

إيمارسيبا

نشرة إخبارية لمركز المساعدات المتبادلة للطوارئ البحرية في البحر الأحمر وخليج عدن



مركز المساعدات المتبادلة للطوارئ البحرية في البحر الأحمر وخليج عدن



المحتويات



إيمارسجا

العدد الثالث - مارس 2012 م

● جهود إيمارسجا

4..... دول الإقليم تعد آلية لتعزيز الرقابة على السفن

إجتمع ممثلون من دول الإقليم لإعداد الصيغة النهائية لمذكرة تفاهم حول رقابة دولة الميناء على السفن في إقليم البحر الأحمر

5..... الإتفاقية الدولية لإدارة مياه السفن

تواصل الهيئة بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية عقد ورش العمل الإقليمية لمجموعة العمل الإقليمي لمشروع إدارة مياه اتزان السفن

7..... التصدي لانسكاب المواد الكيميائية الخطرة

8..... الاستخدام الامن والفعال للمشتتات

9..... تقييم وضع الشاطئ في حالات التلوث بالزيت

12..... إستضافة عدد من أنشطة الهيئة

مع التوسع المستمر في البرنامج التدريبي للهيئة والزيادة المضطردة لعدد ورش العمل التدريبية كثيراً مابرزت الحاجة لعقد بعض الورش الإقليمية خارج مقر الهيئة بجدة. وهنا تجد الهيئة فرصة لتنظيم عدد من الورش في مركزها بالغرندقة (إيمارسجا) المزود بتجهيزات فنية عالية لاستضافة ورش العمل التدريبية وبقدرة جيدة لتوفير الخدمات الإدارية والتسهيلات اللازمة

● الاتفاقيات الدولية

13..... الاتفاقيات الدولية الخاصة بالتلوث بالزيت

إتفاقية جده والبروتوكولات الملحقه بها. الإتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية. والاتفاقية الدولية للتعويض عن أضرار التلوث النفطية

الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن، هي هيئة حكومية تهتم بالمحافظة على البيئات الساحلية والبحرية في الإقليم. وتستمد قاعدتها القانونية من الاتفاقية الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن المعروفه بإتفاقية جدة و التي تم التوقيع عليها في عام 1982م، وتضم الهيئة في عضويتها كلا من الاردن، جيبوتي، المملكة العربية السعودية، السودان، الصومال، مصر واليمن، ويقع المقر الرئيسي لها في مدينة جده بالمملكة العربية السعودية.

وتهدف هذه النشرة إلى تزويدكم بأخبار و أنشطة مركز المساعدات المتبادلة للطوارئ البحرية في البحر الأحمر وخليج عدن (إيمارسجا). إن الأسماء والرموز والصور والعلامات والحدود الجغرافية وكافة محتويات هذه النشرة الإخبارية لاتعكس بالضرورة وضعاً أو تصوراً لوجهة نظر "الهيئة" أو هيئة التحرير، كما أنها لاتتضمن التعبير عن رأي أي طرف من "الهيئة" فيما يختص بالوضع القانوني أو الحدود السياسية لأية دولة. ومع حرص "الهيئة" على بذل كل جهد ممكن لتقديم المعلومات المفيدة والدقيقة للقارئ إلا أنها ترفض تحمل أي مسؤولية عن أي أخطاء ترد في هذه النشرة.

حقوق الطبع لمحتويات هذه النشرة:

يصرح بإعادة استخدام هذه النشرة أو أي من محتوياتها مع مراعاة توضيح المصدر

الإشراف العام

أ. د. زياد حمزه أبو غراره

هيئة التحرير

د. محمد بدران

لواء م. محمد فريد جنيه

أ. كهلان أبو غانم

للإضمام للقائمة البريدية

أو لاستلام نسخة إضافية

الرجاء الاتصال على العنوان التالي:

مركز المساعدات المتبادلة

للطوارئ البحرية في البحر

الأحمر وخليج عدن

ش النصر - الدهار - الغردقة -

جمهورية مصر العربية ص ب 669

البريد الإلكتروني:

emarsga@persga.org

يمكن الحصول على نسخته

إلكترونية من هذه النشرة من:

<http://www.emarsga.org>

التصميم والايخراج الفني والنشر الالكتروني

بوحدت نظم المعلومات بالهيئة

أتم مركز المساعدات المتبادلة في سنة 2011م عامه الخامس. وقد انبثق وجود المركز عن البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى والملحق باتفاقية جده الموقعة عام 1982م. والمتبع لهذه الفترة القصيرة من عمر المركز سيلمس التطور الملحوظ في أدائه. فقد بدأ المركز في سنواته الأولى بتنظيم ورشة إلى ورشتي عمل على الأكثر في السنة. بينما الآن يصل عدد الورش التدريبية التي يشارك فيها المركز إلى ست أو سبع ورش في العام الواحد. وقد تنوعت مواضيع الورش وتطورت معها الأنشطة الأخرى المنوطة بالمركز سواء من حيث بناء قاعدة المعلومات الخاصة بالقدرات الفنية والبشرية في مجال الاستعداد والتصدي للتلوث بالزيت في الإقليم أو في مجال تزويد المركز بالتقنيات الحديثة التي تساعد في عملية تنسيق جهود التصدي في حال وقوع حادث لا قدر الله؛ حيث تم إنشاء قاعدة بيانات تحتوي على معدات مكافحة الموجودة على مستوى الإقليم كما تم تزويد المركز ببرنامج نمذجة انتشار الزيت (OIL MAP) وأخيراً التفت المركز من خلال التوجيه والمتابعة المباشرين من إدارة الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن إلى "المواد الضارة الأخرى" في البروتوكول فبدأ بتوفير الإمكانيات لرفع القدرة على الاستعداد والتصدي لحوادث انسكاب المواد الكيميائية الخطرة والضارة بالصحة. فعقد العديد من الورش التدريبية في هذا المجال وتم التعرف ببرنامج إدارة المواد الكيميائية (CAMEO) والتدريب على استخدامه حيث يمكن الاستفادة منه في الاستعداد والتصدي لحوادث انسكاب المواد الكيميائية الخطرة ونمذجة انتشارها في الهواء وتوقع أثارها على المنطقة المحيطة.



مع ذلك فإن تطلع الهيئة دائماً إلى المزيد. فبعد أن اكتمل وجود خطط طوارئ وطنية للاستعداد والتصدي لحوادث التلوث بالزيت لدى كافة دول الإقليم. بدأنا بالتطلع فوراً إلى تحديث هذه الخطط وإدراج الاستعداد والتصدي لحوادث الانسكاب الكيميائي فيها. وأما من حيث النواحي التشريعية. فقد عمل المركز على إعداد البروتوكول الإقليمي الخاص بالتعاون الفني لاستعارة ونقل الخبراء والفنيين والأجهزة والمعدات والمواد خلال الطوارئ البحرية. والذي تم اعتماده من قبل الهيئة بعد التوقيع عليه بالأحرف الأولى من دول الإقليم. والذي نتطلع إلى المصادقة عليه من جميع الدول أعضاء الهيئة في أقرب وقت ممكن. لننتقل معاً نحو تحقيق الهدف لإيجاد خطة طوارئ إقليمية للاستعداد والتصدي لحوادث انسكاب الزيت والمواد الكيميائية الخطرة والضارة بالصحة. والتي سيتطلب التعامل معها إلى مرونة الحركة عبر الحدود البرية والجوية والبحرية للدول الأعضاء.

كل هذا لم يكن من الممكن أن يتحقق بدون دعم ومساندة وتشجيع دول الإقليم. الأمر الذي نبني عليه الكثير ونعول عليه في استمرار التقدم وتعظيم الإنجاز لخدمة البيئة والإنسان في دول إقليم البحر الأحمر وخليج عدن ولنساهم مع الآخرين في حماية صحة البيئة والإنسان على المستوى العالمي.

أ.د. زياد حمزه أبو غراره
الأمين العام

دول الإقليم تعد آلية إقليمية لتعزيز التفتيش والرقابة على السفن



التفتيش والرقابة المتعارف عليها دولياً على السفن التي تؤم موانئها أمر هام لتعزيز السلامة البحرية والمحافظة على البيئة التي تبحر خلالها. كما أن توفر آلية مناسبة لتبادل المعلومات والخبرات بين السلطات البحرية في دول الإقليم يشكل حماية مضاعفة ويفيد في كشف أي اختلال لم تنتبه إليه دولة العلم.

وقد سعت الهيئة لإيجاد مذكرة تفاهم تنفق عليها دول الإقليم الأعضاء في الهيئة لتشكيل الإطار القانوني للتواصل المباشر ما بين السلطات البحرية، وتزيد من فعالية الإجراءات في الكشف على السفن وتقلل النفقات وتحد من تأخير السفن في موانئ الإقليم. ما سيكسب دول الإقليم ميزة تنافسية في استقطاب الملاحة ويعود عليها وعلى مواطنيها بالنفع ويحافظ في نفس الوقت على بيئتنا البحرية. كما أن وجود مثل هذه المذكرة يجذب بشكل خاص السفن ذات المستوى المرتفع بما يقلل من حوادث السفن وأثارها المختلفة على الاقتصاد والبيئة وسلامة الإنسان.

وحول البنود والالتزامات الأساسية التي تتضمنها المذكرة فقد حرصت الهيئة على إيجاد مذكرة التفاهم بأقل أعباء مالية ممكنة على الدول الأعضاء. حيث سيتم استضافة المكتب التنفيذي ومركز المعلومات للمذكرة ضمن الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن.

عقد في مقر الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن ورشة عمل إقليمية لإعداد الصيغة النهائية لمذكرة تفاهم حول رقابة دولة الميناء على السفن في إقليم البحر الأحمر وخليج عدن والتوقيع عليها بالأحرف الأولى. شارك في ورشة العمل ممثلون عن وزارات البيئة والسلطات البحرية في الدول الأعضاء في الهيئة: المملكة الأردنية الهاشمية، جمهورية جيبوتي، المملكة العربية السعودية، جمهورية السودان، جمهورية مصر العربية والجمهورية اليمنية.

وتأتي أهمية توفر آلية إقليمية لتعزيز رقابة دولة الميناء على السفن في الإقليم بسبب الزيادة مضطردة في حركة السفن والنقل البحري في الإقليم ما يزيد من احتمال حدوث تجاوزات ومخالفات من خلال إلقاء مخلفات من على ظهر السفن في عرض البحر ويشمل ذلك النفايات والبضائع والمواد التالفة أو الحيوانات النافقة مما يتطلب التنسيق الجيد بين السلطات البحرية في دول الإقليم وتعزيز رقابة دولة الميناء على السفن (Port State Control) وفق الأسس والمعايير الدولية ووضع آلية مناسبة للتعاون الإقليمي وتبادل الخبرات والمعلومات.

ومن الجدير بالذكر أن المسؤولية الأساسية للتطبيق الفعال لالتزامات السفن بمعايير السلامة والأمن وحماية البيئة البحرية تقع على عاتق سلطات الدولة التي تسجل فيها السفن وتسمى دولة العلم. إلا أن قيام سلطات دولة الميناء بالتطبيق الفعال لمعايير

الاتفاقية الدولية لإدارة مياه اتزان السفن

مشروع الشراكات الدولية لإدارة مياه إتزان السفن
الاجتماع الثاني لمجموعة العمل الإقليمية 6 - 7 يونيو 2011



تواصل

الهيئة بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية عقد ورش العمل الإقليمية لمجموعة العمل الإقليمي لمشروع إدارة مياه اتزان السفن. وعقد هذا الاجتماع بحضور سبعة عشر مشارك يمثلون مجموعة العمل الإقليمي للمشروع وقد تم خلال هذا الاجتماع بحث سير عمل المشروع ووضع خطة العمل لعام 2012. كما تمت مراجعة الاستراتيجية الإقليمية لإدارة مياه اتزان السفن والتي كان من أبرز ملامحها إبراز رؤية الهيئة الإقليمية للحفاظ على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن للخطة الاستراتيجية الإقليمية. حيث تكمن هذه الرؤية في تطوير خطة استراتيجية إقليمية للتحكم في انتقال الكائنات البحرية الضارة في مياه اتزان السفن. وسيتم رفع هذه الخطة لمجلس الهيئة القادم للنظر في إمكانية اعتمادها كبروتوكول ملحق لاتفاقية جدة. وستتمحور العوامل الأساسية للخطة حول:

- تقوية قدرات الدول الأعضاء في منطقة البحر الأحمر وخليج عدن لمنع انتقال الكائنات البحرية الضارة في مياه الاتزان والرواسب

الخاصة بالسفن. مع التأكد من التطبيق الفعال والتطابق مع المتطلبات القانونية الدولية ذات الصلة.

• تنمية التعاون الإقليمي في مجال إدارة مياه اتزان السفن بين الدول الأعضاء بمنطقة البحر الأحمر وخليج عدن للتحكم في والاستجابة لحوادث غزو الكائنات الضارة.

• توفير الدعم الفني للدول الأعضاء لتطوير قدراتها الوطنية للاستجابة لحوادث التلوث البحري وتسهيل عملية تبادل المعلومات و التعاون التكنولوجي والتدريب:

• توفير إطار لتبادل المعلومات المتعلقة بالنواحي التشغيلية، الفنية، العلمية، القانونية، والنواحي المالية، وتشجيع وجود منظومة تساعد علي القيام بنشاطات منسقة علي المستوي الوطني. الإقليمي والدولي لتطبيق البروتوكول السابق ذكره.

مخاطر غزو الكائنات الضارة

إن مشكلة الكائنات الغازية، التي تتضمن نقل الكائنات الضارة في مياه ائزان السفن، تعتبر واحدة من أكبر المخاطر التي تهدد التنوع الحيوي البحري وتمثل تهديدا كبيرا للاقتصاد والصحة العامة. و الخسائر الاقتصادية علي المستوي العالمي بسبب الكائنات الغازية والذي يشمل الخلل في المصائد، وإعاقة الصناعات الساحلية والبنية التحتية والتداخل مع السلامة الإنسانية يتجاوز عشرات المليارات من الدولارات سنوياً. ومن المتوقع ان تتضاعف هذه التأثيرات السلبية في السنوات القادمة نتيجة لزيادة النشاطات الملاحية المتوقعة في العقود القادمة. ودول البحر الأحمر وخليج عدن من هي جزء من هذا العالم الذي يتزايد فيه خطر الكائنات الغازية نتيجة للعلولة الاقتصادية التي تتطلب إنشاء العديد من المواني والخطوط الملاحية الجديدة في المنطقة، فهناك العديد من المواني في المنطقة تقوم

الاتفاقية يوفر للدول فرص التعاون مع المنظمات الدولية والإقليمية والدول المتقدمة في هذا المجال والحصول على التدريب ورفع قدراتها الفنية من خلال فرص التعاون والدعم الفني التي توفرها الاتفاقية.

مراجعة تشريعية للتطابق مع إدارة مياه ائزان السفن والتصديق علي الاتفاقية الدولية الخاصة بهذا الشأن

بالإضافة لاتفاقية جدة نفسها، هناك أداة قانونية جديدة تم التصديق عليها بالإجماع بواسطة الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية وهي الاتفاقية الدولية لإدارة مياه ائزان السفن. هذه الاتفاقية لم تدخل حيز التنفيذ بعد حيث أنه في الوقت الحالي هناك حوالي 30 دولة تمتلك حوالي 30% من الأسطول العالمي فقط صادقت على الاتفاقية بينما شرط دخول الاتفاقية حيز التنفيذ هو أن تصادق عليها 30 دولة تمتلك 35% من الحمولة العالمية.

ونظراً للطبيعة الجيومورفولوجية للبحر الأحمر وخليج عدن فإن تطبيق معيار تغيير مياه ائزان السفن (D1) طبقاً للاتفاقية الدولية يعتبر صعباً ولذلك فإنه من الضروري أن تدخل الاتفاقية حيز التنفيذ وعندئذ فقط يصبح معيار معالجة مياه ائزان السفن (D2) إجبارياً مما يسهل وجود إجراء عملي للتحكم في انتقال الكائنات الغازية الضارة في البيئة البحرية للمنطقة.

”تمثل للكائنات الغازية تهديدا كبيرا للاقتصاد والصحة العامة. والأثر الاقتصادي السلبي علي المستوي العالمي للغزو البحري يمكن أن يتضمن الخلل في المصائد، إعاقة الصناعات الساحلية والبنية التحتية والتداخل مع السلامة الإنسانية بكلفة قد تتجاوز عشرات المليارات من الدولارات سنوياً، ومن هنا تضافرت الجهود العالمية للتصدي لهذا الخطر من خلال اعتماد الاتفاقية الدولية لإدارة مياه السفن؛ وتسهم الهيئة في رفع قدرات دول الإقليم للتمكن من الوفاء بالتزاماتها تجاه الاتفاقية حال دخولها حيز النفاذ الذي بات وشيكاً“

وعليه فقد أوصى المشاركون أن تقوم الدول الأعضاء في اتفاقية جدة بالتصديق علي الاتفاقية الدولية لإدارة مياه ائزان السفن بأسرع وقت ممكن حيث أن هذه الخطوة سوف تعجل من دخول الاتفاقية حيز التنفيذ وتعجل من تطبيق معيار المعالجة (D2) علي متن السفن.

من أجل تسهيل عملية التصديق علي إتفاقية إدارة مياه ائزان السفن فإنه من المفيد أن تقوم الدول الأعضاء في اتفاقية جدة بعمل مراجعة تشريعية للقوانين الوطنية الموجودة حالياً والمتعلقة بالتحكم في انتقال الكائنات الغازية الضارة في المعاهدات الأخرى ذات الصلة مثل الاتفاقية الدولية لقانون البحار (UNCLOS) واتفاقية التنوع البيئي (CBD) المصادق عليهما من قبل جميع الدول الأعضاء في اتفاقية جدة؛ بالإضافة لاتخاذ إجراءات محلية لصياغة قوانين للتحضير والتمهيد للتصديق علي اتفاقية إدارة مياه ائزان السفن.

وسوف تستمر ”الهيئة“ في تقديم الدعم الفني والنصح لدول منطقة البحر الأحمر وخليج عدن عند الطلب في هذا الشأن.

بتصدير بضائع صب ومنتجات بترولية وفي المقابل يتم تفرغ كميات كبيرة من مياه ائزان في مياهها. ومياه ائزان قد تحتوي علي كميات كبيرة من الكائنات الغازية الضارة التي قد تسبب ضرر لأنظمتها البيئية البحرية. ولهذه المشكلة تبعات كبيرة علي البيئة البحرية والتنوع البيولوجي بالإضافة لأثارها علي الصحة العامة. هذا لأنه بمجرد استقرار الكائنات الغازية في منطقة ما فمن المستحيل تقريباً أن يتم القضاء عليها.

الفوائد والالتزامات المتعلقة بإدارة مياه ائزان السفن والانضمام إلى الاتفاقية الدولية

ليس هناك شك أن إنضمام أي دولة للاتفاقية الدولية لإدارة مياه ائزان السفن يوجب على الدولة العضو بعض الالتزامات. معظم هذه الالتزامات تكمن في تحديث ورفع القدرات الوطنية في موانئ الدولة للقيام بالمهام المطلوبة من فحص وتدقيق للسجلات فيما يتعلق بمياه ائزان. وبالنسبة للدول التي تملك سفناً فإنها كدول علم لا مناص من التزام سفنها بشروط الاتفاقية حيث أن سفنها ستواجه صعوبات في موانئ الدول الأخرى إن لم تلتزم بشروط اتفاقية إدارة مياه ائزان وتركيب أجهزة المعالجة المناسبة حسب الجدول الزمني الذي وضعته الاتفاقية.

بالمقابل فإن الفوائد من تطبيق واتباع الإجراءات السليمة لإدارة مياه ائزان ستكون كبيرة من حيث الحفاظ على البيئة وأيضاً ذات مردود اقتصادي كبير؛ إذ توفر حماية لصحة البيئة والإنسان وما يمكن أن يترتب على ذلك من خسائر اقتصادية في حال تعرض سواحل هذه الدول لاستقرار الكائنات الغازية. علاوة على ذلك فإن الانضمام إلى

التصدي لانسكاب المواد الكيميائية الخطرة والضارة بالصحة ورشة العمل الإقليمية 13 الى 15 سبتمبر 2011



وقد جاءت توصيات الورشة في جانبين أساسيين هما:

- أن تقوم دول الهيئة بتحديث خطط الطوارئ الوطنية للاستعداد للتصدي لحوادث انسكاب الزيت بحيث يضاف إليها الاستعداد والتصدي لحوادث انسكاب المواد الكيميائية الخطرة. حيث أن الإجراءات الأساسية متشابهة في كلتا الحالتين. إلا أن التصدي للمواد الكيميائية يحتاج إلى مزيد من التدريب وبعض المعرفة الأساسية بخصائص المواد الكيميائية وكيفية التعامل معها.
- التوصية بأن تقوم الهيئة بعقد ورش عمل تدريب وطنية في الدول الأعضاء لتنفيذ التوصية الأولى، وللتعريف ببرنامج إدارة المواد الكيميائية (CAMEO) وبخصائصه التي يمكن الاستفادة منها في التصدي لحوادث التلوث الكيميائي.

بعض خمسة وعشرين مشارك وتأكيد من الهيئة على أهمية التوعية بمخاطر الحوادث التي تسببها المواد الكيميائية الخطرة فقد عقدت هذه الورشة والتي تعد الثالثة في هذا المجال ذو الحساسية الخاصة وبمشاركة خبراء دوليين. وقد خرج المشاركون في الورشة بتوصيتين أساسيتين في مجال وضع خطط الطوارئ الخاصة بالتلوث الكيميائي واستخدام الأنظمة التي تساعد في أثناء التصدي كنظام (CAMEO) وأنظمة أخرى تم عرضها أثناء الورشة. ففي مجال التصدي لحوادث التسرب الكيميائي أوصى المشاركون بإدراج التصدي لمثل هذا النوع من الحوادث ضمن خطط الطوارئ الوطنية للتصدي لحوادث التلوث بالزيت لما بين الأمرين من تشابه في الإجراءات وجهات التصدي رغم ما بينهما من فرق في النواحي الفنية والميدانية. أما في مجال استخدام منظومة الحاسب الآلي (CAMEO) فقد أوصى المشاركون بعقد ورش تدريبية وطنية في كافة دول الإقليم لتعميم استخدام هذه المنظومة الفعالة والمتوفرة بشكل مجاني.

الاستخدام الآمن والفعال للمشتتات في معالجة حوادث انسكاب الزيت في البحر الأحمر وخليج عدن 14 إلى 16 نوفمبر 2011



وقد تم حتى الآن تنفيذ قدر جيد من خطة العمل على المستوى الوطني إذ نسقت الهيئة مع جميع دول الإقليم إلى إيجاد خطط طوارئ وطنية للتصدي لحوادث الانسكاب الزيت. وتسعى الهيئة جادة إلى إيجاد خطة طوارئ إقليمية لهذه الغاية. وقد شكلت هذه الورشة مدخلا لهذا الموضوع حيث أن خطة الطوارئ الإقليمية ستصدي بشكل أساسي للحوادث الكبيرة نسبيا التي تقع خارج المياه الإقليمية لأي دولة من دول الإقليم. وهذه المنطقة البعيدة نسبيا عن السواحل تمنح فرصة أكبر لاستخدام المشتتات.

في الوقت الراهن لا توجد قائمة مشتتات معتمدة من قبل الهيئة كما أن العديد من دول الإقليم تعتمد المشتتات المعتمدة في مناطق قريبة مثل الخليج العربي والبحر الأبيض المتوسط. كذلك فإن المشتتات المعتمدة في أوروبا وأمريكا وكندا تعتبر في كثير من الأحيان آمنة الاستعمال. وقد كانت ورشة العمل تفاعلية إلى حد كبير وشهدت نقاشا جادا بين المشاركين والخبراء المستضافين من اتحاد أصحاب ناقلات البترول للتصدي للتلوث. كما شهدت الورشة نقاشا شفافا وصريحا ما بين مركز المساعدات المتبادلة والمشاركين وقد تم ترجمة هذا النقاش في توصيات الورشة.

وفي نهاية الورشة تم توزيع صياغة أولية لمشروع إقليمي للتصدي لحوادث التلوث بالزيت وطلب من المشاركين إرسال ملاحظاتهم عليه خلال فترة زمنية محددة.

تسعى الهيئة بشكل مستمر إلى تنوير دول الإقليم حول أفضل الطرق للتصدي لحوادث الانسكاب النفطي. ويشمل هذا عدة طرق منها استخدام المشتتات. وقد عقدت الهيئة هذه الورشة بمشاركة عشرين متخصص من دول الإقليم وخبيرين دوليين من اتحاد ملاك ناقلات البترول للحد من التلوث البحري. وقد عرض في الورشة حالات كان استخدام المشتتات فيها هو الخيار الأمثل كما عرضت حالات كان استخدام المشتتات فيها خياراً غير موفقاً. وتمت مناقشة الحالات المناسبة لاستخدام المشتتات اعتمادا على مبدأ المردود البيئي الصافي (حاصل الفرق ما بين المنافع والأضرار على البيئة). وخرج المشاركون بتوصيات هامة في ضرورة إيجاد آلية إقليمية تساعد على الاستخدام الأمثل للمشتتات. وقد جاءت التوصيات ضمن ثلاثة محاور رئيسية: المحور الأول يتعلق باستخدام المشتتات في الحوادث البعيدة عن اليابسة والمحور الثاني يتعلق باستخدام المشتتات في المياه الإقليمية القريبة من اليابسة والمحور الثالث يتعلق بالتعاون الإقليمي للتصدي لحوادث التلوث بالزيت؛ وهنا كانت التوصية الأبرز للمشاركين حيث أوصوا بأن ينشأ مركز إقليمي للتصدي لحوادث التلوث بالزيت. وسوف تقوم الهيئة برفع هذه التوصية وما يترتب عليها من أعباء مالية وإدارية إلى المجلس الوزاري في اجتماعه القادم.

الاستعداد والتصدي لحوادث انسكاب الزيت بشتى صورها من أهم مكونات خطة العمل المشتركة ما بين الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن والمنظمة البحرية الدولية (IMO).

تقييم وضع الشاطئ في حالة التلوث بالزيت



الاسترشادية لأسلوب تقييم وضع الشاطئ في البحر الأبيض المتوسط الصادر باللغة الإنجليزية، والذي اعتمد بدوره على كتيب الخطوط الاسترشادية الصادرة عن إدارة البيئة الكندية.

أسلوب تقييم تنظيف الشاطئ هو أحد المهام الرئيسية للعمل الذي تقوم به فرق المكافحة والتصدي في حالة التلوث الناتج عن الانسكاب الزيتي. ويعتمد على مسح الأماكن المتأثرة بالتلوث وتوفير معلومات جغرافية عن أماكن تلوث الشاطئ بالزيت، وكذلك عن طبيعة الشاطئ من خلال خطوات سريعة ودقيقة ومنهجية متبعاً آلية وتسميات موحدة. وقد أصبح القيام بعمليات مسح قياسي ومحدد لتقييم مدى إصابة الشاطئ بالتلوث الزيتي من المهام الأساسية التي يقوم بها المتخصصون في العديد من دول العالم.

يتميز التنظيم المؤسسي لعملية SCAT بالمرونة، كما أنه من الممكن تطبيق هذه العملية على حوادث تسرب مختلفة من حيث الكمية ونوعية الزيت والظروف البيئية، ودائماً ما تكون الخطوات الأساسية في العملية ثابتة وقياسية وموحدة. ومع ذلك فإنه من الممكن موازمتها للتعامل مع حادث تسرب وقع في ظروف فريدة، ويجب في هذه الحالة أن تتم الموازنة في بداية التعامل مع الحادث، ويستفاد من مخرجات العملية في مراحل عديدة من إدارة الحادث، كما يمكن أن تستخدم مخرجات SCAT في مهام أخرى مثل إعداد الخرائط والرسومات التوضيحية، ليس فقط لدعم عمليات التخطيط والتصدي للحادث

أصبح أسلوب تقييم حالة الشاطئ عند وقوع حادث تلوث بالزيت من الأمور المعروفة، خصوصاً في ظل الزيادة

الكبيرة في عمليات إنتاج وشحن المواد النفطية على مستوى العالم، حيث تتوافر حالياً العديد من الكتيبات والأدلة الإرشادية التي تساعد المتخصص على القيام بعملية التقييم، وبالرغم من ذلك فلا يوجد دليل إرشادي باللغة العربية، إضافة إلى أن معظم الأدلة الاسترشادية الموجودة مكتوبة بلغات غير العربية، فقد تم إعدادها لشواطئ تختلف في طبيعتها عن شواطئ البحر الأحمر وخليج عدن من حيث تركيبها الجيومورفولوجي، فالكون الأساسي لشواطئ البحر الأحمر وخليج عدن هو الرمل الكربوني بينما معظم الشواطئ في البحار التي لا تنتشر فيها الشعاب المرجانية تكون رمال شواطئها سلكانية أو سلكانية، ومن ناحية أخرى تتميز ضفاف البحر الأحمر وخليج عدن بالانحدار الشديد لسواحلها، ولذلك فقد قامت الهيئة بإعداد خطوط استرشادية لتقييم وضع الشاطئ في حالة التلوث بالزيت لتكون أول دليل باللغة العربية ويركز بشكل خاص على طبيعة البحر الأحمر وخليج عدن.

الاسم الإنجليزي لهذه العملية هو أسلوب تقييم تنظيف الشاطئ Shoreline Cleanup Assessment Technique ويشار إليها في كثير من المراجع الأجنبية بالاسم المختصر 'SCAT'. وقد تم إعداد الدليل الاسترشادي بالاعتماد بشكل أساسي على كتيب الخطوط



وكذلك الحرص على تجنب المصطلحات الغامضة أو غير الدارجة بقدر الإمكان. وقد أخذت هذه النقاط بعين الاعتبار في الدليل الذي أعدته الهيئة

تعتمد عملية SCAT على عدة مبادئ أهمها:

- تقسيم الشاطئ إلى أجزاء قد تختلف فيما بينها لكن تتشابه المكونات داخل كل منها.
- استخدام ألفاظ وتعريفات محددة وثابتة في مختلف مراحل العملية.
- اعتماد تقييم منهجي وموحد في الشواطئ المختلفة للمنطقة المتأثرة بالتلوث.
- الاعتماد على فريق مدرب جيداً وموضوعي في تقديره.
- توفير المعلومات لصناع القرار عند الحاجة وفي الوقت المناسب.

وقوع الحادث هو المحرك الرئيس لعملية SCAT. وبمجرد تلقي بلاغ عن وقوع حادث انسكاب كمية من الزيت، خاصة في الشواطئ المتوقع تعرضها لهذا النوع من التلوث سواء من مصادر ميدانية أو عن طريق استخدام نماذج محاكاة انتشار الزيت، يبدأ الإعداد لتنفيذ عملية SCAT كجزء من عملية التصدي للحادث وإدارة التعامل معه. ومن المألوف أن يتم اتباع طرق منهجية في التعامل مع الحوادث الكبيرة التي تشمل انسكاب مئات أو آلاف الأطنان من الزيت، وما تسعى إليه

بل أيضاً لتبسيط وعرض حالة التصدي للحادث، وتوضيح مدى تقدم سير العمل فيها لأصحاب العلاقة وصناع القرار ووسائل الإعلام.

الهدف الأساسي من العملية هو تقييم حالة الشاطئ الذي تعرض للتلوث بالزيت أثناء وبعد عملية التصدي والتنظيف. لذلك فإن أهم مقوماتها هي جمع وتوثيق البيانات عن حالة الشاطئ المعني بشكل سريع ودقيق ومنهجي. أما الهدف من وجود دليل استرشادي لتنفيذ هذه العملية فهو توفير معلومات أساسية عن الطرق المتبعة في تنفيذ عملية SCAT سعياً إلى الوصول إلى منهج موحد لتنفيذ هذه العملية المهمة. ويكون مجال استخدام هذه الخطوط الإرشادية أثناء عملية الاستعداد والتخطيط وعملية التصدي الفعال لحادث الانسكاب وأثناء تنظيف الشاطئ خلال عملية التصدي وبعد انتهائها.

ولعل من أهم الصعوبات التي تواجه إعداد مثل هذه الخطوط الإرشادية هي أنها تستخدم في حالة الطوارئ بشكل أساسي. ونظراً لأن هذا الاستخدام قليل التكرار نسبياً قد يؤدي ذلك إلى نسيانها أو الإغفال عنها عند الحاجة. كذلك فإن التعقيد في الخطوط الإرشادية يمكن أن يؤدي إلى تجنب استخدامها أو إلى حدوث الأخطاء عند ملء البيانات في النماذج المعدة لذلك. وعليه فلا بد لمن يتصدى لمثل هذا العمل أن يحرص على أن تكون الخطوط الإرشادية مبسطة قدر الإمكان. وأن يستغنى فيها عن بعض التفاصيل غير الضرورية. والتي قد يحتاج استخراجها الاستعانة بمختصين على درجة عالية من الخبرة.

والتنفيذ. ويمكن الاستفادة من خرائط الحساسية المعدة مسبقاً في تعريف القطاعات. كما يمكن أيضاً الاستفادة من الصور الجوية وصور الأقمار الصناعية ذات المقاس المناسب. وأيضاً من المعلومات والبيانات المتوافرة من برامج الرصد البيئي والبحث العلمي. حيث يكتسب هذا أهمية كبيرة في البحر الأحمر وخليج عدن. نظراً لتنوع الموانئ البحرية وتباين نوعية الشواطئ المرتبطة بها سواء من حيث نوعية الرمل أو مقدار إنحدار الشاطئ. كما يعتمد تحديد القطاعات على عدة عوامل منها: معالم محددة على الأرض أو بسبب الاختلاف في طبيعة الأرض أو الاختلاف في مدى الإصابة بالتلوث بالزيت أو الاختلاف في منهجية المعالجة. ويمكن أن يتراوح طول القطاع ما بين

200 - 2000 متر. وفي حال وجود

شواطئ طويلة متماثل

فيمكن أن تحدد

القطاعات

على

أساس

تشغيلي أو

على أساس طرق

الوصول إليها أو باعتماد

طريقة القطاعات المتساوية.

ويعطى كل قطاع رمزا محددًا ولا توجد قاعدة ثابتة

لذلك. ولكن يمكن أن يتكون الرمز من أجزاء كاسم الدولة والمدينة والحي وأقرب معلم. ويجب الحرص على أن تبقى رموز القطاعات سهلة بقدر الإمكان حيث إن كل قطاع يحدد أيضا بإحداثياته الجغرافية.

هذا ويحتوي الدليل الاسترشادي على العديد من النماذج التي يجب أن تتم تعبئتها أثناء عملية SCAT كي يتم توفير المعلومات اللازمة سواء لعملية التصدي والتنظيف أو بهدف التوثيق والتواصل مع الإعلام والمجتمع المحلي بصور مبسطة وبوسائل متنوعة. كما ستقوم الهيئة بتوفير التدريب على استخدام الدليل لمتخصصين من دول الإقليم بحيث يؤهل هؤلاء المتخصصين ليقوموا بدورهم بتدريب كوادر من الخبراء في بلادهم.

الهيئة من خلال توفير هذه الخطوط الاسترشادية هو أن تتبع الطرق المنهجية نفسها حتى في التعامل مع الحوادث الصغيرة. مع الفارق في حجم الجهد والموارد البشرية والآلية اللازمة.

المسح الاستكشافي المبدئي مهم في توفير صورة عامة عن الحادث واستيعاب الظروف المحيطة به سواء في البحر أو على الشاطئ وتحديد الشواطئ المعرضة للتلوث أو التي يتوقع أن تتعرض لذلك لاحقاً. ومن المألوف استخدام المسح الجوي لمساندة عمليات التصدي على الأرض وفي البحر. وهنا تأتي أهمية التنسيق المحكم بين الفريق العامل على الأرض والعامل من الجو. بل وفي إشراك العاملين على الأرض

في اتخاذ القرار وتوجيه عملية المسح

من الجو. وعادة فإن المسح

الجوي لا يمكن

أن يوفر



التفصيل

عن مدى الإصابة

بالتلوث الزيتي للشواطئ ولا

عن خصائصها. ولكن يمكن أن يوفر صورة

عامة وسريعة لمنطقة كبيرة. ولهذه الصورة أهمية في تحديد المدى المتوقع للتلوث وأولويات التصدي وتوزيع معدات حماية الشواطئ من الأرض. كما يمكن للمسح الجوي أن يوفر معلومات عن مجمل التلوث بالزيت وبيان الأماكن التي يمكن منها نقل الزيت من الشاطئ. وهذه معلومات مفيدة للفرق العاملة على الأرض لتحديد الأماكن التي يتم فيها توجيه الزيت وجميعه. كما يمكن الاستفادة من المسح الجوي في تحديد أولويات حماية الشواطئ اعتماداً على مدى حساسيتها المعروفة مسبقاً. ونظراً لأهمية المسح الجوي فإن المنظمة البحرية الدولية IMO تقوم بإنتاج دليل عن ملاحظة الزيت المنسكب والتعرف عليه ووضع خطوط استرشادية لتخطيط وتنفيذ المسح الجوي.

المسح الأرضي أساسي طبعاً والخطوة الأولى في عملية المسح الأرضي هي تقسيم الشواطئ إلى أجزاء متشابهة في تركيبها من حيث خصائصها الفيزيائية والجيومورفولوجية وتسمى قطاعات. ويتم بعد ذلك التعامل مع هذه القطاعات كل على حده في عملية التخطيط

المركز يستضيف عدد من أنشطة الهيئة

مع التوسع المستمر في البرنامج التدريبي للهيئة والزيادة المضطردة لعدد ورش العمل التدريبية كثيراً ما تبرز الحاجة لعقد بعض الورش الإقليمية خارج مقر الهيئة بجدة. وهنا جُدت الهيئة فرصة لتنظيم العديد من الورش في مركزها بالغردقة (إمارسجا) المزود بتجهيزات فنية عالية وبقدرة جيدة لتوفير الخدمات الإدارية والتسهيلات اللازمة. وفي هذا الصدد فقد استضاف المركز ثلاث فعاليات إضافية من فعاليات الهيئة خلال عام 2011. وهي الاجتماع الخامس للجنة الإدارية لمشروع تطوير استراتيجية إقليمية لخفض الانبعاث غير المقصود للملوثات العضوية الثابتة: الاجتماع الإقليمي لنقاط الاتصال الوطنية لبرنامج التوعية والتربية والإعلام البيئي: وورشة العمل الإقليمية حول منهج النظام البيئي لإدارة البحار والسواحل

الاجتماع الخامس للجنة الإدارية لمشروع تطوير استراتيجية إقليمية لخفض الانبعاث غير المقصود للملوثات العضوية الثابتة في المنطقة الساحلية بالبحر الأحمر وخليج عدن في الفترة

أبريل 2011 جاء هذا الاجتماع في إطار الدور الإقليمي الذي تلعبه الهيئة في تعزيز التعاون للاتفاق على استراتيجية إقليمية لخفض الانبعاثات غير المقصود للملوثات العضوية وعقد الاجتماع بحضور اثني عشر مشارك من دول الإقليم وناقش المشاركون خلال يومي الاجتماع التوصيات اللازمة لوضع استراتيجية إقليمية موحدة للخفض الاستراتيجي لانبعاث الملوثات العضوية الثابتة غير المقصود من الصناعات والأنشطة المختلفة الأخرى.



الاجتماع الإقليمي لنقاط الاتصال الوطنية لبرنامج التوعية والتربية والإعلام البيئي في مايو 2011

هدف الاجتماع لوضع تصور لاستراتيجيات وطنية لبرامج التوعية والتربية البيئية. حيث تمت مناقشة تجارب دول الإقليم خلال الأعوام السابقة. وهدف التدريب إلي تمكين المشاركين من إعداد آلية تقييم للوضع الراهن لبرامج التوعية البيئية والآليات التي يمكن استخدامها لتحسين هذه البرامج الوطنية وعلى وجه الخصوص ما يعنى منه بالبيئة البحرية والساحلية.



ورشة العمل الإقليمية حول منهج النظام البيئي لإدارة البحار والسواحل في يناير 2012

الورشة اثنان وثلاثون متدربا من الجهات المسؤولة عن التخطيط الساحلي والإدارات البيئية للبحار والسواحل في دول الهيئة. ودول مكتب برنامج الأمم المتحدة الإقليمي لمنطقة غرب آسيا. والتي شملت أيضا الدول الأعضاء في المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية. ودول من شرق البحر المتوسط. تضمن برنامج ورشة العمل تدريباً تفاعلياً حول الإدارة المبنية على منهج النظام البيئي تناول أسس منهج النظام البيئي والحلول والأدوات المستخدمة في تطبيقه لتوضيح كيفية إيجاد تكامل بين منهج النظام البيئي وبين الأطر والخطط الوطنية القائمة، مثل الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية وإدارات الحميات والمصائد السمكية وغيرها.



الاتفاقيات الدولية الخاصة بالتلوث بالزيت



والحاجة الماسة لها إلا أنها تشكل تحديا كبيرا تواجهه البيئة البحرية. وقد يؤدي في حالة عدم ضبطه وإدارته بصورة حكيمة إلى تلوث البيئة وتناقص الموارد البحرية.

وقد تنبته الدول العربية المحيطة بهذا النظام الحيوي إلى هذه الأخطار فبادرت إلى إنشاء برنامج بيئة البحر الأحمر وخليج عدن "Program of Environment of the Red Sea and Gulf of Aden, PERSGA" عام 1974. وقد تم ذلك من خلال جامعة الدول العربية ممثلة بالمنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم "ALECSO" وبدعم من برنامج الأمم المتحدة للبيئة تحت برنامج البحار الإقليمية. وفي عام 1982 تم اعتماد إطار قانوني بتوقيع "اتفاقية جدة"، والتي تضمنت تعهد كل من جيبوتي، مصر، الأردن، السعودية، الصومال، السودان واليمن بالتعاون على حماية بيئة البحر الأحمر وخليج عدن من خلال برامج وأنشطة مشتركة. وقد انبثق عن هذه الاتفاقية إنشاء الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن. وكذلك تم التوقيع على "البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة" و التصديق على "خطة عمل لحماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية للبحر الأحمر وخليج عدن" كآلية لضبط التزام الدول لتساهم في تبني الأنشطة التي تؤدي إلى تحقيق أهداف الاتفاقية.

وحيث أن التلوث بالنسكاب الزيت والمواد الكيميائية الضارة الأخرى تعد من الأمور ذات الخصوصية في التأثير على البيئة البحرية وفي أسلوب الاستعداد والتصدي لها، فقد تم وبالاتناد إلى البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة تأسيس مركز المساعدات المتبادلة للطوارئ في البحر الأحمر وخليج عدن. وقد دخلت الاتفاقية وخطة العمل بالإضافة إلى هذا البروتوكول حيز التنفيذ في أغسطس 1985.

تم افتتاح المركز رسميا وبدأ بممارسة عمله عام 2006. وقد سعى المركز

عرف الإنسان النقل البحري منذ قديم الأزل وبشكل سبق الكيانات السياسية والحدود الجغرافية للدول. لذلك كان التعاون في هذا المجال يقوم بشكل أساسي بين العاملين فيه مباشرة.

وقد فرضت الحاجة للتعاون في هذا المجال نفسها بسبب محدودية معرفة الإنسان بالبيئة البحرية وحاجته الماسة لفهمها من اجل ضمان سلامته وسلامة ما ينقله في البحر. ومع تقدم الزمن وتطور صناعة السفن وزيادة الكبيرة التي حصلت في المواد المنقولة بحرا كما ونوعا. وكذلك مع تطور الحضارة البشرية وإدراك الإنسان لأهمية البيئة البحرية والساحلية بدأ الاهتمام بوضع آليات قانونية لتنظيم العلاقة ما بين الأطراف المختلفة المعنية بالنقل البحري. وقد لعبت المنظمة البحرية الدولية دورا محوريا في هذا المجال فأعدت العديد من الاتفاقيات الدولية في شتى المجالات سواء لخطوط الشحن من حيث سلامة الأرواح بالبحار: منع التلوث البحري من السفن: معايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين: قواعد منع التصادم بالبحر: المستويات الخاصة بالعمالة البحرية التجارية: السلامة البحرية وسلامة البيئة البحرية: قانون البحار الدولي: قياس الحمولة وسلامته وتقدير الأضرار الناجمة عن الحوادث البحرية والتعويض عنها.

بالإضافة إلى الاتفاقيات الدولية ظهر أيضا العديد من الاتفاقيات الإقليمية وسنعرض في هذه المقالة ثلاث إتفاقيات هي اتفاقية جدة للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن والبروتوكولات الملحقة بها التي بالإضافة إلى اتفاقيتين دوليتين تعنيان بالمسئولية القانونية والتعويض عن أضرار التلوث النفطي من ناقلات النفط هما الاتفاقية الدولية للمسئولية المدنية 1969، والاتفاقية الدولية للتعويضات الدولية 1971. حيث وضعت الأولى أساسا صارما لمسئولية ملاك ناقلات النفط وأدخلت تأمينا إلزاميا ليغطي المسئولية المدنية. كما وضعت الثانية النظام الأساسي للتعويضات الإضافية الذي يدار من خلال سلطة الحكومات والصندوق الدولي للتعويضات عن أضرار التلوث النفطي ويضم أكثر من ستين دولة. و يقدم الصندوق للدول الأعضاء التعويضات والخسائر التي لا يستطيع مالك السفينة أو الناقله الوفاء بها لعدم كفاية التأمين.

إتفاقية جدة والبروتوكولات الملحقة بها

يتمتع البحر الأحمر وخليج عدن بموقع استراتيجي مميز وأهمية اقتصادية واجتماعية كبيرة مما يؤدي إلى الزيادة المطردة في عدد سكان مناطقه الساحلية وزيادة الأنشطة الاقتصادية في العديد من المجالات التي منها استخراج ونقل النفط. النقل البحري. الأنشطة السياحية والصناعية. والصيد بشتى أنواعه. وهذه الأنشطة على أهميتها

الافتتاح الرسمي للمركز 2006



منذ تأسيسه إلى التعاون المستمر مع دول الإقليم في تعزيز قدراتها الوطنية ورفع الإمكانات للاستعداد والتصدي لحوادث التلوث بالزيت. حيث تتبنى دول الإقليم خطط طوارئ وطنية للتصدي لحوادث التلوث بالزيت ويقدم المركز الدعم الفني اللازم. ومن الآثار الإيجابية لهذا التعاون المثمر بفضل الله أن جميع دول الإقليم أصبح لديها خطط طوارئ وطنية للتصدي لحوادث التلوث بالزيت ومعالجة آثارها. وقد بدأ المركز منذ هذا العام سلسلة ورش عمل وطنية للتدريب على التصدي لحوادث التلوث بالزيت "IMO Level II" وتطوير خطط الطوارئ الوطنية. حيث تم عقد ورش في كل من جيبوتي والسودان وسيستكمل البرنامج في باقي دول الإقليم خلال عام 2012. كما يجري بشكل مواز إعداد مسودة خطة طوارئ إقليمية. ومن الركائز الأساسية التي يوليها المركز اهتماما في هذا المجال بذل الجهود الكفيلة لرفع القدرات الوطنية لدى دول الإقليم للوفاء بمتطلبات الاتفاقيات الدولية.

وتنفيذاً للمهام المنوطة بالمركز بموجب البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة. يستمر المركز بجمع المعلومات عن القوانين والأنظمة المختصة بالحالات البحرية الطارئة وكذلك الخبراء والمعدات المتوفرة في دول الإقليم ويتم توفير هذه المعلومات وتحديثها بشكل مستمر من خلال قاعدة المعلومات المتاحة على الموقع الإلكتروني للمركز www.emarsga.org. تستند آلية إضافة وتحديث البيانات في قاعدة المعلومات على ما يتم تقديمه للمركز من الجهات المختصة وضباط الاتصال في دول الإقليم. وقد تم تصميم هذا الموقع بحيث يحتوي على المعلومات الضرورية فقط بحيث يكون خفيفا وسهل التناول ليفيد كأداة إضافية لتبادل المعلومات في حالة الطوارئ البحرية. ويحتوي الموقع على نموذج الإبلاغ عن حادث الذي يمكن تعبئته

متابعة واستمرار تحديث قاعدة المعلومات للمعدات والآلات والخبراء في دول الإقليم

بالإضافة إلى دوره في تنفيذ البرنامج التدريبي المتخصص يستمر المركز في إطار مهمته في تحديث قاعدة المعلومات للمعدات والخبراء في دول الإقليم حسبما يحصل عليه من معلومات من دول الإقليم

ومن ثم رفعه عن طريق الموقع الإلكتروني للمركز.

وحيث أن عمل المركز ذو طبيعة إقليمية ويحتاج من أجل تنفيذ مهامه بفعالية لوضع آلية للعمل عبر الحدود فقد حرص المركز وبتوجيه وإشراف مباشر من الهيئة إلى إيجاد البروتوكول الإقليمي الخاص بالتعاون الفني لاستعارة ونقل الخبراء والفنيين والمعدات والمواد في الحالات الطارئة.

ومن المنتظر أن يشكل هذا البروتوكول نقلة نوعية في أنشطة المركز حال اكتمال المصادقة عليه من كافة الدول الأعضاء في الهيئة. وننتهز هذه الفرصة لنعرب عن تقديرنا لجهود المختصين من دول الإقليم الذين أسهموا في إعداد واعتماد البروتوكول ونطلب منهم في الوقت ذاته متابعة بذل الجهود بهدف المصادقة على البروتوكول في دولهم .



الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية 1969 ، 1992 م

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC)
Adoption: 29 November 1969; Entry into force: 19 June 1975; Replaced by
1992 Protocol: Adoption: 27 Nov. 1992; Entry into force 30 May 1996

أو كوارث طبيعية. وكذلك الضرر الناتج عن أعمال تخريبية أو إرهابية والضرر الناتج عن فشل السلطة المسؤولة عن تشغيل وصيانة الخطوط الملاحية

وفي ظل اتفاقية المسؤولية المدنية فإن مالك الناقل التي تحمل أكثر من 2000 طن من الزيوت غير الطيارة ملزم بتغطية حدود مسؤوليته المدنية بتأمين مناسب. ويجب إبراز شهادة تفيد أن المالك مؤمن على حدود مسؤوليته المدنية عند الدخول أو الخروج من ميناء أو محطة طرفية لأحد الدول الأعضاء في الاتفاقية. لذلك لا تؤخذ في الاعتبار دولة التسجيل أو جنسية المالك عند تحديد مناطق تنفيذ اتفاقية المسؤولية المدنية.

وعادة يقوم مالك السفينة. تحت كافة الظروف. بإصدار بوليصة التأمين التي تغطي مسؤوليته تجاه التلوث من خلال أحد هيئات التأمين ونوادي الحماية والتعويض عن الأضرار (P&I CLUBS) وتقوم هذه النوادي عادة بإجراء التحقيق في الحوادث وتقييم الأضرار و تسوية مطالبات التعويض عن أضرار التلوث.

وتحدد الاتفاقية حسب آخر تحديث لها عام 2000 الذي دخل حيز النفاذ بتاريخ 1 نوفمبر 2003 المسؤولية المدنية على مالك السفينة حسب القواعد التالية:

- « السفن التي لا يزيد إجمالي حمولتها عن 5,000 طن حدود مسؤوليتها 3,000,000 وحدة سحب خاصة
- « السفن ذات الحمولة الإجمالية 5,000 - 14,000 طن حدود مسؤوليتها 3,000,000 وحدة سحب خاصة + 240 وحدة سحب لكل طن زائد عن 5,000
- « السفن التي يزيد إجمالي حمولتها عن 14,000 طن حدود مسؤوليتها 59,700,000 وحدة سحب خاصة

وحدة السحب الخاصة هي عبارة عن قيمة نقدية معرفة من صندوق النقد الدولي ومرتبطة بأربع عملات رئيسة لتكون مقاومة للتضخم. وتنتشر قيمتها بالدولار الأمريكي يوميا في وسط النهار على موقع صندوق النقد الدولي. يبين الجدول التالي نمودجا للنشرة اليومية لوحدة السحب الخاصة على موقع صندوق النقد الدولي

تطبيق هذه الاتفاقية على الإضرار الناتجة عن التلوث النفطي الناتج عن تسرب أو إلقاء النفط من الناقلات المحملة داخل المياه الإقليمية للدول الأعضاء. وقد دخلت حيز التنفيذ لأول مرة عام 1981 ثم تم تعديلها بموجب بروتوكول المسؤولية المدنية الذي دخل حيز النفاذ وحل محل الاتفاقية عام 1996. ولا يحتاج تطبيق الاتفاقية إلى جهد كبير في إثبات أن المسؤول هو المالك أو الريان أو الطاقم لحصول على التعويضات. فغالبا ما يدان مالك الناقل ويعتبر مسؤولا عن أضرار التلوث التي تحدث في الظروف الطبيعية والمقياس الوحيد لتنفيذ بنود الاتفاقية هو مكان وقوع الضرر دون إي اعتبار لجنسية مالك الناقل أو الدولة المسجلة فيها السفينة. ومعظم دول الإقليم منضمة إلى هذه الاتفاقية باستثناء الأردن. السودان والصومال

ويشمل نطاق عمل الاتفاقية أيضا الإجراءات الوقائية التي يجب أن تتخذ لمنع الضرر الناتج عن التلوث أو التقليل من آثاره الضارة داخل حدود الدول الأعضاء بما فيها المياه الإقليمية ويكون التعويض فقط عن الإضرار التي يسببها احد أنواع الزيوت غير الطيارة مثل النفط الخام والوقود الثقيل والديزل وزيوت التشحيم وزيت المحركات. أما المركبات النفطية الطيارة مثل البنزين والديزل الخفيف والكيروسين فلا تغطيها هذه الاتفاقية.

كما أن الاتفاقية تغطي فقط حمولة ناقلات النفط التي تحمل النفط الخام المنقول (Bulk) ولا تغطي الناقلات عند تخلصها من مياه الاتزان المحتلطة بالزيت ولا التسرب من خزانات الوقود. وعلى هذا الأساس تغطي الاتفاقية الأضرار البيئية أو تكاليف الإجراءات الوقائية التي تتخذ بعد الحادث والناتج عن التسرب النفطي بصورة فجائية وعفوية ولا تغطي ما دون ذلك. وهي بذلك لا تغطي أضرار التلوث الناتج عن المنصات البحرية حيث يجب تغطية مثل هذه التعويضات في إطار القوانين الوطنية.

وقد بنيت المسؤولية في هذه الاتفاقية على أساس "المسؤولية الخالصة" والتي تعني انه ليس على المتضرر في الدول الأعضاء لحادث تسرب نفطي من احدي الناقلات أي مسؤولية. إلا أن الاتفاقية تعفي السفينة من المسؤولية في حالات الضرر الناتج بسبب عمليات حربية

Friday, March 16, 2012				
Currency	Currency amount under Rule O-1	Exchange rate 1	U.S. dollar equivalent	Percent change in exchange rate against U.S. dollar from previous calculation
Euro	0.4230	1.30740	0.553030	0.138
Japanese yen	12.1000	83.85000	0.144305	- 0.489
Pound sterling	0.1110	1.57350	0.174659	0.344
U.S. dollar	0.6600	1.00000	0.660000	
1.531994				
U.S.\$ 1.00 = SDR			² 0.652744	³ - 0.043
SDR1 = US\$			⁴ 1.53199	

الجدول
المقابل من موقع
صندوق النقد الدولي ويوضح
قيمة "وحدة السحب" وكيفية
إحتسابها من قيمة سلة عملات
رئيسية هي اليورو والدولار الأمريكي
والجنيه الاسترليني والين الياباني
ويتم الإعلان عنها رسمياً
بشكل يومي

الاتفاقية الدولية للتعويض عن أضرار التلوث النفطي 1971 ، 1992 م

Adoption: 18 December 1971; Entry into force: 16 October 1978;
superseded by 1992 Protocol: Adoption: 27 November 1992; Entry into
force: 30 May 1996

في ظل إتفاقية المسؤولية المدنية

كما أظهرت التجارب السابقة أن تدخل الصندوق المذكور يكون في معظم الأحيان ناجح عن السبب الثالث. ويمكن أن يصل مقدار التعويضات للحادث الواحد بموجب تعديل عام ٢٠٠٠ الذي دخل حيز النفاذ بتاريخ ١ نوفمبر ٢٠٠٣ إلى ٢٠٣,٠٠٠,٠٠٠ وحدة سحب خاصة. وفي حالة وقوع الضرر على ثلاث دول تساهم في موازنة الصندوق وتستقبل أكثر من ١٠٠,٠٠٠,٠٠٠ طن من الزيت سنوياً فيمكن أن ترتفع قيمة التعويض إلى ٣٠٠,٧٤٠,٠٠٠ وحدة سحب خاصة.

يتم تمويل التعويضات ومصاريف الصندوق من مساهمات الأشخاص العاديين والاعتباريين في الدول الأعضاء الذين تستلموا الزيت الخام أو زيت الوقود الثقيل بكميات أكبر من مائة وخمسين ألف طن في العام بغض النظر إن كان هذا النفط الثقيل أو الوقود منقولاً بواسطة البحر مستورداً من الخارج أو مشحوناً من ميناء إلى ميناء آخر في نفس الدولة أو حتى منقولاً بواسطة ناقلة من إحدى المنصات البحرية. ومن هنا يمكن القول أن بإمكان العديد من دول الإقليم الاستفادة من التعويضات المرتفعة التي توفرها هذه الاتفاقية بمجرد الانضمام إلى الاتفاقية دون أن يكون عليها أي التزامات مالية في حال تعرضها لحوادث التلوث بالزيت لا قدر الله؛ ومع ذلك لم تنضم إلى هذه الاتفاقية أي دولة من دول الإقليم حتى الآن.

صدرت هذه الاتفاقية التي دخلت حيز التنفيذ عام ١٩٨٤ لتكون مكملة لاتفاقية المسؤولية المدنية التي دخلت حيز التنفيذ قبلها بثلاث سنوات. وقد وضعت آلية دولية لإدارة نظام التعويضات التي حددته الاتفاقية السابقة. تمثلت هذه الآلية بإنشاء صندوق دولي لتعويضات التلوث بالزيت (IOPC Fund) الذي يعطي الحق في الانضمام إليه للموقعين على الاتفاقية فقط. والهدف الأساسي من الاتفاقية هو مد المتضررين من حوادث التلوث النفطي بالتعويضات الإضافية التي تزيد عن حدود اتفاقية المسؤولية المدنية ودعم مالك السفينة بجزء من تأمين مسؤوليته تحت ظل اتفاقية المسؤولية المدنية. ويتم تمويل الصندوق الدولي لتعويضات التلوث بالزيت من الدول والهيئات التي يستقبل النفط أو زيت الوقود الثقيل. ويعوض الصندوق أي هيئة أو الدول الأعضاء عن أضرار التلوث النفطي التي يتم التعرض لها ولا يمكن الحصول على كافة التعويضات المناسبة تحت مظلة اتفاقية المسؤولية المدنية لأي سبب من الأسباب. ومن أبرز الحالات التي يتم فيها دفع التعويضات من الصندوق الدولي لتعويضات التلوث بالزيت ما يلي:

- « أن يكون مالك الناقل المتسبب في الحادث منتفع من احد بنود الإعفاءات من التعويضات في ظل اتفاقية المسؤولية المدنية
- « أن يكون مالك الناقل غير قادر عن الوفاء بالتزاماته بمطالبات التعويضات تحت ظل اتفاقية المسؤولية المدنية أو التأمين الخاص به كمالك للناقل
- « أن تكون قيمة الأضرار الواقعة تزيد عن قيمة التعويضات المتاحة