت منظمة مصائد الأسماك في شمال غربي المحيط الأطلسي الى الأطراف المتعاقدة تسجيل كميات صيدها يوميا والإبلاغ شهريا عن كميات الصيد حسب النوع ومنطقة الرصيد السمكي. وفي مصائد السمك الأحمر والسمك المفلطح، تقرر الإبلاغ عن الكميات المرتجعة من سمك القد بالاضافة الى عمليات الإبلاغ العادية الأخرى[٢٠]. وفي منطقة شمال شرق المحيط الأطلسي، وجد أن الكثير من أرصدة أسماك القاع قد استغلت استغلالا شديدا وأن بعض الأرصدة تعتبر الآن خارج نطاق الحدود البيولوجية الآمنة. وقد أوصى فعلا المجلس الدولي لاستكشاف البحار، الذي قدم مشورة إدارية الى لجنة مصائد الأسماك في شمال شرقي المحيط الأطلسي، بفرض حظر مؤقت على صيد أسماك القد خارج سواحل غرين لاند لحين ظهور دليل على أن الأرصدة السمكية قد عادت الى طبيعتها تماما، واقترح استمرار النظام الحالي المتمثل في صيد ٢٥ في المائة من الكتلة الاحيائية المتوفرة خارج سواحل أيسلندا من أجل كفالة إعادة تكاثر أرصدة سمك القد في مياه أيسلندا[٢١]. وعلاوة على ذلك، أفيد أن هناك منافسة حامية على صيد سمك السلمون الجامح من بحر البلطيق وأنه مهدد بالاضافة الى ذلك بالأمراض التي انتقلت اليه من الأرصدة السمكية التي يجري تربيتها. وقد دفعت هذه الحالة المجلس الدولي لاستكشاف البحار الى التوصية بالإغلاق التام لمصائد السلمون الجامح في بحر البلطيق.

منطقة وسط المحيط الأطلسي

٢٠٤ - اتسمت مصائد الأسماك في المنطقة الوسطى الغربية من المحيط الأطلسي بتزايد كمية الصيد وارتفاع ضغط صيد الأسماك، برغم العلم بأن الأرصدة السمكية فقيرة عموما وأن مستويات موت الأسماك التي تسمح باستدامتها غير معروفة بالنسبة لمعظم الأنواع. وثمة اعتقاد بأن الكثير من أنواع أسماك الحيد البحري التي تدعم مصائد أسماك محلية هامة يجري استغلالها بشكل تام أو زائد عن الحد وأن هناك أيضا قلقا عاما بشأن حدوث زيادة كبيرة في وصول أسماك القرش والشفنين. أما بالنسبة لمصائد أسماك أعالي البحار، فإن ثمة اتفاقا عاما على أنها مقسمة في المنطقة الى أسماك أعالي بحار كبيرة الحجم وموزعة على المحيطات، وأسماك أعالي بحار ساحلية كبيرة الحجم وموزعة داخل المنطقة، وأسماك أعالي بحار صغيرة الحجم. وتعتبر معظم الأنواع الكبيرة، التي قامت اللجنة الدولية لحفظ تون المحيط الأطلسي بتقييمها، في حالة استغلال كامل أو زائد عن الحد. لذا فإن أي خطط توضع لتوسيع نطاق صيد تلك الأنواع داخل المنطقة ينبغي أن تراعي الاستنتاجات والنتائج التي توصلت اليها اللجنة. وعلى النقيض من

الأرصدة التي تدخل في اختصاص اللجنة، فإن حالة أرصدة أسماك أعالي البحار الكبيرة الحجم الموزعة محليا والأكثر شيوعا غير معروفة. وعلاوة على ذلك يرى أن هناك إفراطا في استغلال مصائد القشريات في كثير من البلدان، لذا فثمة حاجة الى استراتيجية فعالة لإدارتها. وبالاضافة الى ذلك، يبدو أن التدهور البيئي يسبب قلقا في بعض المناطق وفي مصائد الأسماك داخل المنطقة نتيجة للتنمية الجارية للسواحل ولتأثير التنمية في المناطق الداخلية. ومن ثم طلبت لجنة تنمية وإدارة مصائد الأسماك في جزر الأنتيل الصغرى التابعة للجنة مصائد الأسماك في المنطقة الوسطى الغربية من المحيط الأطلسي إعطاء أولوية للتحقيق في أثر التدهور البيئي.

٢٠٥ - وفي المنطقة الوسطى الشرقية من المحيط الأطلسي، تميزت مصائد الأسماك بشيوع أسماك أعالي البحار الصغيرة الحجم خصوصا السردين وغيره من الصبوغيات التي تشكل نحو ٥٠ في المائة من إجمالي كمية الصيد. وبالرغم من أن تقييم هذه الأرصدة السمكية كان صعبا بسبب تنوعها الشديد، فمن المعتقد أنها تستغل بصورة معتدلة خارج سواحل المغرب شمال السنغال في الجنوب ويتم استغلالها بشكل ضئيل في الجرف الشمالي لأنغولا وجنوب منطقة غابون - الكونغو. أما بالنسبة لحالة أرصدة أسماك القاع، فمن المعتقد أن مجموع كمية الصيد في الجرف القاري لموريشيوس قد انخفض وأن كمية الصيد من خارج الساحل السنغالي تعد في حالة استغلال زائد إلى حد ما، بينما تعد أرصدة الصيد خارج ساحل غامبيا في حالة استغلال تام أو زائد عن الحد وأن الأرصدة الكائنة في المناطق الجنوبية إما في حالة استغلال قريب من التام أو تام. لذا أوصت لجنة مصائد الأسماك في المنطقة الوسطى الشرقية من المحيط الأطلسي بأن من المفيد تخفيض صيد الأسماك وإعادة توزيعه، لأن الصيد يتركز حاليا في بعض المساحات بالمنطقة الشاطئية وعلى صغار السمك.

منطقة جنوب المحيط الأطلسي

٢٠٦ - وفي جنوب غربي المحيط الأطلسي، التي يتألف معظم إنتاج الأسماك فيها من أسماك القاع وحباريات الجرف البتاغوني الجنوبي، تعد معظم الأرصدة السمكية في حالة استغلال تام أو زائد عن الحد. ومن المعتقد أن سمك النازلي الأرجنتيني في حالة استغلال تام، أو زائد عن الحد قليلا. ويتراوح استغلال سمك البياض الأزرق الجنوبي وسمك الغرناد البتاغوني بين المعتدل والتام. وفي حين أن أرصدة الأنواع الرئيسية من أسماك قاع المياه العميقة مثل الإنقليس القرنفلي الكبير و Toothfish البتاغوني تعد في حالة استغلال معتدل، فإنه يبدو أن عدة أنواع من أسماك القاع الساحلية في حالة استغلال ما بين معتدل وتام، مع احتمال وجود بعض الأرصدة السمكية المحلية في حالة استغلال زائد عن الحد. وبالإضافة إلى ذلك، يعد صيد سمك السردين البرازيلي زائدا عن الحد إضافة إلى تأثره ببعض الظروف البيئية السيئة. وهناك نقص في استغلال الأنشويطة الأرجنتينية، خارج سواحل أوروغواي والأرجنتين، ولقد تكون هناك فرصة للتوسع في صيد أسماك التون، أما الأرصدة السمكية الرئيسية من الحبار البتاغوني فهي في حالة استغلال ما بين تام وزائد عن الحد. وأوضحت منظمة الأغذية والزراعة، أنه رغم تزايد القلق إزاء حالة استغلال بعض الأرصدة السمكية، فإن استكمال تقييم وإدارة مصائد الأسماك في المنطقة قد قل في السنوات الأخيرة

بسبب انخفاض الأنشطة التي تقوم بها المنظمات أو الأفرقة العاملة التي اعتادت تقديم تقارير عن هذه المسائل، أو بسبب عدم توافر المعلومات المجمعة في إطار الاتفاقات الثنائية.

٢٠٧ - وفي جنوب شرقي المحيط الأطلسي الذي يضم مناطق خاضعة لولاية أنغولا وجنوب أفريقيا وناميبيا، شكلت كميات سمك نازلي الكيب أعلى كميات الصيد. وكانت الأرصدة الرئيسية من أسماك أعالي البحار هي السردين والأنشوقة. وباستثناء بعض الأنواع الصغيرة من أسماك أعالي البحار، فإن معظم مصائد الأسماك كانت في حالة استغلال تام، بما في ذلك معظم أرصدة أسماك القاع. ومن المأمول أن يحقق الطلب الذي تقدمت به في الآونة الأخيرة ناميبيا إلى الكمنولث بشأن إمكانية إنشاء منظمة إقليمية لصيد الأسماك فائدة في حفظ الأرصدة السمكية وإدارتها في المنطقة[٢٢].

البحر الأبيض المتوسط

٢٠٨ - وفي منطقة البحر الأبيض المتوسط فإن التناقض الواضح بين صغر حجم مناطق الجرف التي يستخدم فيها الصيد الكثيف بشباك الجر وارتفاع إنتاج مصائد الأسماك على المدى الطويل حمل البلدان الأعضاء في المجلس العام لمصائد الأسماك في البحر الأبيض المتوسط على البحث عن العوامل المسببة للمقاومة الواضحة التي تبديها الأرصدة السمكية ككل للآثار العادية للكثافة في صيد السمك. وأشير إلى أن ارتفاع مستوى المغذيات القادمة من الأنهار وانخفاض عدد الأسماك الكبيرة المفترسة يمكن أن يكونا سببا لهذه الحالة غير العادية. غير أنه لوحظ أن هناك تقلبات واسعة في مدى وفرة الأنواع الصغيرة من أسماك أعالي البحار. وتعتبر أرصدة أسماك التون الزرقاء الزعانف في حالة نضوب، بينما تعد معظم أرصدة أسماك القاع في حالة استغلال ما بين تام وزائد عن الحد. وبالتالي، اعتمد المؤتمر الوزاري الثاني للاتحاد الأوروبي بشأن إدارة المصادر السمكية في منطقة البحر الأبيض المتوسط (البندقية، ٢٧ - ٢٩ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٦) إعلانا رسميا يتطلب من الدول الساحلية وجميع الدول التي تقوم بالصيد في البحر الأبيض المتوسط القيام بما يلي: (أ) كفالة حفظ وإدارة جميع الأرصدة بفعالية؛ (ب) فرض رقابة فعالة على الامتثال للتدابير الدولية للحفظ والإدارة على الصعيدين الإقليمي ودون الإقليمي؛ (ج) تعزيز منظمات إدارة مصائد الأسماك الإقليمية المختصة؛ (د) مواصلة التخفيض المحسوب لأنشطة الصيد وفقا للاستغلال المستدام للموارد السمكية؛ (هـ) تعزيز التعاون الإقليمي في جمع البيانات العلمية وتبادلها؛ (و) إنشاء فريق عامل من الخبراء القانونيين والتقنيين لوضع نظام للحفظ والإدارة في البحر الأبيض المتوسط كي يقدم في تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٧ إلى اجتماع المجلس العام لمصائد الأسماك في البحر الأبيض المتوسط (انظر نشرة قانون البحار رقم ٣٥، التي لا تزال تحت الطبع)[٢٣].

المحيط الهندي

٢٠٩ - في غرب المحيط الهندي، نسب الانخفاض الأخير في مجموع المصيد من الأسماك البحرية إلى قلة وصول أسماك أعالي البحار الصغيرة الحجم، مثل الرنجة والسردين، رغم الإبلاغ عن حدوث زيادة في المصيد من أسماك أعالي البحار الكبيرة الحجم، مثل السمك الوثاب وسمك التون الأصفر الزعانف، والقشريات والجمبريات. وبالرغم من أن الضخامة البالغة لعدد سفن الصيد الصغيرة، وكذلك نوعية ونطاق

أنشطة الصيد في بعض المناطق مثل شرقي بحر العرب، قد جعل رصد حالة الأرصدة السمكية صعبا، فمن المعتقد أن مصائد الأسماك في مناطق أخرى، مثل الخليج الفارسي، وخليج عمان، والبحر الأحمر وخليج عدن قد أصبحت في حالة استغلال تام بل حتى قد يكون زائدا عن الحد. ولوحظ أيضا أنه مع قيام أساطيل صيد الأسماك في المياه النائية بمعظم عمليات صيد أسماك المحيطات الأكثر ربحية، أصبح المصيد من الجمبري مكونا هاما في المصيد من أسماك الوصول في موزامبيق ومدغشقر وجمهورية تنزانيا المتحدة. بيد أن هذه الأرصدة تعتبر في حالة استغلال كامل، وتقوم إدارات مصائد الأسماك الوطنية في كل من البلدان سالفة الذكر بتنفيذ أطر للإدارة أكثر فعالية. وبالإضافة إلى ذلك، فإن معظم الأرصدة السمكية الساحلية من الصومال حتى موزامبيق، التي يقوم بصيدها صيادو السمك المحليون المهرة في الدول الساحلية، تعتبر في حالة استغلال كامل أو زائد عن الحد.

٢١٠ - وفي شرقي المحيط الهندي، تميزت مصائد الأسماك بزيادة ضغط الصيد، خصوصا في المناطق الشاطئية، وعدم كفاية المعلومات المتعلقة بالأرصدة السمكية، فضلا عن اتخاذ مبادرات إدارية وقتية تفتقر إلى الأساس العلمي. وفي حين أن المشاكل الأساسية في المناطق الشمالية تبدو متمثلة في الإفراط في استغلال الموارد في المياه الساحلية بسبب الضغط السكاني والتلوث البحري الناتج عن المعالجة المحدودة للفضلات، فإن المناطق الجنوبية شهدت انخفاضا في كميات صيد الأسماك، الأمر الذي يمكن إرجاعه إلى زيادة الضغط على الصيد أو إلى التغيرات البيئية أو إلى كلا الأمرين.

المحيط الهادئ

٢١١ - في شمال غرب المحيط الهادئ، حدث انخفاض ملحوظ في المصيد من أسماك بولك ألاسكا والبلشار (السردين) الياباني بنسبة ٤٥ في المائة و ٧٦ في المائة على التوالي، بسبب ضغط الصيد المفرط في بعض المناطق مثل بحر أوكهوستك وبحر بيرنغ الغربي. ونتيجة لذلك، انخفضت كمية الصيد مقابل وحدة الجهد المبذول، وفي بعض المناطق حدث تحول في المصيد من الأسماك الكبيرة ذات القيمة العالية إلى الأسماك الصغيرة الأقل قيمة، مما أدى إلى إعطاء أولوية عاجلة في بعض المناطق إلى تخفيض الجهد المبذول في الصيد.

٢١٢ - وفي شمال شرقي المحيط الهادئ، تشمل أهم أنواع السمك بولك ألاسكا، وقَد المحيط الهادئ، والرنجة، وسمك موسى الأصفر الزعنفة، ونازلي المحيط الهادئ، والتون، والسلمون. وأكثر الأنواع أهمية إلى حد بعيد هو سمك بولك ألاسكا، الذي شكل نحو ٤٠ في المائة من كمية المصيد في عام ١٩٩٤. وتشمل الأنواع التي تعتبر في حالة استغلال كامل أرصدة أسماك قَد المحيط الهادئ (في خليج ألاسكا)، وهلبوت المحيط الهادئ، والسمور، وأسماك القاع التي تعيش على ساحل الولايات المتحدة بالمحيط الهادئ، وسمك بياض المحيط الهادئ (النازلي). وتتوافر بكثرة أنواع من السمك المفلطح خلاف الهلبوت، وهي مستغلة استغلالا ناقصا في بحر بيرنغ وخليج ألاسكا بسبب القيود المفروضة على الصيد الثانوي لصالح أنواع أخرى بالمنطقة ذاتها. وهناك أيضا نقص في استغلال سمك الأسقمرى، في حين أن مستويات أرصدة سمك الرنجة في المحيط الهادئ في حالة طيبة. وبالنسبة لحالة أرصدة الأسماك النهرية السرو ثار النزاع

على السلمون من جديد بين كندا والولايات المتحدة في الآونة الأخيرة (A/49/631، الفقرتان ١٦٣ و ١٦٤) نتيجة للطريق المسدود[٢٤] الذي وصلت إليه المفاوضات المتعلقة بتجديد معاهدة عام ١٩٨٥، المبرمة بين الدولتين بشأن تحديد حصص صيد سلمون المحيط الهادئ الذي يضع بيضه في الأنهار الكندية.

٢١٣ - وفي المنطقة الوسطى الغربية من المحيط الهادئ التي ما تزال تسود فيها مصائد الأسماك الساحلية ببلدان صيد السمك الرئيسية، فإن الجهود موجهة أساسا إلى أنواع الجمبري. وفي حين أن صادرات الجمبري من مصائد الأسماك قد انتقلت من حالة الاستقرار النسبي إلى حالة الانخفاض، فإن الصادرات من النوع المستزرع قد تجاوزت صادرات المصائد. وبالإضافة إلى ذلك، زاد المصيد من رأسيات الأرجل، التي هناك إمكانية لزيادة تنميتها، وظل سمك التون سلعة تصدير هامة للمنطقة. وفيما يتعلق بحالة مصائد الأسماك عموما، فرغم الزيادة في كمية الصيد بالمنطقة، هناك دلائل قوية تشير إلى الإفراط في الصيد في بعض الأنواع بالمناطق الساحلية. وبالرغم من مختلف تدابير الإدارة التي استحدثتها عدة بلدان، مثل المواسم المغلقة والمناطق المغلقة وأنظمة تحديد حجم ثقوب الشباك، استمر ضغط الصيد في التزايد. وقد زادت الحالة تعقيدا بسبب الزيادة في السكان وما ينجم عنها من شواغل بيئية في المناطق الساحلية. وللتصدي لهذه القضايا عقدت لجنة مصائد الأسماك لآسيا والمحيط الهادئ في صول، في تشرين الأول/ أكتوبر ١٩٩٦ ندوة بشأن الجوانب البيئية لصيد الأسماك المتسم بالمسؤولية.

٢١٤ - وفي الجزء الشرقي من وسط المحيط الهادئ كان مجمل المصيد في أغلبه من أسماك البحار غير العميقة، يليها بمقادير أقل الحبار والجمبري وأسماك البحار العميقة. أما بالنسبة لحالة هذه الموارد، فمن المعتقد أن الأرصدة الرئيسية من سمك التونة التي تديرها لجنة البلدان الأمريكية للتونة المدارية تعتبر مستغلة استغلالا كاملا. وذكر أيضا أنه من المعتقد أن أسماك السطح الصغيرة الأخرى في أعالي البحار مستغلة استغلالا متوسطا فقط، وأن سردين كاليفورنيا مستغل استغلالا كاملا وأن الأنشوقة قد استنفدت تماما من المنطقة القريبة من ساحل المكسيك. غير أنه قد افترض أنه ما دامت هذه الأنواع من أسماك السطح الصغيرة مستغلة أقل مما يجب بالقرب من ساحل الولايات المتحدة، الذي هو جزء من مجال توزيعها، ربما يكون التناقص في الوفرة العامة لهذين النوعين متصلا بالتغيرات في البيئة التي حدثت في أماكن أخرى بالنسبة لأنواع مشابهة. وبالإضافة إلى ذلك فإنه بينما أفيد بأن أسماك المياه العميقة مستغلة استغلالا ناقصا أو معتدلا، وأن استغلال الحبار قليل أو منعدم في بعض المناطق، أعتبرت الأرصدة الرئيسية الطبيعية من الجمبري، باستثناء بعض أرصدة المياه العميقة، مستغلة إما بالكامل أو أكثر من اللازم. وفي هذا الصدد، تجدر ملاحظة أن لجنة البلدان الأمريكية لأسماك التونة المدارية، قامت في اجتماع عقد مؤخرا باعتماد إعلان سعى إلى إنشاء تدابير للحفظ والإدارة تهدف إلى كفالة استقرار طويل الأجل لأرصدة التونة وغيرها من الموارد البحرية الحية في شرق منطقة المحيط الهادئ، استنادا إلى أفضل الأدلة العلمية، بما في ذلك استخدام النهج التحوطي[٢٥].

٢١٥ - وفي جنوب غرب المحيط الهادئ قامت نيوزيلندا بصيد سمك الروفي البرتقالي والفريناديير الأزرق والحبار والجاك والماكريل، بينما شمل المصيد الاسترالي مجموعة متنوعة من أنواع الأسماك، مثل

المحار الروحي واللوبستر والروفي البرتقالي. وقد ظهرت مؤخرا بوادر الإفراط في صيد عدة أنواع، ونتيجة لذلك أخضعت معظم الأنواع لنظام لإدارة الحصص. وبالنسبة للمصائد القريبة من الشواطئ، يعتقد أن التونة الصفراء الزعنفة والتونة من نوع الجاك ناقصة الاستغلال، بينما يعتبر استغلال التونة الجنوبية الزرقاء الزعنفة زائدا عن اللازم. وقد تنبأ علماء المصائد بأنه إذا استمرت المعدلات الحالية لصيد التونة الزرقاء الزعنفة ستكون أمام هذا النوع فرصة انتعاش نسبتها ١٥ في المائة فقط خلال ربع القرن القادم. ولذلك دعت بعض المنظمات غير الحكومية إلى فرض حظر مؤقت على مصائد التونة الجنوبية الزرقاء الزعنفة.

٢١٦ - وفي جنوب شرق منطقة المحيط الهادئ، خضعت وفرة الموارد السمكية لتقلبات خطيرة بسبب تأثير الأحوال البيئية السائدة، مثل ظاهرة "إل نينيو" أما بالنسبة للحالة العامة لمختلف الأرصدة، فيعتقد أن أسماك السطح والأنشوقة البيروفية، وكذلك بعض أرصدة الرنجة وسردين أمريكا الجنوبية تعتبر مستغلة استغلالا يتراوح بين الكامل والشديد بل وربما كان زائدا عن اللازم، وأن سمك الماكريل الجاك الشيلي والتونة الصفراء الزعنفة مستغلة بالكامل، وأن البونيتو ومكاريل الشوب الموجودة في شرق المحيط الهادئ مستغلة استغلالا معتدلا. ومن بين أسماك البحار العميقة تعتبر أرصدة القد في جنوب المحيط الهادئ مستغلة بالكامل، أو بشدة، هي وأنواع أخرى مثل الفرينادير البتاغوني. وظهرت على أنواع أخرى، مثل القد البتاغوني وسمك المنشار وثعبان البحر، بوادر الاستغلال المفرط. ومن بين الرخويات، يعتقد أن الحبار مستغل استغلالا معتدلا وأن الجمبري مستغل بالكامل، ويعتبر استغلال الصدفيات مفرطا في بعض المناطق وعاليا في مناطق أخرى.

٢١٧ - وباعتبار لجنة البلدان الأمريكية للتونة المدارية منظمة المصائد المختصة بإدارة مصائد التونة في المنطقة فإنها طبقت مخططا مشتركا للرقابة على جهود الصيد وحصصه والمواسم المغلقة من أجل تنظيم الصيد. وقامت منظمات أخرى أيضا، مثل اللجنة الدائمة لجنوب شرق المحيط الهادئ ومنظمة أمريكا اللاتينية لتنمية مصائد الأسماك، بدور نشط، كل في نطاق ولايتها، في معالجة مختلف المسائل البحرية التي تهم المنطقة.

٢١٨ - وفي جزر جنوب المحيط الهادئ تميزت الأنواع الرئيسية للمصائد بصفة تقليدية بنمط تشغيلها وطريقة إدارتها. فمن ناحية، تشغل المصائد الصناعية، التي هدفها الرئيسي هو سمك التونة، بواسطة أساطيل الصيد في أعالي البحار وعن طريق اتفاقات إتاحة الوصول. ومن ناحية أخرى، انقسمت المصائد الساحلية الصغيرة إلى تلك التي تهدف إلى تصيد من أجل التصدير وتلك التي تصيد من أجل الاستهلاك المحلي. وثمة مسألة رئيسية تثير القلق في أوساط مصائد التونة في القطاع التصنيعي وهي أن جهود الصيد لا تعتبر موزعة بطريقة مثلى، حيث أنها تتركز فقط حول ميكرونيزيا؛ وهناك شاغل آخر هو أن حجم غلة الأسماك الساحلية ومركز الأرصدة غير معروفين إلا بالقدر اليسير نظرا لأن تحديد قطاعات التصدير غالبا ما يسوده الخلط ولا يوجد عمليا تقدير للأرصدة؛ وبينما وضعت وكالة مصائد الأسماك لدول المنتدى تدابير للحفظ والإدارة لأساطيل الصيد الأجنبية العاملة في المنطقة، بما في ذلك حد أعلى لعدد

السفن التي تستخدم الشباك الجرافة التي يسمح لها بالعمل، فإن المصائد الساحلية الموجودة حول الجزر والشُعب المرجانية تشهد فيضا من طاقة الصيد المحلية.

٢١٩ - ولمتابعة حفظ وإدارة موارد المصائد في جنوب المحيط الهادئ، اتفق المؤتمر المتعدد الأطراف الثاني الرفيع المستوى والمعني بحفظ وإدارة الأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال في غرب ووسط المحيط الهادئ، الذي عقد في ماجورو، بجزر مارشال، في الفترة من ١٠ إلى ١٧ حزيران/يونيه ١٩٩٧، على عدة أمور منها ما يلي: (أ) إنشاء آلية لحفظ وإدارة الأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال في المنطقة؛ (ب) والتعاون الفعال في كامل نطاق توزيعها؛ (ج) وكفالة تماشي تدابير الحفظ والإدارة مع بعضها البعض؛ (د) وتشارك البيانات المتعلقة بأنشطة الصيد؛ (هـ) والتعاون في رصد ومراقبة أنشطة الصيد والإشراف عليها؛ (و) وتقديم المساعدة الى بلدان المحيط الهادئ الجزرية النامية من أجل تعزيز قدرتها على حفظ وإدارة مواردها[٢٦].

أنتاركتيكا[٢٧]

٢٢٠ - كانت الموضوعات الرئيسية المطروحة للمناقشة في الاجتماع الخامس عشر للجنة حفظ الموارد البحرية الحية في أنتاركتيكا، الذي عقد في هوبارت، بأستراليا، في الفترة من ٢١ تشرين الأول/أكتوبر الى ١ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٦[٢٨]، هي حالة مصائد الأسماك الموجودة واتجاهاتها، وحالة الثدييات البحرية والطيور البحرية، بما في ذلك موتها العرضي أثناء عمليات الصيد، والصيد الجانبي بالشباك الكبيرة في مصائد سمك الكريل، والصيد غير القانوني الذي تقوم به دول غير أعضاء في الاتفاقية في المنطقة، والتفتيش على مصائد الأسماك والامتثال لتدابير الحفظ والحماية.

٢٢١ - وقد أوصت لجنة حفظ الموارد البحرية الحية في أنتاركتيكا، وفقا لمشورة لجنتها العلمية واللجنة الدائمة المعنية بالمراقبة والتفتيش، في جملة أمور، بتدابير الحفظ والادارة التالية: (أ) التقليل الى أدنى حد من الموت العرضي للطيور البحرية أثناء الصيد بالخيط الطويل أو أثناء القيام بأبحاث الصيد بالخيط الطويل في منطقة الاتفاقية؛ (ب) وتنظيم استخدام أربطة التغليف البلاستيكية على سفن الصيد والتخلص منها لتقليل موت فقمة الفراء؛ (ج) والإذن بمصائد تجريبية لسرطان البحر في بعض المناطق لموسمي ١٩٩٧/١٩٩٦ و ١٩٩٨/١٩٩٧؛ (د) واتخاذ تدابير محددة للحفظ في مصائد الأسماك الجديدة؛ (هـ) وحظر المصائد الموجهة واعتماد حدود تحوطية لمصيد بعض الأنواع؛ (و) وإنشاء شبكة لإبلاغ البيانات المتعلقة بالصيد بالخيط الطويل والشبكات الجرافة. ولمواجهة انتهاكات تدابير الحفظ التي وضعتها لجنة حفظ الموارد البحرية الحية في أنتاركتيكا، تولت اللجنة تقوية الاتصالات بينها وبين الدول غير الأطراف، لتحسين وضع إجراءات نظامها للتفتيش وتنفيذ تلك الاجراءات، فضلا عن اجراءات جمع المعلومات المطلوبة من الدول الأعضاء خلال القيام بذلك التفتيش. وفيما يتعلق بقضية الصيد غير القانوني الذي تقوم به الدول غير الأعضاء، قررت اللجنة أن توجه رسالة قوية الى الدول غير الأطراف التي اشتركت سفنها في تقويض فعالية تدابير الحفظ التي وضعتها لمنطقة الاتفاقية.

٢٢٢ - وقد أعربت بعض الدول الأعضاء في اللجنة بصفة خاصة عن قلقها البالغ بشأن الصيد غير القانوني وغير المقنن لسمك المنشار الانتاركتيكي في المنطقة المقننة. وكان من رأي تلك الدول أن ذلك الصيد يمثل تحديا متعمدا لاتفاقية حفظ الموارد البحرية الحية لانتاركتيكا، ويهدد المبادئ التوجيهية والممارسات الممتازة المتعلقة بإدارة الموارد التي استحدثتها لجنة حفظ وادارة الموارد البحرية الحية لمنطقة أنتاركتيكا في السنوات الأخيرة لكي تكفل الإدارة المستدامة للموارد البحرية الحية، بما في ذلك التدابير الفعـّالة للتقليل من الصيد العرضي للطيور البحرية، وهو مشكلة خاصة في الصيد بالخيط الطويل الذي كان الطريقة الرئيسية لصيد سمك المنشار. وأشارت تلك الدول أيضا الى وجود دليل قوي على أن أنشطة الصيد غير القانوني بدأت تضر بالنظم الإيكولوجية الضعيفة لانتاركتيكا والنظم الإيكولوجية المعتمدة عليها والمرتبطة بها في جنوب المحيط الهادئ حول القارة، وأخذت تحدث تأثيرا تجاوز منطقة اللجنة؛ وأعلنت أنها قررت لذلك أن تعمل مع الدول الأخرى الأطراف في الاتفاقية، التي تأثرت بالصيد غير القانوني، من أجل اتخاذ استجابات فعـّالة لمشكلة سمكة المنشار على الصعيد الإقليمي[٢٩].

٤ - حفظ الثدييات البحرية وإدارتها

٢٢٣ - في آذار/مارس ١٩٩٧، استعرضت اللجنة العلمية التابعة للجنة شمال المحيط الأطلسي للثدييات البحرية المعلومات الجديدة المتعلقة بوفرة عدة أرصدة من الحيتان في شمال الأطلسي. واستخدمت البيانات التي أسفرت عنها الدراسة الاستقصائية لتحديد مواقع الثدييات البحرية في شمال الأطلسي لعام ١٩٩٥ كأساس لتقديرات منقحة للمناطق التي شملها المسح. ووفقا لنتائج الدراسة الاستقصائية، قدر مجموع الأرصدة المشتركة لوسط شمال الأطلسي وشمال شرق الأطلسي بمقدار ٠٠٠ ١٨٤ من حيتان المنك. وكانت التقديرات المنقحة لحيتان الزعانف وصغار الحيتان الضخمة هي ٨٠٠ ٢٢ و ٢٥٠ ٩ على التوالي. وبالاضافة الى ذلك، وعلى أساس مشورة اللجنة العلمية، خلصت لجنة الإدارة التابعة للجنة شمال المحيط الأطلسي للثدييات البحرية في اجتماعها الأخير (في تورشافن، بجزر فارو، ٢٨ - ٣٠ أيار/مايو ١٩٩٧)، الى أن المصيد السنوي من الحيتان الصغيرة مستدام في جزر فارو[٣٠].

٢٢٤ - وأفادت اللجنة الدائمة لجنوب المحيط الهادئ أن الدول الأعضاء في المنظمة وافقت على خطة عمل لحفظ الثدييات البحرية في المنطقة، وذلك بغرض تعزيز تطبيق برنامج العمل العالمي لحفظ الثدييات البحرية وإدارتها والاستفادة منها، في منطقة جنوب شرقي آسيا. وقد استنتج اجتماع للخبراء عقد في عام ١٩٩٥ وقام بتحليل الأنشطة المضطلع بها في إطار خطة العمل أنه تم إحراز تقدم طيب للغاية من حيث البحوث والادارة والتشريعات المتعلقة بحماية الأنواع. وبالاضافة الى ذلك فإنه عقب تنظيم برنامج دراسي إقليمي عن رصد المصيد وأساليب جمع البيانات وتقييمها، وكذلك دراسات وطنية لتطوير تقنيات لرصد معدلات موت الثدييات البحرية، يجري حاليا تنفيذ عدة مشاريع من أجل بدء حملات مختلفة بغرض زيادة الوعي بين مجتمعات الصيادين المهرة والسلطات[٣١].

٢٢٥ - واعتمد اتفاق متعلق بحفظ الحيتانيات في البحر الأسود والبحر الأبيض المتوسط ومنطقة المحيط الأطلسي المتاخمة، في اجتماع حكومي دولي عقد في موناكو في تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٦، تحت رعاية اتفاقية حفظ أنواع الحيوانات البرية المهاجرة. وهذه الاتفاقية، التي قصد بها وضع تدابير منسقة لتحقيق وضع يشجع حفظ الحيتانيات، تحظر أي استيلاء متعمد على الحيتانيات، وتسعى للاحتفاظ بشبكة من المناطق المحمية بصورة خاصة من أجل الحفاظ على تلك الثدييات. كذلك فإن الاتفاقية تضمنت خطة للحفظ فصلت الإجراءات والتدابير التي يتعين على الدول الأطراف أن تتخذها.

٥ - حماية السلاحف البحرية وحفظها

٢٢٦ - بعد أن اعتمدت مؤخرا اتفاقية البلدان الأمريكية لحماية وحفظ السلاحف البحرية (انظر A/51/645، الفقرة ١٦٧)، عقدت في أورلاندو، بفلوريدا في أوائل آذار/مارس ١٩٩٧ الندوة السنوية السابعة عشرة المعنية ببيولوجيا السلاحف البحرية وحفظها، وحضرها ممثلون من ثمانية وثلاثين بلدا. وبالاضافة الى اعتماد عدة تدابير هامة بالنسبة لحفظ السلاحف البحرية، اتفق الاجتماع، في جملة أمور، على ما يلي: (أ) أن يطلب من كونغرس الولايات المتحدة الإذن من جديد بإجازة قانون قوي بشأن الأنواع المهددة بالانقراض من أجل دعم حفظ الأنواع من قبيل السلاحف البحرية؛ (ب) وأن يناشد الهند القيام بإنفاذ حماية قوية لشاطئ غاهيرماثا الذي تأوى اليه أسماك ريدلي الزيتونية؛ (ج) وأن يحث جميع دول نصف الكرة الأرضية الغربي على التصديق بسرعة على معاهدة البلدان الأمريكية لحفظ السلاحف البحرية وإنفاذها؛ (د) وأن يطلب إلى الدول إنفاذ مدونة قواعد السلوك لصيد الأسماك الذي يتسم بالمسؤولية التي وضعتها منظمة الأغذية والزراعة.

جيم - حماية وحفظ النظم الإيكولوجية والموائل والأنواع

٢٢٧ - إن النظم الإيكولوجية الساحلية، بما في ذلك الشعاب المرجانية والمانغروف وأعشاب قاع البحار والبحيرات الشاطئية، هي مصدر لما يقرب من ثلث الانتاج البيولوجي البحري كله. ومصبات الأنهار ونباتات الطمي الساحلي وغيرها من الأراضي الرطبة تصلح كمناطق حضانة وموائل لعدد كبير من الأنواع البحرية. والشعب المرجانية تحتوي على أعلى معدلات للتنوع بين الأنواع البحرية. وقد كانت النظم الإيكولوجية الساحلية، بصفة عامة، هي أكثر ما تأثر بشدة بالنشاط البشري. فهناك تنمية المناطق الساحلية التي أسفرت عن تغيير للطبيعة وتدمير وتدهور الموائل؛ والإفراط في استغلال الموارد البحرية الحية؛ والتلوث، لا سيما من جراء الأنشطة المنطلقة من الأرض؛ وإدخال أنواع غريبة، وغير ذلك من العوامل التي تلعب دورا رئيسيا في تعريض النظم الإيكولوجية البحرية والتنوع البحري والساحلي للخطر. ولا يمكن معالجة هذه الأخطار بمعزل عن بعضها البعض، إذ أن وظائف، وعمليات، النظام الإيكولوجي مترابطة عبر مسافات ممتدة.

٢٢٨ - وفي المناطق غير الساحلية، يكون أعلى درجات الوفرة للأنواع في قاع المحيطات العميقة وفي أعمال متوسطة تتراوح بين ٠٠٠ ٢ متر و ٠٠٠ ٣ متر على السهل السحيق. ومع أن حالة المعارف المتعلقة

بتوزيع الأنواع ووفرتها هزيلة حاليا، فإن بعض الاتجاهات آخذة في الظهور، ويبدو أن أعلى معدل شامل للتنوع يوجد في المناطق المدارية، خاصة في جنوب شرقي آسيا وجنوب المحيط الهادئ والمحيط الهندي ومنطقة البحر الكاريبي[٣٢].

٢٢٩ - والالتزامات المترتبة على الدول بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بحماية وحفظ البيئة البحرية، بما في ذلك النظم الإيكولوجية النادرة أو الهشة، فضلا عن موئل الأنواع المستنفدة أو المعرضة للخطر أو المهددة بالانقراض وغيرها من أشكال الحياة البحرية (المادة ١٩٤ (٥))، وواجب الدول في حفظ وإدارة الموارد البحرية الحية في المناطق الواقعة في نطاق ولايتها الوطنية وفيما يتجاوزها، توفر جميعها، مع المواد ذات الصلة الأخرى من الاتفاقية واتفاق الأرصدة السمكية لعام ١٩٩٥، أساسا صلبا لنهج يمكن اتباعه إزاء النظام الإيكولوجي من أجل إدارة وحماية المحيطات ومواردها. وقد اعترف بهذا أيضا في الفصل ١٧ من جدول أعمال القرن ٢١ الذي يقرر أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار توفر الإطار القانوني الذي يمكن على أساسه متابعة حماية البيئة البحرية والساحلية ومواردها وتنميتها المستدامة.

٢٣٠ - وأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تكملها أحكام اتفاقية التنوع البيولوجي وولاية جاكارتا بشأن التنوع البيولوجي البحري والساحلي - برنامج العمل من أجل تنفيذ اتفاقية التنوع البيولوجي فيما يتعلق بحفظ التنوع البيولوجي البحري والساحلي واستخدامه المستدام.

٢٣١ - ويتعين على الأطراف المتعاقدة في اتفاقية التنوع البيولوجي أن تنفذ الاتفاقية فيما يتعلق بالبيئة البحرية وفقا لحقوق وواجبات الدول بمقتضى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (المادة ٢٢). وبالاضافة الى اتفاقية قانون البحار، يوجد عدد من الاتفاقيات العالمية الأخرى ومجموعة من الاتفاقات الإقليمية التي يمكن للأطراف من خلالها أن تعمل على تحقيق أهداف اتفاقية التنوع البيولوجي. كذلك فإن المبادرات من قبيل المبادرة الدولية المتعلقة بالشعاب المرجانية لعام ١٩٩٥ وإعلان عام ١٩٩٧ السنة الدولية للشعاب المرجانية تساعد في دعم أهداف الاتفاقية.

٢٣٢ - وأكد اجتماع الخبراء الأول المعني بالتنوع البيولوجي البحري والساحلي، الذي عقد في جاكارتا في الفترة من ٧ الى ١٠ آذار/مارس ١٩٩٧ والذي حدد الأولويات لتنفيذ ولاية جاكارتا، على أهمية الدور الذي ستقوم به مختلف آليات الاتفاقية في التنفيذ الفعّال لأحكام اتفاقية التنوع البيولوجي فيما يتصل بمسائل التنوع البيولوجي البحري والساحلي وأوصى، من أجل تفادي ازدواج الجهود ولتعزيز التعاون الفعّال من حيث التكلفة، بإجراء استعراض كامل للمبادرات الحالية التي تعالج المسائل المتصلة بالتنوع البيولوجي[٣٣]. وأوصت الهيئة الفرعية المعنية بالمشورة العلمية والتقنية والتكنولوجية بأن يقوم الأمين التنفيذي لاتفاقية التنوع البيولوجي بمتابعة الصلات التعاونية مع مجموعة واسعة من الوكالات والمنظمات التي تتصل ولاياتها وأنشطتها بحفظ التنوع البيولوجي البحري والساحلي والاستفادة المستدامة منه. وأوصت الهيئة الفرعية أيضا، في جملة أمور، بإقامة قاعدة بيانات للدراسات الجارية للحالات، مع التشديد بصفة خاصة على الإدارة المتكاملة للمناطق البحرية والساحلية، وذلك بالتعاون مع الهيئات والمنظمات ذات الصلة.

٢٣٣ - وتشمل ولايـــة جاكارتا بشـــأن التنوع البيولوجي البحري والساحلي خمسة مجالات مواضيعية هي: (أ) الإدارة المتكاملة للمناطق البحرية والساحلية؛ (ب) والمناطق المحمية البحرية والساحلية؛ (ج) والاستخدام المستدام للموارد البحرية والساحلية الحية؛ (د) والثقافة البحرية؛ (هـ) والأنواع الغريبة (انظر الفقرات ١٩٨ الى ٢٠١).

١ - الإدارة المتكاملة للمناطق البحرية والساحلية

٢٣٤ - اتفق اجتماع الخبراء الأول المعني بالتنوع البيولوجي البحري والساحلي على أن الإدارة المتكاملة للمناطق البحرية والساحلية تشكل أكثر الوسائل فعالية لتنفيذ اتفاقية التنوع البيولوجي، وأن التنفيذ الفعـّال سيعتمد، في جملة أمور، على التعاون الدولي والعالمي، لا سيما لإبعاد الأرصدة السمكية عن التلوث الناتج عن الأنشطة التي مصدرها الأرض والتي قد تنتشر في مناطق جغرافية واسعة. وتبعا لذلك توقع الاجتماع أن يكون تنفيذ الإدارة المتكاملة للمناطق البحرية والساحلية مرتبطا بالاجراءات المتخذة على أساس اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وبرنامج العمل العالمي لحماية البيئة البحرية من الأنشطة البرية[٣٤].

٢٣٥ - وتوصي خطة العمل التي مدتها ثلاث سنوات لتنفيذ ولاية جاكارتا، التي وافقت عليها الهيئة الفرعية المعنية بالمشورة العلمية والتقنية والتكنولوجية، بأن تجري أمانة الاتفاقية استعراضا للصكوك القائمة ذات الصلة بالإدارة المتكاملة للمناطق البحرية والساحلية والآثار المترتبة عليها بالنسبة لتنفيذ اتفاقية التنوع البيولوجي، بالتعاون مع فرقة عمل غير رسمية مشتركة بين الوكالات. وتوصي خطة العمل أيضا بوضع مبادئ توجيهية لتقييم وتقدير النظم الإيكولوجية.

٢٣٦ - والفهم المحدود الحالي لعمليات النظام الإيكولوجي البحري، فضلا عن صعوبة ايجاد علاقة سببية بالطرق العلمية بين وفرة الأنواع وأثر الملوثات[٣٥]، يجعلان مهمة صانعي السياسة والقائمين بالادارة مهمة صعبة. والواقع أن العلماء والمخططين بدأوا يعترفون بشكل متزايد بالمعرفة القيـّمة المبنية على التجربة التي توفرها المجتمعات المحلية.

٢٣٧ - واتفق الاجتماع أيضا على أن النهج التحوطي ينبغي أن يأخذ في الاعتبار عدم التأكد من المعرفة المتعلقة بالتنوع البيولوجي وأن يسلم بالحاجة الى اتخاذ إجراء لمواجهة المعرفة الناقصة[٣٦]. وسلمت الهيئة الفرعية في توصيتها ثالثا/٢ بأن النهج التحوطي يكمن وراء الاستخدام الفعـّال لجميع الموارد الساحلية والبحرية الحية.

٢ - المناطق البحرية والساحلية المحمية

٢٣٨ - توازن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بين حق الدول في استخدام المحيطات ومواردها وبين واجب حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها والحفاظ على الموارد الحية. وفي حين أن الاتفاقية لا تنص بصورة محددة على إنشاء "مناطق بحرية محمية"، فإنها ترتأي إمكانية حماية مناطق البيئة البحرية المحددة بوضوح من بعض الأنشطة البحرية، مثل المناطق الخاصة المنشأة عملا بالفقرة ٦ من المادة ٢١١، أو التدابير المتخذة في المناطق المغطاة بالجليد (المادة ٢٣٤). ولا تقدم وصفا لنوع التدابير التي ينبغي أن تتخذها الدول بموجب المواد ٦١ و ١١٩ و ١٩٤ الفقرة ٥، لحفظ الموارد الحية داخل المناطق الخاضعة للولاية الوطنية وخارجها، وحماية النظم الإيكولوجية النادرة أو الهشة والحفاظ عليها، وموائل الأنواع المستنزفة أو المهددة أو المعرضة لخطر الزوال وغيرها من أشكال الحياة البحرية. وإذا ما اختارت الدول إقامة منطقة بحرية محمية فإنه يتعين عليها كفالة أن تكون أي تدابير تنظيمية تتخذها داخل هذه المنطقة متسقة مع أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وأن تأخذ في الحسبان حقوق الدول الأخرى داخل هذه المنطقة.

٢٣٩ - وجرى وضع عدد من التدابير على مر السنوات سواء على الصعيد العالمي أو الإقليمي لحماية المناطق البحرية و/أو الموائل والأنواع الأقل مناعة، وعلى سبيل المثال، المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية لتعيين المناطق الخاصة وتعريف المناطق البحرية الحساسة بوجه خاص؛ والمناطق البحرية المحمية في إطار اتفاقية التنوع البيولوجي وأيضا في إطار اتفاقية انتاركتيكا؛ والملاجئ في إطار الاتفاقية الدولية لتنظيم صيد الحيتان؛ والمناطق المشمولة بحماية خاصة في إطار اتفاقات البحار الإقليمية لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة. وجرى توجيه الانتباه إلى الحاجة إلى نهج متناسق في تقرير السنة الماضية (A/51/645، الفقرات ٢٣٥-٢٣٧).

٢٤٠ - وتوصي خطة العمل للسنوات الثلاث التي أقرتها الهيئة الفرعية المعنية بالمشورة العلمية التقنية والتكنولوجية بأن تضع الأمانة العامة بالتعاون مع المنظمات الحكومية الدولية والوطنية وغير الحكومية توجيها بشأن معايير المناطق البحرية والساحلية المحمية والجوانب التنفيذية المتعلقة بها.

٢٤١ - ونوه اجتماع الخبراء المعني بالتنوع البيولوجي البحري والساحلي بالأهمية الفريدة لبعض مناطق أعالى البحار والمناطق العميقة في قاع البحار (مثل المناطق المحددة لوضع بيض الأسماك، والخنادق العميقة بالمحيطات وبعض المخارج المائية الحرارية) خارج حدود الولاية الوطنية ودعا إلى إيلاء الاهتمام بوضع أساليب وطرائق إنشاء المناطق البحرية المحمية. واقترح الاجتماع أن تدرج أمانة اتفاقية التنوع البيولوجي هذه المسألة في إطار علاقاتها التعاونية مع شعبة شؤون المحيطات وقانون البحار[٣٧].

٣ - الأنواع الغريبة

٢٤٢ - يتعين على الدول بموجب المادة ١٩٦ من اتفاقية قانون البحار أن تتخذ جميع ما يلزم من التدابير لمنع وخفض تلوث البيئة البحرية والسيطرة على هذا التلوث الناتج عن إدخال أنواع غريبة أو جديدة، قصدا أو عرضا، قد تسبب فيها تغييرات كبيرة وضارة.

٢٤٣ - وتميز ولاية جاكارتا بين إدخال الأنواع الغريبة عرضا وإدخالها قصدا. وتذكر أن عمليات الإدخال العرضي تنتج أساسا عن التخلص من مياه الصابورة، وما يفلت من المزارع البحرية، والكائنات المرتبطة بالأنواع التي يتم إدخالها قصدا، وعمليات التصريف غير المأذون بها من قِبَل الجمهور. وتحدث عمليات الإدخال المقصود أساسا من إنتاج المزارع البحرية، بما في ذلك المزارع البحرية الكبيرة، بالرغم من وجود منفذ هام إضافي يتمثل في إطلاق الكائنات المفرخة في تلك المزارع بين الأنواع المتكاثرة في الطبيعة بغرض زيادة هذه الأنواع، وذلك أساسا لغرض اصطيادها من مصائد الأسماك في المستقبل أو في محاولة لتعزيز نوع معرض للتهديد. ويمكن أن يشكل الإدخال المتعمد وغير المتعمد للأنواع الغريبة تهديدا للصحة البشرية، والإضرار بالموارد الحية والحياة المائية، والإضرار بالتمتع بالبحار أو التدخل في أوجه الاستخدام المشروعة الأخرى للبحار. ومن الصعب للغاية، بل قد يكون من المستحيل، القضاء على هذه الأنواع الغريبة إذا ترسخت.

٢٤٤ - وتعمل المنظمة البحرية الدولية على التصدي لمشكلة إدخال أنواع وكائنات مائية تتسبب في الأمراض وغير مرغوب فيها من خلال التخلص من مياه الصابورة للسفن (انظر الفقرات ٣٠٣ إلى ٣٠٦). ويقال إن التخلص من مياه الصابورة هو أبرز الوسائل لنقل أنواع جديدة أو غريبة.

دال - الموارد البحرية غير الحية

٢٤٥ - النفط والغاز - يعتبر النفط والغاز الموجودان في عرض البحر أهم قطاع في الموارد البحرية غير الحية. ويوافق عام ١٩٩٧ الذكرى السنوية الخمسين لبدء صناعة استخراج الهيدروكربونيات في عرض البحر - وبدأ حفر أول بئر في عام ١٩٤٧ في موقع لا يمكن مشاهدته من البر يقع على مسافة نحو ١٠ أميال من ساحل لويزيانا وبعمق يبلغ ١٠٠ قدم في خليج المكسيك. (وجرى إنتاج كميات صغيرة من النفط من المنصات القريبة من الساحل منذ عام ١٩٣٧). وبعد انقضاء خمسين عاما، فإن هذه الصناعة ترمي إلى استخراج النفط والغاز من أعماق تبلغ ١٠ ٠٠٠ قدم وتبعد ٢٥٠ ميلا في عرض البحر، و "ما دامت الرواسب في الأعماق الغورية تبدو محملة بالأمل، فإن البحث عن الهيدروكربونات لن ينتهي هناك"[٣٨].

٢٤٦ - وإذا نظر إليها من وجهة نظر تجربة ٥٠ عاما، فإن أهمية عام ١٩٤٧ تكمن في أنه يمكن اعتباره تزاوجا بين تكنولوجيا نظم الحفر البرية لاستخراج النفط والغاز وتكييف تكنولوجيات نشاطين من الأنشطة البحرية التقليدية: الحرب البحرية، التي أصبح العديد من تكنولوجياتها متاحا لهذه الصناعة في فترة ما بعد

الحرب، والنقل عبر المحيطات. وقد تغير إلى الأبد مفهوم المحيطات المقترن فقط بالملاحة البحرية وصيد الأسماك.

٢٤٧ - وتشهد صناعة استخراج النفط والغاز في عرض البحر حاليا عاما قياسيا من حيث إنتاج النفط وكذلك الغاز، ومن حيث أنشطة التنقيب. ويصبح هذا الأمر ملحوظا بدرجة أكبر عندما نضع في الاعتبار أن الجانب القائم على البر من صناعة استخراج النفط والغاز لم يستطع بعد أن يبرأ من التدهور المستمر على مدى السنوات العديدة الماضية.

٢٤٨ - ويعتقد الخبراء أنه بغض النظر عن النمو المطرد للطلب العالمي على الطاقة والأسعار السوقية القوية التي يحفزها الطلب، فإن هناك ثلاثة عناصر لعبت دورا هاما في نمو صناعة الاستخراج من عرض البحـــر: (أ) تطبيق تكنولوجيا جديدة، وخاصة الحصول على بيانات سيزمية ثلاثية الأبعاد ورباعية الأبعاد، وتجهيزها وتفسيرها؛ وتقنيات الحفر الأفقي؛ واستكمال التجهيزات تحت سطح البحر؛ وخطوط الأنابيب المتعددة المراحل؛ واستخدام مرافق الانتاج والتخزين والتفريغ العائمة؛ (ب) وضع نظم ضريبية أكثر مؤاتاة؛ (ج) والأساليب الجديدة لإدارة المشاريع التي تشمل تسليم المشاريع جاهزة للتشغيل، لتقاسم المخاطر والمغانم، والتحالفات وأفرقة النمو.

٢٤٩ - ومع اطراد السعر الأعلى للنفط، فإن الاستكشاف والتطوير قد انتقل إلى الحدود في مناطق نائية وصعبة حيث لم يجر في الماضي ما يذكر من أنشطة البحث والاكتشاف، وفي مجالات المياه العميقة وفي مناطق مختارة عبر العالم حيث كانت طبقات الملح تحجب ما يقع تحتها. وقد حدثت فورات مؤخرا في المناطق الأربع الأكثر نشاطا - عرض البحر في خليج المكسيك أمام ساحل الولايات المتحدة، وبحر الشمال، وغرب أفريقيا الناشئة، وجنوب شرق آسيا.

٢٥٠ - والذكرى السنوية الخمسين لبدء صناعة استخراج المواد الهيدروكربونية في عرض البحر ليست مناسبة ممتازة لقطاع الأعمال التجارية ودوائر البحث للنظر إلى الخلف فقط، بل هي أيضا فرصة للتطلع إلى الأمام. والتقدم المحرز في العلم والتكنولوجيا البحريين الذي حفز صناعة استخراج النفط والغاز في عرض البحر وحفزته خلال الـ ٥٠ سنة الماضية، يشير أيضا إلى المحيطات باعتبارها مصدرا لموارد غير حية متنوعة.

٢٥١ - تحويل الغاز إلى سائل - إن نحو نصف كل الاحتياطات المؤكدة للغاز الطبيعي في البحار يترك في الأرض، وذلك بصورة رئيسية بسبب نقص البنية الأساسية للنقل أو لأن الغاز لا يتلاءم مع نوعية خط الأنابيب. كما أن قدرا كبيرا من الغاز الناتج لا يصل إلى السوق لأنه يجري حرقه كمنتج فرعي غير مرغوب لإنتاج النفط. وهذه الحالة قد تكون آخذة في التغير. إذ أن التقدم الباهر مؤخرا في تكنولوجيا العامل الحفـّاز، والأساليب الزهيدة التكلفة التي تتم على نطاق صغير لتحويل الغاز الطبيعي إلى نواتج مقطرة وسيطة، قد أثار توقعات بأن تصبح تكنولوجيات تحويل الغاز إلى سائل أكثر وفرة في التكاليف وأكثر

مرونة بحلول عام ٢٠١٠. ومع ذلك يجدر بالملاحظة أن رد الفعل في هذا الخصوص في صفوف مراقبي قطاع أعمال الطاقة يتراوح بين الاعلان عن إمكانية عرض كميات جديدة كبيرة من الطاقة من الغاز غير المستثمر والمحترق في المستقبل القريب، وبين التشكك.

٢٥٢ - هيدرات الميثان - تقدر موارد الكربون العضوي التي تحتوي عليها هيدرات قاع المحيط بضعف ما يوجد في جميع رواسب النفط والغاز والفحم القابلة للاستخلاص وغير المستثمرة على سطح الأرض (A/51/645، الفقرة ٢٧٦). وعلى مر ملايين السنوات، هيأ انخفاض درجات الحرارة وارتفاع الضغوط على قاع المحيطات الظروف الصحيحة لنشوء مصائد الغاز المتصاعد (أساسا الميثان) عن طريق تكون هيدرات متجمدة من الغاز والمياه. وتشير البحوث التي جرت مؤخرا إلى أن وسادات الهيدرات قد تعلو غاز الميثان الطليق ومياها بدلا من أن تكون ممتدة إلى أعماق لا متناهية. ويترتب على هذا آثار بالنسبة إلى تطوير تكنولوجيات من شأنها أن تؤدي إلى استغلال التراكمات التحتية للميثان عن طريق وضع أجهزة عزل ملاصقة لوسادات الهيدرات المتجمدة. وبدأت اليابان مؤخرا مشروعا استكشافيا لهيدرات الميثان في قاع البحر في المناطق البحرية الخاضعة لولايتها. وسيعقب عمليات المسح السيزمي الحالي حفر آبار اختبار في موقعين من المقرر أن يتما في عام ١٩٩٩. ومن المتوقع أن يبدأ الانتاج التجاري في عام ٢٠١٠[٣٩].

٢٥٣ - وتحظى هيدرات الميثان أيضا باهتمام أكبر فيما بين أوساط بحوث المناخ. وحتى الآن جرى البحث في ثلاثة أسباب محتملة للانحرافات المناخية الحالية والاحترار: الأنشطة التي يقوم بها الإنسان؛ ودورات الاحترار والبرودة الطبيعية للأرض؛ والنشاط الشمسي. وتضاف دورة الميثان، المعروفة أيضا في بعض المجالات بدورة الكربون، كعامل رابع. وإذا كانت الأرض باردة نسبيا أو المحيطات عميقة، فإن الميثان يلتصق بالمياه والروافد كهيدرات في قاع البحار أو تحت طبقات الجليد الدائمة التجمد؛ وإذا كانت الأرض أكثر حرارة، فإن الميثان يتصاعد كغاز، ويدخل إلى الغلاف الجوي ويتحول إلى ثاني أوكسيد الكربون في وجود الأوكسجين وأشعة الشمس. ومن المقدر أن هيدرات الميثان تحتوي على قرابة ٣٠ مثل مقدار ثاني أوكسيد الكربون في الغلاف الجوي.

٢٥٤ - المعادن التي تحتوي على وقود - إذا انتقلنا إلى المعادن البحرية التي لا تحتوي على وقود، فإنه قد جرى مؤخرا إنشاء مشروع مشترك بين ناميبيا وجنوب أفريقيا في مجال تعدين الماس البحري من المتوقع أن يستفيد من خبرة أكبر، وثاني أكبر المنتجين العالميين على التوالي. ويعتزم المشروع المشترك بيع ما قيمته ١٣ مليون دولار من الماس سنويا من قاعدة موارد محددة ومستخلصة تقدر قيمتها بعشرات الملايين. وبدأ تشغيل أول سفن تعدين الماس بطريقة تجارية في عام ١٩٦٢. وفي منتصف عام ١٩٦٣ لم تثبت فقط وجود أحجار الماس بكميات في قاع البحر ولكنها بدأت أيضا نوعا جديدا من صناعة التعدين البحري.

٢٥٥ - وتحتوي مياه البحار على معادن عديدة، مثل الذهب والمغنيسيوم والكوبالت. وسينطوي استخراج هذه المعادن من مياه البحار على عملية زهيدة التكلفة ومرتفعة حجم الناتج. والتكنولوجيا متوفرة ولكن

اقتصاديات التكنولوجيا، قد تتطلب الانتظار حتى يصبح تعدين هذه المعادن من الأرض أبهظ تكلفة بكثير مما هو عليه في الوقت الحاضر، لكي يصبح لها حظ أكبر في النجاح.

٢٥٦ - العقيدات المؤلفة من عدة معادن - فيما يتعلق بالمعادن في قاع البحر العميق، وفي حالة العقيدات المؤلفة من عدة معادن، من المتوقع أن يحصل المستثمرون الرواد السبعة المسجلين تحت إشراف الأمم المتحدة على عقود استكشاف في موعد غايته تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٧. والمستثمرون الرواد هم الاتحاد الروسي، وجمهورية كوريا، والصين، وفرنسا، والهند، واليابان، ومجموعة من بلدان أوروبا الشرقية علاوة على كوبا. وفي الوقت الحالي، تركز الأنشطة على التنقيب، وجمع البيانات، والبحث والتطوير المتعلقين بالتعدين، وتكنولوجيات الرفع والتجهيز. وتردد أن اليابان قد استكملت العمل فيما يتعلق بالمجمّعة - وهي آلة تراكم ضخمة، بعرض ١٥ قدما وطول نحو ٤٥ قدما، تستخدم تيارات المياه العالية السرعة لجذب المواد بمعدل ١٢٥ طن متري في الساعة. وجرى أيضا استكمال العمل فيما يتعلق بنظام الرفع الذي يحول المادة من المجمّعة إلى سفينة التعدين. ويستخدم أنبوب مرن ولكنه قوي، يبلغ قطره ٦ بوصات، والذي يمكن أن يتمدد الى غاية ٤ أميال وهو قادر على تحمل ضغط ٤٠٠ إلى ٥٠٠ طن. وبعد أن يتم تركيب المجمّعة، والنظم الفرعية للرفع وسفينة التعدين، يتوقع أن يجري اختبار على النظام في مجمله في البحر في عام ١٩٩٧ في المياه القريبة من أرخبيل أوغا ساوارا الواقعة جنوبي طوكيو.

٢٥٧ - القشور الغنية بالكوبالت - اكتسبت قشور المنغنيز الغنية بالكوبالت الاهتمام باعتبارها أحد الموارد المعدنية البحرية التي تنطوي على احتمالات كبيرة بالنسبة لأوائل القرن الحادي والعشرين. إلا أنه عند جمع العينات، كان النجاح الذي حققه الباحثون محدودا في تقطيع القشور إلى شرائح والاحتفاظ باللب رغم إدخال تحسينات على لقمة استخراج العينات واستخدام قاطعة عينات جوفية ذات قطر كبير تعمل بالجاذبية. وتركز جهود البحث والتطوير حاليا على أساليب لزيادة تحسين لقمة استخراج العينات والكَلاب، بما في ذلك طريقة للرفع الدائري من الغطاء؛ وإطلاق كسر القشور من خلال تصميم كَلاب مناسب أو تحسين تصميم المثقاب لكي ينفذ الى الطبقة السفلية للقشرة.

٢٥٨ - مركبات الكبريت المتعددة الفلزات - فيما يتعلق بمركبات الكبريت المتعددة الفلزات التي عثر عليها في الفتحات الحرارية المائية في البحار العميقة أو بالقرب منها (A/51/645، الفقرة ٢٨٤)، جرى تحديد المعالم الهامة لعملية التعدين مثل القدرة على التعامل مع المياه الشديدة السخونة في الفتحات وتحريك كامل التيار المحتوي على المعادن بواسطة كابلات طويلة إلى السطح. واكتشفت اليابان مؤخرا راسبا يحتوي على كبريت عالي الجودة في مياهها الإقليمية، إلى الغرب من أوكيناوا. وأدى نفس المسح إلى اكتشاف هام إضافي وهو أن الرواسب الحرارية المائية قد توجد أيضا بين طبقات القاع الطيني للمحيط حول المناطق الحرارية المائية النشطة.

٢٥٩ - وفيما يتعلق بالمعادن في قاع البحار العميق التي تعتبر حاليا موضوعا لأنشطة البحث والتطوير، فإنه تجدر الإشارة إلى أن المعهد الوطني لسياسات العلم والتكنولوجيا التابع للوكالة اليابانية للعلم

والتكنولوجيا يتوقع أن "تصبح التكنولوجيات التطبيقية لتعدين عقيدات المنغنيز في البحار العميقة جاهزة في عام ٢٠١٠، وأن تأتي التكنولوجيات المتعلقة باستكشاف الرواسب الحرارية المائية والقشور الغنية بالكوبالت بعد ذلك بسنتين"[٤٠].

٢٦٠ - المياه العذبة - ليست المعادن الوقودية والمعادن التي لا تحتوي على وقود الموارد غير الحية الوحيدة التي توفرها البحار والمحيطات؛ وتشمل الموارد الأخرى المياه العذبة واستخدام حيز المحيطات لأغراض النقل والاتصال والتخلص من الفضلات. وفي دورتها الاستثنائية التاسعة عشرة المكرسة لاستعراض وتقييم تنفيذ جدول أعمال القرن ٢١، حددت الجمعية العامة المشاكل الخطيرة في تأمين المياه العذبة التي تواجه مناطق عديدة، لا سيما في العالم النامي، باعتبارها مجالا ذا أولوية عليا. وحدد المؤتمر العام للوكالة الدولية للطاقة الذرية تحلية مياه البحر باستخدام الصافة النووية باعتبارها تكنولوجيا مجزية تجاريا. وتعمل مرافق التحلية الموصول بمحطات توليد الطاقة النووية في كازاخستان واليابان منذ سنوات على انتاج مياه محلاة.

٢٦١ - واستكملت الوكالة الدولية للطاقة الذرية مؤخرا برنامجا ذا مرحلتين لتحديد الخيارات يرمي إلى تقييم البيانات المتعلقة بتجربة التحلية النووية وتحليل الخيارات الأكثر اتساما بالواقعية من أجل هذه التجربة[٤١]. وجرت التوصية بثلاثة خيارات، تستخدم مفاعلات تبرد بالمياه وتكنولوجيات للتحلية ثبتت جدارتها، لإيلائها مزيدا من النظر: (أ) محطة تحلية بالتناضح العكسي ذات قدرة محدودة على إنتاج المياه الى جانب مفاعل لتوليد الطاقة النووية متوسط الحجم قيد الإنشاء أو في مرحلة متقدمة من التصميم مع توقع تشييده في أجل قريب (يمكن تطبيق هذه التوليفة بسهولة على مرافق تجارية أكبر لإنتاج المياه)؛ (ب) ومحطة تحلية تعمل بالتناضح العكسي ذات حجم محدود كما هو الحال في (أ) ترتبط بمفاعل يعمل حاليا مع إجراء بعض التعديلات الطفيفة من أجل التكامل (يمكن مرة أخرى استكمال هذه التوليفة بمرفق إنتاج تجاري الحجم)؛ (ج) والتحلية بالتقطير المتعدد الآثار مع ربطها بمفاعل صغير يتم بناؤه حديثا، والذي من شأنه أن يكون مناسبا لإنتاج المياه. ووفقا للوكالة الدولية للطاقة الذرية، فإن الخطوة التالية في برنامج تجريبي للتحلية النووية ينبغي أن تكون شروع دولة عضو أو أكثر في الأعمال التحضيرية للمشاريع التجريبية، بما في ذلك اختيار الموقع والمواصفات، وتحديد احتياجات المستعملين، ومواصفات المشروع، وإقامة البنية التحتية التي قد يتطلبها تنفيذ المشروع.

٢٦٢ - وهناك نهج آخر قيد الدراسة حاليا ينطوي على نقل المياه العذبة الى البلدان القاحلة داخل صهاريج الثقل موازن في ناقلات النفط. ويكتسب هذا النهج القبول نظرا الى أن ناقلات نفط عديدة قديمة العهد يمكن الآن إتاحتها لنقل المياه بدلا من بيعها كخردة.

٢٦٣ - التعاون الدولي - لتنمية الموارد البحرية غير الحية تاريخ طويل في مجال التعاون الدولي، لا سيما التعاون الثنائي. وما يعتبر هاما وفريدا بعض الشيء هو أنه في حالات عديدة تكون فيها حقوق الملكية غير محددة تماما بسبب عدم وجود تسوية فيما يتعلق بالولاية، ولذلك فإن الأطراف المعنية قد دخلت

بصورة طوعية في اتفاقات تشمل التنمية المشتركة للموارد، التي يمليها بصورة جزئية الطلب على الموارد في انتظار تسوية المسائل الولاية. وتكون الاتفاقات ذاتها في أشكال تعاقدية تورد بالتفصيل البنود والشروط المطبقة على جميع الأطراف المعنية.

٢٦٤ - وشهدت الفترة قيد الاستعراض إبرام عدد من هذه الاتفاقات، بما في ذلك الاتفاق بين الصين واليابان من أجل الاستغلال والتنمية المشتركين لمجموعة جزر تقع في بحر الصين الشرقي، واتفاق تجاري بين ماليزيا وفييت نام يتعلق بتنمية المواد الهيدروكربونية في عرض البحر في حوض الملايو. وشهدت الفترة أيضا نشوء/ استمرار بضع حالات وصلت فيها تنمية الموارد البحرية غير الحية إلى حد الحاجة إلى اتفاقات مشتركة لتنمية الموارد أو تسوية قضايا الولاية. وتشمل هذه الحالات شبه جزيرة باكاسي في جنوب شرق دلتا النيجر (نيجيريا والكاميرون)، وحقل زافيرو الذي يقع أيضا في جنوب شرق دلتا النيجر (غينيا الاستوائية ونيجيريا)، وشمال بحر الصين الجنوبي (الصين وفييت نام) (انظر الفقرة ٢٦٩).

٢٦٥ - وفيما يتعلق بشكل المشروع، فإن المشاريع المشتركة بين شركات إنتاج النفط وخدماته العاملة على نطاق دولي والشركات المحلية في البلدان النامية تعتبر ظاهرة متنامية في صناعة النفط اليوم، سواء في البر أو في البحر. وفي ضوء هذا النمو، قامت المؤسسة المالية الدولية التابعة للبنك الدولي مؤخرا بإجراء دراسة لمدى فعالية المشاريع المشتركة. وتوصلت الدراسة إلى أن بضع شركات ستختار المشاريع المشتركة إذا كان هناك بديل عملي، ولكن المشاريع المشتركة أثبتت عادة أنها ناجحة خلال فترة من السنوات. ومن الناحية الأساسية، جرى الاستنتاج بأن الشركتين كليهما تحتاجان الى أن يشعر كل منها على مر الزمن أن مساهمات كل شريك أساسية لاستمرار نجاح الشراكة، وأن هناك أيضا مسائل حساسة ومفعمة بمشاكل محتملة يتعين حلها إذا أريد تحقيق هذا النجاح[٤٢].

هاء - حماية وحفظ البيئة البحرية من جميع مصادر التلوث

١ - التلوث من مصادر في البر

٢٦٦ - مصادر التلوث في البر مسؤولة عن معظم التلوث الحاصل في المحيطات وهي تلحق الضرر بأكثر المناطق المنتجة في البيئة البحرية. وتقضي المادة ٢٠٧ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أن تعتمد الدول قوانين وأنظمة لمنع التلوث من مصادر في البر، وخفضه والسيطرة عليه، وأن تسعى، عاملة بصورة خاصة عن طريق المنظمات الدولية المختصة والمؤتمرات الدبلوماسية، إلى وضع قواعد ومعايير وما يوصى به من ممارسات وإجراءات على الصعيدين العالمي والإقليمي.

٢٦٧ - وفي تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٥ اعتمد مؤتمر حكومي دولي وثيقتين دوليتين هما: إعلان واشنطون لحماية البيئة البحرية من الأنشطة البرية وبرنامج العمل العالمي لحماية البيئة البحرية من الأنشطة البرية (A/51/116). ويعالج برنامج العمل العالمي تأثيرات الأنشطة البرية على البيئة البحرية والساحلية بما في ذلك

الملوثات، والتغيير المادي، ومصادر التلوث الثابتة وغير الثابتة، ومجالات الاهتمام كالموائل الهامة، وموائل الأنواع المهددة بالانقراض، وحماية العناصر المكونة للنظم الإيكولوجية مثل مناطق تفريخ وغذاء الأسماك.

٢٦٨ - اعتمدت الجمعية العامة، في دورتها الحادية والخمسين، الترتيبات المؤسسية لتنفيذ قرارها المؤرخ ١٦ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٦ (A/51/189) وسمت الجمعية برنامج الأمم المتحدة للبيئة الوكالة الرائدة في تنفيذ برنامج العمل العالمي. وفي هذا الصدد، أيّد مجلس إدارة البرنامج في مقرره ١٤/١٩ ألف المؤرخ ٧ شباط/فبراير ١٩٩٧ قيام برنامج الأمم المتحدة للبيئة بدور الأمانة لبرنامج العمل العالمي، ومنح الأولوية في برنامج عمل برنامج الأمم المتحدة للبيئة لتنفيذ برنامج العمل العالمي. كذلك أكد المجلس الحاجة، التي عبَّر عنها القرار ١٨٩/٥١، إلى قيام الدول باتخاذ إجراء في الاجتماعات المقبلة لمجالس إدارة مؤسسات الأمم المتحدة ذات الصلة لتأييد تلك الأجزاء من برنامج العمل العالمي الداخلة في ولاية كل منها. وفي المقرر نفسه، طلب مجلس إدارة برنامج الأمم المتحدة للبيئة إلى المديرة التنفيذية لبرنامج التنمية الاتصال بالأجهزة الإدارية للمنظمات والبرامج المختصة، موصية إياها بالعمل على أن تؤيد كل منظمة دولية مختصة رسميا أجزاء برنامج العمل العالمي الداخلة في ولاية كل منها، وبأن تمنح كل منظمة الأولوية لبرنامج العمل العالمي في برنامج عملها[٤٣].

٢٦٩ - وفيما يتعلق بالتعاون المشترك بين الوكالات، دعا مجلس إدارة برنامج الأمم المتحدة للبيئة في نفس المقرر اللجنة الفرعية المعنية بالمحيطات والمناطق الساحلية التابعة للجنة التنسيق الإدارية، بالتعاون مع لجنته الفرعية المعنية بموارد المياه في أداء مهام اللجنة التوجيهية لبرنامج العمل العالمي، بشأن التعاون التقني وتقديم المساعدة، بما في ذلك الأنشطة المتصلة بمركز تبادل المعلومات. وكانت اللجنة الفرعية المعنية بالمحيطات والمناطق الساحلية قد أنشئت في عام ١٩٩٣ لتنسيق المتابعة المشتركة بين الوكالات لتوصيات مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية لعام ١٩٩٢، ولا سيما تلك الواردة في الفصل ١٧ المعنون "حماية المحيطات وكل أنواع البحار، بما في ذلك البحار المغلقة وشبه المغلقة والمناطق الساحلية، وحماية مواردها الحية وترشيد استغلالها وتنميتها". وفيما يتعلق بالترتيبات المؤسسية، فإن برنامج الأمم المتحدة للبيئة يقوم حاليا بإنشاء مكتب التنسيق التقني في لاهاي. وإحدى مهامه الرئيسية ستكون تيسير آلية بمركز تبادل المعلومات المطلوبة.

٢٧٠ - وشمل برنامج مواصلة تنفيذ جدول أعمال القرن ٢١، الذي اعتمدته الجمعية العامة في دورتها الاستثنائية (د إ - ٢٩/١٩، المرفق) في عداد المجالات التي تتطلب إجراءات عاجلة، ضرورة قيام جميع الحكومات بتنفيذ الترتيبات المؤسسية الواردة في قرار الجمعية العامة ١٨٩/٥١.

٢٧١ - وفيما يتعلق بالإجراءات الخاصة للمضي في تنفيذ برنامج العمل العالمي، طلب مجلس إدارة برنامج الأمم المتحدة للبيئة إلى المديرة التنفيذية في مقرره ١٣/١٩ جيم المؤرخ ٧ شباط/فبراير ١٩٩٧ القيام، بالاشتراك مع منظمة الصحة العالمية وغيرها من المنظمات الدولية ذات الصلة، بالإعداد لعقد لجنة تفاوض

حكومية دولية ذات ولاية تخولها وضع صك دولي ملزم قانونا بشأن الملوثات العضوية الثابتة وبدعوة تلك اللجنة إلى الاجتماع[٤٣]. ويُتوقع أن تبدأ لجنة التفاوض الحكومية الدولية أعمالها في أوائل عام ١٩٩٨.

٢٧٢ - وفي إطار جهوده الرامية إلى مواصلة تنفيذ برنامج العمل العالمي، رعى برنامج الأمم المتحدة للبيئة في عام ١٩٩٦ حلقات عمل حكومية دولية على الصعيدين الإقليمي ودون الإقليمي في أربع مناطق (منطقة جنوب شرق المحيط الهادئ، والبحر الأحمر وخليج عدن وخطة العمل الكويتية وبحار آسيا الشرقية). وفي أربع مناطق أخرى خلال عام ١٩٩٧ (شرق أفريقيا، أفريقيا الغربية والوسطى، بحار جنوب آسيا، وأعالي جنوب غرب المحيط الأطلسي).

٢٧٣ - وأوصى برنامج البيئة أيضا الدول الأطراف في اتفاقيات البحار الإقليمية وخطط العمل أن تجد الوسائل لتوسيع نطاق الصكوك الراهنة، وفق ما هو ملائم وضروري، للسماح برصد التلوث البحري من الأنشطة في البر بموجب الصكوك المختلفة. ويمكن أن يشمل هذا دعوة الدول غير الساحلية المشاطئة للأنهار إلى أن تصبح أطرافا في الاتفاقيات أو خطط العمل (انظر الفقرة ٣٤٦)؛ وتوسيع نطاق الاتفاقيات لكي تشمل المياه الداخلية أو وضع بروتوكولات لمعالجة مسألة التلوث البحري من الأنشطة في البر.

٢٧٤ - وحدد فريق الخبراء المشترك المعني بالجوانب العلمية للتلوث البحري، في آخر اجتماع عقده في نيروبي من ١٤ إلى ١٨ نيسان/أبريل ١٩٩٧، في عداد المسائل التي تستدعي اهتماما خاص فيما يتعلق بتدهور البيئة البحرية، حصول زيادات ملحوظة في التلوث من المصادر البرية نتيجة للبروتوكول المعتمد مؤخرا الملحق باتفاقية لندن والذي يحظر تصريف معظم النفايات من السفن وزوارق نقل البضائع باستثناء مخلفات الكراءة العادية للموانئ. وبصورة خاصة، قد تنشأ هذه الزيادات الملحوظة من تصريف النفايات بواسطة أنابيب تصب مباشرة في البحار الساحلية وفي الأنهار التي تجري إلى البحر، مما يؤدي إلى تعرض المنطقة الساحلية إلى ضغط إضافي كبير.

٢٧٥ - وفي الدورة نفسها، قرر فريق الخبراء أيضا أن يبدأ بدون إبطاء في تحضير تقرير عن الأنشطة البرية مزمع إصداره في عام ١٩٩٩ كجزء من المهام الموكلة إلى فريقه العامل لتقييم حالة البيئة البحرية.

٢٧٦ - وفي ٢١ أيار/ مايو ١٩٩٧، اعتمدت الجمعية العامة اتفاقية قانون استخدام المجاري المائية الدولية في الأغراض غير الملاحية (القرار ٢٢٩/٥١). وبموجب المادة ٢٣ المتعلقة بحماية البيئة البحرية وصونها على الدول أن تتخذ منفردة، أو بالتعاون مع دول أخرى، جميع التدابير المتعلقة بالمجاري المائية الدولية اللازمة لحماية البيئة البحرية وصونها.

٢ - التلوث الناشئ عن أنشطة تخص قاع البحار بما في ذلك إزالة المنشآت والتركيبات والتخلص منها

٢٧٧ - تفرض المادة ٢٠٨ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على الدول التزاما باعتماد قوانين وأنظمة وكذلك باتخاذ التدابير الضرورية لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه والناشئ عما يخضع لولايتها من أنشطة تخص قاع البحار أو ما يرتبط بتلك الأنشطة وعما يدخل في ولايتها كذلك من جزر اصطناعية ومنشآت وتركيبات وذلك عملا بالمادتين ٦٠ و ٨٠ من الاتفاقية، التي يجب ألا تكون أقل فعالية من القواعد والمعايير الدولية ومن الموصى به من الممارسات والإجراءات الدولية. وتعاد دراسة تلك القواعد والمعايير والممارسات الموصى بها من وقت لآخر حسب الضرورة.

(أ) التلوث الناشئ عن أنشطة تخص قاع البحار وخاضعة للولاية الوطنية

٢٧٨ - تطبق الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن لعام ١٩٧٣، بصيغتها المعدلة بموجب بروتوكول عام ١٩٧٨ المتعلق بها (ماربول ٧٨/٧٣) على التلوث الناشئ عن "المنصات الثابتة والعائمة" خلاف التصريفات الناجمة عن "إطلاق مواد ضارة ناشئة مباشرة عن استكشاف الموارد المعدنية في قاع البحر واستغلالها وما يرتبط بها من عمليات تجهيز في البحر". وتنص المادة ٢١ من المرفق الأول لاتفاقية ماربول التي تتعلق بالأنظمة الهادفة إلى منع التلوث بالنفط، على شروط خاصة لمنصات الحفر وغيرها من المنصات بشأن تصريف النفط.

٢٧٩ - وهناك أيضا أحكام خاصة لـ "الوحدات البحرية" منصوص عليها في الديباجة وفي المادتين ٣ و ٤ من الاتفاقية الدولية لعام ١٩٩٠ المتعلقة بالتأهب والاستجابة والتعاون في مكافحة التلوث النفطي. ويمكن الإشارة إلى أنه لأغراض مشروع مدونة الممارسات المأمونة في نقل البضائع والأشخاص بواسطة سفن الإمداد البحري الذي سيقدم إلى جمعية المنظمة البحرية الدولية في تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٧ لاعتماده، يمكن اعتبار منصات الإنتاج الثابتة؛ ومنصات الإنتاج العائمة؛ ووحدات التخزين العائمة؛ ووحدات الحفر في البحر المتنقلة، والعوامات؛ والوحدات العائمة للإنتاج والتخزين والعمليات بمثابة أمثلة على الإنشاءات البحرية (MSC66/24، المرفق ١٨).

٢٨٠ - ونظرا إلى الاستخدام المتزايد الحالي والمتوقع للمرافق العائمة للانتاج والتخزين والتحميل البحري لوحدات التخزين العائمة (انظر الفقرات ٣٥٧-٣٦٨) فقد جرى الاعراب مرة أخرى في المنظمة البحرية الدولية عن القلق بشأن الشكوك التي تحيط بتطبيق الأنظمة الواردة في المرفق الأول للماربول على المرافق العائمة للإنتاج والتخزين نظرا لما تتسم به هذه المرافق من خصائص شبيهة بخصائص ناقلات النفط. وقد نوقشت هذه المسألة داخل اللجنة القانونية في تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٦ حيث أشار بعض الوفود آنذاك إلى أن العديد من المرافق العائمة للإنتاج والتخزين والتحميل البحري ووحدات التخزين العائمة تعمل في المياه الإقليمية أو في المنطقة الاقتصادية الخالصة ولا تشترك في النقل البحري الدولي ويمكن بالتالي معالجتها في إطار القانون الوطني (LEG74/13، الفقرة ١٠٩). كما أن اقتراحا (تقدمت به منظمة غرين بيس،

MEPC/40/18/3) لإدراج المسألة في جدول أعمال لجنة حماية البيئة البحرية قدم إلى اللجنة في دورتها الأربعين في شهر أيلول/سبتمبر ١٩٩٧ (انظر أيضا MEPC39/13، الفقرة ٥/٤).

٢٨١ - ونظمت البرازيل وهولندا اجتماعا للخبراء الدوليين بشأن الممارسات البيئية في الأنشطة المتعلقة بالنفط والغاز. وسيُعقد هذا الاجتماع في هولندا من ١٧ إلى ٢٠ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٧. ويجري عقد اجتماع الخبراء هذا وفقا لمقرر لجنة التنمية المستدامة ١٥/٤ (انظر A/51/645، الفقرة ١٤٠)، لمعالجة مسألة تدهور البيئة البحرية الناشئ عن منصات النفط والغاز البحرية، مع مراعاة الخبرة الفنية ذات الصلة للمنظمة البحرية الدولية، وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة وشعبة شؤون المحيطات وقانون البحار.

(ب) إزالة المنشآت والتركيبات البحرية والتخلص منها

٢٨٢ - استنادا إلى المنظمة البحرية الدولية، يوجد حاليا حوالي ٥٠٠ ٦ من منشآت النفط والغاز البحرية في جميع أنحاء العالم وهي تقع في الجرف القاري لحوالي ٥٣ بلدا. ومن هذه المنشآت، هناك ما يزيد على ٥٠٠ ٤ منشـــأة واقعة في خليج المكسيك، و ٩٥٠ في آسيا و ٤٠٠ في أوروبا و ٧٥٠ في الشرق الأوسط و ٣٨٠ في أفريقيا و ٣٤٠ في أمريكا الجنوبية. وعندما لا تعود هناك حاجة إلى منشآت أو تركيبات للنفط والغاز، يتعين تفكيكها. وبعد ذلك تتوافر خيارات عدة لمعالجة مسألة المنشآت أو التركيبات المفككة تتراوح ما بين إعادة الاستخدام كشعبة اصطناعية مثلا أو بناء مرفأ؛ أو جلبها إلى اليابسة وإعادة تدويرها/شطبها أو تصريفها أو إغراقها، إما في أمكنتها أو في موقع آخر.

٢٨٣ - ووفقا للفقرة ٣ من المادة ٦٠ والمادة ٨٠ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، على الدول أن تراعي، في القيام بإزالة أي منشأة أو تركيب المبادئ التوجيهية والمعايير التي أصدرتها المنظمة البحرية الدولية في عام ١٩٨٩ بشأن إزالة المنشآت والتركيبات البحرية في الجرف القاري وداخل المنطقة الاقتصادية الخالصة (قرار جمعية المنظمة البحرية الدولية ٦٧٢ (١٦)). وللمادتين ٢٠٨ و ٢١٠ من الاتفاقية صلة أيضا في هذا المجال.

٢٨٤ - ووفقا للمبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية لعام ١٩٨٩ ينبغي الامتناع عن إقامة أي منشأة أو هيكل في أي جرف قاري أو أي منطقة اقتصادية خالصة بعد ١ كانون الثاني/يناير ١٩٩٨، ما لم يكن تصميم وتشييد هذا التركيب أو الهيكل قد تم بطريقة تجعل بالإمكان إزالته تماما بعد التخلي عنه أو وقف استعماله بصورة دائمة (الفقرة ٣-١٤). أما المنشآت القائمة في مياه تقل أعماقها عن ٧٥ مترا (أو أقل من ١٠٠ متر بالنسبة للمنشآت المقامة بعد ١ كانون الثاني/يناير ١٩٩٨) والتي تزن أقل من ٠٠٠ ٤ طن في الهواء فينبغي إزالتها بشكل كامل (الفقرتان ٣-١ و ٣-٢)، باستثناء بعض الحالات (الفقرتان ٣-٤ و ٣-٥).

٢٨٥ - وإذا اعتبر الإغراق في البحر أحد الخيارات المتاحة للتخلص من المنشأة أو التركيبة التي توقف استعمالها. ففي هذه الحالة تطبق المادة ٢١٠، معطوفة على المادة ١ (٥) (أ) التي تعرف الإغراق بأنه أي تصريف متعمد في البحر لمواد منها الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الاصطناعية. ويكون على الدولة

الساحلية أن تعتمد قوانين وأنظمة لمنع التلوث وخفضه والسيطرة عليه عن طريق الإغراق والتي ينبغي أن لا تكون أقل فعالية من القواعد والمعايير العالمية. وترد القواعد والمعايير العالمية في اتفاقية لندن التي عدلها مؤخرا بروتوكول عام ١٩٩٦ لاتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات ومواد أخرى لعام ١٩٧٢.

٢٨٦ - إن بروتوكول ١٩٩٦ لاتفاقية لندن عدل تعريف "الإغراق" في اتفاقية لندن، الذي هو أيضا التعريف المستخدم في المادة ١ (٥) (أ) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، من أجل أن يشمل ذلك التعريف "أي هجر أو قلب في الموقع للمنصات أو غيرها من التركيبات الاصطناعية في البحر، لغرض وحيد هو التخلص المتعمد". وقد أعد الفريق العلمي في دورته العشرين هذه السنة مشروع "دليل تقدير النفايات" بشأن إغراق المنصات وغيرها من التركيبات الاصطناعية في البحر، والذي سيواصل النظر فيه في الدورة المقبلة مع احتمال إرفاق تذييل تقني أو قائمة بالمراجع المتعلقة بالبدائل البرية للإغراق (LC/SG 20/12، الفقرات ٣-١٤-٣-١٨ والمرفق ٦).

٣ - التلوث عن طريق الإغراق وإدارة النفايات

٢٨٧ - تتطلب المادة ٢١٠ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار إعادة دراسة القواعد والمعايير والممارسات والإجراءات الموصى بها التي قد تسعى الدول إلى وضعها من وقت لآخر حسب الضرورة من خلال المنظمات الدولية المختصة أو المؤتمرات الدبلوماسية. وقد أدت إعادة دراسة هذه القواعد العالمية الواردة في اتفاقية لندن لعام ١٩٧٢ إلى اعتماد الأطراف المتعاقدة في ٧ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٦ لتعديلات جوهرية على اتفاقية ١٩٧٢ بشكل بروتوكول (الوثيقة LC/SM 1/6) سيدخل حيز النفاذ بعد مضي ٣٠ يوما على التصديق عليه من جانب ٢٦ بلدا على أن يكون ١٥ بلدا منهم من الأطراف المتعاقدة في اتفاقية عام ١٩٧٢. وتنص ديباجة البروتوكول على أن الأطراف المتعاقدة قد أخذت في اعتبارها الاتفاقات والإجراءات الدولية ذات الصلة، ولا سيما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وإعلان ريو بشأن البيئة والتنمية.

(أ) البروتوكول المعدل لاتفاقية لندن للإغراق لعام ١٩٧٢

٢٨٨ - تعدل المادة ١ من البروتوكول التعريف الراهن للإغراق، الذي هو أيضا التعريف المستخدم في المادة ١ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، لكي يشمل في إطار مفهوم الإغراق "أي خزن للنفايات أو أي مادة أخرى في قاع البحار وباطن أرضه من السفن، أو الطائرات، أو المنصات أو غيرها من التركيبات الاصطناعية في البحر"، و "أي هجر أو قلب في الموقع للمنصات أو التركيبات الاصطناعية في البحر، لغرض وحيد هو التخلص المتعمد"؛ وكذلك العبارة المستبعدة من التعريف "التخلي في قاع البحر وباطن أرضه عن مواد كالكابلات والأنابيب وأجهزة البحث البحري) موضوعة لغرض خلاف مجرد التخلص منها". وحالما يصبح البروتوكول نافذا فإن تعريف "الإغراق" الوارد في البروتوكول سوف يحل، في العلاقة بين الأطراف المعنية، محل التعريف الوارد في المادة ١ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. وقد جرى

تعديل تعريف "البحر" تبعا لذلك لكي يشمل قاع البحر وباطن أرضه، باستثناء المستودعات في باطن قاع البحار التي يتم الوصول إليها من البر فقط. ويستثني البروتوكول، شأنه شأن اتفاقية عام ١٩٧٢، المياه الداخلية من تعريف "البحر". كما أضيف إلى البروتوكول تعريف جديد لـ "التلوث"، يستند إلى المادة ١ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

٢٨٩ - ويمثل البروتوكول تغيرا كبيرا عن اتفاقية ١٩٧٢ إلى النهج المتبع إزاء الإغراق. فالمادة ٣ تقضي أن تطبق الأطراف المتعاقدة منهجا تحوطيا ومبدأ "الملوث يدفع"؛ وتطلب من الأطراف المتعاقدة، مثلها في ذلك مثل المادة ١٩٥ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، أن لا تنقل الضرر أو احتمال وصول الضرر من منطقة بيئية إلى أخرى أو تحول نوعا من التلوث إلى نوع آخر منه.

٢٩٠ - والبرتوكول أكثر تقييدا من اتفاقية ١٩٧٢ بالنسبة لأنواع النفايات التي يجوز إغراقها. فبدلا من "قوائم سوداء ورمادية" يحظر البروتوكول إغراق أية نفايات أو أي مادة باستثناء الفئات السبع المدرجة في المرفق ١، وهي مواد المجروفات الناتجة عن الكراءة؛ وحمأة مياه المجارير؛ والنفايات السمكية أو المواد الناجمة عن العمليات الصناعية لتجهيز الأسماك؛ والسفن والمنصات أو التركيبات الاصطناعية الأخرى في البحر؛ والمواد الجيولوجية العضوية الخاملة؛ والمواد العضوية من أصل طبيعي؛ والمواد ذات الأحجام الضخمة التي تشمل بشكل رئيسي الحديد والفولاذ والأسمنت ومواد مشابهة غير مضرة، والتي يتمثل القلق إزاءها في تأثيرها المادي، وهي مقتصرة على الظروف حيث تتولد فيها هذه النفايات في مواقع، كالجزر الصغيرة ذات المجتمعات المحلية النائية، التي ليس لديها وصول عملي لخيارات التصريف غير الإغراق. ويمكن النظر في الفئات الأربع الأخيرة من النفايات وغيرها من المواد لأغراض الإغراق شرط أن تكون المواد مما يتولد عنه الركام العائم أو مما يُسهم بتلويث البيئة البحرية قد أزيلت إلى أقصى حد وبشرط أن لا تشكل المواد المغرقة عائقا خطيرا لصيد السمك أو الملاحة. ويُشترط الحصول على إذن لتصريف النفايات أو المواد الأخرى المدرجة في المرفق ١. ويرد "إطار عمل تقدير النفايات" في المرفق ٢ للبروتوكول.

٢٩١ - والإحراق وهو ممارسة كان مسموحا بها في إطار اتفاقية عام ١٩٧٢، إنما توقف العمل به بعد ذلك، تحظره المادة ٥ من البرتوكول. وتحظر المادة ٦ على الأطراف المتعاقدة تصدير النفايات أو غيرها من المواد إلى بلدان أخرى لغرض الإغراق أو الإحراق في البحر. وتشترط المادة ٧ المتعلقة بالمياه الداخلية على كل طرف متعاقد وفق تقديره إما تطبيق أحكام البروتوكول أو اعتماد تدابير أخرى تنظيمية فعالة تسمح بالسيطرة على الإغراق المتعمد أو الإحراق في البحر. وهي تتطلب أيضا من كل طرف متعاقد أن يقدم للمنظمة البحرية الدولية معلومات عن التشريعات والآليات المؤسسية المتعلقة بالتنفيذ والامتثال والإنفاذ.

٢٩٢ - وأهمية التنفيذ معترف بها بصورة عامة في البروتوكول وتنص المادة ١١ على تفاصيل إجراءات الامتثال التي بموجبها على "اجتماع الأطراف المتعاقدة" أن يضع، خلال مدة لا تتجاوز سنتين من تاريخ بدء نفاذ البروتوكول، الإجراءات والآليات اللازمة لتقييم الامتثال وتعزيزه. وتسمح المادة ٢٦ للأطراف المتعاقدة

الجديدة بالامتثال على مراحل للاتفاقية على مدى فترة خمس سنوات. وهذا النص تدعمه أحكام لتقديم المساعدة التقنية الممتدة.

٢٩٣ - وتنص المادة ١٦ على إجراءات لتسوية النزاعات. وهي تنص على أنه عندما تفشل الأطراف المتعاقدة بعد ١٢ شهرا في تسوية نزاعاتها بواسطة التفاوض أو الوساطة أو التوفيق أو غيرها من الوسائل السلمية التي يختارها الأطراف، فإن النزاع يجب تسويته بواسطة إجراء التحكيم المعروض في المرفق ٣ للبروتوكول، ما لم يتفق الأطراف على استخدام إحد الإجراءات المدرجة في الفقرة ١ من المادة ٢٨٧ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. ويجوز لأطراف النزاع الاتفاق على ذلك بصرف النظر عما إذا كانوا أيضا أطرافا في الاتفاقية.

٢٩٤ - وبالإضافة إلى البروتوكول، اعتمدت الأطراف المتعاقدة، بالقرار LC.55(SM)، إطارا لبرنامج للتعاون التقني والمساعدة بموجب اتفاقية لندن، بغية تشجيع البلدان النامية على التصديق على بروتوكول عام ١٩٩٦، وبخاصة البلدان التي عرفتها الدراسة الاستقصائية للنفايات في العالم بأنها تواجه مشاكل فيما يتعلق بإدارة النفايات والتخلص منها، وكذلك البلدان الأطراف في اتفاقية قانون البحار والتي ليست من الأطراف المتعاقدة في اتفاقية لندن (الفقرة السادسة من ديباجة القرار). وفي القرار LC.56(SM) المتعلق بالتخلص من السفن في البحر، طلبت الأطراف المتعاقدة إلى الأطراف المتعاقدة في اتفاقية لندن تقديم معلومات تتصل بصفة خاصة بالبدائل البرية، ووسائل التقييم، وإجراءات منع التلوث، والأساس المنطقي للتخلص من النفايات في البحر، وذلك حتى ينظر فيها الفريق العلمي، وطلبت إلى الفريق أن يضطلع، في غضون خمس سنوات من اعتماد القرار، باستعراض مدى كفاية الأحكام الدولية القائمة فيما يتصل بالتخلص من السفن في البحر، وأن يقدم تقريرا إلى الاجتماع الاستشاري.

٢٩٥ - وأعد الفريق العلمي، في دورته العشرين المعقودة في أيار/ مايو ١٩٩٧، الوثيقتين التاليتين لينظر فيهما الاجتماع الاستشاري التاسع عشر في وقت لاحق من هذا العام بغية اعتمادهما: مشروع مبادئ توجيهية لتقييم النفايات وغيرها من المواد التي قد ينظر في أمر إغراقها؛ ومشروع توجيه للتقييم الخاص بالنفايات لجميع فئات النفايات الواردة في المرفق ١ لبروتوكول عام ١٩٩٦ باستثناء المواد الناجمة عن الكراءة والمواد العضوية الطبيعية المنشأ. (انظر LC/SG20/12، المرفقات من ٢ إلى ٧).

(ب) إدارة النفايات المشعة

٢٩٦ - شددت الجمعية العامة، في برنامج مواصلة تنفيذ جدول أعمال القرن ٢١ (A/S-19/29، المرفق)، على أنه من المهم تكثيف تدابير السلامة فيما يتعلق بالنفايات المشعة. ويتعين على الدول، بالتعاون حسب الاقتضاء، مع المنظمات الدولية ذات الصلة، ألا تشجع أو تسمح بتخزين النفايات المشعة العالية أو المتوسطة أو المنخفضة المستوى الإشعاعي أو التخلص منها بالقرب من البيئة البحرية، إلا إذا قررت الدول أن الأدلة العلمية المتفقة مع الأسس التوجيهية والمبادئ المطبقة والمقبولة دوليا، تظهر أن عملية التخزين أو التخلص

هذه لا تشكل خطرا غير مقبول على الناس والبيئة البحرية، أو لا تتدخل في الاستخدامات المشروعة الأخرى للبحار. وفي معرض النظر في تلك الأدلة، ينبغي تطبيق مبدأ النهج التحوطي تطبيقا ملائما.

٢٩٧ - ولاحظت الجمعية العامة أيضا أن الاتفاقية المشتركة بشأن أمان التصرف في الوقود المستهلك وأمان التصرف في النفايات المشعة التي يجرى التفاوض بشأنها في الوقت الراهن تحت رعاية الوكالة الدولية للطاقة الذرية من شأنها أن توفر تدوينا شاملا للقانون الدولي ودليلا لأفضل الممارسات فيما يتصل بذلك المجال (المرجع نفسه، الفقرتان ٥٩ و ٦٠).

٢٩٨ - واعتُمدت الاتفاقية المشتركة بشأن أمان التصرف في الوقود المستهلك وأمان التصرف في النفايات المشعة في مؤتمر دبلوماسي للوكالة الدولية للطاقة الذرية عقد في ٥ أيلول/سبتمبر ١٩٩٧ وفُتح باب التوقيع عليها في ٢٧ أيلول/سبتمبر ١٩٩٧. وهذه الاتفاقية هي أول صك دولي يتعرض لمسألة السلامة في إدارة وتخزين النفايات المشعة والوقود المستهلك في البلدان التي توجد لديها برامج نووية والبلدان التي لا توجد فيها هذه البرامج على حد سواء. ومن أهدافها الرئيسية ضمان توافر دفاعات فعالة ضد الأخطار المحتملة في جميع مراحل التصرف في الوقود المستهلك والنفايات المشعة، لحماية الأفراد والمجتمع والبيئة من الآثار الضارة للإشعاعات المؤيّنة، الآن وفي المستقبل على نحو يلبي احتياجات وتطلعات الجيل الحاضر، دون المساس بقدرة الأجيال القادمة على تلبية احتياجاتها وتطلعاتها (المادة ١). وتحدد الاتفاقية نظام إبلاغ ملزم للأطراف المتعاقدة، يتناول جميع التدابير التي تتخذها كل دولة لتنفيذ الالتزامات التي تقضي بها الاتفاقية (المادة ٣٢). وتشير الديباجة إلى كل من اتفاقية لندن بصيغتها المنقحة، واتفاقية بازل المتعلقة بمراقبة حركة النفايات الخطرة عبر الحدود وبالتخلص منها.

٢٩٩ - وتسلم الاتفاقية المشتركة أيضا بحق أي دولة في حظر استيراد وقود مستهلك ونفايات مشعة من مصدر أجنبي إلى إقليمها. وتستند المادة ٢٧ المتعلقة بالحركة عبر الحدود إلى مدونة الوكالة الدولية للطاقة الذرية لقواعد الممارسات المتعلقة بالحركة الدولية للنفايات المشعة عبر الحدود. وهي تتطلب من الدولة المتعاقدة التي هي دولة المنشأ أن تتخذ الخطوات المناسبة التي تكفل أن تكون عملية النقل عبر الحدود مرخصا بها وأن لا تنفذ إلا بإخطار مسبق إلى دولة المقصد وبموافقتها. وتخضع عملية النقل عبر الحدود خلال دول المرور العابر للالتزامات الدولية ذات الصلة بأنماط النقل الموجه المستخدمة. وليس لطرف متعاقد من دول المقصد أن يوافق على عملية نقل عبر الحدود إلا إذا توفرت لديه القدرة الإدارية والتقنية اللازمة، وكذلك الهيكل الرقابي اللازم للتصرف في الوقود المستهلك أو النفايات المشعة على نحو يتفق مع الاتفاقية. وليس لطرف متعاقد أن يرخص بنقل وقوده المستهلك أو نفاياته المشعة إلى مقصد يقع جنوب خط عرض ٦٠ درجة جنوبا بغرض تخزينها أو التخلص منها. وليس في الاتفاقية ما يمس ممارسة سفن وطائرات جميع الدول لحقوق وحريات الملاحة البحرية والنهرية والجوية المنصوص عليها في القانون الدولي، أو يؤثر في هذه الممارسة.

٣٠٠ - واعتمد المؤتمر أيضا قرارا يتصل بحركة النفايات المشعة والوقود المستهلك عبر الحدود. ويشير القرار إلى حقوق وحريات الملاحة البحرية والنهرية والجوية المنصوص عليها في القانون الدولي؛ ويشير إلى أحكام الفصل السابع من الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحار وأحكام المدونة الدولية للبضائع البحرية الخطرة؛ ويشير إلى أن مدونة الوقود النووي المشع ستعزز السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية. ويحث القرار جميع الدول الأطراف في الاتفاقية على أن تراعي أنظمة الوكالة الدولية للطاقة الذرية المتعلقة بالنقل المأمون للمواد المشعة (١٩٩٦) مراعاة كاملة، ويدعو الوكالة الدولية للطاقة الذرية إلى أن تقوم، بالتشاور مع الأجهزة المختصة في الأمم المتحدة ومع المنظمات المتخصصة المعنية بما فيها المنظمة البحرية الدولية، وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، وبالتعاون معها، حسب الاقتضاء، بإبقاء القواعد والأنظمة القائمة فيما يتصل بأمان عملية نقل الوقود المستهلك والنفايات المشعة عبر الحدود قيد الاستعراض[٤٥].

(ج) إدارة النفايات الخطرة

٣٠١ - تُحظر، اعتبارا من ٣١ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٧، جميع عمليات نقل النفايات الخطرة المقرر إخضاعها لعمليات إعادة التدوير أو الاستعادة عبر الحدود من الدول الأعضاء بمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي إلى الدول غير الأعضاء بها. وتُوصى أي دولة غير عضو في المنظمة ليس لديها حظر وطني على استيراد النفايات الخطرة وما زالت تسمح باستيراد هذه النفايات من دول أعضاء في المنظمة بإبلاغ أمانة اتفاقية بازل بفئات وكميات النفايات الخطرة المقبول استيرادها، وكذلك بالعملية التي ستستخدم في إعادة تدوير المخلفات والمقصد النهائي لهذه المخلفات أو طريقة التخلص منها (المقرر II/12 الذي اعتمده مؤتمر الأطراف في اتفاقية بازل في جلسته الثانية المعقودة في آذار/ مارس ١٩٩٤ (UNEP/CHW.2/30)).

٣٠٢ - وشددت الجمعية العامة في دورتها الاستثنائية التاسعة عشرة على أهمية وإلحاح إنجاز العمل بشأن تحديد النفايات الخطرة التي تخضع للمراقبة بموجب اتفاقية بازل، وأن يتم اعتماد وتنفيذ بروتوكول بشأن المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن حركة النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود (انظر A/S-19/29، الفقرة ٥٨).

٤ - التلوث من السفن

٣٠٣ - يمكن أن تتأذى البيئة البحرية من جراء التصريف المشروع، أو العرضي، أو المتعمد لملوثات من قبيل النفط والنفايات النفطية، والمواد السامة السائلة، ومياه المجارير، والقمامة، والمواد السامة الصلبة، والطلاءات المضادة للنمو الفطري، أو الكائنات الحية الأجنبية، في البيئة البحرية بصورة مباشرة، أو بصورة غير مباشرة من خلال الغلاف الجوي.

٣٠٤ - وتشرط المادة ٢١١ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أن تضع الدول، عاملة عن طريق المنظمة الدولية المختصة أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي عام، قواعد ومعايير دولية لمنع تلوث البيئة

البحرية من السفن، وخفضه، والسيطرة عليه. ويجب ألا تكون هذه القوانين والأنظمة الوطنية أقل فعالية من القواعد والمعايير العالمية. وتلزم المادة ٢١٧ دول العلم بتأمين التنفيذ الفعال لهذه القواعد والمعايير والقوانين والأنظمة، بصرف النظر عن مكان وقوع المخالفة. وفضلا عن ذلك، مطلوب من الدول أن تتخذ التدابير المناسبة لتأمين منع السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها من الإبحار إلى أن تستطيع الإبحار وفقا لمقتضيات القواعد والمعايير الدولية، بما في ذلك المتطلبات المتعلقة بتصميم السفن وبنائها ومعداتها وتكوين طواقمها.

٣٠٥ - وترد القواعد والمعايير الدولية التي تتناول تصريف الملوثات أثناء التشغيل فيما يتصل بالتشغيل العادي للسفن في الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام ١٩٧٣ في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام ١٩٧٨ المتعلق بها (ماربول 73/78)، (MARPOL 73/78). وفي الوقت الراهن، تنظم مرفقات التدابير الوقائية المتعلقة بخمس فئات رئيسية من المواد، وهي الزيت (المرفق الأول)؛ والمواد السائلة الضارة المنقولة سائبة (المرفق الثاني)؛ والمواد المؤذية المنقولة في عبوات (المرفق الثالث)؛ والمجارير (المرفق الرابع)؛ والقمامة (المرفق الخامس). ويجب أن تقبل الدول المصدقة على اتفاقية ماربول 73/78 المرفقين الأول والثاني، بيد أن لها أن تختار عدم قبول الثلاثة الآخرين. والمرفق الرابع وحده هو الآن قيد الاستعراض في لجنة حماية البيئة البحرية.

٣٠٦ - وتوجز أدناه بعض التطورات الرئيسية التي حدثت مؤخرا، ولا سيما بموجب اتفاقية ماربول 73/78، وعلى الصعيد الإقليمي.

(أ) التلوث بالنفط

٣٠٧ - أقرت لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية، في دورتها التاسعة والثلاثين، للاعتماد في الدورة الأربعين، إضافة المادة الجديدة ٢٥ ألف إلى المرفق الأول لتحديد معايير الاتزان السليم للناقلات ذات الجسم المزدوج؛ وتعديلا مقترحا للمادة ١٠ لجعل مياه شمالي غرب أوروبا، المعرفة بحيث تشمل بحر الشمال، والبحر الأيرلندي، والبحر السلتي، والقناة الإنكليزية والجزء الواقع في شمال شرق المحيط الأطلسي غربي أيرلندا مباشرة، منطقة خاصة جديدة بموجب المرفق الأول (يرد نص هذه التعديلات في الوثيقة MEPC 40/9)[٤٦].

(ب) التلوث بالقمامة

٣٠٨ - بدأ نفاذ تعديل للمادة ٢ ومادة جديدة ٩ في المرفق الخامس بشأن الشارات، وخطط إدارة القمامة والاحتفاظ بسجلات القمامة (المعتمدين في القرار MEPC 65(37)، المؤرخ ١٤ أيلول/سبتمبر ١٩٩٥) اعتبارا من ١ تموز/يوليه ١٩٩٧ بالنسبة للسفن الجديدة ومن ١ تموز/يوليه ١٩٩٨ للسفن المبنية قبل ١ تموز/يوليه ١٩٩٧، مما يلزم كل سفينة يبلغ إجمالي حمولتها ٤٠٠ طن أو أكثر، وكل سفينة مرخص لها بحمل ١٥ شخصا أو أكثر، بأن تحمل خطة لإدارة القمامة. وتحث المنظمة البحرية الدولية الحكومات على وضع خطط للإدارة

تتفق والمبادئ التوجيهية لوضع خطط إدارة القمامة المعتمدة من لجنة حماية البيئة البحرية في ١٠ تموز/يوليه ١٩٩٦ ((MEPC 71(38)).

٣٠٩ - وقد أظهرت الدراسات الاستقصائية التي أجريت في الولايات المتحدة أن ما لا يقل عن ٥٠ في المائة من التلوث بفعل القمامة في البحر الإقليمي ينجم عن استخدام المراكب الترفيهية وأن نسبة أخرى تبلغ ٣١ في المائة تنجم عن مراكب الصيد (أخبار المنظمة البحرية الدولية ٤: ١٩٩٦، الصفحة ٢). ويشكل تلوث البيئة البحرية الناجم عن القمامة مشكلة خاصة في منطقة البحر الكاريبي الكبرى ويمكن أن يشكل تهديدا خطيرا للسياحة، وهي أكبر وأهم صناعة في المنطقة. وقد اعتمد مؤتمر إقليمي عقد مؤخرا بشأن منع التلوث من السفن الصغيرة في ترينيداد في الفترة من ٢٥ إلى ٢٧ تشرين الأول/نوفمبر ١٩٩٦، مشروع مدونة قواعد سلوك لمنع التلوث الناجم عن السفن الصغيرة في موانئ اليخوت والمراسي في منطقة البحر الكاريبي توفر مجموعة من المبادئ التوجيهية للإدارات والسفن الصغيرة المستخدمة للأغراض الترويحية في المرافئ والمراسي (انظر MEPC 39/INF.4).

(ج) تلوث الهواء من السفن

٣١٠ - تطلق السفن مواد في الهواء نتيجة لعدد من وظائف التشغيل: احتراق الوقود في المحركات؛ وحرق القمامة في البحر؛ واستخدام الكلوروفلوروكربون والهالون في معدات التبريد ومعدات مكافحة الحريق؛ وتصريف جزئيات متطايرة من المواد التي تحملها السفن أثناء النقل والتحميل والتفريغ وتنظيف الصهاريج. ويمكن، أن تدخل الملوثات الناشئة عن هذه المصادر إلى البيئة البحرية وتؤثر فيها عن طريق الغلاف الجوي.

٣١١ - وينظم الآن مرفق سادس جديد لاتفاقية ماربول 73/78 مسألة تلوث الهواء من السفن. ويغطي النص الذي أعدته لجنة حماية البيئة البحرية في دورتها التاسعة والثلاثين (MP/CONF.3/3) المواد المستنفدة لطبقة الأوزون، والمركبات العضوية المتطايرة، والحرق على ظهر السفن.

٣١٢ - ويمثل هذا النص الأحكام المتصلة بالتلوث من السفن في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ولا سيما المواد ٢١١، و٢١٧، و٢١٨، و ٢٢٠، والفرع السابع من الجزء الثاني عشر، إلا أنه لا يضع في الاعتبار المادتين ٢١٢ و ٢٢٢ اللتين تتناولان التلوث من الغلاف الجوي أو من خلاله.

(د) مرافق الاستقبال

٣١٣ - في حين تحد اتفاقية ماربول 73/78 بصورة كبيرة من تصريف النفايات في البحر، وتحظر ذلك تماما في بعض المناطق الخاصة، فإن توفير مرافق استقبال مناسبة يعد أمرا ضروريا للنجاح في تنفيذ الاتفاقية. وهو أمر تتطلبه أربعة من المرفقات الخمسة (المستثني هنا هو المرفق الثالث)، والهدف هو أن تتمكن السفن من الاحتفاظ بنفاياتها على متنها حتى تصل إلى الميناء. ويتطلب المرفق السادس الجديد أيضا هذه المرافق. ولا يكون لشروط تعيين المنطقة الخاصة أي فعالية إلا لدى توفير مرافق استقبال

مناسبة للسفن. ويذكر الاقتراح الداعي إلى تعيين مياه شمالي غرب أوروبا منطقة خاصة بموجب المرفق الأول أن مرافق استقبال النفايات لعمليات التصريف الواردة في الملحق الأول مناسبة؛ إلا أن الرابطة الدولية لمالكي ناقلات النفط المستقلين قد تشككت في هذا (انظر MEPC 40/7/1).

٣١٤ - وفي منطقة البحر الكاريبي الكبرى التي عينت في عام ١٩٩٣ منطقة خاصة بموجب المرفق الخامس، لم يصدق على المرفقات الإلزامية لاتفاقية ماربول سوى ١٦ بلدا ولم يصدق على المرفق الخامس سوى ١٤ بلدا من بلدان المنطقة البالغ عددها ٢٩. ويعزى هذا العزوف عن التصديق مباشرة إلى الاشتراطات التي تفرضها الاتفاقية على البلدان بتوفير مرافق مناسبة في الموانئ لاستقبال النفايات التي تولدها السفن، والحاجة إلى تنفيذ التشريعات الوطنية التي تمكن من إعمال الاتفاقية. وبغية مساعدة الدول النامية في المنطقة بدأت المنظمة البحرية الدولية مشروعا للمساعدة التقنية مدته ثلاث سنوات بشأن مبادرة منطقة الكاريبي الكبرى المتعلقة بالنفايات التي تولدها السفن من أجل إعمال وضع المنطقة الخاصة بموجب المرفق الخامس. وتنفذ المشروع المنظمة البحرية الدولية بإسم البنك الدولي/ مرفق البيئة العالمية، وسينتهي هذا المشروع في آب/أغسطس ١٩٩٧ (MEPC 39/INF.14).

٣١٥ - وقرر الفريق العامل المعني بالعلاقة بين السفن والموانئ التابع للمنظمة البحرية الدولية أن وضع نظام تمويل عالمي موحد لإنشاء وتشغيل مرافق الاستقبال ليس أمرا ممكنا، ومن ثم، قرر تقديم المعلومات بشأن نظم التمويل الوطنية المتاحة في الوقت الحالي أو بشأن المبادرات الإقليمية الرامية إلى إنشاء هذه النظم (انظر FAL 25/12/2). وستتيح هذه المعلومات الفرصة للموانئ لتختار النظام الأنسب لظروفها المحلية (انظر FAL 26/12، الفقرات ٢-١ إلى ٢-١٠).

(هـ) الإنفاذ

٣١٦ - يشير اقتراح دول شمالي غرب أوروبا واللجنة الأوروبية إلى أنه لا تنفيذ دورية الاستطلاع الجوي التي تضطلع بها دول بحر الشمال، ولا العتبات العليا لعمليات التصريف التي تحددها اتفاقية ماربول 73/78 كان لها أي تأثير على ارتفاع مستوى التلوث النفطي الذي تواجهه المنطقة الواقعة غربي كايتغان - سكاغييراك (MEPC 39/INF.8، الفقرة ٣-٥). وتُستهدف عمليات التصريف غير القانونية بقوة من خلال اتفاق بون والإنفاذ الوطني (MEPC 39/9/1، الفقرة ١٠، وانظر أيضا A/51/645 الفقرة ١٠٨). ومن المقترحات التي قدمتها أطراف في اتفاق بون مؤخرا للمنظمة البحرية الدولية من أجل تحسين الإنفاذ تركيب جهاز مرسل مستجيب، وهو أداة لتلقي الإشارات اللاسلكية وغيرها من سبل تحسين التعرف على السفن والملوثات ليلا، أو في الفترات التي تصعب فيها الرؤية، أو غير ذلك (MEPC 39/12)؛ ووقف إدراج جزاءات قانونية على عمليات التصريف غير المشروعة في البحر من الغطاء التأميني كما في حالة اتفاق بون (MEPC 39/12/1، و LEG 75/10/1)؛ ووضع علامات على الحمولة السائلة ومستودعات الوقود في السفن، لتحديد السفينة المسؤولة عن حدوث تصريف غير مشروع (MEPC 39/12/5، و MEPC 39/INF.21، و MEPC 40/18/2، و MEPC 40/INF.8). ولم يتخذ أي إجراء في لجنة حماية البيئة البحرية بشأن الاقتراح المتعلق

بتركيب أجهزة مرسلة مستجيبة، نظرا لأن اللجنة الفرعية المعنية بسلامة الملاحة تنظر الآن في نظام للتعريف الآلي محمول على متن السفن.

(و) حوادث التلوث

٣١٧ - ترد الأحكام المنظمة للإخطار بحوادث التلوث وخطط الطوارئ الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في المادتين ١٩٨ و ١٩٩، والمادة ٢١١ (الفقرة ٧)، كما أن المادتين ٢٠٢ و ٢٠٣ المنظمتين للتعاون التقني من المواد ذات الصلة في هذا السياق. وتسلم المادة ٢١١ (الفقرة ١) وغيرها من الاتفاقات الدولية بحق الدولة الساحلية في اتخاذ تدابير خارج البحر الإقليمي لحماية خطها الساحلي أو مصالحها المرتبطة به وإنفاذ هذه التدابير.

٣١٨ - وتلزم الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتأهب والاستجابة والتعاون في مكافحة التلوث النفطي الأطراف بإبلاغ جميع الدول المعنية بوقوع حادث تلوث نفطي وتوفر إطارا عالميا للتعاون الدولي في مكافحة حوادث التلوث النفطي الكبيرة أو التهديدات المتعلقة بالتلوث البحري. وترد أيضا باتفاقية ماربول 73/78 وبروتوكولها الأول أحكام تتعلق بالإبلاغ عن الحوادث المنطوية على مواد ضارة. وتبين الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار عند وقوع حوادث تلويث نفطي لمياه البحر لعام ١٩٦٩، وبروتوكول عام ١٩٧٣ الذي يوسع نطاق نظام الاتفاقية ليشمل مواد غير النفط، التدابير التي يمكن للدول الساحلية أن تتخذها لدرء الخطر عن خطها الساحلي أو المصالح المرتبطة به عقب وقوع حادث بحري، أو التخفيف من هذا الخطر أو إزالته.

٣١٩ - وتشمل التعديلات الحديثة لهذه الصكوك تعديلات أدخلت على البروتوكول الأول لاتفاقية ماربول 73/78 (القرار MEPC 68(38) المؤرخ ١٠ تموز/يوليه ١٩٩٦)، وسيبدأ نفاذها في ١ كانون الثاني/يناير ١٩٩٨؛ وتعديلات لقائمة المواد المرفقة ببروتوكول عام ١٩٧٣ لاتفاقية التدخل (القرار MEPC 72/38 المؤرخ ١٠ تموز/يوليه ١٩٩٦).

٣٢٠ - وتشمل التطورات الأخيرة المتعلقة باتفاقية التأهب والاستجابة والتعاون في مكافحة التلوث النفطي قيام لجنة حماية البيئة البحرية بإعداد مشروعين لقرارين تنظر فيهما جمعية المنظمة البحرية الدولية وتعتمدهما في دورتها العشرين التي تعقد في تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٧: ويتعلق أحد هذين القرارين بالمبادئ التوجيهية لتسهيل الاستجابة عند وقوع حادث تلوث نفطي عملا بالمادة ٧ من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتأهب والاستجابة والتعاون في مكافحة التلوث النفطي ومرفق هذه الاتفاقية (MEPC 40/14/4/1)، أما القرار الآخر فهو بشأن إجراء تعديلات لمدونة الوقود النووي المشع لاستحداث شرط يتطلب وجود خطة للطوارئ على متن السفينة والإبلاغ بوقوع حادث، وبشأن اعتماد مبادئ توجيهية لوضع خطط للطوارئ على متن السفن الحاملة لمواد خاضعة لمدونة الوقود النووي المشع. واتفقت اللجنة أيضا على وجوب إنجاز العمل المتعلق بإعداد مشروع صك لتوسيع نطاق اتفاقية التأهب والاستجابة والتعاون في

مكافحة التلوث النفطي ليشمل المواد الخطرة والسامة في فترة السنتين ١٩٩٨-١٩٩٩، بغية اعتماده في مؤتمر يعقد في وقت مبكر من عام ٢٠٠٠ (MEPC 39/13، الفقرتان ١٠-١٠ و ١٠-١١).

٣٢١ - وتجدر الإشارة إلى أن الجمعية العامة ذكرت، في برنامج مواصلة تنفيذ جدول أعمال القرن ٢١، أنه من الضروري تعزيز تنفيذ الاتفاقات الدولية والإقليمية القائمة المتعلقة بالتلوث البحري، بغية ضمان تحسين التخطيط والاستجابة في حالات الطوارئ (A/S-19/29، المرفق، الفقرة ٣٦ (ب)).

٣٢٢ - وقد تم إعداد مشروع قرار بشأن استراتيجية إقليمية لمنطقة البحر المتوسط تتعلق بمنع تلويث السفن للبيئة البحرية، وتعديلات تالية لبروتوكول اتفاقية برشلونة المتعلقة بالتعاون في حالات الطوارئ في مكافحة تلوث البحر المتوسط بالنفط وغيره من المواد الضارة، ومشروع تعديلات لأهداف ووظائف المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري في منطقة البحر المتوسط (انظر UNEPCOCAMED WG.129/5، المرفقة بالوثيقة MEPC 90/INF.17)، وذلك حتى يجري النظر فيها وبالتالي اعتمادها في مؤتمر للأطراف المتعاقدة في اتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث يعقد في عام ١٩٩٩.

(ز) الكائنات المائية الضارة في مياه الصابورة

٣٢٣ - تزايد الإعراب عن القلق في المنظمة البحرية الدولية وغيرها من المحافل، مثل مؤتمر الأطراف في اتفاقية التنوع البيولوجي، إزاء إدخال كائنات ومُمرضات مائية غير مرغوب فيها عن طريق تصريف مياه صابورة السفن. وفي العديد من الحالات استطاعت هذه الكائنات أن تنتعش في بيئاتها الجديدة، مما يضر في أحيان كثيرة بالحياة البحرية الأصلية وحتى بالحياة البشرية.

٣٢٤ - وتلقى مسألة تبادل مياه الصابورة في البحار المفتوحة أو المناطق العميقة من المحيطات، التي أوصت بها جمعية المنظمة البحرية عام ١٩٩٣ في قرارها A.774(18)، قبولا واسع النطاق بوصفها الاستراتيجية الوقائية الأكثر فعالية في التكلفة والأكثر قبولا من الوجهة البيئية من بين الاستراتيجيات المتوافرة في الوقت الحالي. بيد أنها قد أثارت بعض نواحي القلق فيما يتصل بسلامة السفينة وطاقمها، وبخاصة في حالات سوء الطقس. وبالنظر إلى أن بعض دول الميناء تشترط تبادل مياه الصابورة في البحار المفتوحة، يُعتبر من الضروري بصفة عاجلة توفير توجيهات بشأن نواحي السلامة من هذه العمليات. وقد تم الآن إعداد هذه التوجيهات، وسيجري إدراج مشروع التوجيهات المتعلقة بنواحي السلامة فيما يتصل بتبادل مياه الصابورة في البحر (MEPC 39/13، المرفق ٣) من مشروع قرار الجمعية بشأن مبادئ توجيهية لمراقبة وإدارة مياه صابورة السفن لخفض نقل الكائنات والممرضات المائية الضارة إلى أدنى حد، ليجري النظر فيه واعتماده في الدورة العشرين للجمعية (ويرد نص المشروع الذي أعده الفريق العامل للنظر فيه في الدورة الأربعين للجمعية في (MEPC 40/10). وسوف يحل القرار الجديد، لدى اعتماده، محل القرار A.774(18).

٣٢٥ - وقد اتخذت دول عديدة تدابير من جانب واحد عن طريق اعتماد أحكام ملزمة قانونيا للتطبيق محليا أو إقليميا أو وطنيا، بغية التقليل إلى أدنى حد من إدخال كائنات وممرضات مائية غير مرغوب فيها من خلال السفن التي تدخل موانئها. وتهدف المبادئ التوجيهية المرفقة بمشروع قرار الجمعية المشار إليه آنفا إلى معالجة الحاجة إلى اتباع نهج موحد إزاء وضع تدابير للإدارة والمراقبة على الصعيد الوطني، إلى أن يحين الوقت لتطبيق أحكام ملزمة قانونا وقابلة للتطبيق عالميا فيما يتعلق بإدارة مياه الصابورة.

٥ - التلوث من الغلاف الجوي

٣٢٦ - أشارت الجمعية العامة، في برنامج مواصلة تنفيذ جدول أعمال القرن ٢١، إلى أن ضمان عدم حدوث مزيد من الأضرار للمناخ والغلاف الجوي العالميين تترتب عليها آثار لا يمكن عكس مسارها بالنسبة للأجيال المقبلة يتطلب إرادة سياسية وجهودا متضافرة من المجتمع الدولي وفقا للمبادئ الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ. وأشارت كذلك إلى أنه رغم اعتماد تلك الاتفاقية، ما زال انبعاثات وتركيزات غازات الاحتباس الحراري في ارتفاع، حتى مع كون الأدلة العلمية التي يجمعها الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ وغيره من الهيئات ذات الصلة مستمرة في تخفيض جوانب عدم التيقن والتنبيه بقوة متزايدة إلى المخاطر الشديدة الناجمة عن تغير المناخ العالمي. وكما سبق وصفه بالفعل في تقرير السنة الماضية (A/51/645، الفقرات ٢٨٦-٢٩٠)، تبين للفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ أن انبعاثات غازات الاحتباس الحراري الناتجة عن النشاط البشري من المرجح أن تسبب تغيرا سريعا في المناخ وأنه، وفقا لتنبؤات نماذج المناخ، سترتفع درجة الحرارة على الصعيد العالمي بنحو من ١ إلى ٣,٥ درجات مئوية بحلول عام ٢١٠٠. وإذا استمرت الاتجاهات الحالية من المتوقع أن يرتفع المستوى المتوسط لسطح البحر بنحو من ١٥ إلى ٩٥ سم بحلول عام ٢١٠٠، مسببا فيضانات وأضرار أخرى. واستنادا إلى الاتجاهات الحالية، يتوقع أن تؤدي الزيادة في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وغيره من غازات الاحتباس الحراري إلى ما يكافئ مضاعفة تركيزات عصر ما قبل الصناعة من ثاني أكسيد الكربون في الجو بحلول عام ٢٠٣٠. وهناك إدراك بأنه، من بين جملة أمور، ستكون البلدان الجزرية الصغيرة والبلدان ذات المناطق الساحلية الواطئة عرضة بصفة خاصة للآثار السلبية لتغير المناخ. ومن شأن تثبيت مستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون على النطاق العالمي عند مستوياتها الراهنة أن يؤجل تضاعف تركيزات ثاني أكسيد الكربون إلى عام ٢١٠٠.

٣٢٧ - وفي برنامج مواصلة تنفيذ جدول أعمال القرن ٢١، تؤكد الجمعية العامة أن الغاية النهائية التي تتفق بشأنها جميع البلدان هي تحقيق استقرار تركيزات غازات الاحتباس الحراري في الغلاف الجوي عند مستوى يحول دون حدوث تدخل خطير من صنع الإنسان في النظام المناخي. وفي الدورة الاستثنائية التاسعة عشرة، استعرضت البلدان حالة الأعمال التحضيرية للدورة الثالثة لمؤتمر الأطراف في الاتفاقية الإطارية المتعلقة بتغير المناخ المقرر عقدها في كيوتو في كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٧. وكان هناك اتفاق واسع النطاق وإن لم يكن شاملا على أنه سيلزم أن ينظر في وضع أهداف ملزمة قانونا ومجدية وواقعية ومنصفة تؤدي إلى إحداث تخفيضات ملموسة في انبعاثات غازات الاحتباس الحراري في نطاق أطر زمنية

محددة. وقد استمرت مناقشة النص التفاوضي المتعلق بإمكانية إعداد بروتوكول أو صك آخر في اجتماع الهيئات الفرعية للاتفاقية الإطارية الذي عقد في بون في تموز/يوليه - آب/أغسطس ١٩٩٧.

٣٢٨ - وأحد الاقتراحات التي ترمي إلى تخفيض تراكم ثاني أكسيد الكربون في الغلاف الجوي وتوفير خيار علاجي للاحترار العالمي يدعو الى تخزين ثاني أكسيد الكربون الناتج عن الوقود الأحفوري في أعماق المحيط. وقد عرضت وثيقة بشأن "تخزين ثاني أكسيد الكربون في أعماق البحار"، تعالج أساسا المسائل العلمية والتقنية، في الدورة السابعة والعشرين لفريق الخبراء المشترك المعني بالنواحي العلمية للتلوث البحري، التي عقدت في نيروبي في الفترة من ١٤ إلى ١٨ نيسان/أبريل ١٩٩٧.

٣٢٩ - وقد أثيرت أيضا في الوثيقة قضايا قانونية، ولا سيما فيما يتعلق بالبديل الرئيسي الآخر الذي يدعو الى حقن ثاني أكسيد الكربون عن طريق خطوط أنابيب ممتدة من الشاطئ عبر الجرف القاري، وهو ما يمثل تصريفا لثاني أكسيد الكربون في صورة صلبة (أو سائلة) من السفن والمنصات. وذكر التقرير أن من شأن هذا أن يتعارض مع اتفاقية لندن المتعلقة بالإغراق لعام ١٩٧٢ وبروتوكولها لعام ١٩٩٣ اللذين يحظران إغراق النفايات الصناعية (التي تعرف بأنها النفايات المتولدة عن العمليات الصناعية أو عمليات التجهيز)[٤٧].

٣٣٠ - وبالإضافة إلى ذلك، أشار التقرير النهائي للدورة الثانية عشرة للجنة المعنية بالأرصاد الجوية البحرية (المنظمة العالمية للأرصاد الجوية)، التي عقدت في هافانا في آذار/مارس ١٩٩٧، إلى أن الحاجة الى رصد المحيطات لأغراض البرامج المناخية العالمية تعتمد إلى درجة عالية على البيانات (ملاحظات الأرصاد الجوية البحرية وملاحظات أوقيانوغرافية سطحية) التي توفرها سفن رصد طوعية. وشددت اللجنة أيضا على أن الملاحظات الروتينية المتعلقة بالأرصاد الجوية البحرية والأوقيانوغرافية، بما في ذلك الملاحظات المتحصل عليها من المنطقة الاقتصادية الخالصة والبحر الإقليمي، لا يمكن الاستغناء عنها فيما يتعلق بتوفير الخدمات الداعمة لسلامة الحياة والممتلكات في البحر. وهذه الملاحظات يجري تبادلها بحرية فيما بين جميع البلدان وهي مفيدة لها بصفة عامة. واعتمدت اللجنة توصيات بغية المحافظة على نظم الرصد البحري وتنسيقها وتحسينها[٤٨].

واو - استعراض برامج البحار الإقليمية

استعراض عام

٣٣١ - بدأ مجلس إدارة برنامج الأمم المتحدة للبيئة في دورته الثامنة عشرة عملية استشراف البيئة العالمية، وهو مشروع إقليمي للتقييم العالمي يقوم على المشاركة يعالج القضايا البيئية الحالية والمستجدة في سياق التنمية الاجتماعية - الاقتصادية. ويقوم المشروع، الذي يتألف من شبكة عالمية من المراكز المتعاونة، والأفرقة العاملة الدولية، والعمليات الاستشارية الإقليمية، بإصدار سلسلة من التقارير الموجهة لخدمة السياسات كل سنتين لإبقاء حالة البيئة في العالم قيد الاستعراض، وتحديد الشواغل الراهنة

الرئيسية والاتجاهات والقضايا المستجدة، وأسبابها وآثارها والخيارات والتدابير المتعلقة بالسياسة العامة التي يمكن اتخاذها على الصعيد الدولي لمعالجتها.

برنامج البحار الإقليمية

٣٣٢ - يستند برنامج البحار الإقليمية التابع لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة إلى نهج إقليمي فيما يتصل بإدارة الموارد البحرية والساحلية ومكافحة التلوث البحري، من خلال وضع خطط عمل تتضمن جوانب قانونية وإدارية. ويغطي البرنامج ١٣ منطقة بحرية إقليمية بخطط عمل يجري تنفيذها في كل من هذه المناطق. ويوجد في تسع من هذه المناطق الـ ١٣ اتفاقات تتعلق بالبحار الإقليمية وبروتوكولات ذات صلة معمول بها. ويجري حاليا وضع خطة عمل جديدة لمعالجة القضايا البيئية في جنوب غرب المحيط الأطلسي. وقد أنشأ مجلس إدارة برنامج الأمم المتحدة للبيئة بموجب مقرره ١٤/١٩ هاء المؤرخ ٧ شباط/فبراير ١٩٩٧ برنامجا جديدا للبحار الإقليمية يغطي منطقة شرق وسط المحيط الهادئ. وطلب المجلس الى المدير التنفيذي لبرنامج البيئة أن يساعد حكومات المنطقة على التفاوض بشأن اتفاق لوضع وتنفيذ خطة عمل للمنطقة.

٣٣٣ - واستنادا إلى المعلومات التي قدمها برنامج الأمم المتحدة للبيئة وأمانات بعض خطط العمل هذه، تتمثل التطورات ذات الصلة فيما يلي:

خطة عمل البحر الأبيض المتوسط

٣٣٤ - اعتُمدت خطة عمل البحر الأبيض المتوسط في عام ١٩٧٥ من قِبل بلدان منطقة البحر الأبيض المتوسط والجماعة الاقتصادية الأوروبية. واعتمدت اتفاقية حماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية للبحر الأبيض المتوسط (اتفاقية برشلونة) في السنة التالية، في عام ١٩٧٦، وعُدلت في ١٠ حزيران/يونيه ١٩٩٥. كما اعتمدت ستة بروتوكولات، تتعلق بما يلي: الإغراق من السفن والطائرات؛ والنفط والمواد الضارة الأخرى في حالات الطوارئ؛ ومصادر التلوث البرية؛ والمناطق المشمولة بحماية خاصة؛ والتلوث الناجم عن استكشاف واستغلال الجرف القاري وقاع البحار وباطن أرضها؛ ومنع التلوث الناجم عن حركة النفايات الخطرة عبر الحدود والتخلص منها، وهو آخر بروتوكول اعتمدته الأطراف المتعاقدة في مؤتمر المفوضين المعقود في ازمير، تركيا، في الفترة من ٣٠ أيلول/سبتمبر إلى ١ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٦.

٣٣٥ - ويعالج البروتوكول، في المادة ٥ منه، الالتزامات العامة، وواجب الأطراف في اتخاذ تدابير ملائمة لمنع التلوث الناجم عن حركة النفايات الخطرة عبر الحدود والتخلص منها، وتخفيض ذلك التلوث والقضاء عليه، وتقليل انتاج هذه النفايات إلى الحد الأدنى والقضاء على انتاجها حيثما أمكن. كما تؤكد المادة حق الأطراف، بصورة فردية أو جماعية، في حظر استيراد النفايات الخطرة وتفرض على الأطراف المصدرة المحتملة التزاما باحترام وانفاذ هذا المقرر. وتفرض المادة ٥ كذلك على الأطراف واجب اتخاذ جميع التدابير اللازمة في إطار المنطقة الخاضعة لولايتها وحظر تصدير ونقل النفايات الخطرة الى البلدان النامية؛ وبالاضافة إلى ذلك، يتعين على الأطراف التي ليست دولا أعضاء في الجماعة الأوروبية (باستثناء موناكو)

أن تحظر جميع الواردات من النفايات الخطرة ونقلها. ويدخل البروتوكول حيز النفاذ، وفقا للمادة ١٧، في اليوم الثلاثين التالي لإيداع الدول الأطراف في اتفاقية برشلونة لستة صكوك تصديق أو قبول أو موافقة أو انضمام كحد أدنى. والبروتوكول مفتوح أيضا للجماعة الأوروبية وأي تجمع اقتصادي إقليمي مماثل يكون عضو واحد فيه على الأقل دولة ساحلية في منطقة البروتوكول ويمارس الاختصاص في الميدان الذي يغطيه البروتوكول.

خطة عمل الكويت (الخليج الفارسي)

٣٣٦ - طلب المكتب الإقليمي لحماية البيئة البحرية، الذي يعمل بوصفه أمانة البرنامج الكويتي للبحار الإقليمية، مساعدة من برنامج الأمم المتحدة للبيئة لوضع بروتوكول بشأن حركة النفايات الخطرة عبر الحدود والتخلص منها، بموجب اتفاقية الكويت، وتلقى هذه المساعدة. وتقرر عقد اجتماع لفريق الصياغة القانونية في تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٧ لوضع مشروع البروتوكول في صيغته النهائية.

خطة عمل جنوب شرق المحيط الهادئ - اللجنة الدائمة لجنوب المحيط الهادئ

٣٣٧ - تعمل اللجنة الدائمة لجنوب المحيط الهادئ بوصفها أمانة خطة العمل للمنطقة لعام ١٩٨١. وقد اضطلعت اللجنة الدائمة لجنوب المحيط الهادئ أيضا، بالإضافة إلى قيامها بعقد حلقات عمل حكومية دولية إقليمية، تحت رعاية برنامج الأمم المتحدة للبيئة، لمواصلة تنفيذ برنامج العمل العالمي، بعدد من الأنشطة وقامت بإعداد دراسات خلال الفترة قيد الاستعراض تتعلق بالإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية، والتنوع البيولوجي البحري، وتغير المناخ، وتقييم التلوث البحري في منطقة جنوب المحيط الهادئ.

٣٣٨ - وسيكون المشروعان الرئيسيان المعتزم الاضطلاع بهما في السنة المقبلة هما تنظيم الحلقة الدراسية الدولية الثالثة المعنية ببحوث التلوث البحري ورصده في المنطقة وحلقة دراسية دولية بشأن التلوث الإشعاعي في جنوب المحيط الهادئ، وذلك على سبيل المساهمة في السنة الدولية للمحيطات.

٣٣٩ - وفيما يتعلق بالأنشطة الأخرى التي اضطلعت بها اللجنة الدائمة لجنوب المحيط الهادئ، دخل البروتوكول المتعلق ببرنامج الدراسة الإقليمية لظاهرة النينيو حيز النفاذ في عام ١٩٩٧. وتعد ظاهرة النينيو أحد التطورات الرئيسية التي بدأت المنطقة تشهدها، وهي ظاهرة تؤدي إلى تعطيل نظام المحيطات - الغلاف الجوي في منطقة شرقي المحيط الهادئ الاستوائية وتترتب عليها آثار هامة بالنسبة للأحوال الجوية حول العالم. ومن بين هذه الآثار زيادة هطول الأمطار مما يؤدي إلى حدوث فيضانات مدمرة في بعض المناطق وجفاف حاد في مناطق أخرى.

٣٤٠ - ومن المقرر أن تعقد اللجنة العلمية المنبثقة عن البروتوكول المتعلق ببرنامج الدراسة الإقليمية لظاهرة النينيو اجتماعها الثاني عشر في بوغوتا في تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٧ ويتوقع أن توصي باعتماد تدابير للرصد وخطط أخرى للطوارئ للتخفيف من الآثار الاجتماعية - الاقتصادية التي ينتظر أن تنجم عن النينيو.

خطة العمل لجنوب المحيط الهادئ ـ برنامج البيئة الإقليمي لجنوب المحيط الهادئ

٣٤١ - يعمل برنامج البيئة الإقليمي لجنوب المحيط الهادئ بوصفه أمانة لخطة العمل الموضوعة للمنطقة. وما زالت المهام المتعلقة بالبحار الإقليمية تشكل جزءا من أنشطته الرئيسية الرائدة وإن كان تطورها قد تجاوز الشكل الأصلي للبرنامج. وينعكس هذا في شتى البرامج الواردة في خطة العمل وأحكام اتفاقية نوميا. وفي أعقاب اتفاق برنامج البيئة الإقليمي لجنوب المحيط الهادئ الذي اعتمد في عام ١٩٩٣، ركز البرنامج مؤخرا على القضايا التي تتسم بأهمية خاصة لبلدان المحيط الهادئ الجزرية، ومن بينها وضع برنامج عمل استراتيجي بشأن المياه الدولية في المنطقة.

٣٤٢ - وهناك مشروع مشترك بين برنامج البيئة الإقليمي لجنوب المحيط الهادئ وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، يعرف باسم المشروع الإقليمي للرصد والبحوث في مجال التلوث البحري، أعد قائمة بمصادر التلوث البرية في المنطقة. وقد قام خبراء من المؤسسات الأكاديمية والمؤسسات الأخرى في بلدان المنطقة، بما في ذلك جامعة جنوب المحيط الهادئ، بإجراء دراسات محددة في عدد من دول جنوب المحيط الهادئ، انتهت بإعداد تقرير إقليمي رئيسي بشأن مصادر التلوث البرية.

٣٤٣ - وقد اضطلع باستعراضات شاملة للتشريعات الوطنية في معظم بلدان جنوب المحيط الهادئ لتوفير معلومات بشأن مدى أهمية النظم الأساسية القائمة المتعلقة بحماية البيئة. ومن الجدير بالملاحظة في هذا الصدد أن التشريعات البيئية في كثير من دول منطقة المحيط الهادئ ليست متطورة بما فيه الكفاية أو غير موجودة، وكثيرا ما تكون المسؤولية عن إدارة البيئة مشتتة فيما بين وكالات حكومية مختلفة، مع محدودية التنسيق فيما بينها. وقد قيمت الاستعراضات القوانين القائمة، وأوصت بإجراء تعديلات، وأسفرت في بعض الحالات عن وضع واعتماد تشريعات جديدة. وقد تعاون برنامج البيئة الإقليمي لجنوب المحيط الهادئ، في سياق الأنشطة الأخرى التي يضطلع بها، مع برنامج الأمم المتحدة للبيئة في صياغة تشريع لحفظ المناطق البحرية لحكومة توفالو.

خطة العمل لشرق أفريقيا

٣٤٤ - دخلت اتفاقية حماية وإدارة وتنمية البيئة البحرية والساحلية لمنطقة شرق أفريقيا (اتفاقية نيروبي) حيز النفاذ في ٣٠ أيار/مايو ١٩٩٦. وقد عقد الاجتماع الأول لمؤتمر الأطراف في الاتفاقية في ماهي، سيشيل، في الفترة من ١٧ إلى ١٨ آذار/مارس ١٩٩٧. وكان من بين المقررات التي اتخذت دعوة جنوب أفريقيا لكي تصبح طرفا في الاتفاقية. كما دعيت الدول غير الساحلية في منطقة شرق أفريقيا للانضمام إلى الاتفاقية لكي يمكن تقييم آثار الأنشطة البرية على البيئة البحرية.

٣٤٥ - وعلاوة على ذلك، قرر مؤتمر الأطراف إنشاء فريق عامل تقني وقانوني مخصص للنظر في إمكانية وطرائق تعديل نص اتفاقية نيروبي والبروتوكولات المتصلة بها بحيث يؤخذ في الاعتبار التغييرات البيئية ذات الصلة وآخر التطورات في القانون البيئي الدولي والاتفاقات البيئية الدولية، مع مراعاة أنه انقضت ١١ سنة من تاريخ اعتماد الاتفاقية إلى تاريخ دخولها حيز النفاذ. وسيشمل استعراض الاتفاقية سبل تنفيذ

أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وغيرها من الصكوك الدولية على الصعيد الإقليمي. كما سيقوم الفريق المخصص بصياغة واعتماد مبادئ توجيهية أو قواعد أو معايير بشأن تحديد واختيار وإنشاء وإدارة مناطق محمية بموجب البروتوكول المتعلق بالمناطق المحمية والحيوانات والنباتات البرية في منطقة شرق أفريقيا.

٣٤٦ - وفي ١٢ آب/أغسطس ١٩٩٧، افتتحت في جزيرة سانت آن، سيشيل، وحدة التنسيق الإقليمية التابعة لبرنامج البحار الإقليمية لمنطقة شرق أفريقيا. وتهدف الوحدة، بالإضافة إلى اضطلاعها بالمشاريع الإقليمية، إلى الترويج للمبادرات الدولية لحماية الشعاب المرجانية والبيئة البحرية من الأنشطة البرية.

المناطق الأخرى

المنطقة القطبية الشمالية

٣٤٧ - في ١٩ أيلول/سبتمبر ١٩٩٦، وقعت ثمان من دول المنطقة القطبية الشمالية (الاتحاد الروسي وأيسلندا والدانمرك والسويد وفنلندا وكندا والنرويج والولايات المتحدة) في أوتاوا، كندا، الإعلان المتعلق بإنشاء مجلس المنطقة القطبية الشمالية. ويتألف المجلس من ثماني دول أعضاء، ويشمل أيضا مشتركين دائمين يمثلون أغلبية الشعوب الأصلية في المنطقة، وهو مفتوح لمشاركة دول غير دول المنطقة القطبية الشمالية والمنظمات غير الحكومية بصفة مراقب.

٣٤٨ - وسيكون التركيز الرئيسي للمجلس، الذي أنشئ بوصفه منتدى حكوميا دوليا لتشجيع التعاون والتنسيق والتفاعل فيما بين دول القطب الشمالي، على مراقبة وتنسيق البرامج المنشأة بموجب استراتيجية الحماية البيئية للمنطقة القطبية الشمالية التي اعتمدت في عام ١٩٩١ بغرض تعزيز الحماية البيئية للمنطقة القطبية الشمالية عن طريق تنسيق الأنشطة والسياسات الوطنية فيما بين دول المنطقة القطبية الشمالية. وهذه البرامج هي برنامج رصد وتقييم المنطقة القطبية الشمالية، وحفظ نباتات وحيوانات المنطقة القطبية الشمالية، وحماية البيئة البحرية للمنطقة القطبية الشمالية، والوقاية والتأهب والاستجابة في حالات الطوارئ. وقد عمد مؤخرا تقرير لبرنامج رصد وتقييم المنطقة القطبية الشمالية (يستند إلى بيانات تم جمعها على مدى السنوات الست الماضية من خلال بحوث قام بها ١٦٠ عالما) الى تسليط الضوء على التلوث الناجم عن الملوثات الناشئة عن استخدام المبيدات العضوية الشبثة، والمعادن الثقيلة، والنشاط الإشعاعي، بوصفها أولويات رئيسية، وأكد على ضرورة اتخاذ إجراءات دولية في ذلك الصدد. وبغية تخفيض المبيدات العضوية الشبثة والمعادن الثقيلة في المنطقة، يجري حاليا التفاوض بشأن بروتوكولين تحت رعاية برنامج الأمم المتحدة للبيئة، وذلك بتعاون اللجنة الاقتصادية لأوروبا.

٣٤٩ - وسيقوم مجلس المنطقة القطبية الشمالية أيضا بتشجيع التنمية المستدامة انطلاقا من العمل المضطلع به في إطار مبادرة التنمية المستدامة والاستخدام المستدام. وسينصب التركيز على تشجيع الأنشطة القائمة والمساعدة في تنفيذها ووضع مشاريع جديدة تستهدف تحسين الأحوال الاقتصادية والبيئية والاجتماعية في المنطقة القطبية الشمالية.

زاي - الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية

٣٥٠ - منذ استهلال الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية منذ أكثر من ٢٥ سنة، ثمة تحول أساسي في صياغة وتنفيذ الخطط المتعلقة بها. والإدارة المتكاملة بصدد الدخول في مرحلة جديدة لتنفيذ البرامج على النطاق العالمي وهذه التغييرات تستند إلى العوامل التالية:

٣٥١ - هناك نمو سريع في عدد الجهود المضطلع بها في إطار الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية على النطاق العالمي. ففي عام ١٩٩٣، تم تحديد ١٤٢ نشاطا في هذا المجال في ٥٧ دولة ساحلية، بينما حدد تقرير صدر مؤخرا في عام ١٩٩٧ عددا لا يقل عن ١٨٠ من البرامج والمشاريع ودراسات الجدوي المتعلقة بالإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية يجري الاضطلاع بها في ٩٠ دولة ساحلية. وقد حدثت أغلبية هذه المبادرات، ولا سيما خلال السنوات الـ ١٠ الأخيرة، في البلدان النامية. وفي الوقت ذاته، تم التوسع في و/أو تكييف مفهوم ممارسة الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية في جميع أنحاء العالم وشمل ذلك برامج مثل أنشطة الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية في منطقة البحر الأبيض المتوسط.

٣٥٢ - وقد سار التوسع الأحدث في تطبيق مفهوم الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية في اتجاهين رئيسيين. ويعكس الاتجاه الأول أثر الإدارة المتكاملة على البيئة التنظيمية الدولية من خلال عدد من المعاهدات والصكوك المتعلقة بالسياسات التي اعتمدت مؤخرا (مثل اتفاقية التنوع البيولوجي (١٩٩٣)، وبرنامج العمل العالمي لحماية البيئة البحرية من الأنشطة البرية (١٩٩٥)) فضلا عن نطاق واسع من القرارات والمبادئ التوجيهية والمدونات. وتشجع الولاية المنبثقة عن اتفاقية التنوع البيولوجي استخدام الإدارة المتكاملة للمناطق البحرية والساحلية بوصفها أنسب إطار لتعزيز الحفظ والاستخدام المستدام، كما تشجع الأطراف المتعاقدة على اتخاذ الترتيبات القانونية والإدارية الملائمة لوضع خطط للإدارة المتكاملة للمناطق البحرية والساحلية.

٣٥٣ - ويعتبر برنامج العمل العالمي أيضا مثالا على صك دولي يشجع استخدام الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية بوصفها إحدى الأدوات الرئيسية لتنسيق البرامج بهدف حماية النظم الإيكولوجية الساحلية عن طريق منع تدهور المناطق البحرية الناجم عن الأنشطة البرية. وفي هذا الصدد، يدعو برنامج مواصلة تنفيذ جدول أعمال القرن ٢١، الذي اعتمدته الجمعية العامة في دورتها الاستثنائية التاسعة عشرة، إلى تعزيز الروابط المؤسسية بين الآليات الحكومية الدولية ذات الصلة المشتركة في تطوير وتنفيذ الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية.

٣٥٤ - ويتبدى الاتجاه الثاني في إيلاء نظرة متجددة للمناطق الساحلية بوصفها جزءا من سياق إداري موسع يركز على زيادة التكامل بين الأرض والماء، ويضم مقاسم المياه الساحلية، ومصاب الأنهار الساحلية، وغيرها من المناطق البحرية، منشئا بذلك بيئة مترابطة. ومن وجهة نظر إدارية، يسفر تحقيق هذا البعد الجديد عن الاضطلاع بجهود أكثر شمولا وتنسيقا لإدارة المناطق الساحلية/المحيطية.

٣٥٥ - وثمة حقيقة هامة أخرى هي أن الادارة المتكاملة للمناطق الساحلية قد أصبحت جزءا لا يتجزأ من استراتيجيات المانحين الدوليين. فعلى سبيل المثال، ينص أحد العناصر الستة للاستراتيجية الرئيسية لمصرف التنمية للبلدان الأمريكية على استخدام الادارة المتكاملة للمناطق الساحلية كإطار لتعزيز استدامة العمليات التي يمولها المصرف في ادارة مصائد الأسماك البحرية، والزراعة المائية، وتطوير الموانئ وإصلاحها، ومكافحة التلوث، والسياحة الساحلية. وفي حالة البنك الدولي، تطورت الادارة المتكاملة للمناطق الساحلية فأصبحت برنامجا معترفا به رسميا يستهدف حاليا ثلاثة مجالات رئيسية للأنشطة: خلق الوعي والتدريب، والاستثمارات، والشراكات. وتضم حافظة استثمارات البنك نحو ٣٢٠ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة مخصصة للأنشطة التي تسهم إسهاما مباشرا في تحقيق أهداف الادارة المتكاملة للمناطق الساحلية. كما يركز برنامج الأمم المتحدة الإنمائي على الادارة المتكاملة للمناطق الساحلية من خلال المبادرة الاستراتيجية لإدارة المناطق الساحلية والمحيطات التي تهدف إلى تعزيز قدرات المشاريع القائمة لإدارة المحيطات والمناطق الساحلية.

٣٥٦ - وتشمل القضايا الرئيسية قيد المناقشة حاليا فيما بين الباحثين النظريين فضلا عن الممارسين العمليين للإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية الحاجة إلى: (أ) القيام بصورة منهجية بتقييم فعالية البرامج القائمة؛ (ب) زيادة المشاركة العامة من جانب المجتمعات المحلية ودعمها؛ (ج) زيادة الجهود المبذولة لبناء القدرات التي تركز على تنمية المعارف والمهارات والمواقف على الصعيد المحلي؛ (د) إدماج الأنواع الرسمية للتقييم (مثل تقييم الأثر الاجتماعي وتقييم المخاطر) في عمليات التخطيط وصنع القرار؛ (هـ) العمل على جعل برامج ومشاريع الادارة المتكاملة للمناطق الساحلية مستدامة عن طريق تأييدها تأييدا كاملا من جانب الحكومات، وإقامة روابط بينها وبين القطاع الخاص، فضلا عن إدماج الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية في الإطار الأعم للتخطيط الإنمائي.

سادسا - التكنولوجيا البحرية

٣٥٧ - صاحب تأكيد صناعة النفط والغاز البحرية لسيادتها في قطاع الموارد البحرية غير الحية تقدم في التكنولوجيا البحرية وأصبح البحث والتطوير في مجال التكنولوجيا البحرية مرتبطين في أغلبهما بتلك الصناعة. وفي عام الذكرى السنوية الخمسين لهذه الصناعة، تتجلى هذه الهيمنة بشكل ملحوظ أكثر من أي وقت مضى.

٣٥٨ - وفيما يتعلق بمرافق إنتاج النفط والغاز، شهدت المرافق القائمة للإنتاج والتخزين والتفريغ نموا ملحوظا في الطلب عليها خلال الأعوام القليلة الماضية، ويرجع ذلك بصفة رئيسية إلى تعدد استعمالاتها وسهولة حركتها وتكاليفها المنخفضة نسبيا. ورغم أن المرافق العائمة للإنتاج والتخزين والتفريغ تستخدم منذ منتصف السبعينات، إلا أن ازدياد الحاجة إلى تنمية مناطق التعدين والإنتاج في المياه العميقة أسهم في حدوث الطفرة الأخيرة في الطلب. ووفقا لاستقصاء أجرته Offshore[٥٠]، هناك ما مجموعه ١٣٧ مرفقا

عائما للإنتاج والتخزين والتفريغ عاملة حاليا، أو هي في مرحلة ما من التطوير على نطاق العالم. وسيبدأ أكبر طوف للمرافق العائمة للإنتاج والتخزين والتفريغ في العالم العمل في عرض البحر أمام استراليا في ١٩٩٨، وسعته التخزينية ١,٤ مليون برميل.

٣٥٩ - ويثير النمو الملحوظ في استعمال المرافق العائمة للإنتاج والتخزين والتفريغ، واحتمال استمرار هذا النمو نتيجة لانتقال الصناعة إلى المياه العميقة وحقول الحافة، قضايا تنظيمية هامة. وثمة شكوك خطيرة فيما يبدو بشأن تطبيق أحكام المرفق الأول للاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن على المرافق العائمة للإنتاج والتخزين والتفريغ وأيضا على وحدات التخزين العائمة. فالمرفق الأول لا يتعرض مباشرة للخصائص والوظائف المميزة لهذه المرافق والوحدات، ولا يجيب على كثير من الأسئلة المتعلقة بطبيعة تنظيمها ومداه. وليس في المرفق الأول تعريف للمرافق العائمة للإنتاج والتخزين والتفريغ أو لوحدات التخزين العائمة. ومن الضروري لذلك بحث جميع الآثار التي ينطوي عليها تطبيق المرفق الأول من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن على المرافق العائمة للإنتاج والتخزين والتفريغ (وكذلك على وحدات التخزين العائمة)، مع إجراء تحليل قانوني وتقني لوضع هذه المرافق (والوحدات) في سياق الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن، وبالذات تحديد أي الأحكام الواردة في المرفق الأول ينطبق على هذه المرافق (والوحدات)، فضلا عن بيان أي أحكام متناقضة أو ثغرات قائمة في التنظيم[٥١].

٣٦٠ - وقد بدأ في منتصف عام ١٩٩٥ تشغيل سفن للمسح السيزمولوجي ذات تصميم جديد. وهذه السفينة ذات الشكل المثلث المعروفة باسم "المدك" توفر درجة ممتازة من الاتزان وسعة حمولة السطح. ويوفر شكل السفينة المثلث الحماية من أخطار الحريق، إذ يوجد ملاذا آمنا مؤقتا على سطح السفينة في عكس اتجاه الريح في حالة وجود نار أو دخان. والسفن من نوع "المدك" هي حاليا صاحبة الأرقام القياسية لأول قاطرة على الإطلاق تقوم بسحب ثماني وحدات، وأول قاطرة تقوم بسحب عشر وحدات، ولأعلى إنتاج شهري للبيانات السيزمولوجية رباعية الأبعاد في أي مكان. وقد أدت الميزات التشغيلية لسفينة "المدك" التي اقتصر استخدامها حتى الآن على الأغراض السيزمولوجية البحتة. وميزات تكلفتها المحتملة في ظروف معينة إلى تجهيز أول سفينة من هذا النوع للعمل بمثابة سفينة إنتاج عائمة هذا العام.

٣٦١ - وأحدث جيل من وحدات الحفر البحرية المتنقلة هي "الصاري"، وقد سميت كذلك لهيكلها الذي يشبه صاري السفينة، وهي تمتاز ببدن عميق عند مسافة بعيدة تحت سطح الماء. ويمكن تحويل "الصاري" إلى وحدة منتجة، إما باستخدام أوتار لشد الوحدة رأسيا إلى قاع البحر أو نظام إرساء منتشر لتثبيتها. وقد أقيم أول "صار" إنتاجي في العالم في منتصف عام ١٩٩٦ على بعد نحو ٩٠ ميلا في عرض البحر أمام ولاية ألاباما في منطقة عمقها حوالي ٩٣٠ ١ قدما في خليج المكسيك. ومن المقرر أن يبدأ الإنتاج في عام ١٩٩٧. ويمكن أن تصبح "الصواري"، وفقا لرأي الخبراء، أول وحدات تقوم بالحفر إلى ما دون منسوب ٠٠٠ ١٠ قدم لعمق المياه.

٣٦٢ - وإنتاج الغاز من المناطق التي يكسوها الجليد لمدة حوالي ١٠ أشهر في العام والتي لا يمكن الوصول إليها إلا بواسطة كاسحات الجليد يوجد مشاكل خطيرة لا يمكن معالجتها بالمجموعة المألوفة من الحفارات والمنصات الخرسانية المستخدمة في القطب الشمالي. ومن هذه المناطق بحر كارا في روسيا، الذي يشتمل على ثلاثة حقول عملاقة للغاز من المحتمل جدا أن تحل محل خليج المكسيك وبحر الشمال بوصفها المصدر الأول لاحتياطيات الغاز في العالم في النصف الأول من القرن ٢١. وقد اقترحت مؤخرا تكنولوجيا جديدة قد تتيح الغاز للأسواق من هذا الاحتياطي الهائل. وتشمل هذه التكنولوجيا الإنتاج تحت سطح البحر واستخدام أسطول من الناقلات الغواصة للغاز الطبيعي المسال المستخرج من أعماق البحر في عبور المنطقة القطبية الشمالية تحت الجليد لتوصيل الغاز إلى الشرق الأقصى. ويتوقع القيام بأول رحلة للغاز الطبيعي المسال تحت الجليد القطب الشمالي في عام ٢٠٠٤[٥٢].

٣٦٣ - ويؤدي هذا التحرك صوب المياه السحيق الأعماق والمناطق النائية والشاقة إلى احتياج للتكنولوجيات ذات الصلة. لهذا فإن البحوث والتنمية سريعة في عدد من المجالات التنفيذية المرتبطة بذلك، ومنها: إرساء وحدات الحفر البحرية المتنقلة؛ والحفر بدون ماسورة الذي يزيل مواطن الشك التشغيلية الناجمة عن استخدام ماسورة عريضة القطر طولها ميلان؛ وخفض أو القضاء على انسداد الأنابيب بالبارافين؛ وتجهيز النفط المستخرج عند قاع البحر، وهكذا.

٣٦٤ - واستجابة للقضايا الهامة المتعلقة بالمسؤولية وللتكاليف العالية المرتبطة بإزالة منصات استخراج المواد الهيدروكربونية في عرض البحر، تجري إحدى الشركات في الولايات المتحدة بحوثا على نهج جديد ينطوي على إقامة مرفق لتربية الأنواع البحرية حول المنصة باعتبارها الهيكل المركزي. وليست مرافق تربية الأنواع البحرية قرب الشواطي شيئا فريدا؛ إذ توجد هذه المرافق في الخلجان النرويجية والبحيرات الاسكتلندية ومصبات الأنهار الكندية، وفي كثير من المناطق قرب شواطئ إندونيسيا وماليزيا. غير أن الفريد في هذا النهج هو الاستفادة من منصة إنتاج توقف العمل فيها، فضلا عن أنها ستكون فعلا في عرض البحر، دون حماية من العواصف والأمواج العالية.

٣٦٥ - وفيما يتعلق بمد الكابلات المغمورة يتعين الكشف عن طرق للإقلال إلى أقصى حد من المخاطر الخارجية الكبيرة التي تتعرض لها شبكات الكابلات حيث تجري إقامة عدد متزايد من نظم كابلات الألياف الضوئية عالية القدرة تحت البحر في مناطق صحلة. ومشاريع تركيب الكابلات الممثلة لاتجاه صناعة الاتصالات السلكية واللاسلكية نحو توفير مستوى أكبر من الحماية لهذه النظم من الكابلات القيمة الخفيفة الوزن تشمل دفنها عميقا وداخل خنادق في الصخر في المياه الضحلة الخطيرة ثم جعل تلك الكابلات تخرج من مواقعها المحمية المقبورة أو المخندقة لتواصل مسارها بحرا (حيث المخاطر لا تكاد تذكر) بوصفها كابلات سطحية.

٣٦٦ - وفيما يتعلق بتحويل الطاقة الحرارية للمحيطات، لا تزال الاقتصاديات باهظة التكلفة رغم ثبوت أن التكنولوجيا قابلة للتطبيق العملي. وتشمل النهج الجديدة التي تجري دراستها لخفض التكاليف إنشاء

محطة لتحويل الطاقة الحرارية للمحيطات تكون متعددة النواتج وذلك بربطها مثلا بحديقة بحرية مدرة للدخل؛ واستخدام المرافق العائمة للإنتاج والتخزين والتفريغ لتضم منظومات عائمة لتحويل الطاقة الحرارية للمحيطات.

٣٦٧ - ومن الأفكار الجديدة في إطار البحث المتزايد باستمرار عن وسائل نقل أسرع عبر المحيطات إنشاء باخرة كبرى جـُرب نموذج لها بنجاح في اليابان. وهي عبارة عن سفينة شحن عالية السرعة تصل سرعتها العادية إلى ٥٠ عقدة، وتبلغ سعتها ١ ٠٠٠ طن، ويصل مداها إلى ٥٠٠ ميل بحري، وتمتاز بصلاحية للإيجار تمكنها من الملاحة في بحار مضطربة تصل إلى الحالة ٦.

٣٦٨ - وفيما يتعلق باستغلال الحيز المحيطي، تشمل الأفكار الجديدة للتكنولوجيا البحرية اقتراح بتشييد طريق دائري تحت الماء لخليج أوساكا في اليابان، لربط ١٠ مدن ومناطق رئيسية أخرى على امتداد الخليج عن طريق نظام من الأنفاق الممتدة تحت الماء لنقل السكان والبضائع، ونظم مرفقية داعمة. ولا يـُنتظر من المشروع الذي سيتكلف ٤٢ بليون دولار من دولارات الولايات المتحدة أن يقتصر على تحسين سبل النقل في أرجاء خليج أوساكا، بل إنه سيشمل أيضا وسائل لاستعادة صحة البيئة البحرية في الخليج. إذ تدعو الخطط الموضوعة لاستعمال نظام الأنفاق الى تحسين نوعية ماء البحر من خلال تحسين دورانه ومزجه بالهواء، وإيجاد مستنقعات وموائل بحرية، وفي نهاية المطاف لتقديم الدعم لإنشاء مدن بحرية لخدمة السكان والأنشطة الاقتصادية.

سابعا - السلام والأمن

ألف - تسوية النزاعات

٣٦٩ - ما زال عدد من القضايا بشأن نزاعات على مناطق بحرية رهن نظر محكمة العدل الدولية[٥٣]. وتشمل هذه القضايا النزاع الإقليمي بين قطر والبحرين، الذي حددت المحكمة له يوم ٣١ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٧ كحد نهائي لتقديم كل من الطرفين مذكرة مضادة بشأن المسائل الموضوعية. ومن القضايا الأخرى القضية المستمرة بين الكاميرون ونيجيريا بشأن الحدود البرية والبحرية؛ والمسألة المتصلة بالولاية على مصائد الأسماك بين اسبانيا وكندا؛ وموضوع رسم الحدود بين بوتسوانا وناميبيا، حيث حددت المحكمة يومي ٢٨ شباط/فبراير و ٢٨ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٧ آخر موعدين لتقديم كل من الطرفين مذكرة ومذكرة مضادة.

باء - التعاون الإقليمي

الاتفاقات بين روسيا وأوكرانيا بشأن أسطول البحر الأسود

٣٧٠ - وقّع رئيسا وزراء الاتحاد الروسي وأوكرانيا ثلاث اتفاقات في ٢٨ أيار/مايو ١٩٩٧ في كييف بشأن أسطول البحر الأسود، وهي: الاتفاق بشأن مركز وظروف نشر أسطول البحر الأسود التابع للاتحاد الروسي في إقليم أوكرانيا؛ والاتفاق بشأن معايير تقسيم أسطول البحر الأسود؛ والاتفاق بشأن المبالغ التي يتبادل دفعها الطرفان فيما يتعلق بتقسيم أسطول البحر الأسود ووجود أسطول البحر الأسود التابع للاتحاد الروسي في إقليم أوكرانيا.

٣٧١ - وقد حل إبرام هذه الاتفاقات مشكلة ملكية أسطول البحر الأسود السوفياتي السابق واستخدام الأسطول سيفاستوبول قاعدة له، مما أثر على التعاون الروسي الأوكراني لعدة سنين. وبفضل هذه الاتفاقات وغيرها تسنى لرئيسي البلدين توقيع معاهدة شاملة للصداقة والتعاون والشراكة تتضمن، في جملة أمور، الإشارة أيضا في المادة ٢٩ إلى التعاون في منطقة البحر الأسود:

"يعمل الطرفان المتعاقدان الساميان، باعتبارهما دولتين مطلتين على البحر الأسود، على زيادة تنمية التعاون الشامل في مجالات إنقاذ وحماية بيئة حوض بحر آزوف والبحر الأسود، وإجراء البحوث البحرية والمناخية، والاستفادة مما يتمتع به البحر الأسود وبحر آزوف من إمكانيات ترفيهية وموارد طبيعية، وتنمية الملاحة واستخدام الطرق والموانئ والمنشآت البحرية". (انظر A/52/174، المرفق الأول)

٣٧٢ - وقد وقّع الرئيسان أيضا على إعلان روسي - أوكراني وعلى بيان مشترك بشأن سيفاستوبول وأسطول البحر الأسود يؤكدان أن الاتفاقات ستعزز الأمن والاستقرار في المنطقة، وأن أسطول البحر الأسود الروسي والبحرية الأوكرانية قد اكتسبا فرصا واسعة لمزيد من تعزيز التعاون بين الدولتين في المجال البحري في البحر الأسود، وأنهما سيتعاونان على تأمين الحدود الجنوبية للبلدين (المرجع نفسه، المرفقان الثاني والثالث).

٣٧٣ - وسيستأجر الاتحاد الروسي من أوكرانيا وفقا للاتفاقات عدة مراسي في سيفاستوبول وما يلزم من الهياكل الأساسية البرية، وذلك لمدة عشرين عاما، كما أنه سيستفيد بالمرافق الأخرى الموجودة في منطقة القرم. وسينفذ نشر أسطول البحر الأسود الروسي في إقليم أوكرانيا عن طريق استئجار الأرض وما على الأرض من هياكل أساسية. وسوف تقيد مدفوعات الإيجار خصما من دين أوكرانيا المستحق للاتحاد الروسي في مقابل الغاز والنفط. وسيقسم أسطول البحر الأسود السوفياتي السابق مناصفة بين البلدين وتتنازل أوكرانيا للاتحاد الروسي عن نصف حصتها كجزء من سداد الدين، وسيتمركز السلاح البحري الأوكراني مع سفن أسطول البحر الأسود الروسي في سيفاستوبول، وفي الموانئ الأوكرانية الأخرى[٥٤].

جيم - الجرائم المرتكبة في البحر

١ - القرصنة واللصوصية المسلحة

٣٧٤ - ما زالت مسألة القرصنة واللصوصية المسلحة مصدر قلق رئيسي. ولاحظت لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها السابعة والستين أن حوادث القرصنة واللصوصية المسلحة المرتكبة ضد السفن قد ارتفع عددها إلى ١٥٢ حادثا خلال الأحد عشر شهرا الأولى من عام ١٩٩٦، مقابل ١٣٨ حادثا في عام ١٩٩٥، مما يمثل زيادة نسبتها ٢٥ في المائة. ولاحظت اللجنة أن أكثر المناطق تضررا من القراصنة واللصوص المسلحين ظلت كما هي، أي بحر الصين الجنوبي، وأمريكا الجنوبية، والمحيط الهندي، وهذا معناه، بغض النظر عن انخفاض وقتي في مضيق ملقا في عام ١٩٩٣ وفي بحر الصين الجنوبي في عام ١٩٩٥، أن الظاهرة فيما يبدو متوطنة.

٣٧٥ - وطلبت اللجنة في دورتها الثامنة والسبعين، المعقودة في حزيران/يونيه ١٩٩٧، إلى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية الدخول في مشاورات مع أكثر الحكومات تضررا بهدف تنظيم إيفاد بعثات إلى البلدان المعنية في جهد إضافي لزيادة وعيها بضرورة منع ارتكاب أعمال القرصنة واللصوصية المسلحة ضد السفن وقمعها. ودعت اللجنة كل هذه الحكومات وصناعة النقل البحري إلى تكثيف جهودهما المبذولة للقضاء على الأنشطة غير المشروعة في جميع المناطق المتضررة. وحثت بصفة خاصة الحكومات التي تلقت طلبات بتقديم معلومات عن حوادث ادعي بوقوعها في المياه الخاضعة لولايتها على موافاتها بالمعلومات عن هذه الحوادث وعن الإجراءات التي اتخذتها لمنع وقمع أعمال القرصنة واللصوصية المسلحة في تلك المياه في المستقبل.

٣٧٦ - واتفقت اللجنة على ضرورة تعميم جميع التقارير التي ترد إلى أمانة المنظمة البحرية الدولية عن القرصنة واللصوصية المسلحة. ومن ناحية أخرى دعت الأمانة الحكومات الأعضاء للتحقيق في أعمال القرصنة واللصوصية المسلحة المرتكبة ضد السفن التي يفاد بوقوعها في المياه الخاضعة لولايتها وموافاة المنظمة البحرية الدولية بالنتائج التي توصلت إليها والإجراءات العلاجية التي اتخذتها.

٢ - تهريب الأجانب

٣٧٧ - في القرار ٦٢/٥١ المؤرخ ١٢ كانون الأول/ ديسمبر ١٩٩٦، والمعنون "تدابير لمكافحة تهريب الأجانب"، طلبت الجمعية العامة إلى لجنة منع الجريمة والعدالة الجنائية أن تنظر في إيلاء الاهتمام لمسألة تهريب الأجانب من أجل تشجيع التعاون الدولي في التصدي لهذه المشكلة.

٣٧٨ - واستعرضت اللجنة، في دورتها السادسة، المعقودة في نيسان/أبريل - أيار/ مايو ١٩٩٧[٥٥]، المعلومات المقدمة من الدول الأعضاء بشأن التدابير المتخذة لمكافحة تهريب الأجانب. ولوحظ أن الجرائم ضد الأجانب

كثيرا ما ترتكبها سلطات الهجرة، وأوصي بأن تتخذ الدول خطوات لمنع هذه الإساءة لاستخدام السلطة ولمعاقبة مرتكبيها.

٣٧٩ - وأثارت المنظمة البحرية الدولية في تقريرها إلى اللجنة القضايا التي تتناول منع الممارسات غير المأمونة المرتبطة بتهريب الأجانب وقمعها، بما فيها مسألة المسافرين خلسة. وفي مذكرة نشرت في كانون الثاني/يناير ١٩٩٧ عن منع ارتكاب الأعمال غير المشروعة على ظهر السفن أو ضدها، أعرب الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية عن قلقه بشأن ما ورد في التقارير عن حوادث تهريب للأجانب بواسطة السفن، وما ترتب عليها من إزهاق للأرواح، ودعا لجنة التيسير التابعة للمنظمة إلى النظر في اتخاذ الإجراءات الملائمة للحيلولة دون تكرار هذه الحوادث. وفيما يتعلق بموضوع المسافرين خلسة، أنشئ فريق عامل في إطار "المبادئ التوجيهية لتوزيع مسؤوليات البحث عن حل ناجح لحالات المسافرين خلسة"، التي أقرتها لجنة التيسير في كانون الثاني/يناير ١٩٩٦. وفيما يتعلق بالاتجار في تهريب المهاجرين، واصلت المنظمة البحرية الدولية تنظيم حلقات دراسية إقليمية ودولية بهدف وضع نُهج متسقة بين الحكومات إزاء التشريع والسياسة العامة.

ثامنا - آليات التعاون، وبناء القدرات، والمعلومات

ألف - آليات التعاون

١ - فريق الخبراء المشترك المعني بالجوانب العلمية لحماية البيئة البحرية

٣٨٠ - فريق الخبراء المشترك المعني بالجوانب العلمية لحماية البيئة البحرية، الذي شكل في عام ١٩٦٩ بموجب مذكرة اتفاق بين الوكالات، هو هيئة استشارية علمية من الخبراء تعمل داخل نطاق منظومة الأمم المتحدة وتتلقى الدعم منها، وعلى وجه التحديد من الجهات التالية: الأمم المتحدة من خلال شعبتها لشؤون المحيطات وقانون البحار، ومكتب الشؤون القانونية؛ برنامج الأمم المتحدة للبيئة؛ اليونسكو/ اللجنة الأوقيانوغرافية الحكومية الدولية؛ منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة؛ منظمة الصحة العالمية؛ المنظمة العالمية للأرصاد الجوية؛ المنظمة البحرية الدولية؛ الوكالة الدولية للطاقة الذرية. ويمثل التقرير السنوي لفريق الخبراء وتقارير أفرقته العاملة إسهامات ملموسة في الأعمال التقنية التي تضطلع بها الوكالات المشتركة في رعايته، كل منها في نطاق الولاية وبرامج العمل الخاصة بها، بما فيها ما يتصل بتنفيذ جدول أعمال القرن ٢١.

٣٨١ - وتناول فريق الخبراء المشترك المعني بالجوانب العلمية لحماية البيئة البحرية في دورته السابعة والعشرين، المعقودة في نيروبي خلال الفترة من ١٤ إلى ١٨ نيسان/أبريل ١٩٩٧ (GESAMP Reports and Studies No. 63) عددا من المواضيع، من بينها ما يلي: تقييم مخاطر المواد الضارة

التي تحملها السفن؛ الآثار البيئية للزراعة المائية في المناطق الساحلية؛ تخزين ثاني أوكسيد الكربون في أعماق البحار؛ استعراض حالة البيئة البحرية[٥٦]؛ بعض المسائل الهامة المتعلقة بتدهور البيئة البحرية.

٣٨٢ - وتواصل شعبة الأمم المتحدة لشؤون المحيطات وقانون البحار؛ في إطار القيود التي تفرضها الميزانية، دعمها لأعمال فريق الخبراء المشترك المعني بالجوانب العلمية لحماية البيئة البحرية فيما يتصل بولاية الشعبة وبرنامج عملها، وتوفر، شأنها شأن غيرها من الوكالات المشتركة في رعاية الفريق، الأمين التقني للأمم المتحدة، وتدعم مشاركة الخبراء في اجتماعات الفريق (الاجتماعات العامة واجتماعات الأفرقة العاملة).

٣٨٣ - ورغم إنشاء فريق الخبراء بمثابة هيئة استشارية للخبرة في نطاق منظومة الأمم المتحدة، إلا أنه يؤدي دورا هاما في تيسير التعاون والتنسيق، من خلال التفاعل فيما بين الأمناء التقنيين للفريق، الذين تسميهم الجهات المشتركة في رعايته من بين الأمانة الخاصة بكل منها.

٢ - اللجنة الفرعية المعنية بالمحيطات والمناطق الساحلية التابعة للجنة التنسيق الإدارية

٣٨٤ - أنشئت اللجنة الفرعية في عام ١٩٩٣ بناء على توصية من لجنة التنمية المستدامة المشتركة بين الوكالات (انظر A/48/527، الفقرتين ٧٩ و ٨٠)، وعقدت دورتها الخامسة التي استضافها البنك الدولي في الفترة من ٧ إلى ١٠ كانون الثاني/يناير ١٩٩٧، في واشنطن العاصمة. وتمثلت مشاركة الأمم المتحدة في شعبة شؤون المحيطات وقانون البحار التابعة لمكتب الشؤون القانونية، وإدارة تنسيق السياسات والتنمية المستدامة، وصندوق الأمم المتحدة الإنمائي. وشارك كذلك ممثلون لمنظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة، واليونسكو، واللجنة الأوقيانوغرافية الحكومية الدولية، والبنك الدولي، والمنظمة العالمية للأرصاد الجوية، والمنظمة البحرية الدولية، والوكالة الدولية للطاقة الذرية. وقامت اللجنة الفرعية في إطار اختصاصاتها بتوجيه اهتمام لجنة التنمية المستدامة المشتركة بين الوكالات إلى عدد من المسائل، من بينها ما يلي:

(أ) تأكيدها أن برنامج العمل العالمي لحماية البيئة البحرية من الأنشطة البرية سيشكل إطار البرنامج التعاوني للفصل ١٧، في المجالين البرنامجيين ألف وباء، من جدول أعمال القرن ٢١[٥٧]. وقد أكدت اللجنة الفرعية مجددا اهتمامها بأن تسمى لجنة برنامج العمل التوجيهية المشتركة بين الوكالات، بما في ذلك اضطلاعها بالمهام المقترنة بآلية مركز تبادل المعلومات، إذا دعاها لذلك مجلس إدارة برنامج الأمم المتحدة للبيئة[٥٨]؛

(ب) استعراضها لما قررته الجمعية العامة في الفقرتين ١٤ و ١٦ من قرارها ٣٤/٥١ بأن تجري سنويا استعراضا وتقييما للتطورات المتعلقة بشؤون المحيطات وقانون البحار. ورحبت اللجنة الفرعية بما

تقرر في الفقرة ١٧ من نفس القرار من إدراج بند معنون "المحيطات وقانون البحار" في جدول أعمال الدورة الثانية والخمسين للجمعية العامة؛

(ج) خطة عملها المقبلة التي تشمل بين أولوياتها البنود التالية: استعراض التقدم المحرز في تنفيذ برنامج العمل العالمي؛ التخطيط للاحتفال بالسنة الدولية للمحيطات، ١٩٩٨؛ إحراز تقدم في إنتاج أطلس الأمم المتحدة للمحيطات. ووافقت اللجنة الفرعية، واضعة خطة عملها المقبلة في الاعتبار، على عقد دورتها السادسة في غضون الأسبوع الذي يبدأ في ١٩ كانون الثاني/يناير ١٩٩٨، مع تفضيلها عقد الدورة في لشبونة بالنظر إلى البدء في السنة الدولية للمحيطات ١٩٩٨، ومعرض ٩٨.

٣٨٥ - وفي أثناء اجتماع غير رسمي عقدته اللجنة الفرعية (استكهولم، ٦ - ٨ آب/أغسطس ١٩٩٧) حدث تقدم في المشاورات في المجالات السالفة الذكر، من قبيل الإعداد للجلسة الرسمية التي تعقد في ١٩٩٨.

٣٨٦ - وقُدم تقرير الأمين العام الموجز عن تنفيذ الفصل ١٧ من جدول أعمال القرن ٢١ (E/CN.17/1997/2/Add.16) إلى لجنة التنمية المستدامة في دورتها الخامسة (٧ - ٢٥ نيسان/أبريل ١٩٩٧)[٥٩]، بوصفها تقوم برعاية المجلس الاقتصادي والاجتماعي، بعمل الهيئة التحضيرية للدورة الاستثنائية التاسعة عشرة للجمعية العامة المعقودة في حزيران/يونيه ١٩٩٧ لإجراء استعراض وتقييم شاملين لتنفيذ جدول أعمال القرن ٢١ (انظر الفقرات ١٨٥ - ١٩٠)[٦٠].

٣ - خلاصات العلوم المائية ومصائد الأسماك

٣٨٧ - "خلاصات العلوم المائية ومصائد الأسماك" هي خدمة مشتركة بين الوكالات ودولية للمعلومات الببليوغرافية أنشئت في عام ١٩٧٠. والأمم المتحدة شريكة في رعاية "الخلاصات" من خلال شعبة شؤون المحيطات وقانون البحار، بالاشتراك مع منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة، واللجنة الأوقيانوغرافية الحكومية الدولية، وصندوق الأمم المتحدة للبيئة، وقد انضم إليها أيضا ٣ شركاء دوليين، و ٢٣ شريكا وطنيا/ مركزا للمدخلات[٦١]، فضلا عن الشريك القائم بالنشر وهو "خلاصات كيمبردج العلمية" Cambridgee Scientific Abstracts. وتتولى الشعبة رصد الوثائق والمنشورات المتعلقة بقانون البحار وسائر الأنشطة ذات المنحى البحري (قانون المحيطات، والسياسة العامة والإدارة، والتكنولوجيا، والموارد غير الحية)، حيث يجري إعداد خلاصات وبيانات ببليوغرافية مستمدة منها لإدراجها في قاعدة البيانات وأقراص الليزر المحوسبة القابلة للبحث الخاصة "بالخلاصات" وفي الدوريات الشهرية المناظرة من "الخلاصات". والدوريات المطبوعة وأقراص الليزر كلاهما متاح لدى الشعبة وذلك لاستخدام موظفيها وغيرهم من موظفي مكتب الشؤون القانونية وسائر موظفي الأمم المتحدة. وقاعدة بيانات "خلاصات العلوم المائية ومصائد الأسماك" متاحة للمستعملين من خارج الأمم المتحدة بسعر الشراء على أساس دفع اشتراك. ومنذ انضمت الأمم المتحدة إلى "الخلاصات" في عام ١٩٧٧ وهي تدعم بقاءها وزيادة تطويرها.

٣٨٨ - ويتناول الاجتماع السنوي لمجلس "الخلاصات" مواضيع السياسة العامة والمواضيع التقنية المرتبطة بزيادة فعالية "الخلاصات" وفائدتها لأوساط المستعملين الآخذة في الاتساع. وركز اجتماع المجلس لعام ١٩٩٧ (غدينيا، بولندا، ٢٢ - ٢٥ نيسان/أبريل)، الذي حضره ٢٨ مشاركا، على النـُهج اللازمة لتوسيع نطاق استعمال خدمة "الخلاصات" وكفالة استعداد جميع مراكز المدخلات لتقديم مدخلاتها في شكل إلكتروني تنقله الحواسيب. ومنذ شهر آذار/ مارس ١٩٩٧ يتم تقديم جميع مدخلات الشعبة على هذا النحو.

٣٨٩ - والأمم المتحدة حاليا بصدد إعداد شبكة الكترونية للاستعمال الداخلي. وستتيح الشـُعبة الوصول إلى حاسوب خدمة الشبكة الخاص بها والمشتمل على أقراص الليزر المتضمنة "للخلاصات" لكي تصبح قواعد البيانات التابعة لها في متناول أي شخص في المنظمة لأغراض البحث والاسترجاع الالكترونيين اللذين يغطيان موارد "الخلاصات" برمتها.

باء - بناء القدرات

١ - الزمالة

٣٩٠ - أنشأت الجمعية العامة زمالة هاميلتون شيرلي أميراسينغ التذكارية في ميدان قانون البحار[٦٢] بقراراها ١٠٨/٣٦ المؤرخ ١٠ كانون الأول/ ديسمبر ١٩٨١ إحياء لذكرى الراحل هاميلتون شيرلي أميراسينغ، أول رئيس لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار. ويتابع الزملاء، في إطار برنامج الزمالة، برنامج بحوث/ دراسات على مستوى الدراسات العليا بجامعة مشاركة يختارونها لفترة لا تقل عن ستة أشهر. وبعد ذلك يعملون كمتدربين داخليين في شعبة شؤون المحيطات وقانون البحار لفترة مدتها ثلاثة أشهر تقريبا. وقد قدم في إطار هذا البرنامج منذ إنشائه عشر منح ومنحة خاصة واحدة. وكان الزملاء من البلدان التالية: نيبال (١٩٦٨)؛ وجمهورية تنزانيا المتحدة (١٩٨٧)؛ وشيلي (١٩٨٨)؛ وسانت لوسيا (١٩٨٩)؛ وسان تومي وبرينسيبي (١٩٩٠)؛ وكرواتيا (١٩٩١)؛ وتايلند (١٩٩٢)؛ وكينيا (١٩٩٣)؛ وسيشيل والكاميرون (١٩٩٤)؛ وتونغا (١٩٩٥). ويقوم بمنح الزمالة وكيل الأمين العام للشؤون القانونية والمستشار القانوني بناء على توصية الفريق الاستشاري المؤلف من خبراء مرموقين في ميدان قانون البحار.

٣٩١ - وتشارك الجامعات والمؤسسات الأكاديمية التالية في الزمالة: مركز قانون المحيطات والسياسات المتعلقة بالمحيطات، بجامعة فرجينيا، شارلوتز فيل، بفرجينيا؛ وكلية دالهاوزي للحقوق، هاليفاكس، بكندا؛ وكلية الحقوق بجامعة أوكسفورد، أوكسفورد، بالمملكة المتحدة؛ وكلية الحقوق بجامعة ساوث هاميتون، ومعهد القانون البحري بساوث هامتون، بالمملكة المتحدة؛ والمعهد العالي للدراسات الدولية، جنيف، بسويسرا؛ ومعهد الدراسات الدولية بجامعة شيلي، سانتياغو، شيلي؛ ومركز السياسات البحرية بمؤسسة وودز هول للدراسات الأوقيانوغرافية، بوودز هول، ماساشوستس، بالولايات المتحدة؛ ومعهد قانون البحار بهولندا، كلية الحقوق جامعة أوترشت، بأوترشت، بهولندا؛ ومركز بحوث القانون الدولي، بجامعة كامبريدج، كامبريدج، بالمملكة المتحدة؛ وأكاديمية رودس لقانون المحيطات والسياسات المتعلقة بالمحيطات؛ التابعة للمعهد

الإيجي لقانون البحار والقانون البحري، برودس، باليونان؛ وكلية الحقوق بجامعة جورجيا بأثينا، جورجيا، بالولايات المتحدة؛ وكلية الحقوق بجامعة ميامي، بكورال غيبلز، فلوريدا، بالولايات المتحدة؛ وكلية الحقوق بجامعة واشنطن، بسياتل، واشنطن، بالولايات المتحدة؛ وكلية ويليام س. ريتشاردسون للحقوق، بجامعة هاواي، هونولولو، هاواي، بالولايات المتحدة. وتقدم الجامعات أو المؤسسات الأكاديمية المشاركة للزميل الدارس بها كافة المقررات التعليمية بدون تكلفة. ومع ذلك، يوفر برنامج الزمالة التكاليف اللازمة لتغطية بدلات السفر والإقامة وشراء الكتب، وتدفع من صندوقه الخاص.

٣٩٢ - وقد منحت زمالة السنة الدراسية ١٩٩٦-١٩٩٧ للسيدة أليسي - نوميا تاوموبيو، وهي من كبار محاميي التاج من تونغا، وقد أتمت لتوها برنامجها للدارس المقيم في كلية سانت أنطوني، بجامعة أوكسفورد، بالمملكة المتحدة. وهي تكمل في الوقت الحاضر برنامجها التدريبي لدى الشعبة.

٣٩٣ - أما منحة السنة الدراسية ١٩٩٧-١٩٩٨ فقد قدمت للسيد دودي كوسومو نيغورو، رئيس قسم بإدارة الشؤون القانونية وشؤون المعاهدات الدولية، بوزارة الخارجية الإندونيسية. وسيقوم بإتمام برنامجه للدارس المقيم بكلية الحقوق بجامعة ميامي، فلوريدا، بالولايات المتحدة.

٣٩٤ - وقد قدمت المملكة المتحدة في الماضي مساهمات خاصة لتمويل برنامج للزمالات في جامعة مشاركة بالمملكة المتحدة. ورحب الفريق الاستشاري بهذه المساهمات وأعرب عن أمله في أن تحذو البلدان الأخرى هذا الحذو. كما شجع الفريق المرشحين المختارين الذين سبق اختيارهم على تقديم طلباتهم إلى الجامعات مباشرة متخذين من الفريق الاستشاري للزمالات جهة يرجع إليها بخصوصهم.

٣٩٥ - ونظرا للمستوى الرفيع للمرشحين الذين يتقدمون كل عام طلبا للزمالة، أعرب الفريق عن أمله في إمكان أن يسهم الأفراد والمؤسسات أيضا في صندوق الزمالة. وحث الفريق مرة أخرى وكيل الأمين العام والمستشار القانوني على بحث إمكانية زيادة الهبة حتى يمكنه، عن طريق إيرادات الفوائد التي تدرها، منح الزمالة الدراسية لأكثر من شخص واحد في السنة.

٣٩٦ - وسيجتمع الفريق الاستشاري مرة أخرى في أواخر عام ١٩٩٧ لكي يوصي بمرشح أو مرشحين لتلقي المنحة التالية.

٢ - البرنامج التدريبي لإدارة المناطق البحرية والساحلية

٣٩٧ - للبرنامج التدريبي لإدارة المناطق البحرية والساحلية حتى الآن ما مجموعه ١١ وحدة من وحدات وضع المقررات الدراسية، في عشرة بلدان. وانضمت إلى البرنامج وحدتان جديدتان من هذه الوحدات في عام ١٩٩٦ وهما: مجلس البحث والتطوير في مجال الأحياء المائية والبحرية الفلبيني ومركز دراسات وبحوث

قانون الأنشطة البحرية في فرنسا. والمجلس الفلبيني هو أول وحدة لوضع المقررات الدراسية توجد داخل مؤسسة حكومية على مستوى الإدارة.

٣٩٨ - وقد واصلت وحدة الدعم المركزي بشعبة شؤون المحيطات وقانون البحار تقديم المساعدة لوحدات وضع المقررات الدراسية في شكل مراقبة لنوعية المقررات الدراسية الجاري إعدادها وتقديم المساندة والدعم المباشر لوحدات وضع المقررات الدراسية والإدارة والتنسيق العامين للبرامج. وفيما يلي بعض الأنشطة الرئيسية التي نفذت خلال عام ١٩٩٧.

٣٩٩ - عقد المؤتمر الأول لتنسيق التدريب على إدارة المناطق البحرية والساحلية (نيويورك، ٢٤ - ٢٦ نيسان/أبريل ١٩٩٧) وجمع بين ١٠ من مديري وحدات وضع المقررات الدراسية المنشأة في البرازيل، وكوستاريكا، وفيجي، وفرنسا، والهند، والفلبين، والسنغال، وتايلند، والولايات المتحدة. وكان الغرض من المؤتمر إجراء تقييم عام للتقدم الذي أحرزه البرنامج خلال السنتين الماضيتين ووضع سياسة لشبكة التدريب على إدارة المناطق البحرية والساحلية في المستقبل، بما في ذلك خطة عمل تفصيلية للسنتين القادمتين.

٤٠٠ - وتركز سياسة التدريب على إدارة المناطق البحرية والساحلية وتوجهات المستقبل المتعلقة بالنمو على: (أ) تعزيز وحدات وضع المقررات الدراسية عن طريق تنمية الموارد البشرية، والمشاركة في المقررات، وتقديم الدعم المالي، وأنشطة الاتصال؛ (ب) إنشاء وحدات وضع المقررات الدراسية المرتبطة بالمشاريع الميدانية لبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي في مجال إدارة المناطق الساحلية والمحيطات؛ (ج) توسيع نطاق البرنامج ليشمل التدريب على القضايا المتصلة بقانون البحار؛ (د) تعزيز الصلات بمبادرة برنامج الأمم المتحدة الإنمائي الاستراتيجية لإدارة المحيطات والمناطق الساحلية. ويتخذ من التعاون مع البرامج الشقيقة لاستراتيجية التدريب "Train-X" سبيلا للتعاون فيما بين البرامج ووضع المقررات الدراسية على النحو المشترك. وكان من أمثلة هذا التعاون توحيد الجهود بين البرنامج التدريبي لإدارة المناطق البحرية والساحلية وبرنامج "التدريب في ميدان تغير المناخ" من أجل وضع مبادئ توجيهية لتطوير التدريب ومواد لحلقات العمل. كما يتعاون كلا البرنامجين في وضع مجموعة مواد تدريبية موحدة مشتركة بشأن تغير المناخ وإدارة المناطق الساحلية لصالح منطقة المحيط الهادئ.

٤٠١ - وقد قامت حلقة العمل الثانية لواضعي المقررات الدراسية (نيويورك، ٢٨ نيسان/أبريل - ١٠ أيار/مايو ١٩٩٧) التي عقدت بعد انتهاء مؤتمر التنسيق مباشرة، بتدريب ١٤ شخصا (من واضعي المقررات الدراسية) من وحدات وضع المقررات الدراسية القائمة والتي أنشئت حديثا وكذلك من المنظمات الأخرى. وشمل التدريب تطبيق منهجية موحدة لوضع المقررات الدراسية لإعداد وتنفيذ المقررات التدريبية في ميدان الشؤون الساحلية وشؤون المحيطات.

٤٠٢ - وعقد اجتماع المائدة المستديرة الخامس بشأن استراتيجية التدريب Train-X في نيويورك في يومي ٨ و ٩ أيلول/سبتمبر ١٩٩٧، واشترك فيه جميع منسقي البرامج الشقيقة لبرنامج "التدريب في ميدان تغير

المناخ" وهي: مشروع استحداث دورة تدريبية في مجال الاتصالات السلكية واللاسلكية الدولية (الاتحاد الدولي للاتصالات السلكية واللاسلكية)؛ وبرنامج تطوير التدريب في ميدان النقل البحري (الأونكتاد)؛ وبرنامج التدريب في مجال الطيران المدني الدولي (منظمة الطيران المدني الدولي)؛ وبرنامج التدريب وتنمية الموارد البشرية في ميدان التجارة الخارجية (الأونكتاد)؛ والبرنامج التدريبي لإدارة المناطق البحرية والساحلية (شعبة شؤون المحيطات وقانون البحار التابعة للأمم المتحدة)؛ وبرنامج التدريب في مجال البريد (الاتحاد البريدي العالمي)؛ وبرنامج "التدريب في ميدان تغير المناخ" (يونيتار) وبرنامج التدريب في مجال صيد الأسماك (منظمة الأغذية والزراعة). وكان الغرض من اجتماع المائدة المستديرة هو: (أ) استعراض الأنشطة المضطلع بها منذ حزيران/ يونيه ١٩٩٦ من جانب جميع برامج استراتيجية Train-X؛ (ب) استعراض توصيات اجتماع المائدة المستديرة الرابع (حزيران/يونيه ١٩٩٦)؛ (ج) بحث مختلف طرائق تعزيز التعاون بين البرامج الشقيقة؛ (د) وضع أنشطة الشبكات للعامين القادمين. وتولى ممثل مشروع استحداث دورة تدريبية للاتحاد الدولي للاتصالات السلكية واللاسلكية رئاسة اجتماع المائدة المستديرة الخامس لاستراتيجية التدريب Train-X حتى اختتام الاجتماع. وسيتولى منسق البرنامج التدريبي لإدارة المناطق البحرية والساحلية الرئاسة حتى اجتماع المائدة المستديرة السادس لاستراتيجية التدريب Train-X.

جيم - نظم المعلومات

٤٠٣ - تواصل شعبة شؤون المحيطات وقانون البحار أنشطتها بهدف تعزيز نظامها القائم لجمع وتصنيف ونشر المعلومات عن قانون البحار والمسائل ذات الصلة، وفقا لقرار الجمعية العامة ٢٨/٤٩. وقد عيَّنت الشعبة شبكة 'انترنت' بوصفها الأداة الرئيسية لتعزيز نظام المعلومات الخاص بها. وهي تتيح جمع المواد (الوثائق والتقارير والتشريعات، الخ) من مجموعة واسعة النطاق من المصادر (الحكومات، والمنظمات الدولية، والمؤسسات المختصة) بطريقة فعالة من حيث التكلفة. كما توفر للمستعملين وسائل ملائمة للحصول على مواد ومعلومات منظمة تنظيما جيدا وجيدة الاسناد وسريعة تتناول مختلف جوانب المحيطات والشؤون البحرية وقانون البحار. وفي هذا السياق، واصلت الشعبة، التي قامت بدور رائد في الجهود الأولية للأمم المتحدة في عام ١٩٩٥ في تقديم المعلومات عبر شبكة 'الإنترنت' للمجتمع الدولي، تطوير موقع "المحيطات وقانون البحار" على تلك الشبكة (http://www.un.org/depts/los) كجزء من موقع المنظمة على شبكة 'الإنترنت'.

٤٠٤ - وقد أصبح موقع الشبكة متاحا بالإنكليزية للجمهور منذ أكثر من عام. وتقوم الشعبة، تدريجيا، تمشيا مع سياسة الأمم المتحدة، بإعداد النص الفرنسي بقدر ما تسمح به الموارد. ويجري حاليا بالتدريج إدماج المواد والمعلومات المتاحة في الوقت الحاضر على موقع غوفر للشبكة (gopher://gopher.un.org:70/11/los) في موقع الشبكة. ويقدم موقع الشبكة وموقع غوفر معا في الوقت الحاضر معلومات عامة عن المحيطات وقانون البحار كما يزودان المستعملين بكثير من الوثائق، بما في ذلك النصوص الكاملة للاتفاقية، واتفاق عام ١٩٩٤ المتعلق بتنفيذ الجزء الحادي عشر، واتفاق الأرصدة السمكية لعام ١٩٩٥، إلى جانب معلومات عن حالة كل منها. وتتاح أيضا معلومات عن مؤسسات المحيطات الجديدة المنشأة بموجب الاتفاقية، أي السلطة الدولية لقاع البحار، والمحكمة الدولية لقانون البحار، ولجنة حدود الجرف القاري. وتتاح للمستعملين سبل

الوصول إلى كثير من الوثائق والبيانات الصحفية المختارة الأخرى، بما في ذلك التقارير المقدمة للجمعية العامة، والمحاضر الحرفية لمداولات الجمعية العامة بشأن قانون البحار وشؤون المحيطات، وكذلك وثائق اجتماع الدول الأطراف ولجنة حدود الجرف القاري. وهناك رسالة إخبارية عن التطورات الجارية في ميدان قانون البحار وشؤون المحيطات تشكل جزءا هاما من موقع الشبكة.

٤٠٥ - ودعت الجمعية العامة في قراريها ٢٨/٤٩ و ٣٤/٥١ إلى العمل، بالتعاون مع المنظمات الدولية ذات الصلة، من أجل وضع نظام مركزي لتوفير المعلومات والمشورة بصورة منسقة بشأن أمور من بينها التشريعات والسياسات البحرية. وتسلم الشعبة، إدراكا منها للأهمية الاستراتيجية للاتفاقية كإطار للعمل على الصعد الوطني والإقليمي والعالمي في القطاع البحري، بالحاجة إلى زيادة توفير معلومات منسقة ودقيقة. وتحقيقا لهذه الغاية، تطور الشعبة موقع "المحيطات وقانون البحار" على الشبكة كمصدر شامل وحيد للمعلومات المتنوعة التي تتناول مواضيع بعينها. ويشمل ذلك عددا كبيرا من الوصلات، المستندة إلى البحث الدقيق (يبلغ مجموعها حاليا ١١٤)، بالوكالات المتخصصة والمنظمات الدولية يمكن عن طريقها الحصول على معلومات صحيحة ودقيقة فيما يتصل بالمحيطات. وتحتفظ الشعبة ذاتها بعدد من قواعد البيانات، وتواصل تطويرها، وتكمل هذه القواعد المعلومات المقدمة عن طريق موقع الشبكة وموقع غوفر. وفي الوقت ذاته، فإن موقع الشبكة هذا، بتوفير وصلات بمواقع وقواعد بيانات المؤسسات الأخرى في منظومة الأمم المتحدة، يصبح نقطة مرجعية مركزية للمعلومات عن المحيطات وعن قانون البحار.

٤٠٦ - وتضم إحدى قواعد البيانات التي تحتفظ بها الشعبة التشريعات البحرية الوطنية لـ ١٤٦ دولة. وهناك أيضا قاعدة بيانات متنامية عن المعاهدات الثنائية المتعلقة بتعيين حدود المناطق البحرية (يزيد عددها حاليا عن ٢٠٠ معاهدة). وتسمح الآن التحسينات التي أدخلت مؤخرا على هيكل قواعد البيانات، وكذلك اقتناء برامجيات جديدة، بتوفير قدرة قوية وتامة على البحث عن النصوص، مما يعزز قدرة الشعبة على البحث والتحليل فيما يتعلق بممارسة الدول. ويظل الناتج المستمد من قواعد البيانات هذه أداة نافعة لمساعـــدة الدول، ولا سيما في المراحل الأولية من عمليتها التشريعية.

الحواشي

(١) انظر الوثائق الرسمية للمجلس الاقتصادي والاجتماعي، ١٩٩٦، الملحق رقم ٨ (E/1996/28)، الفصل الأول، جيم.

(٢) تقرير مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية، ريو دي جانيرو، ٣-١٤ حزيران/يونيه ١٩٩٢ (A/CONF.151/26/Rev.1، (Vol.I و Vol.I/Corr.1 و Vol.II و Vol.III و Vol.III/Corr.1)) (منشور الأمم المتحدة، رقم المبيع A.93.I.8 والتصويبات)، المجلد الأول: القرارات التي اتخذها المؤتمر، القرار ١، المرفق الثاني.

(٣) وهذه الدول هي: الاتحاد الروسي، الأرجنتين، الأردن، استراليا، ألمانيا، أنتيغوا وبربودا، اندونيسيا، أنغولا، أوروغواي، أوغندا، ايرلندا، آيسلندا، إيطاليا، بابوا غينيا الجديدة، باراغواي، باكستان، بالاو، البحرين، البرازيل، بربادوس، بروني دار السلام، بلغاريا، بليز، بنما، بوتسوانا، البوسنة والهرسك، بوليفيا، ترينيداد وتوباغو، توغو، تونس، تونغا، جامايكا، الجزائر، جزر البهاما، جزر سليمان، جزر القمر، جزر كوك، جزر مارشال، الجمهورية التشيكية، جمهورية تنزانيا المتحدة، جمهورية كوريا، جمهورية الكونغو الديمقراطية، جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة، جورجيا، جيبوتي، دومينيكا، الرأس الأخضر، رومانيا، زامبيا، زمبابوي، ساموا، سان تومي وبرينسيبي، سانت فنسنت وجزر غرينادين، سانت كيتس ونيفيس، سانت لوسيا، سري لانكا، سلوفاكيا، سلوفينيا، سنغافورة، السنغال، السودان، السويد، سيراليون، سيشيل، شيلي، الصومال، الصين، العراق، عمان، غامبيا، غانا، غرينادا، غواتيمالا، غيانا، غينيا، غينيا الاستوائية، غينيا ـ بيساو، فرنسا، الفلبين، فنلندا، فيجي، فييت نام، قبرص، الكاميرون، كرواتيا، كوبا، كوت ديفوار، كوستاريكا، الكويت، كينيا، لبنان، مالطة، مالي، ماليزيا، مصر، المكسيك، المملكة العربية السعودية، المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية، منغوليا، موريتانيا، موريشيوس، موزامبيق، موناكو، ميانمار، ميكرونيزيا (الولايات ـ الموحدة)، ناميبيا، ناورو، النمسا، نيجيريا، نيوزيلندا، هايتي، الهند، هندوراس، هولندا، اليابان، اليمن، يوغوسلافيا، اليونان.

(٤) قانون البحار: الإعلانات والبيانات المتعلقة باتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وبالاتفاق المتعلق بتنفيذ الجزء الحادي عشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، (منشورات الأمم المتحدة، رقم المبيع E.97.V.3).

(٥) ترد السير الشخصية للمرشحين في الوثيقتين SPLOS/17 و Add.1.

(٦) يمكن الاطلاع على إشارات إلى هذه الاتفاقيات، بما في ذلك حالتها، في "منشور قاع البحـــار: المعاهدات المتعددة الأطراف - دليل مرجعي للمعاهدات المتعددة الأطراف والصكوك الدولية الأخرى ذات الصلة باتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (نُقح واستُكمل في ٣١ كانون الأول/ ديسمبر ١٩٩٦) (منشورات الأمم المتحدة، رقم المبيع E.97.V.9)، الصفحات ٨٠-١١٨.

الحواشي (تابع)

(٧) اشتركت في المؤتمر اندونيسيا وتايلند وجمهورية كوريا والصين والفلبين وماليزيا وهونغ كونغ واليابان.

(٨) انظر "The Law of the Sea: Multilateral Treaties..."، الصفحات ٨٤-٩٤.

(٩) انظر تقرير الدورة الخامسة للجنة الفرعية، الوثيقة FSI 5/16.

(١٠) انظر IAEA Draft Safety Series No. 3 annexed to MEPC 40/INF.4. Extracts from the Safety Series are contained in MEPC 40/14/3.

(١١) بلاغ الاجتماع الثامن والعشرين لمنتدى جنوب المحيط الهادئ، ١٧-١٩ أيلول/سبتمبر ١٩٩٧. الوثيقة SPFS (97) 13 الفقرات من ٣١ إلى ٣٤.

(١٢) عقد الاجتماع المعني باتفاقية حماية البيئة البحرية لشمال المحيط الأطلسي في الفترة من ٢ إلى ٥ أيلول/سبتمبر ١٩٩٧؛ مشروع الإعلان الوزاري لعام ١٩٩٨، OSPAR 97/8/8.

(١٣) أوكسفورد، المملكة المتحدة، مطبعة جامعة أوكسفورد، ١٩٩٧.

(١٤) انظر "The Law of the Sea: Multilateral Treaties..."، الصفحات ٣٠-٨٠.

(١٥) تقرير الدورة الثانية والعشرين للجنة مصائد الأسماك، روما، ١٠-١٣ آذار/ مارس ١٩٩٧.

(١٦) تقرير اجتماع الخبراء الأول المعني بالتنوع البيولوجي البحري والساحلي، جاكرتا، ١٠-٧ آذار/ مارس ١٩٩٧ (UNEP/CBD/JM/Expert/1/5) و تقرير الاجتماع الأول للهيئة الفرعية المعنية بالمشورة العلمية والتقنية والتكنولوجية، الاجتماع الثاني لمؤتمر الأطراف في اتفاقية التنوع البيولوجي، جاكرتا، ١٧-٦ تشرين الثاني/ نوفمبر ١٩٩٥ (UNEP/CBD/COP/2/5).

(١٧) أدرجت جميع المعلومات الواردة في الاستعراض الإقليمي في وثائق منظمة الأغذية والزراعة "The State of world fisheries and aquaculture (1996)" and FAO Fisheries Circular No. 920, "Review of the state of world fisheries resources: marine fisheries (1997)", OZV,"Fisheries and Aquaculture in Latin America and the Caribbean: Situation and Outlook in 1966", and 922, "Fisheries and Aquaculture in Sub Sahare in Africa: Sitution and Outlook in 1996"، ما لم يُشر إلى غير ذلك.

الحواشي (تابع)

(١٨) رسالة من الأمين التنفيذي للجنة الدولية لحفظ تون الأطلسي مؤرخة ٣ شباط/فبراير ١٩٩٧.

(١٩) "نيويورك تايمز"، ١٠ كانون الأول/ ديسمبر ١٩٩٦.

(٢٠) رسالة من الأمين التنفيذي لمنظمة مصائد الأسماك في شمال غربي المحيط الأطلسي، مؤرخة ١٦ حزيران/يونيه ١٩٩٧.

(٢١) مقتطف من تقرير اللجنة الاستشارية لمصائد الأسماك التابعة للمجلس الدولي لاستكشاف البحار، الصادر في أيار/ مايو ١٩٩٧.

(٢٢) رسالة من أمانة الكمنولث مؤرخة ١٦ أيار/ مايو ١٩٩٧.

(٢٣) رسالة من وفد اللجنة الأوروبية لدى الأمم المتحدة، مؤرخة ٥ أيار/ مايو ١٩٩٧.

(٢٤) "تورونتو ستار"، ٢٠ تموز/يوليه ١٩٩٧.

(٢٥) رسالة من لجنة البلدان الأمريكية لسمك التون المداري، مؤرخة ١ أيار/ مايو ١٩٩٧.

(٢٦) رسالة من وكالة مصائد أسماك المنتدى، مؤرخة ٢٧ حزيران/يونيه ١٩٩٧؛ وسينشر نص إعلان ماجورو في نشر قانون البحار The Law of the Sea Bulletin"، العدد ٣٥، (تحت الطبع).

(٢٧) تدخل القارة المتجمدة الجنوبية (أنتاركتكا) في نطاق نظام معاهدة أنتاركتكا.

(٢٨) رسالة من هيئة حفظ الموارد البحرية الحية في القارة المتجمدة الجنوبية (أنتاركتكا): تقرير الاجتماع الخامس عشر للهيئة ISSN 1031/3184.

(٢٩) رسالة من البعثة الدائمة لنيوزيلندا لدى الأمم المتحدة، مؤرخة ١٦ أيلول/سبتمبر ١٩٩٧.

(٣٠) "أنباء لجنة شمال المحيط الأطلسي للثدييات البحرية"، حزيران/يونيه ١٩٩٧.

(٣١) وثيقة عممتها بصورة غير رسمية، اللجنة الدائمة لجنوبي المحيط الهادئ على الدورة الاستثنائية للجمعية العامة للأمم المتحدة لاستعراض التقدم المحرز في تنفيذ جدول أعمال القرن ٢١.

الحواشي (تابع)

(٣٢) World Resources 1996-1997, Guide to the Global Environment: The Urban Environment, prepared by the World Resources Institute, UNEP, UNDP and the World Bank, pp. 248-252.

(٣٣) UNEP/CBD/SBSTTA/3/4، الفقرات ٣١-٣٣.

(٣٤) المرجع نفسه، الفقرة ٤٢.

(٣٥) Marine pollution bulletin, Vol. 34, No.4, April 1997, p.218.

(٣٦) UNEP/CBD/SBSTTA، الفقرة ٣٤.

(٣٧) المرجع نفسه، الفقرات ٥١/٥٣.

(٣٨) المجلد ٥٧، العدد ٥، أيار/ مايو ١٩٩٧، الصفحة ٨٥.

(٣٩) المرجع نفسه، المجلد ٥٦، العدد ١٠، تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٦، الصفحة ١٩.

(٤٠) The Nikkei Weekly، ٢٩ آب/أغسطس ١٩٩٦، الصفحة ١٠.

(٤١) المؤتمر العام لمجلس محافظي الوكالة الدولية للطاقة الذرية، "خطة لإنتاج مياه صالحة للشرب بطريقة اقتصادية: تقرير المدير العام لمجلس المحافظين إلى المؤتمر العام "(GOV/2855-GC(40)/4).

(٤٢) Offshome المجلد ٥٦ العدد ١٠، تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٦، الصفحة ١٠.

(٤٣) انظر الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة الثانية والخمسون، المحلق رقم ٢٥ (A/52/25)، المرفق.

(٤٤) تقرير الدورة السابعة والعشرين لفريق الخبراء المشترك المعني بالنواحي العلمية لحماية البيئة البحرية، الصحفة ٢٢.

(٤٥) نص الاتفاقية والوثيقة الختامية والقرار متاحة على الصفحة الخاصة بالوكالة الدولية للطاقة الذرية في الموقع http://www.iaea.org.

الحواشي (تابع)

(٤٦) عـُين بحر الشمال ومعظم القنال الإنكليزي بوصفهما منطقة خاصة بموجب المرفق الخامس الذي يتناول منع التلوث من القمامة التي تلقيها السفن.

(٤٧) IMO News 4:1996، الصفحة ٢.

(٤٨) انظر تقرير الدورة السابعة والعشرين لفريق الخبراء المشترك المعني بالنواحي العلمية لحماية البيئة البحرية، ١٤-١٨ نيسان/ابريل ١٩٩٧، نيروبي، برنامج الأمم المتحدة للبيئة، تموز/يوليه ١٩٩٧، المرفق السادس.

(٤٩) المنظمة العالمية للأرصاد الجوية، الوثيقة WMO-NO.860.

(٥٠) Offshore المجلد ٥٧، العدد ٤ (أيار/ مايو ١٩٩٧)، الصفحة ٦٦.

(٥١) المنظمة العالمية للأرصاد الجوية، لجنة حماية البيئة البحرية، IMO, Marine Environment Protction Committee.

(٥٢) Offshore المجلد ٥٧ العدد ٢ (شباط/فبراير ١٩٩٧)، الصفحتان ٥٧ و ٥٨.

(٥٣) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة الثانية والخمسون، الملحق رقم ٤ (A/52/4).

(٥٤) Ukrainaian Information Agency (UNIAN) 29 May 1997; interfax news agency (Moscow) 29 May 1997; Russian Information Agency AR-TSS, 31 May 1997; Agence france, Press, 31 May 1997; Kievskie, Vedomosty, 2 June 1997; Russian Information Agency AR-TSS, 2 June 1997; Financial Times (London), 2 June 1997; Ukraina: Chronika Podij, 3 June 1997, Kyiv, The Economist (U.S. edt.), 7 June 1997; Current Digest of The Post-Soviet Press, Vol. XLIX, No. 22, 2 July 1997.

(٥٥) انظر الوثائق الرسمية للمجلس الاقتصادي والاجتماعي، ١٩٩٧، الملحق رقم ١٠ والتصويب (E/1997/30 و Corr.1).

الحواشي (تابع)

(٥٦) يجري إعداد تقييم للمياه الدولية شامل ومتكامل وعالمي يتضمن مشاكل أحواض المياه العذبة والنظم الساحلية المرتبطة بها والمحيطات العالمية وذلك تحت رعاية فريق توجيهي للتقييم العالمي للمياه الدولية (انظر UNEP (WATER)/GEF-GIWA/4.2). ويجري بحث إمكانيات التعاون بين فريق الخبراء المشترك المعني بالنواحي العلمية لحماية البيئة البحرية والتقييم العالمي للمياه الدولية كما يجري إنشاء فرقة عمل مشتركة بينهما.

(٥٧) الفصل ١٧ عنوانه "حماية المحيطات وجميع أنواع البحار، بما فيها البحار المحصورة وشبه المحصورة والمناطق الساحلية وحماية مواردها واستخدامها وتنميتها على نحو رشيد". المجال البرنامجي ألف: الإدارة المتكاملة والتنمية المستدامة للمناطق الساحلية بما في ذلك المناطق الاقتصادية الخالصة"؛ المجال البرنامجي باء: "التلوث البحري (التلوث البحري/التلوث البري)".

(٥٨) دعا مجلس إدارة برنامج الأمم المتحدة للبيئة في دورته التاسعة عشرة (كانون الثاني/يناير - شباط/فبراير، ١٩٩٧) اللجنة الفرعية المعنية بالمحيطات والمناطق الساحلية التابعة للجنة التنسيق الإدارية إلى الاضطلاع، بالتعاون مع اللجنة الفرعية المعنية بالمياه التابعة للجنة، بمهام لجنة توجيهية معنية بالتعاون والمساعدة التقنيين فيما يتعلق ببرنامج العمل العالمي، بما في ذلك الأنشطة المتصلة بتبادل المعلومات، على أن تضم ممثلين من المنظمات الإقليمية والدولية التي تضطلع بأدوار ومسؤوليات رئيسية من أجل تنفيذ برنامج العمل العالمي (المقرر ١٤/١٩ ألف).

(٥٩) انظر الوثائق الرسمية للمجلس الاقتصادي والاجتماعي، ١٩٩٧، الملحق رقم ٩ (E/1997/29)، الفصل الثالث.

(٦٠) انظر E/CN.17/1997/2، الفقرات ٧١-٧٤.

(٦١) الشركاء الدوليون: المركز الدولي لإدارة الموارد المائية الحية/ المجلس الدولي لاستكشاف البحار/الاتحاد الدولي لحفظ الطبيعة والموارد الطبيعية/الاتحاد العالمي لحفظ الطبيعة/نظام المعلومات للموارد البحرية لجزر المحيط الهادئ. الشركاء الوطنيون: الاتحاد الروسي والأرجنتين واستراليا واستونيا وألمانيا وأوكرانيا والبرتغال وبولندا والسويد وشيلي والصين وفرنسا وكندا وكوبا وكينيا وليتوانيا والمكسيك والمملكة المتحدة والنرويج والهند والولايات المتحدة واليابان واليونان.

(٦٢) انظر أيضا A/52/524، الفقرات ٣٤-٤٧.