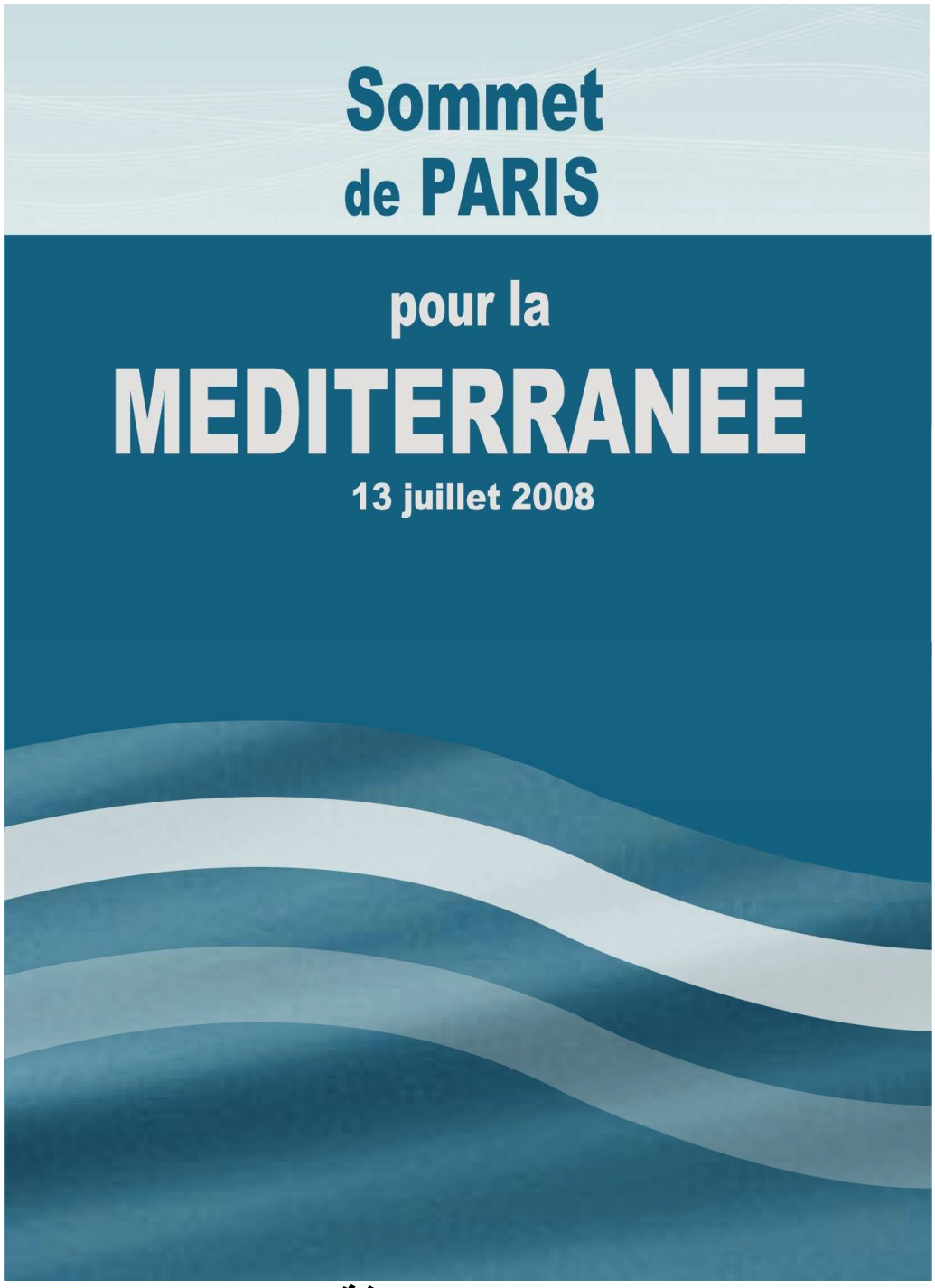
PRÉSIDENCE
DE LA
RÉPUBLIQUE



ملف الصحافة

البرنامج

الساعة 14.15 – 15.15 استقبال رؤساء الوفود من قبل السيد نيقولا ساركوزي، رئيس الجمهورية الفرنسية، في "غران باليه" (القصر الكبير)

الساعة15.30 – 18.30جلسة مغلقة بكامل الأعضاء

الساعة 18.45 مؤتمر صحفي يشارك فيه السيد نيقولا ساركوزي، رئيس الجمهورية الفرنسية ورئيس مشارك في القمة؛ السيد حسني مبارك رئيس جمهورية مصر العربية ورئيس مشارك في القمة؛ بحضور السيد جوزي إيمانويل باروزو، رئيس المفوضية الأوروبية، والسيد بان كي- مون، أمين عام الأمم المتحدة.

الساعة 20.30 عشاء تكريمي لرؤساء الوفود والوزراء، "بتي باليه" (القصر الصغير)

اتصال الصحافة على الرقم: 29 87 92 42 1 33 +

عملية برشلونه – الاتحاد من أجل المتوسط

الأهداف السياسية

يرمي الإتحاد من أجل المتوسط إلى التقريب بين ضفتي المتوسط عبر تطوير مشاريع كبيرة ذات أبعاد إقليمية تلبي احتياجات السكان.

ليس لشعوب الضفتين اهتمامات مشتركة فحسب بل إن لها أولاً وقبل كل شيء مصيراً مشتركاً. ولهذا من الملح توفير الوسائل اللازمة لمواجهة التحديات المشتركة معاً. ذلك هو طموح مشروع الاتحاد من أجل المتوسط.

يوجد بين ضفتي المتوسط أعلى فرق من حيث الثروة في العالم بين منطقتين متاخمتين، إذ إن الناتج الداخلي الإجمالي للفرد سنوياً يمثل نسبة لا تقل عن واحد إلى عشرة. ويتواصل هذا الفرق في التفاقم منذ الخمس عشرة سنة الأخيرة وينطوي على مخاطر جسيمة بالنسبة لاستقرار ضفتي المتوسط. وفقاً لبيانات منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية (OCDE) فإنه يتعيّن خلق أربعين مليون وظيفة في السنوات الخمس

عشرة القادمة فقط من أجل الحفاظ على البطالة بمعدلها الحالي في جنوب المتوسط. إن تدفق الاستثمارات الأوروبية في المنطقة ضعيف للغاية: فأوروبا لا تحقق إلاّ 2% من الاستثمارات (IDE) في المتوسط في حين تستثمر الولايات المتحدة واليابان 20% و25% على التوالي من استثماراتهما في "مناطقهما" الجنوبية. سيكون المتوسط من أكثر مناطق العالم تأثراً في الأجل القصير بنتائج التغيّرات المناخية ومنها التصحر.

لقد بدأ مشروع الاتحاد من أجل المتوسط أثناء الحملة الانتخابية الرئاسية لنيكولا ساركوزي في عام 2007 ثم استعيد في "خطاب طنجة" في 23 أكتوبر/تشرين الأول 2007 ثم توضحت معالمه في "نداء روما من أجل المتوسط" الذي أطلقته معاً في 20 ديسمبر/كانون الأول كل من فرنسا وإيطاليا وأسبانيا وهو يستهدف إيجاد تضامن فعلي بين الضفتين على أساس متساوٍ عبر إنجاز مشاريع ملموسة ذات مصلحة مشتركة.
إن الاتفاق الفرنسي الألماني في 3 مارس/آذار 2008 فتح السبيل إلى اتفاق أوروبي بشأن الاتحاد من أجل المتوسط.

وافق المجلس الأوروبي في 13-14 مارس/آذار 2008 على المبدأ الذي يمكن تسميته منذ الآن "عملية برشلونه : الاتحاد من أجل المتوسط".
ومهمة المشروع هي تطوير إطار عملية برشلونه لتصبح شراكة حقيقية بين الشمال والجنوب.

من عملية برشلونه إلى الاتحاد من أجل المتوسط

يوافق جميع الشركاء المتوسطيين والأوروبيين على أنه يتعيّن عمل المزيد والأفضل من أجل المتوسط باعتبار أن ما تحقق من الأهداف المحددة في برشلونه ضعيف للغاية.
ومن ثم فإن هدف الاتحاد من أجل المتوسط هو فتح مرحلة جديدة من التعاون في المتوسط بإضفاء انطلاقة جديدة على العملية التي بدأت في برشلونه في 1995.

ويستهدف، بالإضافة إلى التعاون القائم بالفعل، دعم التقارب بين المشاركين عن طريق تطوير مشاريع جديدة ملموسة ذات بعد إقليمي.
وهذا الدفع السياسي المتجدد لصالح المتوسط ينبغي أن يسفر عن تطبيق مشاركة فعلية بالتساوي بين الضفتين.

تكمن "القيم المضافة" الثلاث لمشروع الاتحاد من أجل المتوسّط بالقياس إلى عملية برشلونه الحالية فيما يلي:

- دفع سياسي جديد وقوي على أعلى مستوى بتطبيق مبدأ قمة رؤساء الدول والحكومات كل عامين وتعقد القمة الأولى في 13 يوليو/تموز في باريس؛
- إدارة حكم مشتركة من أجل مشاركة بالتساوي وفي نطاق روح من المشاركة في اتخاذ القرارت بين أعضائه عبر رئاسة مشتركة يكفلها معاً بلد من الشمال وبلد من الجنوب وسكرتارية دائمة بالتساوي أيضاً. وهذه البنية الإدارية الخفيفة والعملية التي تتكون من أشخاص بالتساوي من بلدان شمال المتوسط وجنوبه تجسّد هذه المشاركة.
- إطلاق مشاريع كبرى ملموسة "مُوحّدة" ذات بعد إقليمي تكون مفتوحة لجميع الشركاء المهتمين ويجري تنفيذها وفقاً لمبدأ الهندسة المتغيّرة مع إشراك القطاع الخاص الذي يود دعم مبادرتنا بما يتيح مقاربة جديدة في تمويل المشاريع بما في ذلك ما هو خارج ميزانية الاتحاد الأوروبي.

لقد وافق المجلس الأوروبي في 19 و20 يونيو /حزيران على نتائج بيان المفوضية الأوروبية في 20 مايو/أيار الذي ردّد التوجيهات الأساسية التي صاغتها فرنسا.

المشــاريــع

يتعلق الأمر بديناميكية جديدة تنصب على مشاريع ملموسة وعلى تضامن فعلي يتعيّن أن تسهم في التقريب بين بلدان المتوسط والبلدان الأوروبية.

وستكون هذه المشاريع ذات هندسة متغيرة أي أنها تتضمن عدداً متغيراً من الدول تبعاً لاهتمامها الخاص.

ومن مهام هذه المشاريع أن يجري إعدادها وتطبيقها بمؤازرة مجموع العناصر الفاعلة المهتمة وخاصة الهيئات المحلية والإقليمية والمؤسسات الخاصة والاتحادات والمنظمات غير الحكومية (ONG) والجامعات، ومراكز البحث والتأهيل والمؤسسات الخ.

ومن المتعيّن أن تعطي قمة 13 يوليو/تموز الأولوية لستة مشاريع كبرى هي :

- البيئة والتنمية المستدامة وتتمحور على عمليات إزالة تلوث المتوسط. وسوف يكون من الممكن لمشروع "أفق 2020" الذي سبق تحديده وبفضل اشتراك الاتحاد من أجل المتوسط أن يطرح التمويلات الجديدة التي سوف يتيحها. كما تستهدف هذه الأعمال حماية الشواطئ والمناطق البحرية،
- وسائل النقل وخاصة خطة تطوير الطرق السريعة البحرية التي تربط شرق المتوسّط وغربه لا سيّما من خلال ترابط أفضل بين الموانئ وإجراءات خاصة لصالح الأمان البحري.
- شبكة متوسطية للحماية المدنية تتيح حسن الاشتراك في وسائل مكافحة المخاطر الطبيعية (الحرائق، الهزات الأرضية، التسونامي) ولا سيما في مجال الوقاية من المخاطر،
- الطاقات البديلة وخاصة الشمسية. كما يعمل المشاركون في الاتحاد من أجل المتوسط في إعداد خطة شمسية متوسطية بغرض الحد من انبعاث غازات الاحتباس الحراري وتقليل ضعف نظام الطاقة ودعم حصول السكان المعزولين على الطاقة.
- التعليم العالي والبحث : إنشاء مشاريع تتعلق مثلاً بإنشاء جامعات ومراكز بحث متوسطية بفضل خلق شبكة من الجامعات ومراكز البحث وأكاديميات العلوم،
- مبادرة مخصصة لتنمية المؤسسات الصغرى والصغيرة والمتوسطة تقترح برامج مساعدة تقنية ودعم الأدوات المالية.

كما أنه ثمة قطاعات نشاط أخرى يمكن أن تكون مجالاً لاقتراحات عمل في نطاق الاتحاد من أجل المتوسط في السنوات القادمة مثل:

- الحصول على المياه وإدارتها سواء فيما يتعلق بمياه الشرب أو الريّ أو المياه الصناعية. و70% من المياه التي تستهلك في المتوسط تستخدم في الريّ. ويحرز التصحر تقدماً ليس في جنوب المتوسط وحسب بل في شماله أيضاً حالياً. اقتراح وضع إستراتيجية مياه في المتوسط تتعلق بالإدارة الفعّالة والمستديمة لاحتياطي المياه والتنسيق بين مانحي الأموال والبلدان المعنيّة؛
- التكوين المهني: من الممكن اقتراح تقويم المسار المؤهِّل وإيجاد أماكن لدورات تدريبية تجمع بين التحولات التكنولوجية وتوسيع نطاق التجارب الناجحة وخلق أدوات المشاركة والتوزيع الفعّال للوحدات البرنامجية المطلوبة أكثر من غيرها؛
- تبادل الشباب: إن الحجم الحالي لتبادل الشباب في منطقة المتوسط ضعيف للغاية ومن الملائم إيجاد آلية ترمي إلى تطوير التآزر بين مختلف البنى القائمة، تتوفر لها ميزانية هامة تتيح مضاعفة حجم المبادلات الحالي؛
- وفي مجال الصحة، وخاصة تحديث الخدمات الصحية العامة في المتوسط،، بتطوير المساعدة الطبية عن بعد télé-assistance؛

- ولكن أيضاً الزراعة، والتطوير المدني والاستصلاح الإداري للأراضي، وتكنولوجيات المعلوماتية والاتصال، والتعاون السمعي البصري والمجال السينمائي والمبادلات الثقافية والسياحة والمسائل المتعلقة بالعدالة والقانون والأفكار المستقبلية.

ويتعيّن أن يجد كل مشروع تمويله الخاص. ويمكن التماس معونة الصناديق المشتركة (أداة أوروبية للجوار والشراكة بنوع خاص) ما دامت المشاريع تلبي أهداف وشروط هذه الأجهزة. كما يمكن البحث عن مصادر أخرى عديدة للتمويل متوفرة في المنطقة : مانحو الأموال على الصعيد الدولي (بنك الاستثمار الأوروبي، البنك الدولي، البنك الأفريقي للتنمية، الخ.) ووكالات التنمية (الوكالة الفرنسية للتنمية، KFW الألمانية، وكالة التعاون الاسبانية، الخ.) القطاع الخاص، التعاون الثنائي الخ.

وثيقة فرنسية لا تنطوي على أيّ طابع رسمي

مشروع : إزالة التلّوث من البحر الأبيض المتّوسط

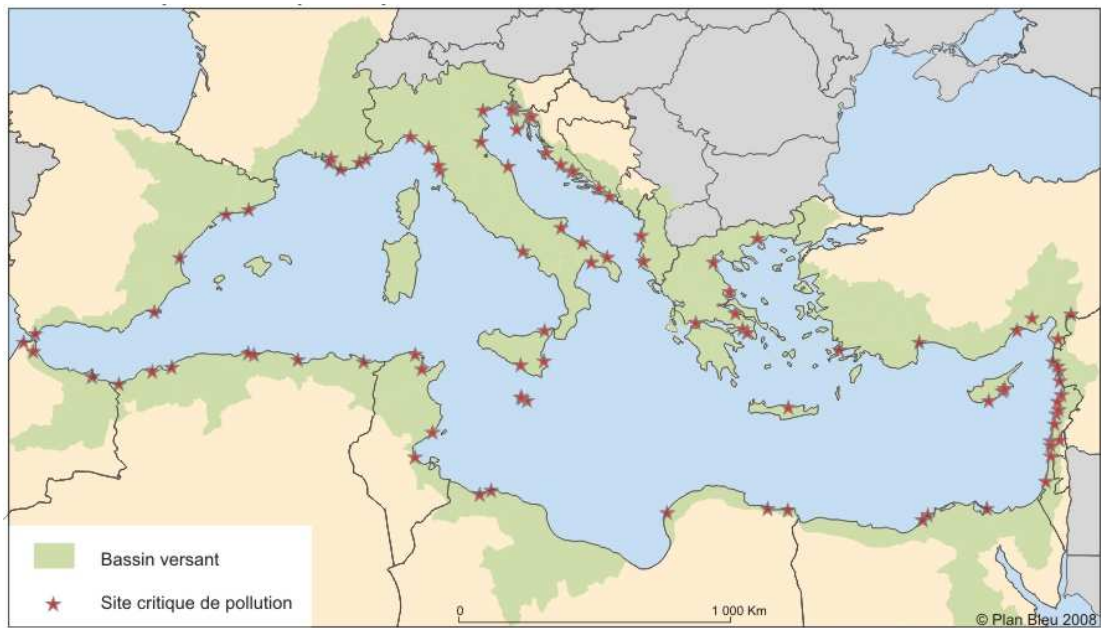
1. تنفيذ ومتابعة مبادرة "أفق 2020"

إزالة التلوّث من البحر الأبيض المتوسط هو الغرض الرئيسي من اتفاقية برشلونة لعام 1975 والذي يتحكم بالمقاربة الجماعية للسّكان المجاورين للبحر في مجالات البيئة والتنمية المستدامة ، تحت رعاية الأمم المتحدة.
يجب أن توفّر لجميع سّكان بلدان حوض البحر الابيض المتوسط بيئة صحية. ويتراوح المتوسط السنوي لتكلفة الأضرار الناتجة عن تدهّور البيئة بين 2،5 و5،5 ٪ من الناتج المحلي الاجمالي حسب كل بلد (مصدر: البنك الدولي ، 2004).

يهدف تنفيذ مبادرة "أفق 2020" التي أطلقت في الجلسة العاشرة لمؤتمر القمة الأورو-متوسطية في عام 2005 ، إلى تنظيف البحر الأبيض المتوسط مع حلول عام 2020. ولقد موّل البنك الأوروبي للإستثمارات بتكليف من المفوضية الأوروبية دراسة حددت 43 مشروعا أطلق عليها "hot spots" بكلفة إجمالية تقدر بملياري يورو. و"أفق 2020" هو مبادرة محفزة، إذ ليس هناك تمويل مرتبط بأفق 2020 مع أنه إحدى المبادرات الأوروبية الأساسية في مجال البيئة لمجمل منطقة المتوسط. وقد يساهم الإتحاد من أجل المتوسط بإعطاء دفع لهذه المبادرة وبمزيد من الرؤية السياسية، فيسمح بتوجيه أنواع من التمويل نحو هذه المشاريع أو نحو مشاريع مكملة (صناديق المجموعات، صناديق البنوك، القطاع الخاص، إلخ)

أعّدت قائمة الأولويات بشكل مشترك في 16 يونيو / حزيران 2008 ، في اجتماع نقاط الاتصال في أفق عام 2020 في تونس ، حيث شاركت دول الإتحاد الأوروبي وبلدان البحر الأبيض المتوسط على قدم المساواة.

"المناطق الساخنة" من حيث التلّوث على شواطئ البحر الأبيض المتّوسط



وما بعد

ذلك، وتزامنا مع خطة العمل للبحر الأبيض المتوسط، سيتم السعي لتوفير انسجام بين هذه المشاريع مع الاستراتيجية الجديدة للمياه في منطقة البحر الأبيض المتوسط والتي سيتم الشروع فيها خلال المؤتمر الوزاري EUROMED حول المياه في تشرين الثاني/نوفمبر 2008 في الأردن.

2. حمايه شاطئ البحر الأبيض المتوسط وتطوير المحميات الطبيعية والمناطق المحمية البحرية

مع الإحتمال الكبير لتوسع التجمّعات المدنية بشكل هائل في حوض المتوسط، فإن الشاطئ الذي يشّكل واجهة بين البيئات البحرية والبّرية، قد أصبح الآن فضاءً جاذبا لأغراض التنمية، ومكانا مفّضلا لاستقرار العديد من الأنشطة الإجبارية أو المتميّزة، علاوة على كونه في الوقت نفسه فضاءً حساسا ذو قيمة بيئية وإجتماعية وثقافية. وهو يمثل بمناظره الطبيعية وبالتقاليد التي شكلتها الإنسانية من حوله منذ آلاف السنين هوية ثقافية فريدة. إن ساحل البحر الأبيض المتوسط هو أيضا ثروة من التنّوع البيولوجي ذو أهمية عالمية. حساس بشكل خاص، وعِرضة من بين الأوائل، للآثار المترتبة عن تغيّر المناخ والتكاليف الإجتماعية والإقتصادية التي تنجم عن ذلك.

في مواجهة هذه التحديات والصعوبات الناجمة عن هذه الإستعمالات المتعددة، يجب علينا أن نجد إجابات جديدة وأن نصلح وسائل الإدارة عبر توفير الدعم المؤسسي والخبرة لإنشاء منظمات مكرّسة لحماية السواحل أو لمؤسّسات حافظة للسواحل وربطها ضمن شبكة واحدة. بوسع مركز النشاط الإقليمى لبرنامج النشاطات ذات الأولوية (CAR/PAP) الموجود في "سبليت" والذي يمكن أن يتحّول إلى مجلس حافظ لشاطئ البحر الأبيض المتوسط لضمان تحريك شبكة من المجالس الوطنية. وفي النهاية، يمكنه أن يأخذ على عاتقه إدارة السياسة المتوّسطية لحماية السواحل. وسيتّم تعزيز برنامجه لإدارة المناطق الساحلية (PAC). وقد تّم توقيع بروتوكول جديد هو "الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية (GIZC)" من اتفاقية برشلونة لحماية الوسط البحري والساحلي في كانون الثاني/يناير 2008 من قبل 14 بلدا من بلدان الجوار. وستعقد ندوة في ظل الرئاسة الفرنسية للإتحاد الأوروبي في نيس في 18 و 19 كانون الأول/ديسمبر 2008 بشأن هذه المسألة وسوف تسمح لبلدان منطقة البحر الأبيض المتوسط تقاسم المردود الأولي من التجربة وإعداد اقتراحات لتنفيذ توصيات هذا البروتوكول.

من المهم أيضا تطوير المحميات البحرية والمناطق الآمنة، ضمن شبكة متماسكة ومنتشرة على كامل

المنطقة المعنية. وسيولى اهتمام خاص بالثدييات البحرية الكبيرة التي تعيش في البحر الأبيض المتوسط وهى المهددة بالإنقراض. وهذا هو الحال في الملاذ البحري للحيتان pelagos الذي أنشأته فرنسا وإمارة موناكو وايطاليا. ويقوم مشروع REPCET (شبكة تقرير المواقع الرئيسية للحيتان الكبرى بين السفن التجارية) ببناء نظام للمعلومات الجغرافية في المنطقة ويطمح إلى أن يمتد في أجل قريب إلى مجمل منطقة ACCOBAMS (الاتفاق المتعلق بحفظ الحيتان في البحر الأسود والبحر الأبيض المتوسط والمنطقة المتاخمة من المحيط الأطلسي). تعّد المناطق البحرية المحمية مختبرا للمعرفة بالنسبة للأنواع ولآثار سخونة المناخ، فضلا عن تأثير مختلف الأنشطة البشرية على البحر. وهي شريكة ومستشارة فيما يتعلق بإنشاء وممارسة الأنشطة الإقتصادية المشتركة في منطقة البحر الابيض المتوسط حتى تكون هذه حاملة لراية التنمية المستدامة وحافظة للتنوّع البيولوجي البحري. واخيرا ينبغي إيلاء اهتمام خاص لقاع البحر وللأنواع البحرية الغازية له وتعزيز شبكة medpan الخاصة بإدارة المناطق المحمية البحرية في البحر الأبيض المتوسط.

يمكن تصنيف قاع البحر الأبيض المتوسط على أنه منطقة محميّة.

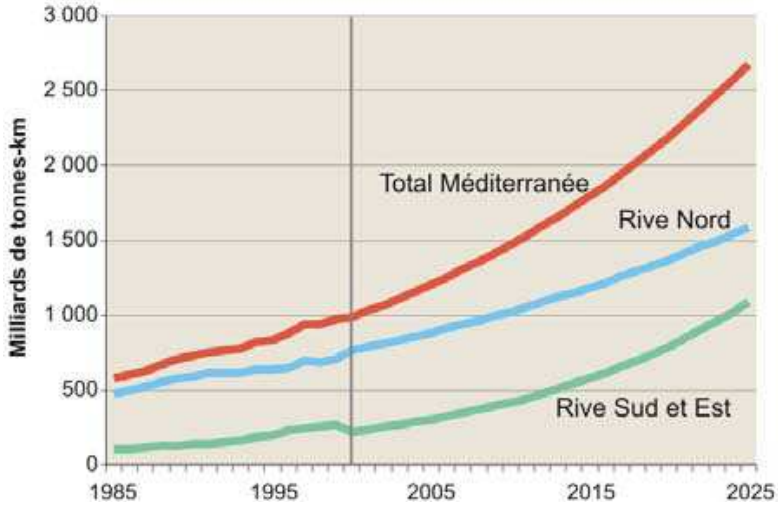
وثيقة فرنسية لا تنطوي على أيّ طابع رسمي

مشروع : الطرق السريعة البحرية والبرية في المتوسّط

1. نموّ لحركات النقل يفوق بكثير النموّ الديموغرافي

في بلدان المتوسّط تخطّى نمو حركات النقل على نحو كبير النموّ الديموغرافي والاقتصادي بين 1970 و2000 : 4.9% في السنة بالنسبة للركّاب و3.8% بالنسبة للبضائع (باستثناء الحركة البحرية). وطاول تزايد حركات النقل بشكل أساسي التنقلات البرّية التي مثلت في عام 1999 ما نسبته 88% من التنقلات البرّية للمسافرين و82% من نقل البضائع. وتلعب السكك الحديدية (9% من الحركة الداخلية للمسافرين) دوراً ملحوظاً في مصر (47% من المجموع) وفي بلدان شرق الأدرياتيك (23%). أما النموّ الشديد للنقل الجوي (7.3%)، فيُعزى إلى تطوّر السياحة. كذلك شهدت حركة الشحن البحري نموّاً كبيراً (4% سنوياً) رغم أننا نلاحظ منافسة منقوصة لسلاسل النقل الأوروبية المتوسّطية بين الشمال والجنوب. فالأسطول المتوسّطي يخضع في معظمه لرقابة منخفضة وينقل مواد خطيرة. تمثل التدفقات البحرية للعبور حوالي 40% من الحركة المتوسّطية.

حركة الشحن (البري والجوي والحديدي) : التطوّر والاتجاه المرتقب حتى 2025



بمليارات الأطنان/كلم
بالأحمر : مجموع المتوسّط – **بالأزرق** الضفة الشمالية – **بالأخضر** الضفة الجنوبية
المصدر (المؤتمر الأوروبي لوزراء النقل)، وزرات النقل، مؤسّسات الإحصاء الوطنية، توقعات الخطّة الزرقاء.

وفي أفق 2025 من المتوقع حدوث ضغوطات شديدة : إذ ستتضاعف حركات الشحن البري بنسبة 2.6 وحركات الشحن البحري بنسبة 3.7، بينما ستبلغ حركة المسافرين ضعفي ما هي عليه الآن. كما أن اقتناء السيّارات على نطاق واسع سيتعمّم في الجنوب قبل 2025. وسيكون لهذا التطوّر المتسارع تأثيرات كبيرة على صعيد الاحتقان والأضرار الصوتية وإصدار غازات الاحتباس الحراري وشتى أنواع التلوّث المحلية. ومع النمو الشديد لحركات النقل، لن يكون البحر الأبيض المتوسّط كذلك بمنأى عن كارثة بيئية قد تكون تكاليفها أعلى بكثير من تلك المسجّلة في المحيط الأطلسي.

هذا وإن الحركة البحرية في المتوسّط سريعة العطب. فالتدفق المتزايد من السفن يضاعف مخاطر الحوادث والقرصنة والإرهاب وكذلك الاستخدام التدليسي، إن لم يكن الممارسات الإجرامية، مثل تجارة المخدرات أو الرقيق، الكفيلة بأن تضرّ بمصالح جوهرية وأن تعطّل بعض المنشآت الأساسية المرفئية.

ولهذا السبب قد يكون من المستحسن اختيار المشاريع التي تسهم في تكامل الفضاء المتوسّطي وتسهّل المبادلات مع المحافظة على البيئة في الوقت نفسه، وتتيح تأمين سلامة المبادلات مع تلبية الاحتياجات المباشرة لسلامة السكان، ويكون لها الخصائص التالية :

- الطابع المتخطي الحدود الوطنية للمشروع، مما يستلزم تعاون عدّة بلدان لإنجاحه؛
- العدد الهام للمرتفقين الذين يطاولهم المشروع ويعنيهم مباشرة في حياتهم اليومية؛
- تقدير الفوائد الاقتصادية والاجتماعية؛
- منطقا التحرّك والتنمية المستدامة.

وقد صنّفت مشاريع عديدة وعرضت في 2005 من قبل مجموعة المستوى العالي (GHN) أو أدرجت في قائمة "خطة عمل إقليمية للنقل من أجل منطقة المتوسّط" (PART 2007-2013) المنجز في إطار منتدى "يوروميد[1] ومن بين هذه المشاريع :

2. تطوير طرق البحر السريعة

1- تشمل هذه الخطة سلسلة من الأعمال، على صعيد جميع وسائل النقل وترمي إلى إصلاح تنظيم وتخطيط شبكة البنى التحتية، إسهاماً في ظهور نظام نقل متعدّد الطرق.

ظهر مفهوم طرق البحر السريعة في مطلع السنوات 2000 بصفته "تركيبة" من الخدمات المتكاملة لنقل البضائع على محاور النقل الكبيرة التي تشمل مساراً بحرياً. وتنعكس مجمل هذه الخدمات المحدّثة على طول سلسلة النقل، وذلك في الوقت نفسه في المسار البرّي وخلال العبور في المرافئ وعند اجتياز الحدود وفي الجزء البحري؛ ويرمي إلى تأمين سهولة حركة أكبر للتجارة عبر المتوسّط.

قامت إسبانيا وفرنسا خلال 2007 بإعادة إحياء مشروع يربط بين البلدين، يمكن أن ينجز قريباً جداً. وداخل الاتحاد الأوروبي، يجري التفكير أيضاً بين إيطاليا وفرنسا وإسبانيا، وبين فرنسا والبرتغال، من أجل اقتراح مبادرات حول الممرّ الغربي للمتوسّط.

ترمي هذه الطرق السريعة البحرية إلى أهداف عديدة، ولا سيّما منها تقليص الاحتقانات في الطرق البرّية الناتجة عن النمو السريع جداً لحركة الشحن البري، كما ترمي إلى تعزيز فاعلية نظام التصدير. وتتلاقى مصالح الفاعلين من جهتي المتوسّط لزيادة سهولة حركة الإرساليات البحرية المركّبة وزيادة الحصّة البحرية في المبادلات التجارية. وبالنسبة لوسيلتي النقل الكبيرتين العامتين، أي في الحاويات أو بالمقطورات، فيجب أن تتمكّن الطرق السريعة البحرية في المتوسّط من الاستناد إلى خدمات بحرية قائمة، مدمجة مع أوجه تقدّم تتحقّق في مجالات عبور الموانئ، وعبور الحدود والنقل البرّي. وهذا ما يستلزم إعادة النظر في البنى التحتية للموانئ، وتعزيز نوعية الخدمات القائمة وتحسينها، وإدماج المسار البحري في مخططات نقل تجمع على نحو أفضل الطريقة البحرية والطرق البرّية. وعلى هذا الأساس، فإن هذا المشروع ينخرط ضمن الهدف المزدوج للتنمية المستدامة وقابلية الحياة الاقتصادية.

وعلى الصعيد العملاني، يجب أن تستفيد الطرق السريعة البحرية من أوجه الدعم الرسمية من أجل التوصّل إلى :

- العمل في الموانئ في نهائيات متخصّصة "للطرق السريعة البحرية"؛
- تأمين الوصل البيني للحاويات والمقطورات البرية بين الطريقة البحرية ومختلف الطرق البرية المتاحة (السكك الحديدة، الطرق، طرق الملاحة حسب الحالة)؛
- وضع هياكل شراكة تجمع شركات النقل والموانئ وغيرها من الأطراف التي تتدخّل في سلسلة النقل، لكي يتمّ تقديم خدمات "طرق سريعة بحرية" متكاملة للأسواق.
- إيجاد إجراءات مرور مميّزة في الموانئ وعلى الحدود لكي تستفيد البضائع من أفضل شروط المرور بين البحر والموانئ والبرّ؛
- ومن أجل ذلك، إدراج الإدارات الجمركية وغيرها من المؤسسات المسؤولة عن المعاملات وعمليات المراقبة في عملية اعتماد معايير قياسية "الطرق السريعة البحرية"؛
- وعلى صعيد المعايير القياسية أيضاً اختيار معايير السلامة والأمن وحماية البيئة الأكثر تقدّماً من أجل التوصّل إلى علامة تميّز الطرق السريعة البحرية المتوسّطية.

والفكرة هي أن يتمّ، في إطار شراكة واسعة جداً، إعداد قائمة الموانئ المهتمّة بالأمر وتحديد التدفقات المحتملة والإعداد في الوقت نفسه لطرق الإدارة الجيّدة وتقاسم المهام للانتهاء بإنجاز خطط أعمال. ويمكن التفكير لاحقاً بمؤتمر للمانحين.

إن خطة العمل الإقليمية للنقل من أجل منطقة المتوسّط 2007-2013 (PART) اختارت بدورها طرق البحر السريعة والطرق البحرية. وهناك استدراج مشاريع جار بهدف إظهار مشاريع رائدة، ستُعرف نتائجه خلال شهر يوليو/تموز. والهدف هو تعزيز ديناميكيات تحديد المشاريع القابلة الإنجاز المتعلّقة بجنوب المتوسّط وشرقه وتشجيع إنشائها. وستكون الإجراءات المعتمدة متلائمة مع تلك المحدّدة على صعيد الاتحاد الأوروبي في حال وجود جزء بحري أوروبي. والهدف، من الآن وصاعداً، هو إسراع العملية التي بوشر بها في برشلونة، عن طريق تشجيع تكاثر المبادرات في مختلف أجزاء حوض المتوسّط وتسهيل تعبئة الهيئات الفاعلة والتمويلات من أجل تعزيز الإنجازات الجارية وفق محاور ملائمة على الصعيدين التجاري واللوجستي، وإطلاق تطوير محاور أخرى/خطوط/موانئ/أسواق.

تستلزم هذه المشاريع الجديدة في ممرات شرق المتوسّط وغربه استثمارات ضخمة في مكوّناتها البرية والمرفئية والبحرية، وفي مجال التحديث الإداري على المستويين الوطني والمتخطي للحدود. وإلى جانب التمويل من قبل الفاعليات الاقتصادية وتعبئة مجمل وكالات المساعدة على التنمية، وإن اقتضى الأمر الصناديق الاتحادية الأوروبية ذات الصلة، ولا سيّما في حالات وجود أجزاء بحرية أوروبية، من الممكن إن لزم الأمر بناء منطقيات جديدة يتمّ فيها إشراك مقدمي الرساميل في مجمل سلسلة القيمة.

3. تحديث القطار المغاربي

في إطار تشجيع المبادلات، وإنما أيضاً ضمن وجهة الحدّ من غازات الانحباس الحراري، فإنه يمكن تطوير نقل المسافرين والبضائع بالسكك الحديدية بين بلدان الضفة الجنوبية للمتوسّط. فلدى معظم بلدان منطقة الجنوب، وبمراحل متفاوتة التقدّم، مشاريع سكك حديدية قيد الدرس وغالباً بانتظار التمويل. بشكل طموح، يمكن الإعلان عن هدف إنجاز "حزام سكك حديدية" حقيقي لبحر المتوسّط، مع سكّة تصل الدار البيضاء باسطنبول. وعلى المدى الأقرب، قد تقود مقاربة أكثر واقعية إلى اختيار أجزاء تتعدّى الحدود تُعتبر ذات طابع أولوي، من بينها أجزاء حدّدت بوضوح في خطة العمل الإقليمية للنقل من أجل منطقة المتوسّط (PART) كخطّ اسطنبول – شركزكوي - الحدود البلغارية، وجدة - تلمسن، وأيضاً بور سعيد – حيفا. وهناك مشاريع أكثر دقة هي ألآن قيد الدرس : من بينها تحديث القطار المغاربي الذي يربط تونس – الجزائر – الدار البيضاء وتحسين خدماته، أو دراسة الجدوى المتعلقة بقطار مغاربي فائق السرعة (TGVM) يربط طرابلس بالدار البيضاء عبر تونس والجزائر.

4. تأمين سلامة المجال البحري المتوسّطي

إن تطوير الطرق البحرية السريعة مرتبط مباشرة بتأمين سلامة مجمل المجال البحري. وتحسينه يشكّل "رافعة" أساسية للتنمية الاقتصادية التي لا يمكن أن تكون فعّالة ومستدامة في هذه المنطقة المتقاسَمة إلاّ إذا ضمن الشركاء إمكانية الاستفادة من السلامة الكافية التي يعيشها الجميع كمُلك مشترك وعامل تعاون له الأولوية.

في الواقع أن المخاطر شاملة. وهي تفرض بالتالي واجب التضامن بين ضفتي المتوسّط. في مرحلة أولى، يتمّ اقتراح ثلاثة أعمال :

- **مكافحة تجارة المخدّرات**

يشكّل حوض المتوسّط نقطة تلاقي جميع خطوط توصيل المخدّرات وموادها السابقة الكيميائية. وتعيش الدول المتوّسطية المعنية وكذلك مجمل بلدان الاتحاد الأوروبي نشاط أولئك المهرّبين على أنه اعتداء واضح وموصوف.

منذ سنتين، بلغت تجارة الكوكايين باتجاه أفريقيا مستويات ضخمة جديدة إن على مستوى الكميات المنقولة (عدة أطنان لكل عملية) أو على مستوى تواجد المهرّبين الكولومبيين في بعض بلدان أفريقيا الغربية. وقد تمّ حتى الآن وضع عدد من الإجراءات للردّ على ذلك : منصّة الكاريبي لمكافحة المخدّرات (MAOC-N) في لشبونة، مشروع منصّة خاصة بأفريقيا الغربية. هذا وإن الأعمال التي تقوم بها بعض البحريات فعّالة، ولكنها لفرط ما هي مبعثرة ومحدودة زمنياً لا يمكن أن تؤثر بشكل حاسم على منظّمات التهريب.

ويبدو أنه من الملحّ الاتحاد من أجل تقديم ردّ عملاني أكثر فاعلية وملاءمة، عن طريق تجميع الوسائل البشرية والمادية والتكنولوجيات المناسبة في إطار هيكل تنسيقي عملاني، دون إهمال أعمال التدخّل في عرض البحر.

تقترح فرنسا، على هذا الأساس، تعزيز التعامل العملاني في المتوسّط في هذا المجال على نحو فعّال جدّاً، عن طريق إنشاء مركز تنسيق لمكافحة المخدّرات في البحر الأبيض المتوسّط (CECLAD-Med) . لقد حصل هذا المشروع الرائد ذو الرسالة الأوروبية والمتوسّطية منذ الآن على موافقة العديد من بلدان حوض المتوسّط، إلى جانب استقبال إيجابي من الاتحاد الأوروبي.

وفي سبيل تعزيز تأمين سلامة المجال البحري المتوسّطي، يُفترض أن يُستكمل مثل هذا المركز بتآزر أهمّ أجهزة جمع المعلومات القائمة في المتوسّط.

- **تعزيز قدرات المراقبة وتطوير التعاون بين الهيئات الفاعلة البحرية والمرفئية المتوسّطية**

تشكّل الموانئ منذ الأزمنة الساحقة أماكن استراتيجية للمبادلات والعبور، إن بالنسبة للأشخاص أو بالنسبة للبضائع. وقد أصبحت أماكن حسّاسة في فضاء مدوّل ومنفتح بشكل يزداد باضطراد على مختلف أنواع التدفقات. فمناطق الموانئ ليست أماكن تنقل الهجرة غير القانونية وحسب، وإنما أيضاً مسرحاً لشتى أنواع التجارة والتهريب (عربات مسروقة، مخدّرات، منتجات مقلّدة، أسلحة، أشخاص مطلوبين من العدالة...).

يتطلّب تحسين السلامة والأمن البحريين في المتوسّط، من قبل جميع الشركاء الأوروبيين والمتوسّطيين، إرادة مشتركة في تجميع كلّ الوسائل المتاحة على نحو متآزر من أجل :

- تأمين وتنسيق نجدة الأشخاص في البحر؛
- تأمين سلامة طرق العبور؛
- تفادي الحوادث في البحر والاعتداءات على البيئة؛
- مكافحة التهديدات وأنواع التجارة غير المشروعة (المخدرات، الهجرة السرّية، الخ...)؛
- الحفاظ على موارد صيد الأسماك؛
- تحسين حماية الموانئ ذات المصلحة الجوهرية.

ويُفترض أن تتميّز هذه الإرادة المشتركة بتعزيز قدرات المراقبة وتطوير التعاون بين الفاعليات البحرية والمرفئية المتوسّطية، المدنية منها والعسكرية.

وضمن هذا السياق، يمكن اقتراح ما يلي :

- تشكيل شبكة من عملاء الاتصال الوطنيين في كلّ بلد شريك، من أجل تحسين التآزر بين نظم المراقبة؛
- إنشاء أو تعزيز شبكة للمراقبة (نظام مراقبة السفن، رادارات ساحلية، ملوّحات، الخ...) مربوطة بمراكز عملانية وطنية مترابطة فيما بينها، للحصول على تقاسم محسّن للمعلومات حول المخاطر الكفيلة بالتأثير على الحركة البحرية في مجمل حوض المتوسّط؛
- تنظيم تبادل المعلومات وتثمين التجارب والخبرات المتبادلة من أجل تعزيز قدرات استباق المخاطر وتحديدها وأخذها بعين الاعتبار؛
- تشجيع الأخذ بعين الاعتبار، في كلّ بلد، معيار السلامة المعترف به على الصعيد الدولي والمعتمد من قبل منظمة الملاحة الدولية في 2002/12/12 (رمز ISPS) والعمل على إعداد خطط سلامة للموانئ.
- التحسين الأمثل لاستغلال نظم الكشف عن السفن وتحديد هويتها، وتشجيع إجراءات ووسائل المراقبة الفنية الموضوعة موضع التنفيذ من قبل الدوائر المختصّة بالأمن البحري.

قد تقدم هذه الإجراءات ردّاً لاحتياجات سكّان ضفاف المتوسّط وتثمّن البعد الاقتصادي والبيئي لكلّ شريك من الشركاء. علاوة على ذلك، فهي تعزّز ديناميكية التعاون بين فاعليات العالم البحري. يُفترض أن يستند هذا المشروع إلى نظم المعلومات والإجراءات المتلائمة مع الالتزامات الدولية لكلّ بلد.

فتحت أوجه التعاون القائمة في هذا المجال في غرب المتوسّط الطريق منذ الآن لمعرفة أفضل وللمزيد من الثقة المتبادلة، مما يتيح مباشرة تبادل المعلومات. ويفترض بهذا التبادل للمعلومات أن يفضي إلى التوفيق التدريجي للإجراءات البحرية والمرفئية، مما يشجّع على إقرار تكنولوجيات حديثة ، من أجل المساهمة في رفع معايير السلامة والأمن البحريين وبنوع خاص في مناطق اختصاص المرافئ.

- **إنشاء صندوق متوسّطي من أجل تمويل عام وخاص لسلامة المجال البحري**

يولّد النقل والنشاطات الاقتصادية البحرية في المتوسّط ثروة هائلة. إن 40% من الحجم العالمي للبضائع و30% من الحركة النفطية تعبر الطرق البحرية في حوض المتوسّط، المصنّف ثالث منطقة بحرية عالمية بعد آسيا وشمال أوروبا. 13 ألف سفينة كبيرة (عرض البحر) تقوم سنوياً بـ 250 ألف توقف تجاري في 500 ميناء تجاري في حين تعبر المتوسّط 10 آلاف سفينة دون توقف. هذا ومن ناحية أخرى فإن 250 مليون طن من المنتجات الخطيرة المنقولة بحراً تعالجها كلّ سنة الصناعات المرفئية بينما تعبر 200 مليون من الأطنان الإضافية على طول الساحل.

وبالتالي، فإن البحر الأبيض المتوسّط معرّض لكامل المخاطر دون الاستفادة، بالنظر لغياب الوسائل المادية بنوع خاص، من إجراءات منسّقة على صعيدي المراقبة والوقاية بمستوى احتياجات حركة النقل.

يُقترح إذاً إنشاء مساهمة مالية، جديدة بالنسبة لجبل طارق والبوسفور، وإضافية بالنسبة للسويس، تُخصّص لسلامة المجال البحري المتوسّطي. وقد يتمّ تحصيلها حسب وزن البضائع المنقولة في المجال البحري الذي تحدّه المضائق. فهذه المضائق تجسّد نقاط الدخول لهذا البحر المغلق وتسهّل إحصاء النشاطات البحرية وكذلك التقييم الإحصائي لأحجام التبادل والعبور.

هكذا وعلى سبيل المثال، فإن اقتطاعاً يمثل يورو واحد (1) عن كلّ طنّ من البضائع العابرة للسويس قد يُنتج مساهمة تبلغ 1 مليون يورو يومياً. وأخذاً بعين الاعتبار قيمة البضاعة المشحونة والكلفة التي يتسبّب بها عبور المتوسّط فإن هذا الاقتطاع يُعتبر غير "مؤلم" بالنسبة لشركات النقل. إن هذا المشروع يفتح آفاقاً رائدة ومنصفة ومستدامة لتمويل الجهد المتقاسم من أجل تأمين سلامة المجال البحري، الذي يطال مجمل بلدان حوض البحر الأبيض المتوسّط.

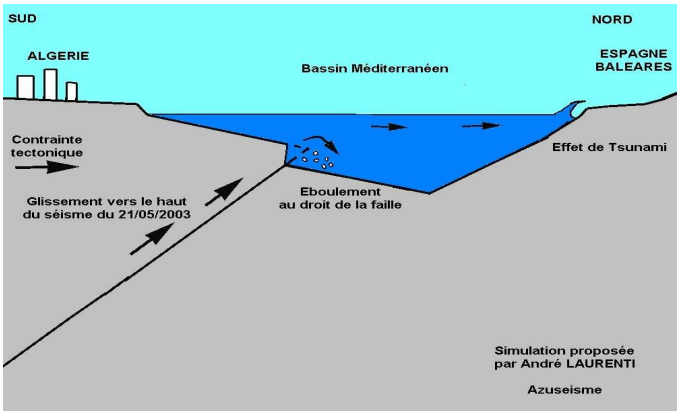
مشروع : الحماية المدنية في المتوسّط

1 – بيان حال المخاطر الطبيعية والتكنولوجية

إن البلدان المتوسّطية معرّضة لمخاطر من النوع نفسه على صعيد الحماية المدنية. فمنذ عدّة سنوات، تشهد في المنطقة تزايداً شديداً للكوارث المرتبطة بالمخاطر الطبيعية والتكنولوجية. وتستلزم زيادة خطر حدوث كوارث طبيعية أو بشرية المنشأ، تعزيز الأعمال في المتوسّط وذلك بأن تُتاح زيادة قدرة الدول على الردّ سريعاً على أية كارثة كبرى.

المخاطر الطبيعية

مخاطر الزلازل كبيرة جداً في المتوسّط وماثلة في مجمل المنطقة. وتمتدّ منطقة الزلازل الأكثر حساسية من إيطاليا إلى اليونان، ومن المغرب إلى المشرق. الجزائر والمغرب هما البلدان اللذان تعرّضا أكثر من غيرهما في السنوات الأخيرة للهزات الأرضية. ففي الجزائر، تسبّبت الهزّة الأرضية في بومرداس في 21 مايو/أيار 2003 بمقتل 2278 شخصاً وجرح 10147 آخرين. وفي المغرب، تسبّب الزلزال الذي ضرب الحسيمة في 24 فبراير/شباط بـ 628 ضحية.



الفيضانات، وهي من خصائص المتوسّط، مرتبطة بزخّات المطر الاستثنائية. يمكن التمييز بين نوعين من الفيضانات. فيضانات السهول، الناتجة عن أمطار بطيئة ومتواصلة أو عن ذوبان الثلوج، يمكن تداركها. أما النوع الثاني، وهي الفيضانات السيلية، الناتجة عن الأمطار الغزيرة الساحلية، فهي مفاجئة وقد تُصطحب أحياناً بكوارث أخرى : تدفّق الأوحال، تصدّع السدود... وقد ضرب الجزائر هذا النوع من المخاطر الطبيعية (في 10 نوفمبر/تشرين الثاني 2001 : فيضانات باب الواد التي تسبّبت بمقتل 771 شخصاً)، وكذلك تونس في 2003 و2007 مع خسائر هامّة في الأرواح والممتلكات.

الجفاف وهو النوع الثالث من المخاطر الطبيعية، لأن المتوسّط من أحرّ المناطق في العالم. إنها ظاهرة محدّدة جيّداً قد تكون نتائجها وخيمة : القضاء على المحاصيل والزرع، خطر اندلاع حرائق الغابات.

حرائق الغابات : إنها ظاهرة خطيرة، غالباً ما تتعرّض لها منطقة المتوسّط. وقد تكون نتائجها مدمّرة. إن حرائق 2007 التي تسبّبت بحوالي مائة قتيل والقضاء على مئات الآلاف من الهكتارات المغطاة بالنبات، كانت فتّاكة للغاية في العديد من بلدان حوض المتوسّط، ومنها بصورة أساسية اليونان وإيطاليا، وكذلك تركيا ولبنان والجزائر والمغرب. في اليونان، بلغ عدد القتلى 63، وفي إيطاليا 13.

العواصف : إنها ظاهرة تنتقل بسرعة كبيرة، ولكن يمكن توقعها، بفضل المراقبة بواسطة الأقمار الاصطناعية، مع وضع إجراءات احترازية مناخية موضع التنفيذ.

ثوران البراكين : هذه المخاطر محصورة أكثر من غيرها وتتركّز بصورة أساسية في إيطاليا. أهمّ المناطق المعرّضة لهذا الخطر تغطي الفيزوف (نابولي) ومنخفض تيرينا، وفولكانو وسترومبولي (جزر ليباري) والإتنا (صقلية). ثار هذا البركان الأخير بشكل ملحوظ في شهر فبراير/شباط 2008 دون أن يتسبّب بخسائر في الأرواح. تحصل الكارثة بشكل مفاجئ وهي نادراً ما يمكن توقعها.

<u>المخاطر التكنولوجية</u>

يولّد النقل البحري مخاطر يزيد من ارتفاعها كون المتوسّط حوضاً نصف مغلق وهذا ما يجعله شديد التأثر بنتائج التلوث. وتقدّر نسبة حركة البضائع الخطيرة بدرجات مختلفة بـ 50%. يضاف إلى ذلك أن 28% من حركة نقل النفط البحرية العالمية تمرّ عبر المتوسّط. وبالتالي، فإن التلوّث البحري بالحوادث يجب أن يُعتبر، في حوض البحر المتوسّط، كعامل خطورة أساسي.
ولقد شهدنا منذ عدة سنوات تفاقم التلوّث البحري الناتج عن الحوادث. وعلى سبيل المثال، فقد تضرّرت منه مصر في ديسمبر/كانون الأوّل 2004، وجنوب لبنان (من جرّاء الحرب) في يوليو/تموز 2006، مع تسرّب أكثر من 15 ألف طن من النفط الخام إلى البحر، وسورية (تلوّث نفطي) في أغسطس/آب 2006.

الحوادث الكيميائية والصناعية وهي تشكّل احتمالاً كبيراً بالحدوث كما أن ضخامة الكوارث التي ترتبط بها كبيرة. غالباً ما تكون المجمّعات الصناعية قريبة من المناطق السكنية. وهذا ما يستتبعه خطر كبير في التسمّم بالنسبة للسكّان والحيوانات، ولا سيّما من جرّاء تلوّث المياه والتربة. هذا ومن ناحية أخرى، فإن معظم الموانئ تملك منصّات كيميائية أو بتروكيميائية شديدة التعرّض للعطب من جرّاء الحرائق، مع ما يستتبع ذلك من نتائج مأسوية (كما حدث مؤخراً في كل من المغرب والجزائر ولبنان).

نقل المنتجات الكيميائية وتخزينها. إن إمكانية حصول حوادث نقل أو تخزين للمنتجات الكيميائية مرتفعة هي الأخرى. وكون الخطر متنقلاً يخلق تهديداً في كل الاتجاهات : الموانئ، الطرق، خطوط الملاحة الداخلية والخارجية. والمخاطر دقيقة بالنسبة للسكان والحيوانات، بما في ذلك على صعيد تلوّث المياه والتربة.

حوادث النقل. إن هذه الحوادث تتعلّق بمعظمها بالقطارات والطائرات. وغالباً ما تكون نتائجها مأسوية على الصعيدين البشري والمادي. هذا ومن ناحية أخرى، فإنه قلّما ما يتمّ احترام قواعد السوق، مما يزيد من أسباب الحوادث الصناعية.

<u>2 – الأدوات والجهات الفاعلة الموجودة</u>

• في إطار الاتحاد الأوروبي، إن برامج يوروميد للدفاع المدني أتاح تعزيز أعمال التعاون في مجال الوقاية من الكوارث وإعلام الجمهور. في عام 2001، تقرّر إنشاء آليّة اتحادية هادفة إلى تعزيز التعاون في إطار نشاطات الإغاثة المرتبطة بالدفاع المدني.

• على الصعيد العملاني، قرّرت فرنسا وإيطاليا والبرتغال وإسبانيا، في صيف 2006، إنشاء قوّة تدخّل سريعة أوروبية. وبعد توسيعها لتضمّ اليونان، ستستقبل هذه القوّة قريباً سلوفينيا.

• و من ناحية أخرى، وفي مجال التلوّث البحرية، يتعيّن أن تؤخذ بالاعتبار أيضاً الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية التي تجهّز عدداً من وسائل التدخّل، هذا إلى جانب هيئة REMPEC : (مركز الردّ الطارئ للتلوّث البحري الإقليمي من أجل البحر الأبيض المتوسّط). وهذا المركز تديره المنظمة البحرية الدولية، وهي وكالة متخصّصة تابعة للأمم المتحدة. في هذا السياق، قدّمت هيئة REMPEC مساعدتها الفنية للـ UNEP/OCHA في إدارة التلوّث البحري الذي تسبّب به قصف مخزون محطّة الجيّة (لبنان) لتوليد الكهرباء.

3 – الاحتياجات التي لا يزال يتعيّن تغطيتها

فيما يتعلّق بالأعمال المطوّرة على الصعيد الأوروبي، ينبغي تحقيق الكثير بعد. من الضروري اتخاذ مبادرات جديدة مكمّلة للأعمال التي بوشر بها حتى الآن. في الواقع، من الممكن أن يؤخذ بعين الاعتبار وعلى نحو أفضل النشاط العملاني لبلدان المتوسّط، وبنوع خاص تطوير أعمال التعاون المشترك وإنشاء هيكل تنسيق ومساعدة في حال حصول حادث أو كارثة جنوب المتوسّط.

وفيما يتعلّق بتمويل نشاطات الحماية المدني، تجدر الإشارة إلى أن تمويلات يوروميد مرتبطة ببرامج محدّدة زمنياً. وإذا كان من شأنها أن تلعب دوراً "مسهّلاً لإطلاق البرنامج، فهي ليست موضوعة لتشكّل ركيزة مشروع يراد له أن يتطوّر باستمرارية. لا بدّ والحالة هذه من إعداد طريقة للمساهمة والإدارة كفيلة بالاضطلاع بمثل هذا الهدف.

أما فيما يتعلّق بتغطية المخاطر في مجمل حوض المتوسّط، فوحده مجال "التلوّث البحري" مغطّى بشكل متساو بين الدول من قبل هيئة إقليمية وحيدة (الـ REMPEC). أما المجال "البرّي" فهو مغطّى جزئياً بالآلية الأوروبية للدفاع المدني. وأما الإنذار المبكّر لخطر التسونامي، فتغطية منطقة المتوسّط قيد الدرس حالياً تحت رعاية اليونسكو.

4 – مشروع الحماية المدنية

من المقترح تعزيز الروابط الثنائية بين الآلية الأوروبية للدفاع المدني (MEPC) وبين دوائر الدفاع المدني في بلدان جنوب المتوسّط، كما أنه من المقرّر تطوير برامج للمساعدة الفنّية تضطلع بالتكوين ومخصّصة لبلدان الضفة الجنوبية.

خلال اجتماع وزراء الداخلية 5 + 5 في نواكشوط في 22 مايو/أيار 2008، اقترحت فرنسا ترتيبات مكمّلة تتمحور حول إنشاء معهد متوسّطي للحماية المدنية. ومن شأن هذا المعهد وضع تدريبات مشتركة، لا تكون محدّدة فقط، وإدخال هذه التدريبات على شبكة أنترنت، وإنشاء جهاز للتنسيق والمساعدة الفنية إذا ما طرأ حادث أو كارثة في المتوسّط وجمع المعلومات والوسائل والقدرات المتعلّقة بالدفاع المدني لبلدان المتوسّط وعلى أساس طوعي. والهدف، في مرحلة لاحقة، هو قيادة عمليات تدخّل مشتركة للردّ على

جميع أنواع الكوارث. وضمن الذهنية نفسها، وبالاستلهام من مثال قوّة FIRE[2] يمكن اقتراح إنشاء قوة تدخّل سريع متوسّطية (FIR-Med) على بلدان الجنوب وبلدان الاتحاد الأوروبي الراغبة في ذلك.

وثيقة فرنسية لا تنطوي على أيّ طابع رسمي

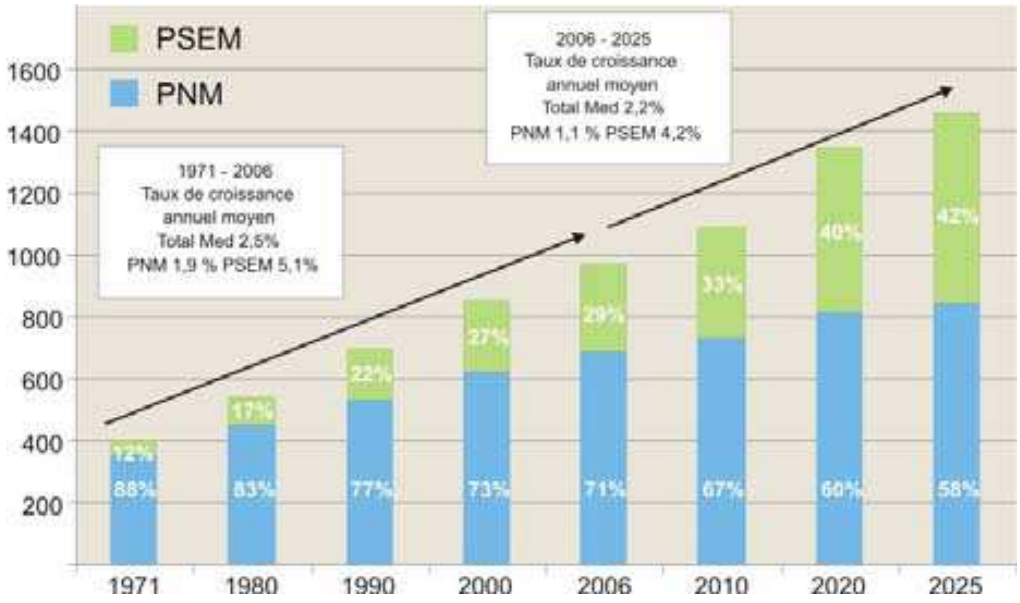
مشروع: خطة شمسية من أجل المتوسط

1- الطلب على الطاقة في جنوب وشرق المتوسط أعلى بـ4 أضعاف مما هو عليه في شماله

من المتوقع مع آفاق عام 2025، أن يزداد الطلب على الطاقة الأولية بنسبة مرة ونصف في منطقة المتوسط، وهذا لأن بلدان جنوب وشرق المتوسط (PSEM) تعرف معدل نمو في طلبها من الطاقة يبلغ 4 أضعاف مما تطلبه بلدان شمال المتوسط (PNM)، وقد يصبح معدل الطلب على الطاقة الإجمالية في حوض المتوسط 42 % آنذاك مقابل 29 % عام 2006. وقد تحتل تركيا المرتبة الثانية من حيث الإستهلاك في المنطقة.

الطلب على الطاقة الأولية في منطقة المتوسط

[2] - قوة التدخّل السريع الأوروبية، وقد اتسعت اليوم لتضمّ اليونان وأصبح اسمها FIRE5 وسوف تتحوّل قريباً إلى FIRE6 بانضمام سلوفينيا. وقد تنضمّ إليها بلدان أخرى من ضفاف المتوسّط.



مصدر: المرصد المتوسطي للطاقة

تمثل مصادر الطاقة الأحفورية (نفط، غاز، فحم) نسبة 80 % من إجمالي إمدادات الطاقة في البلدان (94 % في بلدان جنوب وشرق المتوسط و75 % في بلدان شمال المتوسط)، وهناك أربعة بلدان مصدرة للهيدروكربونات هي: الجزائر وليبيا ومصر وسوريا وتزود بنسبة 22 % من واردات النفط و 35 % من واردات الغاز في مجمل الحوض المتوسطي. أما بقية البلدان فهي تستورد الطاقة بشكل حصري. وتبقى حصة الطاقة المتجددة، عدا الطاقة المائية والإحيائية، محدودة إذ أنها ستصبح 3% بدل 2.8 % من الطاقة الأولية في بلدان جنوب وشرق المتوسط، و4.2 % بدل 3 % في بلدان شمال المتوسط. في بلدان شمال المتوسط، سجل قطاع المواصلات أكبر نسبة في زيادة الإستهلاك خلال الـ30 سنة الأخيرة ليمثل المركز الأول وبنسبة 32% من استهلاك الطاقة عام 2005. كما زاد بشكل كبير استهلاك كل القطاعات للطاقة في بلدان شمال المتوسط، وتعتبر الصناعة والمساكن هي الأكثر استهلاكا عام 2005 بحيث مثلت على التوالي 36 و 27 % . ينبئ هذا التصور المستقبلي بزيادة في المخاطر والآثار:

- يمكن أن يرتفع معدل انبعاث ثاني أكسيد الكربون الناجم عن استهلاك الطاقة بين عامي 2006 و 2025 بنسبة 55% في بلدان شمال المتوسط وبنسبة 119% في بلدان جنوب وشرق المتوسط. عام 2025، سوف تمثل انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون في بلدان جنوب وشرق المتوسط 47% مقابل 33 % عام 2006 في حين أنها تمثل اليوم نسبة تقل 1.8 مرة للفرد في الجنوب عما هي في الشمال.

- يمكن أن تزداد التبعية في مجال الطاقة بشكل كبير في بلدان جنوب وشرق المتوسط المستوردة (لتصبح 88% عام 2025 بدل 77% عام 2006) كما في بلدان شمال المتوسط (لتصبح 73% بدل 68 % خلال الفترة نفسها).

- كما يمكن أن تزداد المخاطر الإجتماعية والإقتصادية المرتبطة بارتفاع كلفة التزود وبمضاعفات ارتفاع فواتير الطاقة في البلدان، ولدى العائلات والشركات.

2- الخطة الشمسية من أجل المتوسط

في هذا الإطار المتميز بارتفاع الطلب على الطاقة الضخم في جنوب وشرق المتوسط وبمكافحة التغيرات المناخية، ربما تكون الخطة الشمسية من أجل المتوسط هي الرد المهم :

- يمكن أن تتضمن الخطة الشمسية من أجل المتوسط بناء قدرات إضافية لإنتاج الكهرباء بكربون منخفض، ولاسيما بواسطة الشمس في البلدان المطلة على المتوسط.
- يمكن الإعتماد على مشاركة مستثمرين من القطاع الخاص وتصدير جزء من الإنتاج نحو أوروبا لتأمين مردودية مالية من المشاريع.

- يساهم استهلاك قسم كبير من الكهرباء التي يتم إنتاجها محليا مع تدابير للتحكم بالطلب ولزيادة الفعالية في مجال الطاقة، في الرد على الحاجات المنزلية المتزايدة الإرتفاع في بلدان جنوب وشرق المتوسط.

3- قدرة شمسية هائلة للرد على الحاجات ولمواجهة تحديات الطاقة في المنطقة

لازالت موارد الطاقة المتجددة قليلة الإستغلال في منطقة المتوسط، ولا تمثل سوى 4% من موازنة البلدان المتوسطية في مجال الطاقة (بما فيها إنتاج الكهرباء من الماء). علما أن بلدان منطقة المتوسط تحظى بظروف شمسية ملائمة تماما ولديها مساحات شاسعة حرة يمكن أن تستقبل أجهزة لإنتاج الكهرباء بشكل هام. يمكّن بناء المحطات الشمسية من زيادة القدرة على الإنتاج في بلدان الجنوب ومن تلبية طلب الإستهلاك المنزلي. كما يمكن أن يخصص قسم من القدرات الإضافية للتصدير نحو بلدان الإتحاد الأوروبي. لاشك أن تنمية الطاقة الشمسية وزيادة الفعالية الطاقوية تؤدي إلى تنويع في العرض وتخفيض في التبعية والمخاطر المرتبطة باللجوء الكبير إلى الطاقة الأحفورية. وأخيرا، يوفر تطوير المحطات الشمسية في البلدان المنتجة فرصة المحافظة على المصادر الأحفورية النادرة، كما يساهم ذلك في إدامة عائدات الصادرات الهامة من أجل التنمية الوطنية. ونقول أن كلفة إنتاج الكهرباء بواسطة طاقة الشمس المركزة هي الأكثر تقاربا من كلفة المحطات الحرارية التقليدية ويمكن أن توفر بشكل سريع إنتاجا للتسويق بكميات كبيرة.

4- يفترض أن تصبح الطاقة الشمسية تنافسية في فترة 2012-2020

تتمتع بعض البلدان المتوسطية بتجربة جيدة في مجال تسخين الماء بالطاقة الشمسية (إسرائيل، الأردن، تونس) وتستعمل الطاقة الشمسية الضوئية اليوم بشكل أساسي لأغراض الكهرباء في الأرياف (13 م.واط في جنوب المتوسط)، من المفترض أن تبقى كلفة هذه التكنولوجيا، على الرغم من الإنخفاض السريع، مرتفعة حتى آفاق عام 2020، لكن دورها مهم في مجال التزويد بالكهرباء في المناطق المعزولة.

لازال إنتاج الكهرباء عبر الجهاز الشمسي المركز قليل التطور لكن هناك عدة مشاريع قيد الإعداد. وكلفة إنتاج الكهرباء بواسطة الأجهزة الشمسية المركزة هي الأقرب من الكلفة في إنتاجها في المحطات الحرارية التقليدية وقد تؤدي سريعا إلى إنتاج تجاري كبير. تمكّن التوقعات الصادرة بشكل خاص عن الفدراليات الأوروبية لهذا القطاع وعن الخبراء في بلدان متوسطية مختلفة من تأكيد هذه التقديرات وتضع قدرة تطوير المنشآت الجديدة للكربون المنخفض (شمسي بأجهزة مركّزة، ضوئية وأخرى متجددة) بكمية 20 ج. واط مع عام 2020.

5- القطاع الشمسي يسلك طريق الهيكلة الصناعية

إن الطاقة الشمسية اليوم هي في طريق الهيكلة والإنتشار، إذ هناك قسم جديد قيد الإعداد بعد الخيبة التي عرفتها هذه التجارب في البداية. وهي تعمل على طرق متدرجة (محطات مشبعة بالبخار ثم بأملاح ذائبة) انطلاقا من التكنولوجيات الأساس المُختبرة.

6- طريقة فريدة في التمويل: إمكانية التعامل بنظام تبادل شهادات المنشأ الأوروبي مع بلدان الجوار الأوروبي.

بشكل عام، يمكّن نظام تبادل شهادات المنشأ، المستثمرين المحتملين من التوظيف حيث تتوافر أفضل الشروط. وقد يتيح هذا النظام المشرّع على بلدان المتوسط للمستثمرين العمل في بلدان ليست في الإتحاد الأوروبي، وذلك مع اعتمادها في الحسابات لتحقيق الهدف الأوروبي، وتناول مصادر الطاقة المتجددة، وفي بلدان خارج الإتحاد الأوروبي وإنتاج الكهرباء لتسويقها في الإتحاد الأوروبي. كما يمكن أن يؤمن هذا النظام مردودية عن الإستثمارات تجعل القطاع تنافسيا وتعزيزه بآليات للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون.

وثيقة فرنسية لا تنطوي على أيّ طابع رسمي

مشروع : التعليم العالى والبحث

يبلغ عدد الطلاب في منطقة حوض البحر المتوسط 11,45 مليون طالب. وتشير الأرقام المتاحة في مجال التكوين ذي المستوى الرفيع والبحث العالي إلى التفاوت الكبير بين الدول الأوروبية والدول غير الأوروبية في المنطقة. ذلك أن الجامعات ومراكز البحوث في بلاد الجنوب تواجه صعوبات للحصول على مدراء ذي كفاءة في مجال البحوث. ويظل عدد الأطروحات المقدمة والرسائل الجامعية والبراءات ضعيفا نسبيا في هذه البلدان. كما تبدو جامعات بلدان الجنوب أقرب إلى مدارس ثانوية عليا مما هي مؤسسات قادرة على تكوين حملة دكتوراه وبحاثة.

1 – مشاريع في المجال الجامعي

يمكن تشجيع المشاريع الآتية :

1 - تعزيز وتوسيع شهادات الماستر والدكتوراه ذات المستوى المعترف به في مجالات البحوث ذات الأولوية في مجموع الدول الشركاء؛ لقد أدى أفق الإتحاد من أجل المتوسط إلى إنشاء مشاريع جديدة خاصة في مجالات التنمية المستدامة وعلوم الزراعة والقانون والصحة.

2 - اللجوء إلى التعليم بالمراسلة وإلى التدريس التفاعلى على الإنترنت، بتمويل من قبل بعثات التعاون الفرنسية أو المؤسّسات متعدّدة الأطراف مثل البنك الدولي وبنك التنمية الأفريقى ومنظّمة الفرنكوفونية، وهى مؤسسات يمكنها بمعاونة وسائل التعليم الإفتراضية المتواجدة في دول الجنوب أن تمنح الشهادات وأن تّوثق الكفاءات المهنية بالتعامل مع مؤسسات التدريب المهني والشركات.

3 - العمل على إنشاء مصادر بيبليوغرافيا ومراجع على الإنترنت : مكتبة إلكترونية تجمع البوابات والمواقع العلمية الموجودة بالفعل وتسمح أيضا بالدخول في النظم الجديدة حيث يلزم تطوير البحث فيها.
4 - زيادة عدد برامج التنقل للدراسة مثل ERASMUS-MUNDUS-TEMPUS والتي ليست محصورة ببلدان حوض المتوسط، وهى مازالت غير قادرة على تلبية الطلبات والحاجات. يمكن تعزيز برنامج ERASMUS الموّجه للبحر الأبيض المتوسط.

5 – إنشاء علامة ضمان جودة مرتبطة بآلية إعتماد معترف بها من قبل الجميع بحيث تصبح كل الدورات التدريبية التي تنشأ في دول الجنوب، بمشاركة مؤسسات الشمال، معترف بصلاحيتها وبارتباطها بالمهن : توجد حاليا في البلدان الأوروبية هيئات وطنية معترف بها من قبل نظام أوروبي للتقييم ويلزم توحيد هذه الهيئات داخل منظمة أو وكالة تأمين قادرة على منح شهادات الجنوب علامة ضمان مطابقة للمتطلبات الأوروبية والدولية.

لقد بدأ العمل فعلا على تحقيق هذه الأهداف عن طريق عدة شبكات من المتخّصصين في مواد مختلفة، سواء كانوا باحثين منفردين أو مختبرات، وهم يحاولون من خلال ما يجدونه من وسائل في مؤسّساتهم أو في بروكسل، أن يشجعوا التبادلات والتفكير المنهجي والأعمال المشتركة.

نشأت في سلوفانيا، جامعة جديدة، خلال فترة رئاسة سلوفانيا للإتحاد الأوروبي، في بيران – بورتوروز، وهى تنوى توحيد المؤسسّات المجددة في مجال الإعداد للدكتوراه وللبحوث وفى المجالات ذات الأولوية مثل إدارة التنّوع البيولوجى وعلوم المحيطات والسياحة المستدامة والحقوق البحرية وحقوق البيئة والحوار بين الثقافات. وقد تصبح هذه الجامعة مركز تجّمع لحلقات تحضيرية تشارك فيها مختلف الجامعات المتوسطية والأوروبية.

من ناحية أخرى، يشارك عدد كبير من الشبكات – شبكات عمداء ورؤساء الجامعات، وشبكات مدراء المدارس العليا والمؤسّسات التعليمية الكبرى، ممن يعقدون اجتماعات دورية ينضم إليها وزراء معنيين – يشاركون في العمل على تحقيق الأهداف المطروحة سلفا. إحدى هذه الشبكات هي l'Euromediterranean Permanent University Forum وقد التحقت بها عدة جامعات فرنسية منذ فترة، سوف تقيم في فرنسا وأثناء الرئاسة الفرنسية لأوروبا وبدعم منها، اجتماعا يضم العمداء الداخلين فيها. وهى تستطيع أن تحظى بدعم الإتحاد الأوروبي من أجل تقدّم التوجّهات المشتركة لبلدان البحر المتوسط الأوروبية وغير الأوروبية.

2 – مشاريع في مجال البحث

في مجال البحث العلمي تّم حديثا إنشاء برنامج PARMENIDES يُشارك فيه ممثلو عشرين دولة مجاورة، إلى جانب مؤسسات أكاديمية أو مراكز بحوث، وهى خطوة واعدة بالنسبة للأمن الغذائي ولإدارة الموارد البحرية والمحافظة عليها، ولتنسيق المبادرات الخاصة بالمناخ وبالتغيّرات الشاملة في حوض البحر الأبيض المتوسط. إن التجّمع بين الأكاديميات الذي نشأ إثر لقاءات " من أجل فضاء متّوسطي للعلوم " في 24 و 25 و 26 يونيو/حزيران الماضي، سوف يتّوجه في المستقبل نحو مشاكل الصحة وفى 2009 نحو حماية التنّوع البيولوجى. ويفترض أن تحظى البحوث والأبحاث التطبيقية في البحر المتوسط بدعم كبير بفضل هذا البرنامج.

وثيقة أسبانية/إيطالية لا تنطوي على أيّ طابع رسمي

مشروع: وكالة تنمية المؤسسات في حوض البحر الأبيض المتوسط

تمثل المشاريع الصغرى والصغيرة والمتوسطة الحجم حوالي 99% من مجموع الشركات في منطقة جنوب المتوسط، وتؤمن ثلثي فرص العمل في هذه المنطقة. وتعَدُّ مصدراً هاماً لجذب الاستثمارات، والعمالة، والنمو الاقتصادي، وإعادة توزيع الدخل. على الرغم من وفرة المساعدة المالية الخارجية، حالياً، لتشجيع الأعمال التجارية والاستثمار في بلدان جنوب المتوسط الشريكة، فإن الأدلة تشير بوضوح إلى أن الأموال لا تتوفر بسهولة أمام المشاريع الصغرى والصغيرة والمتوسطة الحجم، وذلك لأسباب عدة، يُذكر منها تقييم وإدارة المخاطر على نحو غير كافٍ، وعدم ملاءمة المنتجات المالية المتوفرة، وتكاليف معاملات باهظة لحجم الائتمان (إذ قد يستتبع التفاوض بشأن ائتمان كبير واحد تكاليف معادلة للتفاوض بشأن ائتمان أصغر) وعدم التماثل بين المعلومات.

تشكل وكالة تنمية حوض البحر الأبيض المتوسط مبادرة مشتركة أطلقتها إيطاليا وإسبانيا لتشجيع النمو والتنمية الاقتصاديين في منطقة حوض المتوسط. والهدف الرئيسي منها هو تعزيز النمو الاقتصادي، وإيجاد الوظائف، وإنتاج الثراء في البلدان المتوسطية الشريكة، علاوة على تحسين الاستقرار الاجتماعي، ودفع تنمية وتكامل الاقتصادات في ضفتي المتوسط، وتسهيل نقل التكنولوجيا والابتكار.

1- وكالة ميد (Med)

وكالة تنمية المتوسط هي مؤسسة الخيار الثاني. تعمل في كل بلد شريك مع الكيانات القائمة التي تنشط في مجال المشاريع الصغرى والصغيرة والمتوسطة الحجم. تجري الوكالة تقييماً للاحتياجات، وتحدِّد الأعمال المطلوبة وأدواتها، وتوفر الموارد للكيانات القائمة على شكل مساعدة تقنية وأدوات مالية. كما تعتزم الوكالة مساعدة البلدان المتوسطية الشريكة بتوفير قيمة مضافة لتلبية جميع احتياجات دوائر الأعمال والأوساط التجارية.

وسوف تركز الوكالة على مجالي تدخل رئيسيين: المشاريع الصغيرة والمتوسطة الحجم، والتمويل البالغ الصغر، لثقتها بأنهما يشكلان الركن الأساسي للتنمية الاقتصادية الطويلة الأجل في منطقة المتوسط. وبالتركيز على هذين المجالين الرئيسيين، ولاسيما إتاحة حصولهما على التمويل، تسعى وكالة تنمية المتوسط إلى إحداث توازن بين العمل لصالح أنشطة إدرار الدخل والعمل على تشجيع أنشطة توليد النمو.

يقوم نهج وكالة تنمية المتوسط على ثلاث ركائز:

- القيمة المضافة والإضافية بواسطة الأدوات والأنشطة القائمة، سعياً للتكامل بين هذه الأدوات والأنشطة، وبالأخص من خلال مرفق الاستثمار والشراكة الأوروبي – المتوسطي ومرفق استثمار الجوار.
- اتجاه السوق.
- ملكية الأعضاء، وإقامة التعاون مع الوكلاء الماليين المحليين.

فيما يخص هذه النقطة الأخيرة، وضعت وكالة تنمية المتوسط مهمة واضحة لنفسها بتأمين سياسة الشمول، باعتبار أن البلدين [إيطاليا وإسبانيا] يأملان في أن ينضم شركاء آخرون – من شمال وجنوب المتوسط – إلى هذه العملية المفتوحة أمام مشاركة أي دولة عضو أخرى، والمصرف الأوروبي للاستثمار، والمفوضية الأوروبية، وشركاء منطقة المتوسط. وستبدأ الوكالة أنشطتها في أربعة بلدان في جنوب المتوسط هي: الجزائر، مصر، المغرب، تونس. لكنها ستوسّع أنشطتها لتغطية المنطقة بأسرها.

وسوف تقدم الوكالة مجموعة واسعة من الأدوات والتقنيات المعدَّة على قياس الاحتياجات، لتسهيل حصول المؤسسات الصغيرة والمتوسطة على التمويل المصرفي وتطوير موارد بديلة للتمويل الخارجي، كالعوملة، وخدمات التأجير، والتمويل الاستثماري الذي يعمل على توجيه الاستثمارات نحو أنشطة مشاريع رأس مال. وتشمل المجموعة أيضاً أدوات للنفاذ إلى الأسواق الرأسمالية، كتسنيد الأصول وأسواق الأسهم المحلية. ومن المتوقع أن تؤدي الوكالة دوراً حاسماً في توجيه الموارد المالية نحو المؤسسات الصغيرة والمتوسطة نظراً إلى أن تنفيذ اتفاق بازل الثاني سيؤدي، بالضرورة، إلى تقييد التمويل المصرفي بفعل تزايد متطلبات رأس المال بالنسبة للأصول التي تنطوي على مجازفة أكبر. أما بالنسبة للمشاريع الصغرى، فإن الوكالة تعتزم دعم مؤسسات الائتمان البالغ الصغر عبر توفير المساعدة التقنية، والتمويل أو إعادة التمويل، فضلاً عن تعزيز دور التأمين.

وستعمل وكالة تنمية المتوسط، بالإضافة إلى ذلك، على تنظيم منتدى يضم ممثلين عن بلدان أوروبية وبلدان جنوب المتوسط بغية تحديد سبل تمويل القطاع وتبادل الخبرات وأفضل الممارسات. وبالتالي، فإن نطاق عملها واسع بما يكفي لتشكيل أداة لتنسيق ونشر أفضل الممارسات والتجارب الناجحة في مجالات المؤسسات الصغيرة والمتوسطة والتمويل البالغ

الصغر، ونقلها من البلدان الأوروبية إلى البلدان المتوسطية الشريكة، وقيام البلدان المتوسطية أيضاً بتقاسمها فيما بينها.

2- تنفيذ جوانب المشروع

لقد استندت الوثيقة الموزعة من جانب رئاسة الاتحاد الأوروبي في مايو/أيار 2008 إلى أربعة مصادر رئيسية للمعلومات: دراسة أولية للأدوات والأنشطة التي تتيح الحصول على تمويل المؤسسات الصغيرة والمتوسطة والمؤسسات الصغرى؛ اجتماع البداية الذي عُقد في روما في فبراير/شباط 2008؛ زيارات ميدانية إلى مختلف البلدان المتوسطية الشريكة؛ والمداخلات الصادرة عن فريق عامل مشترك يشمل ممثلين عن الجزائر ومصر وإيطاليا والمغرب وإسبانيا وتونس.

ويجري حالياً إعداد تقرير نهائي وكامل، يشمل اختصاصات الخطوات التالية، ويصدر على أثر اجتماع برشلونة الذي عُقد بتاريخ 30 يونيو/حزيران، والذي دُعيت إليه دول أعضاء أخرى، والمفوضية الأوروبية، والمصرف الأوروبي للاستثمار، بهدف ضمان سياسة الشمول لوكالة تنمية المتوسط.