# مساهمة المنظمة البحرية الدولية في تقرير الأمين العام للأمم المتحدة عن المحيطات وقانون البحار

## الاعتبارات الأولية

عملاً بالطلب الذي قدمه وكيل الأمين العام للشؤون القانونية والمستشار القانوني للأمم المتحدة ، في رسالة بتاريخ 13 كانون الثاني/يناير 2021 ، تركّز هذه المساهمة على التطورات الرئيسية بشأن قضايا المحيطات وقانون البحار في مجالات اختصاص المنظمة البحرية الدولية بين شهرَي أيلول/سبتمبر 2020 وحزيران/يونيو 2021 (ضمناً) .

ويبرز هذا التقرير ، على وجه الخصوص ، الطريقة التي نُفّذ بها قرار الجمعية العامة 239/75 بشأن المحيطات وقانون البحار بالإشارة إلى الفقرات المتصلة بذلك من القرار .

## السلامة البحرية والأمن البحري

### عملية تحديد النطاق التنظيمي لاستخدام سفن السطح المسيّرة MASS))

*(راجع الفقرات 114-116 من قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 239/75 )*

انتهت لجنة السلامة البحرية من عملية تقييم مدى قابلية تطبيق اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية على سفن ذات درجات متفاوتة من التحكّم الذاتي ، وأقرّت نتائج عملية تحديد النطاق التنظيمي لاستخدام سفن السطح المسيّرة (MASS) نظام الكتلة البحرية في دورتها الثالثة بعد المئة المعقودة في أيار/مايو 2021 (التعميم MSC.1/Circ.1638) .

وقد أجريت مراجعة الصكوك الإلزامية التي تدخل في نطاق اختصاص لجنة السلامة البحرية في الفترة من أيار/مايو 2018 إلى أيار/مايو 2021 . وحدّدت لجنة السلامة البحرية 4 درجات من التحكّم الذاتي : السفن ذات العمليات الآلية ودعم لآلية اتخاذ القرارات ، والسفن التي يتمّ التحكّم بها عن بُعد ويوجد على متنها بحارة ، والسفن التي يتمّ التحكّم بها عن بُعد من دون وجود بحارة على متنها ، والسفن ذات التحكّم الذاتي الكلّي .

وتتعلق الصكوك الإلزامية بالسلامة (اتفاقية SOLAS) ؛ واللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار (COLREG) ؛ والتحميل والاستقرار (الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل) ؛ وتدريب البحارة والصيادين (اتفاقية STCW) واتفاقية (STCW-F) ؛ والبحث والإنقاذ ؛ وقياس حمولة السفن (الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن) ؛ النقل الآمن للحاويات (الاتفاقية الدولية بشأن سلامة الحاويات (اتفاقية (CSC)) ؛ وصكوك بشأن سفن الركّاب العاملة في نقليات خاصة ((اتفاقية STP) وبروتوكول (SPACE STP)) .

وبسبب ضيق الوقت المتعلّق بإجراء الاجتماعات عن بُعد ، أرجأت اللجنة القانونية ، في كانون الأول/ديسمبر 2020 ، مناقشاتها بشأن سفن السطح المسيّرة (MASS) ، غير أن اللجنة ستنهى عملية تحديد النطاق التنظيمي للاتفاقيات الواقعة ضمن اختصاصاتها بالنسبة لسفن السطح المسيّرة في شهر تموز/يوليو 2021 .

وإلى جانب ذلك ، واصلت لجنة التسهيلات مراجعة اتفاقية التسهيلات كجزء من عملية تحديد النطاق التنظيمي لاستخدام سفن السطح المسيّرة (MASS) ، باستخدام الآلية نفسها . والهدف من ذلك هو استكمال المراجعة والتحليل لكي تنظر فيها لجنة التسهيلات في دورتها السادسة والأربعين في عام 2022 .

### المعايير المستمدّة من الأهداف وتطور الأنظمة المستمدّة من الأهداف

*(راجع الفقرات 114-116 من قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 239/75 )*

تقتضي *المعايير المستمدّة من الأهداف لبناء السفن في ما يتصل بناقلات السوائب وناقلات الزيت الصهريجية* (القرار MSC.287(87)) ، التي اعتُمدت في عام 2010 ، أن تكون قواعد تصميم وبناء ناقلات السوائب وناقلات الزيت الصهريجية من جانب هيئة معتمدة لدى الإدارة البحرية ، أو القواعد الوطنية التي تطبّقها الإدارة البحرية ، مستوفيةً للمعايير المستمدّة من الأهداف .

وإضافة إلى ذلك ، تقتضي المعايير المستمدّة من الأهداف أن يتمّ التحقق من أن القواعد المذكورة أعلاه تتقيّد بالأهداف والمتطلبات التشغيلية . ومن أجل إثبات هذا التحقّق ، أُطلق برنامج التحقّق من التطابق مع المعايير المستمدّة من الأهداف ، الذي أكّد حتى الآن أن قواعد بناء السفن لدى 13 هيئة معتمدة تتوافق مع المعايير المستمدّة من الأهداف التي وضعتها المنظمة البحرية الدولية ، على نحو ما ورد في التعميم MSC.1/Circ.1518/Rev.1 . وستلي عمليات التحقّق السنوية (عمليات متابعة التحقّق) التي بدأت في عام 2018 ، بعد نجاح عمليات التحقّق الأولي لتلك الهيئات المعتمدة الثلاثة عشر ، في المستقبل دورة جديدة لعمليات متابعة التحقّق مدتها ثلاث سنوات تبدأ في نيسان/أبريل 2022 .

وإضافة إلى المعايير المستمدّة من الأهداف التي تضع"قواعد للقواعد" في ما يتعلق بمعايير بناء السفن بالنسبة لناقلات السوائب وناقلات الزيت الصهريجية ، أعدّت المنظمة البحرية الدولية صكوكاً جديدة تتبع عملية محدّدة لوضع المعايير المستمدّة من الأهداف والتحقّق منها وتنفيذها ومراقبتها لدعم تطوير الأنظمة ضمن المنظمة البحرية الدولية ، على النحو المبيّن في *الخطوط التوجيهية العامة بشأن استحداث معايير المنظمة البحرية الدولية المستمدّة من الأهداف* (التعميم MSC.1/Circ.1394/Rev.2) .

ومن الأمثلة على صكوك المنظمة البحرية الدولية التي تم وضعها في الإطار المستمدّ من الأهداف المذكور أعلاه *المدونة الدولية لسلامة السفن التي تستخدم غازات أو أنواعاً أخرى من الوقود ذات نقطة الوميض المنخفضة* (مدونة IGF) و*المدونة الدولية للسفن التي تعمل في المياه القطبية* (مدونة الملاحة في المياه القطبية). أما الصكوك التي يتمّ إعدادها حالياً وتتبع إطارا مستمدّاً من الأهداف فهي مسودة الفصل XV من اتفاقية سولاس وما يرتبط به من مشروع مدونة دولية لسلامة السفن التي تنقل العاملين في منشآت صناعية (مدونة IP) ، فضلاً عن التدابير الإلزامية التقنية والتشغيلية المستمدّة من الأهداف للحدّ من كثافة انبعاثات الكربون من النقل البحري الدولي بموجب المرفق VI لاتفاقية ماربول .

## سلامة سفن الصيد والصيد غير القانوني دون إبلاغ ودون تنظيم

*(راجع الفقرات 122-123 من قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 239/75 )*

بعد أن اختتمت المنظمة بنجاح المؤتمر الوزاري المعني بسلامة سفن الصيد والصيد غير القانوني من دون إبلاغ ومن دون تنظيم (IUU) ، الذي عقد في توريمولينوس ، إسبانيا ، في تشرين الأول/أكتوبر 2019 ، بمشاركة 125 دولة وأربعة ممثلين عن الأمم المتحدة ووكالاتها المتخصصة و30 منظمة دولية ، واصلت المنظمة اتخاذ خطوات حاسمة لتعزيز دخول اتفاق كيب تاون لعام 2012 حيّز النفاذ ، بالنسبة لسلامة سفن الصيد والصيد غير القانوني من دون إبلاغ ومن دون تنظيم (IUU) .

وحتى تاريخه ، صدّقت 16 دولة على الاتفاق (إسبانيا ، ألمانيا ، أيسلندا ، بلجيكا ، بيرو ، جزر كوك ، جنوب أفريقيا ، الدانمرك ، فرنسا ، فنلندا ، سان كيتس ونيفيس ، سان تومي وبرنسيبي ، كرواتيا ، الكونغو ، النرويج ، هولندا) ، من أصل 22 دولة ضرورية ليدخل الاتفاق حيّز التنفيذ .

وللمحافظة على زخم المؤتمر الوزاري لعام 2019 ، قامت المنظمة البحرية الدولية بتنظيم حلقات دراسية إلكترونية بهذا الشأن على الصعيد الإقليمي أثناء جائحة فيروس كورونا ، فضلاً عن إجراء مناقشات ثنائية مع الدول الموقّعة على إعلان توريمولينوس الذي اعتُمد خلال المؤتمر ، والذي يتضمّن التزام الموقّعين على الاتفاق بتصديقه بحلول الذكرى العاشرة لاعتماده ، أي في 11 تشرين الأول/أكتوبر 2022 . وقد عُرِضَت على الدول الموقّعة على الإعلان المساعدة القانونية والتقنية لدعم جهودها من أجل التصديق على الاتفاق وتنفيذه . وإضافة لذلك ، تتعاون المنظمة بشكل وثيق مع منظمة العمل الدولية (ILO) ومنظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة (FAO) لمكافحة صيد الأسماك غير القانوني من دون إبلاغ ومن دون تنظيم وللتصدّي للعبودية المعاصرة في البحر ، بالتعاون مع شركاء قطاعيين آخرين .

## التدابير التي ترمي إلى تعزيز سلامة العبّارات المحلية

*(راجع الفقرتَين 114 و190 من قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 239/75 )*

وافقت لجنة السلامة البحرية ، من حيث المبدأ ، على الهيكل الأساسي للوائح الإطارية النموذجية بشأن سلامة العبّارات المحلية ، رهناً بمواصلة مراجعتها ، وأخذت علماً بأن تكييف أحكام اللوائح النموذجية ، ما أن تعتمدها اللجنة في عام 2022 ، يمكن للبلدان المهتمة أن تقوم به على أساس طوعي ، وأن تدرجها مباشرة في قوانينها الوطنية بمساعدة من معهد القانون

البحري الدولي التابع للمنظمة البحرية الدولية ، عند الطلب . وتسلّط اللوائح الإطارية النموذجية الشاملة ، التي تستند أساساً إلى الأهداف ، الضوء على الالتزامات التي يجب الإيفاء بها ، ولكنها تؤمّن المرونة بشأن كيفية القيام بذلك ، مع الاعتراف بالحلول والخبراء المحليين . وعند الموافقة على اللوائح النموذجية ، المتوقعة في عام 2022 ، سيبدأ العمل على وضع كتيّب إيضاحي لمساعدة البلدان على فهم وتنفيذ الأنظمة النموذجية بشكل أفضل .

وأيّدت اللجنة إعلان بانكوك بشأن تعزيز سلامة العبارات المحلية في منطقة آسيا و المحيط الهادئ وإعداد لوائح نموذجية بشأن سلامة العبّارات المحلية ، التي تنص ، من ضمن جملة أمور ، على تعريف العبّارة المحلية ، وشكّلت حصيلة لاجتماع فريق الخبراء المعني بتحسين سلامة العبّارات المحلية دعماً للربط البحري الآمن في منطقة آسيا والمحيط الهادئ والذي عقد اجتماعاته إلكترونياً في آذار/مارس 2020 .

ومن المتوقّع أن تشكّل لجنة السلامة البحرية ، في دورتها الرابعة بعد المئة (تشرين الأول/أكتوبر 2021) ، فريق عمل معني بسلامة العبّارات المحلية لمواصلة إعداد اللوائح النموذجية ، من أجل إقرارها بشكل نهائي . واستمرّت أمانة المنظمة البحرية الدولية بالتواصل بشكل وثيق مع أصحاب المصلحة ، بما في ذلك الرابطة الدولية للعبور البحري (INTERFERRY) ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ (ESCAP) ، لمعالجة هذه المسألة الهامة .

## سلامة السفن في المياه القطبية

*(راجع الفقرة 189 من قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 239/75 )*

بعد اعتماد مدونة الملاحة في المياه القطبية في عام 2017 ، التي تنطبق على السفن التي تشملها اتفاقية سولاس والتي تعتزم العمل في المياه القطبية ، قرّرت لجنة السلامة البحرية وضع خطوط توجيهية غير إلزامية تتضمّن توصيات بشأن تدابير السلامة للسفن التي لا تشملها اتفاقية سولاس وتعمل في المياه القطبية . وأنواع السفن التي بُحث إخضاعها لتدابير السلامة هذه شملت سفن الصيد ويخوت النزهة التي تزيد حمولتها الإجمالية على 300 طن ولا تشارك في أنشطة تجارية وسفن البضائع التي تبلغ حمولتها الإجمالية 300 طن أو أكثر ولكنها لا تزيد عن 500 طن .

وتم الانتهاء من وضع الخطوط التوجيهية لسفن الصيد ويخوت النزهة ووافقت عليها لجنة السلامة البحرية في دورتها الثالثة بعد المئة في أيار/مايو 2021 ، أي *الخطوط التوجيهية لتدابير السلامة لسفن الصيد التي يبلغ طولها 24 متراً وأكثر وتعمل في المياه القطبية* (التعميم MSC.1/Circ.1641) *والخطوط التوجيهية ليخوت النزهة المتعة التي تبلغ حمولتها الإجمالية عن 300 طن أو أكثر ولا تشارك في أنشطة تجارية وتعمل في المياه القطبية* (التعميم MSC.1/Circ.1642) . ويتوقّع أن تكون الخطوة التالية للجنة النظر في أيّ مقترحات تُقدّم لها لإعداد خطوط توجيهية لليخوت التجارية وسفن نقل البضائع التي تبلغ حمولتها الإجمالية 300 طن أو أكثر ، ولكنها تقلّ عن 500 طن وتعمل في المياه القطبية .

## قضايا السلامة المتعلقة بالحد الأقصى للمحتوى من الكبريت لعام 2020

*(راجع الفقرات 114- 116 و194- 198 من قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 239/75)*

كثّفت لجنة السلامة البحرية جهودها للنظر في المسائل المتعلقة بالحد الأقصى للمحتوى من الكبريت لعام 2020 في إطار نتيجة جديدة بشأن "وضع تدابير إضافية لتعزيز سلامة السفن تتعلّق باستخدام زيت الوقود" . ولقد اتخذت لجنة السلامة البحرية في دورتها الأولى بعد المئة إجراءات عاجلة لمعالجة آثار استخدام زيت الوقود ذي المحتوى المنخفض من الكبريت على السلامة ، واعتمدت القرار MSC.465(101) *بشأن التدابير المؤقتة المستصوبة لتعزيز سلامة السفن في ما يتصل باستخدام زيت الوقود* ، ولا سيّما التوصية بأن تتخذ الحكومات المتعاقدة في اتفاقية سولاس الإجراءات المناسبة بحقّ مورّدي زيت الوقود في حالات مؤكّدة تمّ فيها تسليم زيت وقود لا يستوفي متطلبات اتفاقية سولاس . وشجّعت اللجنة أيضاً تطبيق أحدث المواصفات القياسية والمعايير ذات الصلة بذلك التي تصدر عن القطاع البحري والإرشادات التي ترمي إلى تعزيز سلامة السفن المتصلة بتوريد واستخدام الوقود الزيتي ، وذلك على أوسع نطاق ممكن ؛

وإضافة إلى ذلك ، أعدّت اللجنة مجموعة من الحلول الطويلة الأجل لتعزيز سلامة السفن المتصلة باستخدام زيت الوقود ، وأقرّت لجنة السلامة البحرية في دورتها الأولى بعد المئة خطة عمل لاتخاذ تدابير لتعزيز سلامة السفن المتصلة باستخدام زيت الوقود . وفي أعقاب خطة العمل ، أحرزت لجنة السلامة البحرية في دورتها الثالثة بعد المئة تقدّماً جيداً في وضع

المتطلّبات الإلزامية المتعلقة بالإبلاغ عن الحالات التي لا يستوفي فيها مورّدو الوقود متطلبات اتفاقية سولاس ، وفي اتخاذ إجراءات بحقّهم . وتمّ إحراز تقدّم أيضاً في وضع لوائح لتوثيق نقطة وميض حمولة الوقود الفعلية عند تزوّد السفينة بالوقود . وقامت لجنة السلامة البحرية في دورتها الثالثة بعد المئة بإعادة تشكيل فريق عمل بالمراسلة من أجل مواصلة إعداد مسودة التعديلات على اتفاقية سولاس ، بغية إنجازها ؛ وأقرّت اللجنة خطة عمل محدثة تتوخى الانتهاء من إعداد التدابير المتعلّقة بنقطة وميض زيت الوقود بحلول موعد انعقاد الدورة الخامسة بعد المئة للجنة السلامة البحرية والتدابير الرامية إلى تعزيز سلامة السفن بما يتعلق باستخدام زيت الوقود بحلول موعد انعقاد الدورة السادسة بعد المئة للجنة السلامة البحرية ، ومن المقرّر عقدهما في عام 2022 .

وتجدر الإشارة إلى انقضاء أكثر من عام على بدء نفاذ لوائح ماربول لعام 2020 بشأن الحد الأقصى للمحتوى من الكبريت . وتشير المؤشرات إلى أن عملية الانتقال كانت سلسة للغاية مع عدم وجود مسائل مهمة متصلة بالسلامة وترتبط بخلائط الوقود الجديدة ، وهذا دليل على الإعداد الشامل من جانب جميع أصحاب المصلحة قبل أن تصبح القواعد الجديدة نافذة .

## الأمن البحري

*(راجع الفقرات 114- 116 و127- 130 و149- 150 من قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 239/75)*

### خطط الأمن البحري ؛

وتواصل لجنة البحرية الدولية التشديد على ضرورة أن تراجع دول العَلَم ومالكو السفن ومشغّلوها خطط الأمن البحري لسفنها وتنفّذ التدابير اللازمة ، بما في ذلك إرشادات المنظمة البحرية الدولية وأفضل الممارسات الإدارية في القطاع البحري بغية مواجهة الخطر الأمني المتزايد على السفن الناجم عن أعمال القرصنة والسطو المسلح وغير ذلك من الأعمال غير المشروعة ، كما تدعم اللجنة الدول الأعضاء في تعزيز أمن الملاحة البحرية والموانئ والسفن من خلال برنامج تعزيز الأمن البحري العالمي ، ومدونة السلوك بشأن قمع القرصنة والسطو المسلّح اللذَين يستهدفان السفن في غربي المحيط الهندي وخليج عدن (مدونة جيبوتي للسلوك) ، وبرنامج بناء القدرات في غرب ووسط أفريقيا .

### القرصنة والسطو المسلح اللذان يستهدفان السفن في خليج غينيا

وبالنسبة للقرصنة والسطو المسلح اللذان يستهدفان السفن في خليج غينيا ، دعت المنظمة البحرية الدولية إلى زيادة التعاون والعمل على التصدّي لتزايد عدد الهجمات في المنطقة وتصاعد شدّتها ، الأمر الذي يهدّد حياة ورفاه البحارة وسلامة النقل البحري . وفي هذا السياق ، اعتمدت لجنة السلامة البحرية قراراً بشأن الإجراءات المستصوبة للتصدّي للقرصنة والسطو المسلّح اللذَين يستهدفان السفن في خليج غينيا (القرار MSC.489(103)) .

# البيئة البحرية

## تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من السفن

*(راجع الفقرة 235 من قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 239/75)*

### التدابير الإلزامية لتخفيض كثافة انبعاثات الكربون من النقل البحري

نظراً لتفشّي جائحة مرض فيروس كورونا (COVID-19) ، تأجّلت الدورة الخامسة والسبعين للجنة حماية البيئة البحرية التي كان من المقرّر أن تُعقد أصلاً في الفترة من 30 آذار/مارس إلى 3 نيسان/أبريل 2020 ، وعُقدَت عن بُعد من يوم الاثنين 16 تشرين الثاني/نوفمبر إلى يوم الجمعة 20 تشرين الثاني/نوفمبر 2020 . وأقرّت لجنة حماية البيئة البحرية في دورتها الخامسة والسبعين تعديلات على الملحق VI لاتفاقية ماربول تفرض تدابير إلزامية جديدة لتخفيض كثافة انبعاثات الكربون من السفن بنسبة 40 % على الأقل بحلول عام 2030 ، بالمقارنة مع عام 2008 ، بالاستناد إلى المتطلّبات الإلزامية الحالية لفعالية استهلاك السفن للطاقة بغية مواصلة تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري .

وعقد فريق العمل بين الدورات المعني بتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من السفن الذي شكّلته لجنة حماية البيئة البحرية ، اجتماعه الثامن عن بُعد في الفترة من 24 إلى 28 أيار/مايو 2021 وحضرها قرابة 400 مندوب من أكثر من 60 دولة عضو ومن الأعضاء المنتسبين ، فضلاً عن اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيّر المناخ (UNFCCC) ، ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) ، والمفوضية الأوروبية ، وحوالي 30 منظمة غير حكومية .

وأقرّ فريق العمل مجموعة شاملة من الخطوط التوجيهية المصاحبة للتدابير الإلزامية الجديدة التي توفّر الدعم للإدارات البحرية والقطاع البحري في تنفيذ المتطلّبات التقنية الجديدة المتعلّقة بمؤشر فعالية استهلاك السفن الموجودة للطاقة (EEXI) والمؤشّر التشغيلي لكثافة انبعاثات الكربون (CII) ، وكذلك آلية التصنيف .

وسيُنظر في مشاريع التعديلات لكي تعتمدها لجنة حماية البيئة البحرية في دورتها السادسة والسبعين في حزيران/يونيو 2021 ، بالتوازي مع إجراء تقييم شامل للآثار المحتملة للتعديلات على الدول والخطوط التوجيهية التقنية .

وعلى الرغم من الصعوبات الناجمة عن تفشّي جائحة (COVID-19) وتأجيل الاجتماعات خلال النصف الأول من عام 2020 ، عملت الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية بشكل بنّاء للتأكّد من بقاء المنظمة على المسار الصحيح في تنفيذ التدابير القصيرة الأجل المحدّدة في الاستراتيجية الأولية للمنظمة لعام 2018 بشأن تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من السفن .

**قرار بشأن خطط العمل الوطنية المعتمدة**

اعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية في دورتها الخامسة والسبعين أيضاً قراراً بشأن خطط العمل الوطنية . ويحثّ القرار الدول الأعضاء على وضع وتحديث خطة عمل وطنية طوعية بغية المساهمة في تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري من خلال دعم الإجراءات المتخذة على الصعيد الوطني ، مثل التعاون بين الموانئ وقطاع النقل البحري وكذلك على امتداد سلسلة الإمدادات البحرية .

**إقرار الدراسة الرابعة التي أعدّتها المنظمة البحرية الدولية بشأن انبعاثات غازات الدفيئة لعام 2020**

أقرّت اللجنة الدراسة الرابعة للمنظمة البحرية الدولية بشأن غازات الدفيئة لعام 2020 ؛ وتتضمّن الدراسة لمحة عامة عن انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري في الفترة 2012–2018 ، والمستجدّات على صعيد كثافة انبعاثات الكربون من النقل البحري الدولي ، والتوقعات بشأن انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي حتى عام 2050 . وقد نُشرَت الدراسة على الموقع الإلكتروني للمنظمة البحرية الدولية ، انظر: Fourth Greenhouse Gas Study 2020 (imo.org) .

**اعتماد التعديلات على الملحق VI لاتفاقية ماربول من أجل مواصلة تعزيز المؤشّر التصميمي لفعالية استهلاك السفينة للطاقة (EEDI)**

إلى جانب ذلك ، اعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية في دورتها الخامسة والسبعين تعديلات على المرفق VI لاتفاقية ماربول من أجل تعزيز متطلبات "المرحلة 3" من المؤشّر التصميمي لفعالية استهلاك السفينة للطاقة (EEDI) بشكل كبير ، ويُفترض أن تدخل هذه التعديلات حيز النفاذ في 1 نيسان/أبريل 2022 .

وتؤدّي هذه التعديلات إلى تقديم تاريخ بدء سريان متطلّبات المؤشّر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة بالنسبة للسفن المبنية حديثاً (المرحلة 3 من EEDI) من عام 2025 إلى عام 2022 ، بالنسبة للعديد من أنواع السفن ، بما في ذلك ناقلات الغاز وسفن البضائع العامة ونقالات الغاز الطبيعي المُسال .

**اعتماد تعديلات على المرفق VI لاتفاقية ماربول بشأن تحديد مستوى الكبريت وأخذ العيّنات**

اعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية في دورتها الخامسة والسبعين أيضاً تعديلات تدعم كذلك إنفاذ سقف لانبعاثات الكبريت بنسبة 0,50 في المئة على الصعيد العالمي (IMO2020) الذي دخل حيّز النفاذ في 1 كانون الثاني/يناير 2020 ، وتحدّد

إجراءات أخذ العيّنات من حمولة السفن من زيت الوقود والوقود الذي تستخدمه ، فضلاً عن إجراءات التحقّق من الوقود وفقاً للمرفق VI لاتفاقية ماربول .

**نظام المنظمة البحرية الدولية لجمع البيانات عن مدى استهلاك السفن لزيت الوقود**

في شهر آذار/مارس 2021 ، نشرت المنظمة البحرية الدولية النتائج المجمّعة لبيانات استهلاك الوقود لعام 2019 وتشمل أكثر من 27,000 سفينة تخضع للنظام الإلزامي لجمع البيانات عن مدى استهلاك السفن لزيت الوقود التابع للمنظمة البحرية الدولية .

وقدّمت 107 إدارات بحرية بيانات عن استهلاك الوقود لعام 2019 ، وأبلغت عن استهلاك ما يزيد قليلاً عن 213 مليون طن من الوقود في عام 2019 ، على أساس الكمية . وقد استهلكت معظم الكميات من زيت الوقود ثلاثة أنواع من السفن هي : ناقلات السوائب والناقلات الصهريجية وسفن نقل الحاويات . وستعزز البيانات عن مدى استهلاك السفن للوقود عملية اتخاذ القرارات في المنظمة البحرية الدولية في المستقبل بشأن التدابير المتعلّقة بفعالية استهلاك السفن للطاقة .

## تنفيذ معاهدة إدارة مياه الصابورة

*(راجع الفقرتَين 231-232 من قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 239/75)*

دخلت *الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه صابورة السفن وترسّباتها لعام 2004* (اتفاقية BWM) ، حيّز التنفيذ في شهر أيلول/سبتمبر 2017 ، وحتى الآن صدّقت عليها 86 دولة تمثّل 91,19 % من حمولة الأسطول التجاري العالمي . وتهدف اتفاقية إدارة مياه الصابورة إلى وقف انتشار الأجناس المائية الغازية المحتملة في مياه صابورة السفن ، وتقتضي من السفن إدارة مياه الصابورة لإزالة الكائنات الحية المائية ومسبّبات الأمراض داخل مياه الصابورة وترسبّاتها أو جعلها غير ضارة أو تجنّب امتصاصها أو تصريفها . وفي شهر تشرين الأول/أكتوبر 2019 ، أصبحت *مدونة اعتماد نُظُم إدارة مياه الصابورة* (مدونة BWMS) إلزامية . وتركّز المنظمة البحرية الدولية الآن بشكل أساسي على تنفيذ اتفاقية إدارة مياه الصابورة على نحوٍ فعّال وموحّد .

وقد اعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية التعديلات على اتفاقية إدارة مياه الصابورة بخصوص اختبار تجهيز نُظُم إدارة مياه الصابورة ونموذج الشهادة الدولية لإدارة مياه الصابورة . وتُعتبَر هذه التعديلات مقبولةً في 1 كانون الأول/ديسمبر 2021 ، وتدخل حيّز النفاذ في 1 حزيران/يونيو 2022 ؛ وعلى الرغم من ذلك ، أيّدت لجنة حماية البيئة البحرية الرأي القائل بأن اختبار تجهيز نُظُم إدارة مياه الصابورة ينبغي أن يبدأ في أقرب وقت ممكن ، وفقاً *للإرشادات بشأن إجراء اختبار تجهيز نُظُم إدارة مياه الصابورة* المعتمدة أصلاً (التعميم BWM.2/Circ.70) . وفي هذا الصدد ، ومن أجل دعم التنفيذ الفعّال والموحّد لاختبار تجهيز نُظُم مياه الصابورة ، الذي يصبح إلزاميا من خلال التعديلات المذكورة أعلاه، أقرّت لجنة حماية البيئة البحرية التعميم BWM.2/Circ.70/Rev.1 بشأن *إرشادات عام 2020 لإجراء اختبار تجهيز نُظُم إدارة مياه الصابورة* .

وأقرّت اللجنة أيضاً التعميم BWM.2/Circ.42/Rev.2 الذي يتناول *إرشادات عام 2020 بشأن أخذ عيّنات من مياه الصابورة وتحليلها لاستخدامها على سبيل التجربة بموجب اتفاقية إدارة مياه الصابورة والخطوط التوجيهية بشأن أخذ عيّنات من مياه الصابورة (الخطوط التوجيهية (G2))* ؛

## تنفيذ الاتفاقية الدولية بشأن ضبط التأثيرات المؤذية لاستخدام النُظُم المقاومة لالتصاق الشوائب على متن السفن (اتفاقية AFS)

*(راجع الفقرة 194 من قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 239/75)*

دخلت *الاتفاقية الدولية بشأن ضبط التأثيرات المؤذية لاستخدام النُظُم المقاومة لالتصاق الشوائب على متن السفن* (اتفاقية AFS) ، حيّز التنفيذ في شهر أيلول/سبتمبر 2008 ، وصدّق عليها حتى الآن 91 بلداً ، تمثّل 95.93 % من حمولة الأسطول التجاري العالمي . وتهدف اتفاقية AFS إلى حظر استخدام المواد الضارّة في الطلاءات المقاومة لالتصاق الشوائب

المستخدمة على متن السفن . ويشمل ذلك ، في المقام الأول ، المركّبات العضوية القصديرية ، وقد أنشأت الاتفاقية أيضاً آلية لمنع الاستخدام المحتمل للمواد الضارّة الأخرى في المستقبل في نظم مكافحة التصاق الشوائب . وفي هذا الإطار ، أقرّت لجنة حماية البيئة البحرية في عام 2017 نتيجة جديدة لتعديل المرفق 1 لاتفاقية AFS لكي يتضمّن ضوابط على استخدام مادة السبوترين (cybutryne) .

وفي هذا السياق ، اعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية في دورتها الخامسة والسبعين تعديلات على اتفاقية AFS تتعلّق بالضوابط على استخدام مادة السبوترين ونموذج الشهادة الدولية لنظام مقاومة التصاق الشوائب . وتدخل التعديلات حيّز التنفيذ في 1 كانون الثاني/ يناير 2023 .

## معالجة مشكلة النفايات البلاستيكية من السفن في البحار

*(راجع الفقرتَين 217 و233 من قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 239/75)*

وإذ أقرّت المنظمة البحرية الدولية بمشكلة التلوث البلاستيكي من السفن في البحار المستمرّة ، على النحوِ الذي تم تناولها به في المرفق V لاتفاقية ماربول ، وأن الأمر يتطلب المزيد من النظر كجزء من حل عالمي في إطار إدارة المحيطات ، سعياً إلى تحقيق الهدف 14 من أهداف التنمية المستدامة المتمثّل في منع التلوث البحري بجميع أنواعه والحدّ منه بدرجة كبيرة بحلول عام 2025 ، تواصل المنظمة البحرية الدولية إحراز تقدم في إعداد الإجراءات المقرّرة في إطار خطة عمل المنظمة البحرية الدولية لمعالجة النفايات البلاستيكية من السفن في البحار (القرار MEPC.310(73)) ، من خلال لجنة حماية البيئة البحرية والهيئات الفرعية التابعة لها . والهدف من خطة عمل المنظمة البحرية الدولية هو تعزيز اللوائح الحالية للمنظمة البحرية الدولية واتخاذ تدابير دعم جديدة للحد من النفايات البلاستيكية من السفن في البحار .

وفي الوقت نفسه ، شكّل فريق الخبراء المشترك المعني بالجوانب العلمية لحماية البيئة البحرية (GESAMP) فريق العمل المعني بالمصادر البحرية للنفايات في البحار (فريق العمل 43 التابع لفريق (GESAMP)) ، الذي تشارك في رعايته منظمة الأغذية والزراعة (FAO) والمنظمة البحرية الدولية ، بدعم إضافي من برنامج الأمم المتحدة للبيئة (UNEP) . ويتمثّل الهدف العام لفريق العمل 43 التابع للفريق المشترك بين الخبراء في بناء فهم أوسع للمصادر البحرية للنفايات في البحار ، ولا سيّما من قطاعَي النقل البحري وصيد الأسماك ، بما في ذلك المساهمات النسبية للمصادر المختلفة ، وتحليل استخدام البلاستيك وإدارته داخل القطاعَين ، ونطاق ومدى الآثار الناجمة عن المصادر البحرية للنفايات في البحار . وسيكون التقرير النهائي لفريق العمل متاحاً في النصف الثاني من عام 2021 على العنوان الإلكتروني التالي: www.gesamp.org .

## مخلفات البضائع ومياه غسل الصهاريج التي تحتوي على مواد سائلة ضارّة صُنّفت أنها مواد متصلبة طافية

*(راجع الفقرة 240 من قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 239/75)*

دخلت التعديلات على المرفق II لاتفاقية ماربول (القرار MEPC.315(74)) حيّز النفاذ في 1 كانون الثاني/يناير 2021 . وتعزّز هذه التعديلات ، في مناطق بحرية محدّدة (مياه أوروبا الغربية ، ومياه شمال غرب أوروبا ، والمياه النرويجية شمال النقطة 62 درجة شمالاً ، وبحر البلطيق) ، متطلّبات التصريف المنطبقة على الناقلات الصهريجية للكيميائيات في ما يتعلّق بمخلّفات البضائع ومياه غسل الصهاريج التي تحتوي على منتجات عائمة ثابتة ذات لزوجة عالية و/أو نقطة انصهار عالية يمكن أن تتصلّب في ظل ظروف معينة (مثل المخلفات ومياه غسل الصهاريج لبعض شحنات الزيت النباتي والشحنات الشبيهة بالبارافين) .

**<u>إلقاء النفايات في البحر</u>**

*(راجع الفقرتَين 249-250 من قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 239/75)*

عُقد في وقت واحد وبالمراسلة ومن خلال الاجتماعات الإلكترونية الاجتماع الاستشاري الثاني والأربعون للأطراف المتعاقدة في اتفاقية منع تلوث البحار الناجم رمي النفايات ومواد أخرى فيها لعام 1972 (اتفاقية لندن) ، والاجتماع الخامس عشر للأطراف المتعاقدة في بروتوكول عام 1996 لاتفاقية لندن لعام 1972 (بروتوكول لندن) ، في الفترة من 5 تشرين الأول/أكتوبر إلى 23 كانون الأول/ديسمبر 2021 (الوثيقة LC 42/17) .

ونظرت مجالس الإدارة في تقرير الاجتماع الثالث والأربعين للفريق العلمي لاتفاقية لندن والاجتماع الرابع عشر للفريق العلمي لبروتوكول لندن ، اللذَين عُقدا في وقت واحد بالمراسلة في الفترة من 6 تموز/يوليو إلى 18 أيلول/سبتمبر 2020 . وقد صدر تقرير الدورة المشتركة للفريقَين العلميَين في صيغة الوثيقة LC/SG 43/16 .

**فريق الخبراء المشترك المعني بالجوانب العلمية لحماية البيئة البحرية (GESAMP) ؛**

عقد فريق الخبراء المشترك المعني بالجوانب العلمية لحماية البيئة البحرية (GESAMP) ، الذي تقدّم له المنظمة البحرية الدولية خدمات الأمانة من خلال مكتب مخصّص للفريق ، دورته السنوية السابعة والأربعين في الفترة من 8 إلى 11 أيلول/سبتمبر 2020 ، بالوسائل الإلكترونية . وراجع فريق GESAMP التقدّم الذي أحرزته أفرقة العمل التابعة له الثمانية الناشطة حالياً وقرّر تشكيل فريق عمل جديد معني بتأثيرات تغيّر المناخ على الملوّثات في المحيطات (فريق العمل 45 التابع لفريق GESAMP) بقيادة الوكالة الدولية للطاقة الذرية (الذي يشارك في رعايته برنامج الأمم المتحدة للبيئة ولجنة اليونسكو الدولية الحكومية لعلوم المحيطات (IOC-UNESCO) والمنظمة البحرية الدولية) .

وفي الفترة ما بين الدورات ، نشر فريق GESAMP تقريره السابع بعد المئة من ضمن سلسلة التقارير والدراسات التي يصدرها ، عن موضوع "الاتجاهات العالمية في تلوث النظم الإيكولوجية الساحلية" . وجميع التقارير التي نشرها GESAMP متاحة على العنوان الإلكتروني التالي : www.gesamp.org .

## التسجيل الاحتيالي للسفن

**<u>التدابير التي ترمي إلى منع التسجيل الاحتيالي والسجلات المزوّرة للسفن</u>**

*(راجع الفقرتَين 134 و186 من قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 239/75)*

بعد أن اعتمدت جمعية المنظمة البحرية الدولية في دورتها الحادية والثلاثين ، في كانون الأول/ديسمبر 2019 ، القرار A.1142(31) بشأن التدابير الرامية إلى منع التسجيل الاحتيالي والسجلات المزوّرة للسفن ، شرعت اللجنة القانونية في دورتها السابعة بعد المئة في تشرين الثاني/نوفمبر 2020 ، في إعداد مشروع قرار يصدر عن الجمعية لتشجيع الدول الأعضاء وجميع أصحاب المصلحة المعنيين على الترويج لاتخاذ إجراءات ملموسة لمنع الأعمال الاحتيالية في القطاع البحري وقمعها . وسيتمّ الانتهاء من إعداد مشروع القرار في الدورة الثامنة بعد المئة للجنة القانونية في تموز/يوليو 2021 لكي تعتمده الجمعية في دورتها الثانية والثلاثين في كانون الأول/ديسمبر 2021 .

ويتضمّن القرار A.1142(31) المذكور أعلاه إجراءات لإبلاغ المنظمة البحرية الدولية بالمعلومات المتعلقّة بالتسجيل الاحتيالي للسفن ، بما في ذلك معلومات عن أسماء الهيئات الحكومية الوطنية والكيانات المخوّلة تسجيل السفن أو المفوّضة للقيام بذلك . وتشجّع أمانة المنظمة البحرية الدولية الدول الأعضاء على توفير هذه المعلومات للتحقّق منها وإدراجها في قاعدة البيانات الشاملة للسجلات في وحدة نقاط الاتصال المتاحة للجمهور في النظام العالمي المتكامل للمعلومات عن النقل البحري (GISIS) .

## رفاهية البحارة

*(راجع الفقرة 125 من قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 239/75)*

يواجه النقل البحري العالمي تحديات كبرى بسبب تفشّي جائحة مرض فيروس كورونا (COVID-19) . ونتيجةً للقيود المفروضة والمستمرّة بسبب جائحة (COVID-19) ، اضطرّ عدد كبير من البحّارة إلى تمديد خدمتهم على متن السفن بعدما أمضوا عدة أشهر في البحر وتعذّر استبدالهم أو إعادتهم إلى أوطانهم . ويُعتبَر النقل البحري حيوياً للمحافظة على سلاسل الإمدادات العالمية ، ولكن لا يمكن الاستمرار في الحالة الراهنة من أجل سلامة أفراد طواقم السفن ورفاهيتهم والتشغيل الآمن للتجارة البحرية .

وفي نيسان/أبريل 2020 ، واستجابةً للقلق المتزايد بشأن أزمة تبديل أفراد الطواقم ، شكّل الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية فريق العمل المعني بأزمة البحارة (SCAT) لمعالجة هذه المسألة . وقد أدّت جائحة (COVID-19) وما نتج عنها من قيود على قدرة مالكي السفن على تبديل أفراد الطواقم إلى وضع البحارة في مختلف أنحاء العالم في ظروف محفوفة بالمخاطر. وخلال عام 2020 ، تأثّر أكثر من 000 400 بحار كانوا على متن السفن في جميع أنحاء العالم . ويوجد عدد مماثل من البحّارة الذين ينتظرون الالتحاق بالسفن للعمل على متنها . وتعني القيود المفروضة على السفر عبر الموانئ والمطارات والداخل أن آلاف البحارة لا يستطيعون مغادرة سفنهم أو العودة إلى أوطانهم أو تبديل أفراد الطواقم ولا الحصول ، في بعض الحالات ، على المساعدة الطبية الطارئة . وإضافة إلى ذلك ، شهد العديد من البحارة إنهاء عقودهم من جانب واحد أو وضعهم في الحجر الصحي على متن السفن أو على البر ، وفي كثير من الأحيان لأكثر من 14 يوماً ، من دون الحصول على رواتبهم .

وفي عام 2021 ، انخفض عدد البحارة الذين يجب إعادتهم إلى أوطانهم بعد انتهاء عقودهم إلى حوالي 000 200 بحار ، اعتباراً من نيسان/أبريل 2021 ، في حين ينتظر عدد مماثل من البحارة للانضمام إلى السفن كجزء من عملية تبديل أفراد الطواقم . ومع ذلك ، ما زالت الطريق طويلة للعودة إلى النظام المعتاد لتبديل أفراد الطواقم . وإلى جانب ذلك ، ازدادت حالات هجر البحارة ذات الصلة بجائحة (COVID-19) بشكل درامي ، الأمر الذي فاقم مشكلة تبديل أفراد الطواقم .

ويدعو قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة A/75/17 بشأن التعاون الدولي لمواجهة التحديات التي يعاني منها البحارة نتيجة تفشّي جائحة (COVID-19) لدعم سلاسل الإمدادات العالمية ، الذي اعتُمد في 1 كانون الأول/ديسمبر 2020 ، إلى تصنيف البحارة كعمال أساسيين وتنفيذ إطار البروتوكولات الذي يوصي به القطاع البحري . وإضافة لذلك ، فإن قرار مجلس إدارة منظمة العمل الدولية (ILO) resolution/340/(rev.2) بشأن مسائل العمل في البحار وتفشّي جائحة (COVID-19) ، الذي اعتُمد في 8 كانون الأول/ديسمبر 2020 ، يهدف إلى معالجة الحالة المزرية للبحارة المحاصرين على متن السفن بسبب جائحة (COVID-19) . وإلى جانب ذلك ، تنسق المنظمة البحرية الدولية مع منظمة العمل الدولية (ILO) ومنظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) ومنظمة الصحة العالمية (WHO) لدعوة الدول الأعضاء إلى إعطاء الأولوية للبحارة في برامجها الوطنية للتلقيح ضدّ مرض فيروس كورونا (COVID-19) .

وعلاوة على ذلك ، نظمت المنظمة البحرية الدولية سلسلة من الحلقات الدراسية الإقليمية بشأن التحديات التي يواجهها البحارة بسبب جائحة (COVID-19) المستمرة . وبالإضافة إلى الندوات عبر الإنترنت ، عُقد اجتماع طاولة مستديرة لجزر المحيط الهادئ لتقديم الدعم اللازم للدول الأعضاء في معالجة مسألة إعادة البحارة إلى أوطانهم على وجه التحديد . وكان اجتماع الطاولة المستديرة أكثر تفاعلاً وركّز على دعم فيجي كمركز لإعادة البحارة الذين تقطّعت بهم السُبل في مختلف المناطق والبلدان إلى أوطانهم ، وسعى إلى إيجاد حلول بديلة . وعلى غرار الندوات الإقليمية عبر الإنترنت ، تلقّى اجتماع الطاولة المستديرة في المحيط الهادئ أيضاً الدعم من جانب وكالات الأمم المتحدة مثل المنسّقين المقيمين للأمم المتحدة وفيجي وساموا ومنظمة العمل الدولية وبرنامج الأغذية العالمي وغيرها من المنظمات ، مثل اللجنة التوجيهية الدولية (ISC) والاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) .

## بناء القدرات

*(راجع الفقرات 10 و19 و20 و30 و31 و36 من قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 239/75)*

على الرغم من أن تفشّي جائحة (Covid-19) قد أثّر بشدّة على أنشطة المنظمة البحرية الدولية في مجال التعاون التقني ، فقد قامت المنظمة بتكييف آليات عملها ، لمواصلة تقديم المساعدة التقنية إلى الدول الأعضاء الأكثر حاجة إليها . وخلال الفترة قيد المراجعة ، أُعطيَت الأولوية للمساعدة التقنية التي يمكن تقديمها إلكترونياً وتم التركيز على تنمية الموارد البشرية وبناء القدرات المؤسسية مع التشديد على دعم الاحتياجات الخاصة للنقل البحري في الدول الجُزرية الصغيرة النامية والبلدان الأقل تنميةً ، فضلاً عن الدول الأفريقية الساحلية . وواصلت المنظمة ، قدر الإمكان ، تنفيذ الأنشطة في إطار مشاريعها المواضيعية الطويلة الأجل باستخدام أساليب التنفيذ الإلكترونية . وعلاوة على ذلك ، أُنجز عمل كبير لوضع برامج للتعليم الإلكتروني والتعلّم عن بُعد لاستخدامها في تقديم المساعدة التقنية من جانب المنظمة البحرية الدولية .

**معهد القانون البحري الدولي التابع للمنظمة البحرية الدولية والجامعة البحرية العالمية**

مستفيدةً من قدرات مؤسستَي التدريب البحري العالميتَين التابعتَين لها ، وهما الجامعة البحرية العالمية (WMU) الواقعة في Malmo ، السويد ، ومعهد القانون البحري الدولي التابع للمنظمة البحرية الدولية (IMLI) ومقرّه مالطة ، وعلى الرغم من تفشّي جائحة (Covid-19) ، واصلت المنظمة البحرية الدولية توفير إمكانية الحصول على التعليم البحري العالي للمجتمع البحري الدولي . واستمرّت أعمال كلّ من الجامعة البحرية العالمية ومعهد القانون البحري الدولية التابع للمنظمة البحرية الدولية من دون انقطاع تقريباً منذ انطلاق الجائحة . وقد تمّ إعطاء المحاضرات في هاتَين المؤسستَين التدريبيتَين عن بُعد عن طريق التعليم الإلكتروني ، وسعت المؤسستان إلى تحسين كيفية تقديم محتوى الدروس والتفاعل مع الطلاب من خلال تطبيقات مختلفة لضمان أفضل خدمة لطلابهما . كما يستخدم أعضاء هيئة التدريس وموظفو المؤسستَين الإنترنت في عملهم . وبذلك تمكّنت الجامعة البحرية العالمية ومعهد القانون البحري الدولي من إكمال العام الدراسي 2019-2020 وبدء العام الدراسي 2020-2021 بنجاح .

**المرأة في القطاع البحري**

ومن خلال برنامجها "المرأة في المجال البحري" ، وتحت شعار : "التدريب – الإبراز – الاعتراف" اتخذت المنظمة البحرية الدولية مقاربة استراتيجية نحو تعزيز مساهمة المرأة بوصفها صاحبة مصلحة رئيسية في القطاع البحري . وفي كانون الأول/ديسمبر 2019 ، اعتمدت الجمعية في المنظمة البحرية الدولية القرار A.1147(31) بشأن الحفاظ على تراث موضوع اليوم العالمي للبحر لعام 2019 وتحقيق بيئة عمل خالية من العوائق أمام النساء في القطاع البحري . وحثّ القرار على اتخاذ المزيد من الإجراءات الحازمة في السنوات المقبلة لتعزيز المساواة بين الجنسَين في جميع أنحاء القطاع البحري والوصول إلى بيئة خالية من العوائق . وواصلت المنظمة البحرية الدولية ، من خلال برنامجها للتعاون التقني ، تقديم الدعم المستمر لسبعة جمعيات للنساء العاملات في القطاع البحري (WIMAs) التي أُطلقت من خلال البرنامج ، من أجل تحسين التوازن بين الجنسَين في قطاع النقل البحري .

وفي كانون الثاني/يناير 2020 ، أبرمت المنظمة البحرية الدولية والرابطة الدولية للنساء في قطاع التجارة والنقل البحري (WISTA International) مذكّرة تفاهم بشأن تشجيع المزيد من التنوّع والإدماج من خلال تعزيز أنشطة التعاون في المجال البحري . وفي كانون الثاني/يناير 2021 ، أطلقت المنظمة البحرية الدولية والرابطة الدولية للنساء في التجارة والنقل البحري دراسة لجمع وتحليل البيانات عن عدد النساء العاملات في القطاع البحري .

**أنشطة أخرى لبناء القدرات**

ومن خلال برنامج الزمالات التابع لها ، موّلت المنظمة البحرية الدولية زمالات لمرشّحين مؤهّلين تأهيلاً مناسباً ورشّحتهم الحكومات ، ولا سيّما من الدول الجُزرية الصغيرة النامية والبلدان الأقل تنمية لمتابعة التعليم العالي البحري في الجامعة البحرية العالمية ومعهد القانون البحري الدولي ، فضلاً عن الدورات التدريبية القصيرة الأجل التي تقدّمها مؤسسات تدريب أخرى . وعلى الصعيد الإقليمي، نظّمت المنظمة البحرية الدولية ندوات عبر الإنترنت للترويج لأهمية القطاع البحري ضمن

الاستراتيجيات والمبادرات الوطنية التي صيغَت تحت مظلّة إطار الأمم المتحدة للتعاون من أجل التنمية المستدامة (UNSDCF) ، وشاركت أيضاً بنشاط في اجتماعات مكتب المستشار الخاص للشؤون الأفريقية التابع للأمم المتحدة بشأن استراتيجيات التصدّي لتأثيرات جائحة (COVID-19) على أفريقيا . وقد أنشئت لوحة متابعة حيّة لتحديث المعلومات المتعلّقة بعمل وكالات الأمم المتحدة ومنظماتها في ما يتعلّق بأفريقيا وجائحة (COVID-19) .

وفضلاً عن ذلك ، ساعدت المنظمة البحرية الدولية الحكومة الاتحادية الصومالية على إنشاء إدارة بحرية لدعم البلد وسلطاته الإقليمية في تعزيز قدراته البشرية والمؤسساتية في القطاع البحري بعد أكثر من عقدَين من الصراع الأهلي الذي دمر البنية التحتية البحرية للبلد وموارده .

## تدابير لمعالجة عواقب جائحة (COVID-19) على النقل البحري الدولي

*(راجع الفقرة 125 من قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 239/75)*

إضافة إلى معالجة أزمة تبديل أفراد الطواقم الناجمة عن الجائحة (انظر البند "رفاهية البحارة" أعلاه) ، عملت المنظمة البحرية الدولية بالتعاون الوثيق مع الدول الأعضاء ووكالات الأمم المتحدة الأخرى وقطاع النقل البحري على وضع تدابير لمعالجة تداعيات الجائحة على المجتمع البحري العالمي ، مع إدراكها أن العديد من الدول الأعضاء ترغب في الحصول على توصيات موحّدة بشأن كيفية معالجة بعض المسائل .

إن جهة الاستيداع المركزية لجميع المعلومات المتصلة بجائحة (COVID-19) هي موقع المنظمة البحرية الدولية (www.imo.org) الذي يحتوي ، في قسم خاص بعنوان "موارد المعلومات عن COVID-19" ، على بيانات الأمين العام ، وإحاطات إعلامية ، ومشورة تقنية صادرة بشكل رسائل تعميمية ، وملخصات للإخطارات المتصلة بجائحة (COVID-19) الواردة من الدول الأعضاء ونصائح منظمة الصحة العالمية ، فضلاً عن وصلات إلكترونية لمختلف موارد المعلومات .

وقد صدرت المشورة التقنية عن طريق الرسالة التعميمية رقم 4204 وإضافاتها ، التي نشرت مجموعة متنوعة من الإرشادات والتدابير الرامية للتخفيف من آثار الجائحة على التجارة البحرية والنقل البحري ، بما في ذلك البيانات المشتركة مع وكالات الأمم المتحدة الأخرى مثل منظمة الصحة العالمية (WHO) ومنظمة العمل الدولية (ILO) ومنظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) والمنظمة العالمية للجمارك (WCO) ، والإرشادات التي وضعها قطاع النقل البحري . وقد تناولت الإرشادات التي أُصدرَت ، من ضمن جملة أمور ، مساهمة التجارة الدولية وسلاسل الإمدادات على الصعيد الدولي في تحقيق انتعاش اجتماعي واقتصادي مستدام أثناء جائحة (COVID-19) ؛ والعمل المشترك من أجل الحفاظ على حركة السفن وإبقاء الموانئ مفتوحة والتجارة عبر الحدود متدفّقة خلال جائحة (COVID-19) ؛ وتسريع رقمنة التجارة واللوجستيات البحرية ؛ ووضع إرشادات لدول العَلَم بشأن معاينة السفن وتجديد الشهادات أثناء هذه الجائحة ؛ والتحضير لعمليات ما بعد جائحة (COVID-19) : الاعتبارات والجوانب العملية لنُظُم المجتمعات الميائية ، ونظام النافذة الوحيدة ومنصات التبادل الإلكترونية الأخرى .

---