

PA-UfM



AP-UpM

PARLIAMENTARY ASSEMBLY- UNION FOR THE MEDITERRANEAN

ASSEMBLEE PARLEMENTAIRE - UNION POUR LA MEDITERRANEE

الجمعية البرلمانية للاتحاد من اجل المتوسط

## التوصية

### للجنة الطاقة والبيئة والمياه

بشأن

1- تدابير التصدي لآثار الإحترار العالمي في المتوسط

2- خطة عمل للمناطق الأكثر تلوثاً في المتوسط

من إعداد رئيس اللجنة  
شتيفان شينناخ (النمسا)

## تدابير للتصدّي لآثار الإحترار العالمي في المتوسط

### إن لجنة البيئة والطاقة والمياه

- إذ تشير إلى المواد 2 و3 و4 من إتفاقية الأمم المتّحدة الإطارية بشأن تغيّر المناخ والمقرّرات 1/CP.16 و 2/CP.18 و 1/CP.19 و 1/CP.20 الصادرة عن مؤتمر الأطراف؛
- إذ ترحب بمشروعَي المقرّر 13 و15 FCCC/CP/2015/13 و FCCC/CP/2015/15 بشأن دعوة الأطراف والهيئات التشغيلية للآلية المالية، التي لم تُقّم بهذا بعد، كي تساهم فوراً ومسبقاً خلال الدورة الثانية والعشرين لمؤتمر الأطراف (تشرين الثاني/نوفمبر 2016) في تحقيق الهدف المنصوص عليه في المادة الثانية من الإتفاقية؛
- إذ ترحب أيضاً بمشروع المقرّر FCCC/CP/2015/17 الذي ينصّ على وجوب بذل المزيد من الجهود لخفض الانبعاثات أكثر مما هو وارد في المساهمات المعتمدة المحددة وطنياً (INDC's) بهدف الحفاظ على متوسط ارتفاع الحرارة في العالم بنسبة أقلّ من درجتين مؤبّتين تبقى فوق مستويات ما قبل العصر الصناعي ومواصلة الجهود للحدّ من ارتفاع الحرارة بنسبة واحد ونصف في المائة فوق مستويات ما قبل العصر الصناعي؛
- إذ تدرك أنّ البحر الأبيض المتوسط، وهو من أكثر بحار العالم كثافة، تحدّه تسعة عشرة دولة ويأوي أكثر من 100 ألف نوع من الكائنات، يشكّل مصدراً حيوياً للأغذية والمداخيل؛
- إذ تشدّد على أنّ شاطئ المتوسط هو الأكثر عرضة لارتفاع مستوى المياه من جرّاء الإحترار العالمي بسبب كثافة الغطاء النباتي الساحلي وإذ أنّ القرارات للحؤول دون فقدان الترسّبات والأراضي الرطبة تشكّل مسألة ملحة؛
- إذ تشدّد على أنّ إعادة إنعاش قاع البحر في المتوسط وتخلّصه من التلوّث سيستغرق أكثر من قرن بسبب جغرافيته وإذ أنّ النقص المتزايد في الترسّبات والأراضي الرطبة من شأنه أن يؤثّر على سير النظام الإيكولوجي وكذلك الإنتاج الغذائي؛
- إذ تلاحظ أنّ الأنشطة والإجراءات الجارية ضمن شبكة المدن الإيكولوجية وخطة آفاق 2020 وشبكة المناطق البحرية المحميّة في المتوسط MedPan وحملة لنقّم بها في المتوسط! التي صارت عضواً دائماً في اللجنة منذ اجتماع زغرب في 2014 والتي تهدف إلى إرساء اقتصاد أخضر وبيئة نظيفة في منطقة المتوسط؛
- نظراً إلى أنّ الهدف من المركز الإقليمي للتصدّي لحالات الطوارئ في مجال التلوّث البحري من أجل البحر الأبيض المتوسط REMPEC هو المساهمة في الوقاية وتقليص التلوّث الناجم عن السفن وتعزيز القدرات لدى البلدان المتوسطية لحماية البيئة البحرية من تلوّث السفن ومساعدة الدول الساحلية في حالات الطوارئ أو الحوادث؛
- نظراً إلى أنّ الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية EMSA هي المكلفة بالوقاية من تلوّث البحر والتصدّي له، مع رصد السفن وتحديد هويتها والكشف عن السفن في مرافئ الإتحاد الأوروبي مع مراقبة النظم الوطنية لرصد حركة السفن، والعمل على جمع النفايات ومعالجتها في مرافئ الإتحاد الأوروبي مع دعم الأمن البحري والتحقيقات في حالة وقوع الحوادث؛

1. تکرّر نداءها للدول الأعضاء كي تتعاون وتدعم العمل الشامل من أجل تقليص آثار الإحترار العالمي ممثلة بالكامل لمقرّرات الإتفاقية الإطارية لتغيّر المناخ؛
2. تشجّع الحكومات الفيدرالية والسلطات المحلية على إنشاء "مراكز لإعادة تدوير النفايات" والتي ستكون بالتالي نموذجاً يُحتذى به في القطاعين العام والخاص؛
3. تحثّ السلطات الحكومية والمحلية على ترويج التكنولوجيات الحرارية وغير الحرارية لتحويل النفايات إلى طاقة؛

4. تدعو السلطات الحكومية والمحلية لتعزيز الإستثمارات وتحسينها في مجال إدارة مياه الصّرف؛
5. تكرّر، في سياق تغيّر المناخ، ضرورة إحداث تغييرات سياساتية واعتماد الأطر القانونية من أجل بنى تحتية مطابقة بيئياً وتدابير تعزيز الإستثمار في إنتاج الطّاقة المتجدّدة واستهلاكها؛
6. تشدّد على تسريع اعتماد السياسات من أجل فعالية الطّاقة عن طريق رفع الحواجز أمام الإستثمار في قطاع الطّاقة المتجدّدة، لا سيّما أخذة في الحسبان هبوط أسعار الوقود الأحفوري؛
7. تدعو الدول الأعضاء لدعم مبادرات شبكة المدن الإيكولوجية وخطة آفاق 2020 وشبكة المناطق البحرية المحميّة في المتوسّط Medpan وحملة لنقّم بها في المتوسّط! من خلال توفير الموارد المالية واتخاذ التدابير اللازمة الأخرى وغيرها من التدابير الضرورية لدعم دراستها.

## خطة عمل للمناطق الأكثر تلوثاً في المتوسّط

### إنّ لجنة الطّاقة والبيئة والمياه

- نظراً لقلّة تجدد المياه الشحيحة في المتوسّط وإمكانات تجديدها، فهو عرضة لضغوطات بيئية كثيفة من صنع الإنسان التي يمكنها على المدى القصير أن تستنفد نظامه الإيكولوجي مع عواقب لا عودة عنها على اقتصاداتها وأمن الدول الساحلية واستقرارها؛
  - تتجم هذه الضغوطات عن سلسلة من الأسباب التي يجدر بشكل خاص الإشارة إلى بعض منها وهي التالية:
- أ) نقل الملوثات والمواد الخطرة بحراً، لا سيّما 400 مليون طنّ من المحروقات (25 في المائة من التجارة العالمية)، تنقلها يومياً أكثر من 300 ناقلة للعبور التي بدورها، من خلال التفريغ الإعتيادي ومن دون مراعاة التهديد الخطير في احتمال وقوع حادث، تزيد من تدهور الأوضاع إذ يسجّل البحر الأبيض المتوسّط أكبر حجم من نقل المحروقات في العالم (30 مليغراماً للمتر المكعب الواحد من مياه البحر مقارنة مع متوسّط عالمي يبلغ 5 إلى 7 ميليغرامات للمتر المكعب الواحد)؛
  - ب) مسارات المياه العذبة التي تصبّ في البحر وتفرغ بالتالي النفايات الكيميائية والبكتيرية والبلدية والصناعية والزراعية ونفايات الماشية؛
  - ج) تفريغ مباشر وغالباً ما يكون من دون معالجة لمواد من مواقع حضرية وصناعية ضخمة؛
  - د) رمي المواد غير القابلة للتحلّل في البحر (مثل البلاستيك)؛
- من المحتمّ أن تزداد هذه الضغوطات سوءاً من جرّاء العوامل التالية:
- أ) نتيجة للتنمية الإقتصادية والإجتماعية في عدة مناطق، إن كانت ساحلية أو متّصلة بالبحر بأي طريقة من الطرق؛
  - ب) في ما يرتبط بالنقل على وجه الخصوص، نتيجة لمشروع تطوير قناة السويس الأخير؛

ج) من حيث وجود المحروقات، ونتيجة للامتيازات الجديدة في مجال التنقيب والحفر أو توسيع الأعمال الجارية حالياً، والتي أصدرتها دول كثيرة في مجال مياهها الإقليمية؛  
د) من حيث التنوع الإحيائي، ونتيجة للتحوّلات الوراثية وتحوّل الكائنات الأصلية بعد مضاعفة أعمال الملاحه في قناة السويس؛  
ه) من حيث سلامة قاع البحر والحفاظ على قيمته ومواطن بيض الأسماك، نتيجة لاستخدام المتفجرات من أجل التنقيب عن المحروقات واستخراجها

- قد تزداد هذه الضغوطات بشكل خطير في حال وقوع حادث نفطي، مما يؤدي إلى اختفاء سريع لأي شكل من أشكال التنوع الإحيائي من البحر الأبيض المتوسط ونتيجة للتوقف عن أنشطة اقتصادية مهمة مثل صيد الأسماك والسياحة؛
- بروتوكولات تنفيذ إتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوّث (إتفاقية برشلونة)، والتي اعتُمدت كجزء من خطة العمل من أجل المتوسط التي اعتمدها 22 دولة ساحلية في عام 1976 ثم عدلتها في عام 1995 وأعدت تسميتها إتفاقية حماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية في المتوسط ولكن لم تصدّق عليها بعد كافة برلمانات الدول الموقعة؛
- في الواقع، من المفترض أن تكون إتفاقية حماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية في المتوسط نافذة وملزمة على كافة الحكومات منذ 2004 إثر تصديق الدول الموقعة الست الأولى عليها؛
- وتنصّ أحكام الإتفاقية وبروتوكولات تنفيذها على اعتماد الدول الموقعة لرصد منسق وإجراءات بهدف درء وقوع حالات طوارئ بيئية في المتوسط وإيجاد حلول لها؛
- تشير الإتفاقية إلى إنشاء مناطق بحرية محمية دولية وإنجازها الفعلي والتي من أجلها حدّدت أجندة التنمية المستدامة لما بعد 2015 والتي وضعتها الأمم المتّحدة هدف توسيع إجمالي مساحة المناطق البحرية والساحلية المحمية بنسبة 10 في المائة على الأقل بحلول 2020؛

تُلزم اللجنة الدول الأعضاء والحكومات في الإتحاد من أجل المتوسط بما يلي:

8. ضمان أن تقوم فوراً كافة الدول الموقعة على إتفاقية برشلونة وبروتوكولات تنفيذها بالتصديق على هذه الصكوك وأن تنفّذ واجباتها؛
9. اتخاذ الخطوات لضمان أن كافة الدول الساحلية والدول الواقعة على حوض المتوسط تنضمّ إلى الإتفاقية من أجل إنجاز النظام القانوني الدولي الذي وضعته الخطة من أجل المتوسط؛
10. تنظيم عملية صبّ الأنهار في البحر من دون تقليص معدّل تدفقها واحترام المتطلبات الدنيا المتفق عليها والمرتبطة بمعالجة المياه ومعالجة النفايات البلدية والصناعية؛
11. البدء بالتنفيذ العملي للمناطق البحرية والساحلية الوطنية والدولية وتعزيز إنشاء مناطق من هذا النوع بما يتماشى وأحكام أجندة الأمم المتّحدة للتنمية المستدامة لفترة ما بعد 2015؛
12. تصميم نموذج مشترك ومتقاسم وملزم لتقييم الأثر البيئي من أجل إصدار الإمتيازات للتنقيب عن النفط في مناطق الأوف شور واستخراجها واستغلالها، والعمل في قطاع الطاقة الهوائية، بهدف ضمان حماية البيئة البحرية ككلّ، ولا سيّما حظر إقامة محرّكات توربينات هوائية قرب المناطق البحرية والساحلية المحمية من أجل الإمتثال لمبادئ المسؤولية والمساءلة وتوفير الضمانات ودفع التعويضات عن أي ضرر بيئي يسببه استخدام امتيازات من هذا النوع؛
13. توطيد اتفاقات على أساس "الملوّث يدفع" أيضاً مع مالكي سفن الشحن بدلاً من أن تقتصر على ناقلي المحروقات كما هي الحال اليوم. سيّجع هذا الأمر كافة الشركات على استخدام

الناقلين المتخصصين المزودين بأحدث التكنولوجيات عوضاً عن المراكب غير الجديرة بالإبحار؛

14. الترويج لإقامة وكالة ودعمها، برئاسة مصر وسلطة قناة السويس، تكون مسؤولة عن رصد الأثر والوقاية منه والتخفيف من حدّته على النظام الإيكولوجي البحري في المتوسط من جراء مضاعفة العمل في قناة السويس؛

15. صياغة "مدونة متوسطة"، من خلال الإتحاد من أجل المتوسط، تعتمد كافة الدول الواقعة على حوض المتوسط بهدف حماية الموارد البحرية وتعزيزها وذلك لمصلحة الشعوب في المنطقة والأجيال المقبلة؛

16. كما تُلزم الدول الموقعة في إتفاقية برشلونة على أن تنفّذ بالكامل أحكام الإتفاقية وبروتوكولاتها، بما في ذلك:

(أ) إقامة وكالة تشغيلية مشتركة وتفعيلها لرصد حركة المرور في البحر وامتثالها وتوفير الردّ الفوري والسريع في حال وقوع طارئ وفرض العقوبات على الممارسة السيئة من خلال القواعد البحرية وكالات القائمة: مثل المركز الإقليمي للتصدّي لحالات الطوارئ في مجال التلوّث البحري من أجل البحر الأبيض المتوسط REMPEC والوكالة الأوروبية للسلامة البحرية EMSA؛

(ب) تزويد المرافئ الأساسية بالمرافق اللازمة لغسل سفن التّجّار ولضمان أن مياه الصرف والمياه الأسنة تخضع لمعالجة ملائمة، وذلك من أجل إنهاء الممارسة السيئة التي تقضي بغسل البراميل ورمي المياه الأسنة في البحر خلال الإبحار.

## تقرير عن أنشطة 2015-2016

إن لجنة الطّاقة والبيئة والمياه عقدت إجتماعاً في فيينا في 19 تشرين الأول/أكتوبر 2015 وأخراً في طنجة في 28 أيار/مايو 2016.

خلال اجتماع فيينا، ركّزت المناقشة على المواضيع التالية:

- مأساة اللاجئين والتّحديات أمام السلطات المحلية
- ارتفاع التّحديات البيئية في المتوسط
- التعاون الدولي في مجال الطّاقة والإستدامة
- تحسين الوصول إلى الطّاقة المستدامة

تلا الإجتماع في 20 تشرين الأول/أكتوبر 2015 رحلة إلى المعهد التقني الأعلى مع برنامج خاص حول الطاقات المتجدّدة ومركز تبريد محلي وزيارة تفقدية لمشروع "من الطّاقة إلى الغاز".