

Distr.: General
6 February 2006

Arabic
Original: English



الفريق العامل مفتوح العضوية لاتفاقية بازل بشأن
التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر
الحدود
الدورة الخامسة

جنيف، ٣ - ٧ نيسان/أبريل ٢٠٠٦

البند ٤ (أ) '٤' (أ) و(ب) من جدول الأعمال المؤقت*

تنفيذ المقررات التي اعتمدها مؤتمر الأطراف أثناء اجتماعه السابع:
تقرير الفريق العامل مفتوح العضوية عن: تفكيك السفن:
الفريق العامل المشترك بين منظمة العمل الدولية، والمنظمة
البحرية الدولية واتفاقية بازل بشأن تخريد السفن:
الإدارة السليمة بيئياً لتفكيك السفن

تفكيك السفن: الفريق العامل المشترك بين منظمة العمل الدولية، والمنظمة البحرية
الدولية واتفاقية بازل بشأن تخريد السفن والإدارة السليمة بيئياً لتفكيك السفن

مذكرة الأمانة

أولاً - التنفيذ

١ - عقد الاجتماع الثاني للفريق العامل المشترك في الفترة من ١٢ إلى ١٤ كانون الأول/ديسمبر
٢٠٠٥ في مكتب الأمم المتحدة في جنيف. ويرد تقرير الاجتماع،^(١) على النحو الذي صوبه به الفريق
العامل المشترك في مرفق هذه المذكرة.

٢ - قام ممثل المنظمة البحرية الدولية أثناء الاجتماع بإبلاغ الفريق العامل المشترك بأن الجمعية
العامة للمنظمة البحرية الدولية اعتمدت أثناء اجتماعها الرابع والعشرين مرجع قرار^(٢) يطلب إلى لجنة

* UNEP/CHW/OEWG/5/1

(١) ILO/IMO/BC WG 2/11

(٢) IMO resolution A.981(24)

حماية البيئة البحرية وضع صك قانوني ملزم بشأن إعادة تدوير السفن. وقُدّم بعد ذلك مقترح من الترويج إلى الفريق العامل المشترك بشأن مشروع نص لصك قانوني ملزم جديد لإعادة التدوير الآمن والسليم بيئياً للسفن، قدم إلى لجنة حماية البيئة البحرية لكي تبحته أثناء دورتها الرابعة والخمسين المقرر عقدها في آذار/مارس ٢٠٠٦. وقد دار معظم المناقشات التي تلت ذلك داخل الفريق العامل المشترك حول مشروع الصك.

٣ - نظر الفريق العامل المشترك في عدة أمور من بينها:

(أ) الأهداف العامة الشاملة للفريق العامل المشترك وترتيب أولوياته؛

(ب) برامج العمل الخاصة للهيئات المختصة التابعة لمنظمة العمل الدولية، والمنظمة البحرية الدولية ومؤتمر الأطراف في اتفاقية بازل بشأن قضية تخريد السفن؛

(ج) التشجيع على تنفيذ المبادئ التوجيهية بشأن تخريد السفن؛

(د) فحص المبادئ التوجيهية الخاصة بتخريد السفن الصادرة عن منظمة العمل الدولية والمنظمة البحرية الدولية واتفاقية بازل؛

(هـ) أنشطة التعاون التقني؛

(و) نهج منسق لإزاء جميع الجوانب ذات الصلة بتخريد السفن.

٤ - ترد تفاصيل نتائج تلك المناقشات في التقرير المستنسخ الوارد في مرفق هذه المذكرة.

٥ - ناقش الفريق العامل المشترك كذلك القضايا التي يمكن النظر فيها بشأن برنامج عمله المستقبلي على النحو الوارد بإيجاز في الفقرة ١٠-٢ من تقريره.

ثانياً - الإجراءات المقترحة

٦ - قد يرغب الفريق العامل مفتوح العضوية في أن يعتمد مقررًا على غرار ما يلي:

إن الفريق العامل مفتوح العضوية

١ - يرحب بالخطوات التي اتخذت من أجل وضع صك قانوني ملزم لإعادة تدوير السفن بصورة آمنة وسليمة بيئياً؛

٢ - يشجع الأطراف على المشاركة النشطة في البحث الذي تجريه لجنة حماية البيئة البحرية في دورتها الرابعة والخمسين لمشروع نص صك قانوني ملزم جديد لإعادة تدوير السفن بصورة آمنة وسليمة بيئياً، بما في ذلك، وإن كان لا يقتصر على، مقترحات بأحكام خاصة بالاستعدادات لإعادة تدوير السفن، واحتياجات مرافق إعادة تدوير السفن واشتراطات الإبلاغ؛

- ٣ - يدعو، بموجب التوصية الصادرة عن الفريق العامل المشترك أثناء دورته الثانية وعلى النحو المبين في تقريره^(٣) عن أعمال الدورة، الأطراف وأصحاب المصلحة الآخرين إلى تقديم معلومات إلى الأمانة يتم تقاسمها مع منظمة العمل الدولية والمنظمة البحرية الدولية، عن أي أنشطة تعاون تقني أو مبادرات أخرى ذات صلة تكون قد استهلكت بالفعل، أو يُزمع الشروع فيها بحيث يمكن أخذ تلك الأنشطة في الحسبان في برامج التعاون التقني المقبلة لدى المنظمات الثلاث؛
- ٤ - يطلب إلى الأمانة بأن تتابع التطورات بشأن مشروع النص الخاص بصك ملزم قانوناً لإعادة التدوير الآمن والسليم بيئياً للسفن من جانب لجنة حماية البيئة البحرية، وأن تقدم تقريراً عن ذلك إلى مؤتمر الأطراف أثناء اجتماعه الثامن؛
- ٥ - يحث الأطراف على أن تضع مقترحات تعالج النتائج الضارة المحتملة الناتجة عن تفكيك السفن والتي تلحق بصحة البشر والبيئة في الأجلين القصير والمتوسط.

E

IMO

ILO/IMO/BC WG 2/11
14 December 2005

الفريق العامل المشترك بين منظمة العمل الدولية/المنظمة
البحرية الدولية/اتفاقية بازل بشأن تخريد السفن
الدورة الثانية
البند ١١ من جدول الأعمال

تقرير الفريق العامل المشترك

١ - افتتاح الدورة وانتخاب الرئيس وإقرار جدول الأعمال

افتتاح الدورة

١-١ عقد الفريق العامل المشترك بين منظمة العمل الدولية، المنظمة البحرية الدولية/اتفاقية بازل بشأن تخريد السفن والمشار إليه فيما بعد باسم "الفريق العامل المشترك" أو "الفريق"، دورته الثانية في الفترة من ١٢ إلى ١٤ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٥. بمكتب الأمم المتحدة في جنيف بعد أن كان قد عقد دورته الأولى في الفترة من ١٥-١٧ شباط/فبراير ٢٠٠٥ بالمقر الرئيسي للمنظمة البحرية الدولية. وترد قائمة المشاركين في المرفق الأول.

١-٢ رحبت الأنسة ساكيكو كوابارا ياماماتو، الأمينة التنفيذية لأمانة اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود بالمشاركين نيابة عن أمانات المنظمة البحرية الدولية، ومنظمة العمل الدولية واتفاقية بازل. ووجهت الشكر إلى المملكة المتحدة لتقديمها الدعم المالي لتنظيم هذا الاجتماع.

١-٣ أشارت الأنسة كوابارا ياماماتو إلى أن إعادة تدوير السفن لها أولوية في جدول الأعمال الدولي. وذلك نظراً للمخاطر التي تمثلها صناعة تفكيك السفن والتي جعلتها مثار الكثير من الجدل الساخن. وفي ضوء مؤتمر القمة العالمي لعام ٢٠٠٥ لاحظت اقتناع المنظمات الثلاث بأن تناول مخاطر الصحة المهنية والأمان البيئي المتعلقة بعملية تفكيك السفن يمكن أن تؤكد استدامة الصناعة في الأجل الطويل وأن تسهم في التنمية المستدامة.

٤-١ ذكّرت الآنسة كوابارا ياماماتو المندوبين بأن الفريق العامل المشترك قد أنشئ مزوداً بولاية بحث برامج العمل كل من المنظمات المشاركة بهدف تفضيلاً ازدواج العمل وتدخل المسؤوليات والاحتصاصات، ولتحديد المزيد من الاحتياجات، وتيسير تبادل الآراء وذلك لضمان اتباع نهج منسق إزاء تخريد السفن. وقالت إن الفريق العامل المشترك قد أسندت إليه كذلك مهمة صياغة وتقديم التوصيات وأي معلومات أخرى ذات صلة بالمسائل المطروحة على بساط البحث أمام هيئات المنظمات الثلاث.

٥-١ وإذ تشير إلى القضايا التي تم بحثها أثناء الدورة الأولى للفريق العامل المشترك، والتقدم الكبير الذي أحرز أثناء الدورة، أبدت الآنسة كوابارا ياماماتو ملاحظة مفادها أنه سيطلب من المندوبين مواصلة بحث الكثير من هذه القضايا.

٦-١ وواصلت الآنسة كوابارا ياماماتو إبراز القضايا المستجدة على جدول أعمال هذه الدورة ألا وهي مفاهيم الإدارة السليمة بيئياً، والموافقة المسبقة عن علم، والنهج المتبعة لتشجيع الصحة والسلامة المهنتين والإدارة السليمة بيئياً لتخريد السفن، والمبادئ الأساسية لآلية رقابة سهلة التنفيذ. وأبرزت أهمية مثل هذه القضايا في تحقيق الصناعة المستدامة لتفكيك السفن.

٧-١ ودعت الآنسة كوابارا ياماماتو إذ تشير إلى القرار الذي صدر مؤخراً عن الجمعية العامة للمنظمة البحرية الدولية والذي يطلب وضع صك جديد ملزم قانوناً بشأن إعادة تدوير السفن، المندوبين إلى الإحاطة علماً بمشروع المقترح بشأن صك قانوني ملزم جديد، والذي أعدته الترويج لتقديمه إلى الدورة الرابعة والخمسين للجنة حماية البيئة البحرية (MEPC)، والذي قدم إليهم نسخ منه، إلى النظر في القضايا آنفة الذكر. وألحت إلى أن هذا المنتدى قد يتيح فرصة قيمة لتبادل الآراء والخبرات، مع إمكانية صياغة توصيات للهيئات المختصة لدى المنظمات الثلاث بما في ذلك ما يتعلق بالصك الجديد الملزم قانوناً.

٨-١ وفي الختام أشارت الآنسة كوابارا ياماماتو إلى مؤتمر القمة العالمي الذي اعترف بمساهمة المنظمات غير الحكومية، والمجتمع المدني والقطاع الخاص وأصحاب المصلحة الآخرين في جهود التنمية الوطنية.

٩-١ وقدم السيد بول بيلي 'الأخصائي التقني الأقدم' بإدارة الحوار الاجتماعي والأنشطة الإنمائية القطاعية (منظمة العمل الدولية) الشكر في ملاحظاته الافتتاحية للآنسة كوابارا ياماماتو لبيانها الافتتاحي. وشدد على جوانب الصحة والسلامة المهنتين المرتبطتين بتخريد السفن. وأوضح بإيجاز الهيكل الثلاثي لمنظمة العمل الدولية، الذي يتكون من ممثلي الحكومات، وأصحاب الأعمال والعمال ذاكراً أن هذا يضمن اتباع معايير سليمة حيث أن الأطراف الثلاثة توافق عليها بتوافق الآراء.

١٠-١ أكد السيد بيلي على وجود المخاطر الرئيسية جميعاً داخل مرافق تخريد السفن. وأشار كذلك إلى أن العامل هو الشخص الذي يتعرض بالدرجة الأولى لمثل هذه المخاطر. وأضاف أن تحسين تدريب العمال وحمايتهم هو خط الدفاع الأول في منع الكوارث البيئية ومكافحتها.

١١-١ ورحب السيد بيلى بمبادرة المنظمة البحرية الدولية بوضع صك ملزم قانوناً بشأن إعادة تدوير السفن الآمن والسليم بيئياً. كما حث على أن تأتي أي أحكام خاصة بالصحة والسلامة متفقة مع المبادئ العامة التي وضعتها منظمة العمل الدولية.

١٢-١ أبلغ السيد بيلى المندوبين بأنه بينما تمثل مسألة نَبذ السفن تحدياً مهماً آخر فإن من المهم كذلك ملاحظة أن الوضع الخاص بالبحارة المتخلى عنهم أمر تتم معالجته أيضاً في فريق عامل آخر. واحتتم السيد بيلى كلامه بأن اقترح الإشارة إلى الصكوك الدولية العديدة لدى منظمة العمل الدولية مثل مدونة الممارسات بشأن السلامة والصحة في صناعة الحديد والصلب المنقحة للحصول على أمثلة عن أفضل الممارسات.

١٣-١ قدم السيد جافير لورنز الموظف التقني الأقدم (المنظمة البحرية الدولية) في ملاحظاته الافتتاحية نيابة عن أمانة المنظمة البحرية الدولية، الشكر إلى الأنسة كوابارا ياماماتو على بياها الافتتاحي. وذكر بأن الدورة الأولى للفريق حققت نجاحاً غير أنه لا يزال يلزم القيام بقدر كبير من العمل.

١٤-١ ذكر السيد لورنز أن لجنة حماية البيئة البحرية كانت قد أيدت توصيات الاجتماع الأول للفريق العامل المشترك، وأنها اعتمدت منشوراً (MEPC/Circ.466) حول تنفيذ المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية، وأصدرت منشوراً آخر (MEPC/Circ.467) يدعو السلطات المختصة في الدول التي تقوم بإعادة تدوير السفن وجميع أصحاب المصلحة إلى تقديم معلومات إلى المنظمة البحرية الدولية بشأن أي خبرات تكتسب في تنفيذ المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية بشأن تدوير السفن.

١٥-١ وعلاوة على ذلك أبلغ السيد لورنز الفريق العامل المشترك بأن الجمعية العامة للمنظمة البحرية الدولية قد اعتمدت القرار A.981(24) الذي تطلب فيه إلى لجنة حماية البيئة البحرية وضع صك جديد ملزم قانوناً بشأن إعادة تدوير السفن، والذي من شأنه أن ينظم إعادة تدوير السفن بما في ذلك، من جملة أمور أخرى، بناء السفن وتشغيلها وتجهيزها بحيث يُيسر إعادة التدوير الآمن والسليم بيئياً، وتنفيذ إعادة تدوير السفن بطريقة آمنة وسليمة بيئياً، وإنشاء آلية إنفاذ مناسبة لإعادة تدوير السفن. وأضاف السيد لورنز بأن جمعية المنظمة البحرية الدولية كانت قد طلبت استكمال مشروع الصك في وقت يسمح بالبحث فيه واعتماده أثناء فترة السنتين ٢٠٠٨ - ٢٠٠٩. ودعا ممثل المنظمة البحرية الدولية المندوبين إلى الاطلاع على مقترح بصك جديد ملزم قانوناً أعدته الترويج.

١٦-١ وفي النهاية أشار السيد لورنز إلى أن جمعية المنظمة البحرية الدولية اعتمدت في قرارها A.980(24)، التعديلات التي أدخلت على المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية بشأن إعادة تدوير السفن. وأبرز السيد لورنز التعديلات المتعلقة، من جملة أمور، بتعريف كلمة "سفينة"، ومسؤوليات الدولة القائمة بإعادة التدوير فيما يتعلق بحالة السفن المشتراة لأغراض إعادة التدوير، وإنفاذ الاشتراطات المناسبة الخاصة بصحة العامل وسلامته. وتوضح المبادئ التوجيهية المعدلة كذلك الأحكام المتعلقة بمسؤوليات أصحاب السفن.

انتخاب الرئيس

١٧-١ انتخب السيد روى واتكسون (المملكة المتحدة) رئيساً للفريق العامل المشترك.

إقرار جدول الأعمال

١٨-١ اقترح رئيس الفريق النظر في البندين ١٠ و ٣ معاً لأنهما يتعلقان ببرنامج العمل وأولويات الفريق العامل المشترك. واقترح أيضاً أن من الأوفق لو أن يتم تناول هذين البندين عقب انتهاء الفريق من مناقشة البنود الفنية الكثيرة الواردة في جدول أعماله. وقد وافق الفريق العامل المشترك على هذا المقترح.

١٩-١ اقترح ممثل منظمة السلم الأخضر الدولية ضرورة تناول الاجتماع مسألة تشجيع تنفيذ الصكوك الحالية الخاصة بتخريد السفن.

٢٠-١ أشار رئيس الفريق إلى أن مسألة التدابير "الفورية" أو "المؤقتة" يمكن إثارتها أثناء مناقشة البندين ٤ أو ٨ من جدول الأعمال.

٢١-١ اعتمد الفريق العامل المشترك جدول الأعمال المؤقت الوارد في الوثيقة ILO/IMO/BC WG 2/1.

٢ - اعتماد النظام الداخلي

١-٢ دعا الرئيس الأمانة إلى تقديم هذا البند من جدول الأعمال. وأشارت الأمانة دوناتا روغارابامو بالذكر إلى أن الفقرة ١-٣٠ من تقرير الدورة الأولى للفريق العامل المشترك التي بينت أن الفريق العامل المشترك كان قد اتفق على تطبيق مشروع النظام الداخلي على أساس تجريبي وذلك أثناء دورته الأولى. وأن الوفود قد دُعيت إلى تقديم أي مقترحات تحريرية على تعديلات النظام الداخلي إلى الفريق العامل المشترك أثناء دورته الثانية، وأن استنتاجات وتقرير الفريق العامل المشترك تعتمد عادة بتوافق الآراء، وعن طريق التصويت فقط في حالة عدم التوصل إلى توافق آراء. وأشارت الأمانة روغارابامو إلى أنه لم يتم تلق أي مقترحات مكتوبة في الفترة الفاصلة بين الدورات.

٢-٢ اتفق الفريق العامل المشترك على مواصلة تطبيق مشروع النظام الداخلي بصورة مؤقتة دون اعتماده مثلما فعل في دورته الأولى.

٣ - الأهداف الشاملة للفريق العامل المشترك وترتيب أولوياته

١-٣ اتفق الفريق العامل المشترك على تأجيل مناقشة هذا البند حتى الوصول إلى البند ١٠.

٤ - برامج عمل الهيئات ذات الصلة التابعة لمنظمة العمل الدولية، والمنظمة البحرية الدولية ومؤتمر الأطراف في اتفاقية بازل بشأن مسألة تخريد السفن

١-٤ قدم ممثل أمانة المنظمة البحرية الدولية الوثيقة ILO/IMO/BC WG 2/4، التي تقدم معلومات عن برنامج عمل لجنة حماية البيئة البحرية فيما يتعلق بمسألة إعادة تدوير السفن.

٤-٢ وأشار الممثل إلى أن لجنة حماية البيئة البحرية كانت قد عقدت دورتها الثالثة والخمسين خلال الفترة من ١٨ إلى ٢٢ تموز/يوليه ٢٠٠٥ وأن تقريرها عن تلك الدورة قد تم تعميمه برسم الوثيقة MEPC 53/24. وقد عُقد اجتماع فيما بين الدورات للفريق العامل المعنى بإعادة تدوير السفن في الفترة من ١٣-١٥ تموز/يوليه ٢٠٠٥ وقُدِّم تقريره عن تلك الدورة إلى الاجتماع الثالث والخمسين للجنة حماية البيئة البحرية (MEPC 53/WP.2).

٤-٣ وذكر كذلك أن الدورة ٥٣ للجنة حماية البيئة البحرية اتخذت مقررًا مهمًا طلبت فيه إلى الجمعية العامة للمنظمة البحرية الدولية اعتماد قرار يطلب وضع صك ملزم قانونًا بشأن إعادة تدوير السفن وذلك أثناء دورتها الرابعة والعشرين.

٤-٤ ثم أبلغ الفريق أن الدورة ٥٣ للجنة حماية البيئة البحرية اعتمدت عددًا من التعديلات على المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية بشأن إعادة تدوير السفن. وأن هذه التعديلات اعتمدها جمعية المنظمة البحرية الدولية بالقرار الصادر عنها في وقت مبكر من هذا الشهر.

٤-٥ وفي النهاية أشار إلى أن الدورة ٥٣ للجنة حماية البيئة البحرية دعت الاجتماع الاستشاري السابع والعشرين للأطراف المتعاقدة في اتفاقية لندن لعام ١٩٧٢ واللجنة القانونية التابعة للمنظمة البحرية الدولية إلى بحث قضية نَبْدُ السفن على البر أو في الموانئ. وسوف تناقش اللجنة القانونية التابعة للمنظمة البحرية الدولية هذه القضية في دورتها الحادية والتسعين في نيسان/أبريل ٢٠٠٦.

٤-٦ أوجز ممثل أمانة المنظمة البحرية الدولية نتائج الاجتماع الاستشاري السابع والعشرين للأطراف المتعاقدة في اتفاقية لندن لعام ١٩٧٢ الذي استعرض الأحكام الواردة في مختلف الصكوك القانونية والمبادئ التوجيهية التابعة للمنظمة البحرية الدولية والمتعلقة بنَبْدُ السفن. وقد صادق الاجتماع الاستشاري على النظرة العامة التي قدمتها أمانة المنظمة البحرية الدولية على النحو الوارد في الوثيقة ILO/IMO/BC WG 1/2/2، والتي نظرت فيها الدورة الأولى للفريق والمتعلقة بانطباق الصكوك القانونية للمنظمة البحرية الدولية على نبذ السفن في حدود اختصاص اتفاقية لندن.

٤-٧ أبلغ السيد بول بيلى المندوبين إذ يشير إلى الوثيقة ILO/IMO/BC WG 2/4/1، بأنها تعتبر قائمة بأنشطة منظمة العمل الدولية، وذكر أن منظمة العمل الدولية كانت قد دُعيت إلى عدد من المؤتمرات الدولية وهذه علامة على درجة الاهتمام العالية التي يحظى بها هذا الموضوع على نطاق العالم بأسره. وأكد بأن منظمة العمل الدولية قد أصدرت نسختين باللغتين البنغالية والهندية لمبادئها التوجيهية وكذلك نسخة صينية على قرص مدمج بذاكرة قراءة فقط وأما تعد نسخة ورقية من هذه النسخة ونسخة باللغة الأردنية وباللغة التركية. ومضى إلى تقديم موجز مقتضب للبرامج الموصوفة في الوثيقة ILO/IMO/BC WG 2/4/1 مشيرًا إلى أن زملاءه الهنود يحتمل أن يضيفوا شيئاً إلى هذه التعليقات.

٤-٨ ثم قدمت ممثلة أمانة اتفاقية بازل تقريراً عن عمل الهيئات المختصة التابعة لاتفاقية بازل حول مسألة تفكيك السفن. وقالت إن الفريق العامل مفتوح العضوية التابع لاتفاقية بازل اعتمد في دورته الرابعة المعقودة في تموز/يوليه ٢٠٠٥ ثلاثة مقررات بالإضافة إلى الولاية التي منحها له مؤتمر الأطراف

وعلى النحو الذي يتضح في الوثيقة IMO/ILO/BC WG 2/4/2. واسترعت انتباه الفريق بصورة خاصة إلى الآتي:

- ١ - أن الفريق العامل مفتوح العضوية أيد مقررات وبرنامج عمل الفريق العامل المشترك؛
- ٢ - أن الفريق العامل مفتوح العضوية قد طلب إلى أصحاب المصلحة إبداء تعليقات على الجوانب العملية والقانونية والتقنية لتفكيك السفن. وقد قدمت بعض التعليقات التي وردت إلى الفريق برسم الوثيقة ILO/IMO/BC WG 2/8/3 على النحو الذي طلبه الفريق العامل مفتوح العضوية. وهذه الوثيقة مقدمة كذلك إلى الدورة الخامسة للفريق العامل مفتوح العضوية المقرر عقدها في نيسان/أبريل ٢٠٠٦، وذلك لتمكينه من إعداد توصيات للاجتماع الثامن لمؤتمر الأطراف المقرر عقده في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٦؛
- ٣ - إنه تم إرسال استبيان يدعو الأطراف إلى تقديم آرائها حول قضية نَبذ السفن. وقد تم تعميم تجميع للإجابات التي وردت برسم الوثيقة ILO/IMO/BC WG 2/8/1 وأظهر هذا التجميع أن هذه القضية تُلحُّ على أذهان الأطراف، ومع ذلك فقد اختلفت الآراء والنُهج إزاء هذا الموضوع. ولم تكن هناك طريقة موحدة بعينها لعلاج هذا الموضوع.
- ٤-٩ رحب الفريق العامل المشترك بما تقوم به المنظمات الثلاث من عمل، ولاحظ أن هناك منظمات أخرى تقوم أيضاً بأنشطة متعلقة بذلك.
- ٤-١٠ وتم دعوة الوفد النرويجي لتقديم بُدءة عامة عن مقترحه بشأن مشروع صك جديد ملزم قانوناً حول إعادة تدوير السفن، والذي اشتملت عليه الوثيقة IMO/ILO/BC WG2/INF.1 التي تم تقديمها للنظر فيها من قبل لجنة حماية البيئة البحرية في دورتها الرابعة والخمسين.
- ٤-١١ أشارت النرويج إلى أن مقترحها وثيق الصلة بالعديد من الموضوعات التي تنشأ تحت بندي جدول الأعمال ٦ و٨، وأوصت بأنه عندما يبدأ الفريق في مشاوراته حول هذين البندين، فإن مندوبها سيواصل الإحالة إلى هذا الاقتراح. وأشار المندوب إلى أن هذا هو المشروع الأول، والذي يأخذ في الاعتبار بنتائج الدورة الثالثة والخمسين للجنة حماية البيئة البحرية، بالإضافة إلى اتفاقية بازل والمبادئ التوجيهية لمنظمة العمل الدولية. وقام مندوب النرويج بإبلاغ المندوبين أن الوثيقة تقترح تبني صك مستقل بذاته بشأن إعادة تدوير السفن. وعلى الرغم من صعوبة الدخول في تفاصيل أثناء هذه المرحلة وأنه لم يتم صياغة كل الأحكام المقترحة بالكامل، فقد أوضح ممثل النرويج أن المقترح يتضمن آلية إنفاذ وآليات واشتراطات بشأن الإبلاغ من أجل السفن ومرافق إعادة التدوير.
- ٤-١٢ وجه العديد من الوفود التهنئة إلى النرويج على العمل الذي قامت به من أجل إعداد مقترح لصياغة صك ملزم قانوناً بخصوص إعادة تدوير السفن. ومع ذلك أشار بعض الوفود إلى أنهم في حاجة للمزيد من الوقت لمواصلة النظر في هذا المقترح، ولكنهم يأملون في المحيء إلى الدورة الرابعة والخمسين

للجنة حماية البيئة البحرية لمناقشة المقترح بشكل مفصل. ورحب الفريق العامل المشترك بوضع صك ملزم قانوناً يعزز إنفاذ المعايير ويضمن وجود مجال معاملة نزيهة.

٤-١٣ وقد قَدَّرَ وفد منظمة السلم الأخضر الدولية إذ يشير إلى تقرير جديد للاتحاد الدولي لحقوق الإنسان ومنظمة السلم الأخضر الدولية، أن الآلاف من العمال قد توفوا أثناء عملية تكسير السفن في العقدين الماضيين، وأكد على الحاجة لأن يقوم الفريق العامل المشترك في اجتماعه بتناول التدابير الفورية لمنع المزيد من الوفيات والمزيد من التلوث، وأنه يجب على أقل تقدير أن يقوم هذا الفريق العامل المشترك بإرسال توصية قوية إلى المنظمات الأصلية وإلى البلدان من أجل إعطاء أقصى الاهتمام للتطبيق والإنفاذ الفوريين للصكوك الموجودة بالفعل.

٤-١٤ صرح فريق العمال في منظمة العمل الدولية أن المجالات التي تتناول سلامة وصحة العمال في مرفق إعادة تدوير السفن تدخل في نطاق ولاية منظمة العمل الدولية، وأنه ينبغي لأمانة المنظمة أن تقوم بصياغة الأحكام المتعلقة بذلك في النص الجديد الملزم قانوناً. وصرح فريق العمال بمنظمة العمل الدولية كذلك أنه إذا أوصى الفريق العامل للجنة حماية البيئة بتغييرات جوهرية في هذا النص، فيجب عليها أن يحال مرة أخرى إلى الفريق العامل المشترك من أجل بحثها.

٤-١٥ ولاحظ عدد من الوفود أنه مع إدراكهم لأهمية وجود صك ملزم قانوناً، فإن استكمال وضع نص الصك الجديد واعتماده سوف يستغرق بعض الوقت، وأشاروا إلى أن الشواغل المثارة بخصوص الإدارة السليمة بيئياً لإعادة تدوير السفن وبخصوص صحة العمال هي مشاكل راهنة يجب معالجتها على المدى القريب وعلى المدى البعيد أيضاً. وأشارت هذه الوفود إلى أن هناك بالفعل صكوكاً ومبادئ توجيهية بخصوص هذه الموضوعات يمكن استخدامها لمعالجة المشكلات الفورية.

٤-١٦ وردا على الاستفسارات بشأن تقديم المقترحات والتعليقات للدورة الرابعة والخمسين للجنة حماية البيئة البحرية. قام ممثل المنظمة البحرية الدولية بتذكير المندوبين بأن كل أعضاء المنظمة البحرية الدولية ووفود المراقبين بإمكانهم، بل ويجب عليهم، حضور دورات لجنة حماية البيئة البحرية من أجل بحث هذا المقترح، ويمكن لهذه الوفود أن تتشكل من جميع أنواع الخبراء. وأكد أن الموعد النهائي لتسليم كل الوثائق المتعلقة بجدول أعمال الدورة الرابعة والخمسين للجنة حماية البيئة البحرية التي تتكون من ٦ صفحات أو أكثر يجب أن تقدم قبل الاجتماع بثلاثة عشر أسبوعاً، ولهذا يكون الميعاد النهائي هو ١٦ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٥، بينما الوثائق التي تتعلق بوثائق سابقة أو بنود جداول أعمال سابقة والتي تتكون من أقل من ٦ صفحات فيجب تسليمها قبل الاجتماع بتسعة أسابيع أي قبل ١٣ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٦، وهكذا سوف يكون هناك ما يكفي من الوقت قبل هذه الاجتماعات لتسليم المقترحات أو المشاركة في المداولات.

٤-١٧ وقد عبر وفد النرويج عن رغبته في أن يسهم كل من لديهم خبرة وثيقة الصلة بهذا الموضوع في وضع مشروع الصك.

٥ - الترويج لتطبيق المبادئ التوجيهية لتخريد السفن

١-٥ دعا الرئيس أمانات المنظمات الثلاث إلى تقديم إفادات موجزة عن الأنشطة التي تضطلع بها من أجل الترويج لتطبيق المبادئ التوجيهية. وقد أشير إلى أن الفريق العامل المشترك أصدر في دورته الأولى خمس توصيات حول هذا الموضوع:

- ١ - دعوة البلدان التي تقوم بتخريد السفن إلى توفير معلومات للجميع بشأن نقطة الاتصال بالسلطات المختصة المسؤولة عن القضايا المتعلقة بتخريد السفن؛
- ٢ - أن تضمن كل منظمة إنشاء صفحة سهلة الاستخدام على شبكة الويب، بحيث تقدم هذه الصفحة معلومات بخصوص الأمور المتعلقة بتخريد السفن ووصلة تؤدي إلى موقعي المنظمين الآخرين والمبادئ التوجيهية على شبكة الويب؛
- ٣ - أن تبحث كل منظمة في ترجمة المبادئ التوجيهية الخاصة بها إلى لغات العمل للدول الرئيسية التي تقوم بتخريد السفن؛
- ٤ - دعوة الحكومات وجميع أصحاب المصلحة المعنيين إلى تقديم المعلومات إلى المنظمات الثلاث، بحسب مقتضى الأمر، بشأن أي خبرة مكتسبة في تنفيذ المبادئ التوجيهية؛
- ٥ - يجب أن يتم الترويج لتطبيق المبادئ التوجيهية أيضاً من خلال أنشطة التعاون التقني المشتركة، وهو الأمر الذي تمت مناقشته في البند رقم ٥ من جدول أعمال هذه الدورة.

٢-٥ وأفادت الأمانة المشتركة المندوبين بما يلي:

- ١ - أصدرت لجنة حماية البيئة البحرية تعميماً يطلب إلى الدول تقديم معلومات عن نقطة الاتصال بالنسبة لمسائل إعادة تدوير السفن؛
- ٢ - أنشأت الأمانات الثلاث صفحات سهلة الاستخدام على شبكة الويب على شبكة كل منها؛
- ٣ - لدى منظمة العمل الدولية بالفعل ترجمات للمبادئ التوجيهية لمنظمة العمل الدولية باللغات المشار إليها في الفقرة ٤-٧. وكانت لجنة حماية البيئة البحرية قد أوصت بالنظر في ترجمة المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية في إطار أنشطة للمساعدة التقنية. وتقوم اتفاقية بازل باستكشاف السبل المالية اللازمة لترجمة المبادئ التوجيهية لاتفاقية بازل بشأن تفكيك السفن؛
- ٤ - كانت الأمانة المشتركة قد دعت الأطراف إلى تقديم معلومات عن الخبرات المكتسبة من عملية تنفيذ المبادئ التوجيهية؛

٥ - يمكن النظر في مسألة تشجيع تنفيذ المجموعات الثلاث للمبادئ التوجيهية تحت المادة ٦ من جدول الأعمال.

٥-٣ أخطر وفد الدائمك المندوبين أن بلاده تُعدُّ كتيب يقدم الإرشاد العملي لأحواض تخريد السفن بالشكل الذي يمكن من خلاله تطبيق المبادئ التوجيهية لاتفاقية بازل.

٥-٤ قدم مندوب المملكة المتحدة عندئذ موجزا للعمل الجاري محلياً بشأن قضية إعادة تدوير السفن، بما في ذلك الترويج للمبادئ التوجيهية. ويجرى وضع إستراتيجية لإعادة تدوير السفن في المملكة المتحدة تطرح السياسات العامة لإعادة تدوير السفن المملوكة للحكومة وتقدم توصيات لأصحاب السفن ومرافق إعادة التدوير. وبالإضافة إلى ذلك، يتم وضع إرشادات للذين يرغبون في إعادة تدوير السفن في المملكة المتحدة، وسوف يتم إصدار كلٍ من الاستراتيجيات والإرشادات في عام ٢٠٠٦ لاستطلاع الرأي العام.

٥-٥ أخطر وفد منظمة السلم الأخضر الدولية المندوبين بأن التعميم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية بخصوص اعتماد "الخلو من الغازات من أجل التشغيل على الساخن" على الرغم من كونه مبادرة طيبة في حد ذاته، لا يمكن حسب رأيهم أن يعتبر فعالاً، حيث تواصل وقوع الحوادث المهلكة على مدار الأشهر الماضية، وأكدوا أن إنفاذ الصكوك الحالية كان من الممكن أن ينقذ الكثير من الأرواح.

٦ - **فحص المبادئ التوجيهية ذات الصلة الخاصة بمنظمة العمل الدولية والمنظمة البحرية الدولية واتفاقية بازل بخصوص تخريد السفن.**

٦-١ أشار الرئيس إذ ينتقل إلى البند ٦ من جدول الأعمال، إلى أن الفريق معروض عليه وثيقة فنية قام بإعدادها فريق عامل لما بين الدورات، وواصل العمل بشأن هذا الموضوع الذي كان قد بدأ في الدورة الأولى للفريق العامل المشترك.

٦-٢ قدم أحد ممثلي وفد الولايات المتحدة الأمريكية الذي كان قد شارك في الفريق العامل لما بين الدورات نظرة عامة على الوثيقة، وأعاد التأكيد على أن الهدف يتمثل في تحديد النقاط الأساسية لتوافق آراء بالإضافة إلى تحديد أي فجوات أو أوجه التداخل أو غموض. وحاول الفريق حيشما أمكن تحديد الكيفية التي تطبق بها المبادئ التوجيهية بشكل عملي وتحديد أي فجوات كبيرة أو أوجه للغموض والتوصية بخطوات بشأن كيفية حلها.

٦-٣ بحث الفريق العامل المشترك تقرير الفريق العامل لما بين الدورات حول المقارنة بين المبادئ التوجيهية لمنظمة العمل الدولية والمنظمة البحرية الدولية واتفاقية بازل بخصوص تخريد السفن (وثيقة ILO/IMO/BCWG 2/6). وتبحث الوثيقة في ١١ مجالاً لموضوعات أساسية، وهناك موجز للفجوات وأوجه الغموض. وكان من رأي الفريق العامل المشترك أثناء مناقشته للوثيقة ILO/IMO/BCWG 2/6، إدراكاً منه لأولويات لجنة حماية البيئة البحرية التي قدمتها في الدورة الرابعة والعشرين لمجلس المنظمة، أنه ينبغي الأخذ في الاعتبار، بحسب مقتضى الحال، بالتحليل والتوصيات المطروحين في الوثيقة، عند قيام

المنظمة البحرية الدولية بوضع الاشتراطات الإلزامية بشأن إعادة تدوير السفن. وعلاوة على ذلك، كان من رأي الفريق أنه ينبغي لأصحاب المصلحة دراسة الوثيقة من أجل الحصول على معلومات تساعدهم في تطبيقهم للمجموعات الثلاث من المبادئ التوجيهية، وترد هذه الورقة في المرفق ٢.

٤-٦ علق الوفد الكندي عند استعراض العديد من التوصيات الواردة في هذا التقرير، بأنه فيما يتعلق بالفقرات ٨٦ و ٩٠ و ١٠٦ و ١٠٨ التي تشير إلى (معايير التهيئة لإعادة التدوير)، أنه يرتقي وضع هذه المعايير على المستوى الدولي من أجل ضمان أن تستوفي كل السفن نفس المعايير المتفق عليها.

٥-٦ أشار وفد تركيا إلى أن انتقال النفايات عبر الحدود لا يمكن أن يتم إلا بناءً على إخطار تحريري مسبق من قبل الدولة المصدرة إلى السلطة المختصة في الدولة المستوردة. وفي هذا السياق، يمكن للفريق العامل المشترك أن يفحص مسألة ما إذا كانت المسؤولية عن (إجراء الموافقة المسبقة عن علم والإخطار) تقع على عاتق الدولة المصدرة أو الشركة المصدرة.

٦-٦ وفيما يتعلق بسؤال وفد تركيا حول المسؤوليات بخصوص "إجراء الموافقة المسبقة عن علم" فقد طلب وفد رابطة تركيا لتكسير السفن أن يقوم الفريق العامل المشترك باستجلاء عن تعتبر دولة التصدير ثم إناطة مسؤوليات محددة بتلك الدول وذلك لأجل تطبيق إجراء الإخطار بالموافقة المسبقة عن علم بصورة فعالة.

٧ - أنشطة التعاون التقني المشتركة

١-٧ ذكر ممثل أمانة المنظمة البحرية الدولية أثناء تقديمه للوثيقة ILO/IMO/BC WG 2/7 أن هذه الوثيقة كانت قد أعدت منذ ثلاثة أشهر تقريباً. وأبرز أن الدورة ٥٣ للجنة حماية البيئة البحرية قد صادقت على آراء الفريق ووافقت على دعوة لجنة التعاون التقني للنظر في أنشطة التعاون التقني للمنظمة. وصرح، لدى تأكيده أن لجنة التعاون التقني ستجتمع في حزيران/يونيه ٢٠٠٦، أنها سوف تنظر في برنامج عالمي/إقليمي يرمي إلى حشد الموارد من أجل تمويل تطوير/تقوية قدرات البلدان النامية على تنفيذ المبادئ التوجيهية ذات الصلة والمعنية بإعادة تدوير السفن.

٢-٧ وتم إبلاغ الفريق أنه بالإضافة إلى الطلبات التي وجهتها الدورة ٥٣ للجنة حماية البيئة البحرية والمصادقة على نتائج اجتماع لجنة التعاون التقني رقم ٥٥، أصبح من المتوقع إنشاء الصندوق الدولي لإعادة تدوير السفن في المستقبل القريب.

٣-٧ ورداً على سؤال وجهه فريق العمال في منظمة العمل الدولية عما إذا كانت هناك أي معلومات عن الكيفية التي يمكن أن يعمل بها صندوق إعادة تدوير السفن، أبلغ ممثل أمانة المنظمة البحرية الدولية الفريق بأن هذه المسألة ستعالج بعد إنشاء الصندوق، وعندما يصبح مبلغه معروفاً لعندئذ يكون ذلك هو الوقت السليم لتناول هذه المسألة.

٤-٧ وعلق أيضاً بأن الحلقة النقاشية التي عقدتها المنظمة البحرية الدولية في أزمير، تركيا حققت نجاحاً كبيراً. وتتطلع المنظمة البحرية الدولية إلى تنظيم ثلاث أحداث أخرى من هذا النوع ورحب بالمقترحات التي تقدم إلى المنظمة البحرية الدولية في هذا الصدد. وأضاف بأنه مع الأخذ في الاعتبار التعليقات السابقة من

جانب أحد الوفود، بأنه يجري الآن ترجمة المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية إلى اللغات البنغالية والهندية والأوردية.

٧-٥ قدم ممثل أمانة اتفاقية بازل استيفاء مقتضياً عن أنشطتها، مؤكداً أن بناء القدرات والمساعدة التقنية تمثل أولوية بالنسبة للاتفاقية. وأعرب عن تقديره للحلقة النقاشية والتي نُظمت في أزمير والتي أتاحت الفرصة لمختلف أصحاب المصلحة لأن يتبادلوا الآراء وأن يناقشوا القضايا خارج النطاق الرسمي.

٧-٦ امتدح ممثل أمانة منظمة العمل الدولية حلقة العمل في أزمير وبخاصة الزيارة إلى أحد المواقع حيث شارك فيها أيضاً. ودعا الممثل المندوبين إلى تقديم أفكار بشأن الأحداث والموضوعات المستقبلية. وأشار إلى أن مشاركة الأمانات الثلاث جميعها في الحلقة النقاشية، وفي غيرها من المحافل، كانت محل تقدير، وإن كان قد لاحظ أنه ليس من العملي دائماً المشاركة في مثل هذه المحافل.

٧-٧ أعرب الكثير من الوفود عن تقديرهم للحلقة النقاشية التي عقدتها المنظمة البحرية الدولية في أزمير وشجعوا على تنظيم أحداث وثيقة الصلة في المستقبل. وقد أشير إلى أنه يجري في الوقت الراهن، تنظيم الكثير من الأحداث المتصلة بقضية تخريد السفن وأن ثمة حاجة إلى التنسيق والتعاون بين المنظمات الثلاث.

٧-٨ أخبر ممثلو منظمة السلم الأخضر الدولية المندوبين بنتائج مناقشة دارت خلال الاجتماع الأول للفريق العامل المشترك، حول إنشاء صندوق لتمويل أنشطة تفكيك السفن بصورة غير ضارة بالبيئة وذلك بإسهامات أصحاب السفن واقترحوا مناقشة إمكانيات الصندوق بشكل أكثر عمقا في الاجتماع القادم للفريق العامل المشترك.

٧-٩ أشار ممثل فريق العمال بمنظمة العمل الدولية إلى أنه ينبغي أن يكون هناك قدر أكبر من الاعتراف بمشاركة المجموعات التي تمثل العمال في مثل هذه الأحداث.

٧-١٠ ووافق الفريق العامل المشترك، بعد الأخذ في الاعتبار بالمعلومات التي تم تقديمها عن أنشطة التعاون التقني بشأن تخريد السفن، التي استهلتها المنظمات الثلاثة أو ترمع القيام بها:

- ١ - التوصية بأن تدعو كل منظمة المنظمين الآخرين للمشاركة في الحلقات النقاشية التي تنظمها تلك المنظمة؛
- ٢ - والتوصية بأن تدرج كل منظمة في برنامج أنشطتها قسماً يعطى معلومات عن المبادئ التوجيهية الخاصة بالمنظمين الآخرين؛
- ٣ - والتوصية بأن تبذل أمانات المنظمات الثلاث جهوداً لزيادة التنسيق والتعاون لدى تنظيم مثل هذه الأنشطة؛
- ٤ - ودعوة الحكومات وأصحاب المصلحة الآخرين إلى تزويد المنظمات الثلاثة بمعلومات حول أي أنشطة تعاون تقني أو مبادرات ذات صلة استهلت بالفعل أو يزمع استهلالها بحيث يمكن أخذ هذه الأنشطة في الحسبان عند وضع برامج التعاون التقني لهذه المنظمات مستقبلاً.

٨ - نهج منسق تجاه جميع الجوانب ذات الصلة بتخريد السفن

(أ) نُبذ السفن في البر أو في الموانئ

٨-١ قدم ممثل أمانة اتفاقية بازل الوثيقة ILO/IMO/BC WG 2/8/1، التي اشتملت على معلومات مقدمة من الأرجنتين والبرازيل وبروني، وكولومبيا، وإستونيا، وإيطاليا، وبنما، وبولندا رداً على استبيان عن نُبذ السفن في البر أو في الموانئ أصدره الفريق العامل مفتوح العضوية أثناء دورته الرابعة. وقد أحيلت هذه الورقات إلى الفريق العامل المشترك بموجب تعليمات الفريق العامل مفتوح العضوية، ودعي المندوبون إلى النظر في تلك الورقات أثناء مداواتهم حول هذه القضية. ولاحظ ممثل الأمانة أنه منذ إعداد هذه الوثيقة؛ وردت ورقات من كوستاريكا واليونان والهند وإندونيسيا والمكسيك. وسوف تُدرج هذه الورقات الإضافية في الوثيقة التي سوف تقدم إلى الدورة الخامسة للفريق العامل مفتوح العضوية المقرر عقدها في نيسان/أبريل ٢٠٠٦. كما أشار ممثل اتفاقية بازل إلى أن أصحاب المصلحة يمكنهم تقديم تعليقات حتى ١٠ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٦ لكي تنظر فيها الدورة الخامسة للفريق العامل مفتوح العضوية.

٨-٢ وناقشت الوفود باقتضاب أي المنتديات يكون مناسباً لمناقشة هذه القضية المهمة، غير أن الفريق لم يصل إلى نتيجة محددة في هذا الصدد.

٨-٣ وفي النهاية أخذ الفريق العامل المشترك علماً بالعمل الذي يضطلع به الفريق العامل مفتوح العضوية التابع لاتفاقية بازل، حول قضية نُبذ السفن في البر أو في الموانئ وعبر عن اهتمامه بالاطلاع على نتائج هذه المداولات. وأشار الفريق كذلك إلى أن جهات أخرى تقوم ببحث هذه القضية، وأوصى بضرورة قيام الفريق بالنظر في نتائج هذه المداولات (أنظر الفقرتين ٤-٥ و ٤-٦).

(ب) مفاهيم مثل الإدارة السليمة بيئياً والموافقة المسبقة عن علم والإدارة السليمة بيئياً

٨-٤ كانت المملكة المتحدة بصفتها عضواً بالفريق العامل وكمثلة لمجموعة أوروبا الغربية وغيرها من الدول الأعضاء في اتفاقية بازل قد قدمت الوثيقة ILO/IMO/BC WG 2/8 بشأن الإدارة السليمة بيئياً. وأشار الوفد في نظريته العامة عن هذه الوثيقة؛ إلى أنها تحدد الجوانب الرئيسية لهذا الموضوع في سياق تفكيك السفن، وأنها تصف الممارسات الحالية المتبعة في المملكة المتحدة حول هذه المسألة.

٨-٥ رحب الكثير من الوفود بالورقة التي أعدها المملكة المتحدة واصفين إياها بأنها مليئة بالمعلومات ويمكن أن تساعد في تحسين الوضع في مرافق إعادة التدوير وفي العمل الذي يتم الاضطلاع به فيما يتعلق بالاشتراطات الإلزامية.

٨-٦ وفيما يتعلق بالورقة الخاصة بالإدارة السليمة بيئياً، وافق الفريق العامل المشترك على أن المفاهيم المتضمنة في ورقة المملكة المتحدة يمكن أن تكون مدخلاً مفيداً في العملية التي تقوم بها المنظمة البحرية الدولية لوضع صك إلزامي بشأن إعادة تدوير السفن ولأغراض أخرى بحسب مقتضى الحال. وترد هذه الورقة في المرفق ٣.

٧-٨ وأشار وفد غامبيا بصفته ممثل المجموعة الأفريقية الأعضاء في اتفاقية بازل لدى الفريق العامل المشترك إلى أن ورقة المملكة المتحدة يمكن أن تكون مدخلاً مفيداً في وضع آلية لتشجيع التنفيذ المشترك للمبادئ التوجيهية ذات الصلة.

٨-٨ عبر وفد منظمة السلم الأخضر الدولية عن رأى مفاده أن صكاً ملزماً قانوناً جديداً ينبغي أن يستفيد من الصكوك والمعايير الحالية لضمان أن يأتي النظام الجديد أكثر قوة بدلاً من أن يكون أكثر ضعفاً فيما يتعلق بحماية صحة البشر والبيئة.

الموافقة المسبقة عن علم

٩-٨ قدمت أمانة اتفاقية بازل الوثيقة ILO/IMO/BC WG 2/8/2 باقتضاب، بشأن الموافقة المسبقة عن علم مشيرة إلى أن الوثيقة أوجزت إجراء اتفاقية بازل، وعقدت مقارنات مع مشروع الموجز الخاص بنظام إعداد التقارير عن السفن الموجهة لإعادة التدوير على النحو الوارد في الوثيقة MEPC 52/WP.8.

١٠-٨ لوحظ أنه منذ أن قامت الدورة ٥٢ للجنة حماية البيئة البحرية بأعمالها بشأن مشروع موجز لنظام إعداد تقارير السفن الموجهة لإعادة التدوير وإعداد الوثيقة ILO/IMO/BC WG 2/8/2، وافقت جمعية المنظمة البحرية الدولية على قيام لجنة حماية البيئة البحرية بوضع صك جديد ملزم قانوناً بشأن إعادة تدوير السفن.

١١-٨ علق وفد كندا بأن من المهم التشديد على أن أحكام اتفاقية بازل بشأن الموافقة المسبقة عن علم تشترط أن تقدم تلك الموافقة كتابة أي أن الموافقة المسبقة عن علم على استيراد النفايات الخطرة والنفايات الأخرى تكون مطلوبة كتابة من دولة الاستيراد ودولة العبور قبل أن تستطيع دولة التصدير أن تأذن بالبدء في أي نقل لمثل هذه النفايات عبر الحدود. ولاحظ نفس الوفد أن من السمات الهامة الأخرى لآلية الرقابة التابعة لاتفاقية بازل أنها تنشئ نظام تتبع واقتفاء يُمكن من رصد التحركات عبر الحدود وحتى إصدار الشهادة النهائية بالتخلص. وصادق العديد من الوفود على هذه البيانات ووافقت على أنه ينبغي إبراز هذه السمات المهمة في آلية اتفاقية بازل.

١٢-٨ قدم وفد هولندا الشكر لأمانة اتفاقية بازل لتقدمها وثيقة مفيدة في هذا الصدد. ويتمثل رأى هولندا في أن من المهم اتباع نهج عملي عندما يتعلق الأمر بإعداد التقارير. ولذلك فقد أعلنوا عن مشروع بيان عملي لتخريد أربع سفن في عام ٢٠٠٦. سوف تقدم هذه التجربة معلومات عن الجوانب العملية للعناصر المطروحة على بساط البحث، مثل:

- ١ - قائمة جرد؛
- ٢ - خطة إعادة تدوير السفينة؛
- ٣ - قائمة فحص بشروط الإدارة السليمة بيئياً؛
- ٤ - التنظيف المسبق قبل التسليم وقبل التقطيع؛

٥ - إعداد التقارير والتوقيت.

وسوف تبلغ هولندا نتائج هذا المشروع إلى الدورة الخامسة والخمسين للجنة حماية البيئة البحرية وسيتاح للهيئات الثلاثة المعنية التابعة للأمم المتحدة أن تطلع على هذه النتائج.

٨-١٣ اتفق الفريق العامل المشترك على أن أي نظام للإبلاغ يجرى وضعه في المنظمة البحرية الدولية لأغراض إعادة تدوير السفن ينبغي أن يأخذ في اعتباره الظروف المحددة لإعادة تدوير السفن، وأن يراعى كذلك الأهداف التي يتعين الوفاء بها بواسطة هذا النظام مثل ضمان إجراء التخريد بطريقة سليمة بيئياً. وأوصى الفريق بأنه يأخذ في الاعتبار الخبرة في مجال الموافقة المسبقة عن علم على النحو الذي ترسخ في إطار اتفاقية بازل ونظم الإبلاغ الأخرى الحالية عند وضع نظام للإبلاغ في المنظمة البحرية الدولية وذلك كجزء من الصك الإلزامي لإعادة تدوير السفن. وتوجد الوثيقة ILO/IMO/BC WG 2/8/2 في المرفق الرابع. وأشار الفريق كذلك أنه من المتاح لأصحاب المصالح الآخرين المهتمين تقديم المزيد من الورقات التفصيلية بشأن الخبرات ذات الصلة.

(ج) نُهج عملية تنهض بالصحة والسلامة المهنيتين والإدارة السليمة بيئياً لتخريد السفن

٨-١٤ ناقش الفريق العامل المشترك هذا البند باقتضاب. ولاحظ أحد الوفود بأن منظمة العمل الدولية يمكن أن تقدم مساهمة قيمة لوضع الأحكام الخاصة بالسلامة والصحة المهنيتين في الصك الجديد الملزم قانوناً الخاص بإعادة تدوير السفن والذي من المفترض أن تضعه لجنة حماية البيئة البحرية.

(د) الأدوار التي يمكن أن تقوم بها الدول المعنية كدول العَلَم ودول الميناء والدول القائمة بإعادة التدوير في نطاق السلامة والصحة المهنيتين والإدارة السليمة بيئياً لتخريد السفن

٨-١٥ لاحظ وفد النرويج بأن المقترحات الخاصة بالأدوار التي يمكن أن تقوم بها الدول المعنية آنفة الذكر قد تم تناولها في مقترحها الخاص بمشروع صك جديد ملزم قانوناً بشأن تدوير السفن والذي أدرج في الوثيقة IMO/ILO/BC WG 2/INF.1، والذي كان قد قُدم إلى لجنة حماية البيئة البحرية لبحثه أثناء دورتها الرابعة والخمسين. ودعا الوفد الفريق العامل المشترك إلى النظر في هذه المقترحات.

(هـ) الاحتياج إلى وضع نظام للإبلاغ من أجل السفن الموجهة إلى التخريد

٨-١٦ لاحظ وفد النرويج أن المقترحات بشأن نظام للإبلاغ من أجل السفن الموجهة لإعادة التدوير قد تم تناولها في مقترحه بإنشاء مشروع صك جديد ملزم قانوناً بشأن إعادة تدوير السفن والذي أدرج في الوثيقة ILO/IMO/BC WG 2/INF/1 والذي قدم إلى لجنة حماية البيئة البحرية للنظر فيه أثناء دورتها الرابعة والخمسين. وقد دعا الوفد الفريق العامل المشترك إلى النظر في هذه المقترحات.

(و) المبادئ الأساسية لآلية رقابة سهولة التطبيق

١٧-٨ وبعد أن أجرى الفريق مناقشات مستفيضة حول القضايا ذات الصلة بآلية رقابة سهولة التطبيق في ظل البنود الأخرى من جدول الأعمال، فإنه لم يثر أي قضايا أخرى تحت هذا البند من جدول الأعمال.

(ز) التنظيف المسبق للسفن، وإعدادها، ودور ذلك في عمليات تخريد السفن المستدامة

١٨-٨ أثارت قضية التنظيف المسبق وتجهيز السفن مناقشة موسعة فيما بين المشاركين في الفريق العامل المشترك. واتفق الفريق العامل المشترك على أن هذه القضية مهمة وينبغي تناولها بصورة واقعية وأنها تعالج سلامة البحارة، وكذلك العمال في أحواض إعادة التدوير، وحماية البيئة.

١٩-٨ وافقت بعض الوفود على أن هناك مواداً خطيرة معينة أو مواداً لا يمكن إزالتها بينما تكون السفينة لا تزال تواصل الرحلة مستخدمة قوتها المحركة إلى حوض إعادة التدوير (مثل الأسبست، ومركبات ثنائية الفينيل متعدد الكلور وبولي فينيل الكلوريد والأسلاك). وبناءً عليه فإنه لا يمكن القيام بالتنظيف المسبق إلى حد معين قبل الرحلة النهائية إلى حوض إعادة تدوير السفن. ووافقت بعض الوفود أنه رغماً عن ذلك ينبغي القيام بالتنظيف المسبق للسفينة بأكبر قدر ممكن بينما يظل يُسمح للسفينة بالاحتفاظ بشهادتها التشغيلية بحيث يمكنها الوصول إلى حوض إعادة التدوير.

٢٠-٨ شدد الكثير من الوفود على أنه ينبغي أن يكون حوض إعادة تدوير السفن القدرة على التعامل بطريقة سليمة بيئياً مع أي نفايات خطيرة متبقية يمكن أن تكون لا تزال باقية على متن السفينة المراد تخريدها.

٢١-٨ وقد أشير إلى أن الفريق العامل مفتوح العضوية طلب في مقرره ٤-٥ إلى أصحاب المصلحة تقديم تعليقات على الجوانب العملية والقانونية والتقنية لتفكيك السفن، بما في ذلك آراء بشأن الاشتراطات المحتملة التي تنطبق على مرافق إعادة التدوير، كالتراخيص، وشهادات الاعتماد، وخطط الاستثمار بشأن المخصصات اللازمة لضمان الإدارة السليمة بيئياً لتفكيك السفن والقدرة على تنفيذ التخلص المسبق من التلوث. وقد قُدمت بعض التعليقات إلى الفريق في الوثيقة ILO/IMO/BC WG 2/8/3، حسب طلب الفريق العامل مفتوح العضوية. وفي هذا الصدد أفادت أمانة اتفاقية بازل بأن الموعد النهائي الأصلي لتلقى مثل هذه التعليقات لتقديمها إلى الفريق العامل مفتوح العضوية يمكن مده إلى ١٠ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٦.

٢٢-٨ أكد وفد منظمة السلم الأخضر الدولية أن اتفاقية بازل تفضي بأن تقع المسؤولية القانونية عن النفايات الخطرة على كاهل صاحب السفينة وعلى البلد المصدر (مولد النفاية) وليس على الجهة القائمة بتكسير السفينة والبلد الذي يجري فيه تكسير السفينة. وفي رأي منظمة السلم الأخضر الدولية أن يتم التنظيف المسبق للسفن تحت المسؤولية المالية لأصحاب السفن أثناء العمر التشغيلي للسفينة (أثناء

التشييد والتعويم الأولي في أحواض جافة)، وقبل الرحلة النهائية للسفينة المقرر تكسيدها وقبل تقطيع بدن السفينة.

(ح) المنافع المحتملة من خطة إلزامية لإعادة تدوير السفن

٢٣-٨ لم يثر الفريق قضايا أخرى تحت هذا البند من جدول الأعمال.

٩ - أي أعمال أخرى

١-٩ استرعى ممثل منظمة السلم الأخضر الدولية نيابة عن المنظمة الدولية للسلم الأخضر والاتحاد الدولي لحقوق الإنسان، انتباه المندوبين إلى "الإعلان المشترك بشأن تنفيذ الحلول العالمية العاجلة لأزمة تكسير السفن" (<http://www.greenpeace.org/sb-declaration>) الذي وقع عليه ائتلاف عالمي يتكون من ٢٠ منظمة غير حكومية معنية بصحة الإنسان والبيئة وحقوق الإنسان، بما في ذلك النقابات العمالية. وقد أشير إلى أن الائتلاف العالمي مهتم إلى أقصى درجة بالتعرض الحاد للأسبست، والملوثات العضوية الثابتة والفلزات الثقيلة وكذلك الانفجارات من مركبات الهيدروكربونات المتبقية، التي تخلق مستويات غير مقبولة من الوفاة والمعاناة بسبب الأمراض المهنية والتلوث. وناشد الائتلاف العالمي الأطراف في المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية واتفاقية بازل، وكذلك المشاركين في الفريق العامل المشترك التابع لمنظمة العمل الدولية والمنظمة البحرية الدولية واتفاقية بازل، اتخاذ إجراءات فورية لتنفيذ وإنفاذ الصكوك الحالية مثل اتفاقية بازل والمبادئ التوجيهية لمنظمة العمل الدولية، من أجل إنقاذ حياة البشر ومن أجل حماية البيئة.

٢-٩ كما حث الائتلاف العالمي في إعلانه الفريق العامل المشترك المعني بتخريد السفن التابع لمنظمة العمل الدولية والمنظمة البحرية الدولية واتفاقية بازل على ضمان إدماج مبادئ وقواعد حقوق الإنسان والعدل البيئي في نظام عالمي إلزامي جديد بشأن تكسير السفن (وظيفة الدفاع عن الحقوق).

٣-٩ ثم نظر الفريق العامل المشترك في قضية الاجتماع المقبل للفريق. وجرت مناقشة موسعة حول هذه المسألة. ورأى كثير من الوفود أنه ينبغي عقد اجتماع آخر في ضوء التطورات في المنظمة البحرية الدولية وعناصر برنامج العمل المستقبلي التي تم تحديدها للفريق العامل المشترك.

٤-٩ أعرب فريق العمال في منظمة العمل الدولية عن قلقهم من أن الفترة القادمة حتى الاجتماع التالي سوف تزيد على العام المنصوص عليه في مشروع النظام الداخلي.

١٠ - برنامج العمل

١-١٠ نظر الفريق أيضاً عند انتقاله إلى هذا البند من جدول الأعمال في البند ٣ من جدول الأعمال الخاص بالأهداف الشاملة وتحديد الأولويات الخاصة بالفريق العامل المشترك.

٢-١٠ وقد أُقترح عدد من العناصر أثناء المناقشة التي يمكن النظر فيها بالنسبة لبرنامج العمل المستقبلي للفريق العامل المشترك ويشمل ذلك مواصلة النظر فيما يلي:

- ١ - مسالة نَبذُ السفن؛
- ٢ - التنظيف المسبق للسفن؛
- ٣ - بلورة الإدارة السليمة بيئياً؛
- ٤ - الأموال اللازمة لإعادة تدوير السفن؛
- ٥ - الصحة والسلامة؛
- ٦ - صك المنظمة البحرية الدولية الجديد المقترح؛
- ٧ - تدابير مؤقتة يمكن اتخاذها ريثما يدخل الصك الجديد للمنظمة البحرية الدولية حيز النفاذ.

١٠-٣ أكدت بعض الوفود على أهمية تعزيز التدابير الانتقالية مثل تنفيذ الصكوك والمبادئ التوجيهية الحالية، وتنفيذ منشورات لجنة حماية البيئة البحرية مثل (Gas Free for Hot Works) أي عدم وجود غازات أثناء التشغيل على الساخن، أو الأعمال العاجلة، وخطة إعادة تدوير السفن وبطاقة المرور الخضراء.

١١ - النظر في تقرير الفريق العامل المشترك

- ١١-١ اعتمد الفريق العامل المشترك تقريره عن دورته الثانية على النحو الوارد في هذه الوثيقة.
- ١١-٢ وسوف يُقدم هذا التقرير بما فيه مرفقات للإحاطة به علماً والنظر فيه من قبل الدورة الرابعة والخمسون للجنة حماية البيئة البحرية علماً ولكي تنظر فيه والفريق العامل مفتوح العضوية التابع لاتفاقية بازل أثناء دورته الخامسة وإلى مجلس إدارة منظمة العمل الدولية أثناء دورته ٢٩٥، من أجل اتخاذ ما يلزم بشأنه.

المرفق ١

قائمة المشاركين

الرئيس: السيد روى واتكنسون (المملكة المتحدة)

أعضاء الفريق المعينون من قبل منظمة العمل الدولية

أعضاء فريق أصحاب العمل

السيد توربن سيستراند رئيس إدارة، BIMCO

السيد جون ستاوبرت، الاتحاد الدولي للنقل البحري (ISF)

السيد برنارد فالدهوفن (هولندا)

السيد اوكتاي سوناتا، مدير حوض تدمير السفن كيماس، رابطة تكسير السفن في تركيا

المستشارون

السيد إلكرساري، مدير رابطة تكسير السفن في تركيا

السيد ديمتري ايفاتوغلو مدير، رابطة تكسير السفن في تركيا

أعضاء فريق العمال

السيد روبرت جونستون، مدير الاتحاد الدولي لعمال المعادن (IMF)

السيد جون بنيرتش، الأمين المساعد لقسم البحارة في الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF)

السيد فيديادار فيرين، نائب الرئيس، اتحاد عمال الصلب والمعادن والصناعات الهندسية في الهند (HMS)

السيد تى ديفادهينام، الممثل الإقليمي لجنوب آسيا، الاتحاد الدولي لعمال المعادن

الحكومات الأعضاء المعينة من قبل المنظمة البحرية الدولية

بنغلاديش

الكابتن محمد آدام شودري، رابطة بنغلاديش لتكسير السفن

اليابان

السيد سينكوري استوبو، مدير، المركز الياباني للسفن

السيد أكيهورو تامورا، نائب المدير، شعبة بناء السفن، المكتب البحري، وزارة الأراضي والبنية التحتية

والنقل

السيد جينيجي هونزاوا، عضو، الرابطة اليابانية لأصحاب السفن

السيد ماسايا اوكوياما، سكرتير أول، البعثة الدائمة لليابان لدى مكتب الأمم المتحدة والمنظمات

الدولية الأخرى في جنيف

السيد ياسابورو هيكاسا سكرتير أول بالبعثة الدائمة لليابان لدى مكتب الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى في جنيف

هولندا

السيد رنود بيجارد، مستشار سياسات أقدم، الإدارة العامة للشحن والنقل، وزارة النقل والأشغال العامة وإدارة المياه
السيد كيث لوتيجوزن، مستشار سياسات أقدم، وزارة الإسكان والتخطيط العمراني والبيئة
السيد توم بيتر لاجستيجين، مدير العلاقات الخارجية، الرابطة الهولندية لأصحاب السفن

النرويج

الممثلون

السيد سيفينونج اوفتيدال، مستشار أقدم، الإدارة البحرية النرويجية
السيد جينس هيلين كوفود مستشار أقدم، الإدارة البحرية النرويجية
السيد جان جوهانسن، رئيس مهندسين، هيئة مكافحة التلوث النرويجية

مستشارة

الآنسة ليز كي جينسن، مستشارة، الهيئة النرويجية لمكافحة التلوث

الولايات المتحدة الأمريكية

الآنسة جوبروكس محامية، وزارة الخارجية الأمريكية
السيد فراج ماك أليستر، رئيس فرع، مكتب النفايات الصلبة، وكالة حماية البيئة الأمريكية

الحكومات الأعضاء المعينة من قبل مؤتمر الأطراف

في اتفاقية بازل

الصين

السيد إي هاي ليانغ، نائب مدير، إدارة السلامة البحرية في الصين

غامبيا

السيد سايكو بي إم، نجاى، موظف برامج أقدم، وكالة البيئة الوطنية

جامايكا

الكابتن لينوكس واين بيلي مدير، السلامة والبيئة والاعتماد، الهيئة البحرية لجامايكا

الاتحاد الروسي

السيد يوري اسكرباكوف مستشار، مسائل النقل، البعثة الدائمة للاتحاد الروسي
السيد سيرجى س ليجوشا، مساح أول، الإدارة الدولية، السجل البحري الروسي للملاحة

المملكة المتحدة

الآنسة ساره بول مستشارة سياسات أقدم، إدارة البيئة والأغذية والشؤون الريفية
(DEFRA)

السيد جويلوين بومسون، مستشار قانوني، إدارة البيئة والأغذية والشؤون الريفية (DEFRA)
السيد بيتر جراد مستشار سياسات، إدارة النقل

السيد روي واتكنسون، مدير سياسات، وكالة البيئة

السيد جوناثان سيمسون، مستشار سياسات، وكالة حرس السواحل والبحرية

الآنسة سوزان وينجفيلد، مستشارة سياسات، إدارة البيئة والأغذية والشؤون الريفية
(DEFRA)

الحكومات المراقبة

الأرجنتين

السيد ارنستو مارتينيز غوندررا، وزير مفوض، مساعد الممثل الدائم، البعثة الدائمة لجمهورية الأرجنتين
لدى المنظمات الدولية في جنيف

السيد داريو سيلايا، مستشار، البعثة الدائمة لجمهورية الأرجنتين لدى المنظمات الدولية في جنيف

الآنسة إينيس فاتام، سكرتيرة السفارة، البعثة الدائمة لجمهورية الأرجنتين لدى المنظمات الدولية في
جنيف

النمسا

الآنسة إيناكدلك، ملحق، البعثة الدائمة للنمسا لدى مكتب الأمم المتحدة والمؤسسات المتخصصة في
جنيف

البرازيل

السيد أنطونيو كارلوس دوناسمنتو بيترو، وزير مفوض، البعثة الدائمة للبرازيل في جنيف

السيد لويس فرناندو ريسانو، الممثل الدائم المتناوب للبرازيل لدى المنظمة البحرية الدولية

الآنسة ماريا ريتا فونتس فاريا، سكرتيرة، البعثة الدائمة للبرازيل في جنيف

بترو ماركوس دى كاسترو سالدادا، سكرتير، البعثة الدائمة للبرازيل في جنيف

السيد رودلف دينورونها، وزارة البيئة

كندا

السيد دينيس لانجوا، مسؤول شؤون قانونية أقدم، وزارة الشؤون الخارجية

كولومبيا

السيد ريكاردو فيليس بينيدتي، وزير مفوض، البعثة الدائمة لكولومبيا لدى الأمم المتحدة والوكالات المتخصصة،

الدايمرك

الآنسة ليز فيدل رئيسة قسم، الوكالة الدايمركية لحماية البيئة
الآنسة لونسكو رئيسة قسم، الوكالة الدايمركية لحماية البيئة

الجمهورية الدومينيكية

الآنسة كارمن ميراندا ليفي، البعثة الدائمة لجمهورية الدومينيكان

إكوادور

السيد ألفونسو فيليز فيردوسوتو، منسق، وزارة البيئة

مصر

السيد عادل شافعي عثمان مدير عام، إدارة النفايات الخطرة، الوكالة المصرية لشؤون البيئة

السلفادور

سعادة ميغل أنجيل ألكين، سفير، البعثة الدائمة للسلفادور لدى الأمم المتحدة في جنيف
سعادة ليك ماريو كاسترو جراند، وزير مفوض، البعثة الدائمة للسلفادور لدى الأمم المتحدة في جنيف
سعادة كارمن إلينا كاستيلو جلاندات، وزيرة مفوضة، البعثة الدائمة للسلفادور لدى الأمم المتحدة في جنيف

فنلندا

السيد توماس آرنيو، مستشار قانوني، وزارة البيئة

فرنسا

الآنسة باسكال كولوشار، المسؤولة عن البعثة، وزارة البيئة والتنمية المستدامة

اليونان

الآنسة سيربادولا مالتيزو، وزارة البيئة
السيد جورج جابريل، الغرفة الهيلينية للملاحة، اتحاد ملاك السفن اليونانيين
السيد إلياس سامبتاككس، مدير، مديرية حماية البيئة البحرية

هنغاريا

الآنسة أندريا أيجان، مستشارة، البعثة الدائمة لجمهورية هنغاريا لدى مكتب الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى في جنيف

الهند

السيد أم. إس جروف نائبا الممثل الدائم للهند، البعثة الدائمة للهند
السيد أهارون كومار شاترجي، مستشار، البعثة الدائمة للهند

العراق

الدكتور على كي محمد، مدير، القسم البيئي، وزارة الزراعة
دكتور صباح مهدي عبد الأليمه، مدير، إدارة الصحة بوزارة الصحة

أيرلندا

السيد جيمس سنيلغروف، مهندس ومساح سفن، مكتب المساحة البحرية، إدارة المواصلات، والموارد البحرية والطبيعية

الكويت

الآنسة سعاد تراكي، مفتشة بيئية، الهيئة العامة للبيئة، وإدارة النفايات الصناعية

ليبيا

السيد عبد الحماسي، سكرتير ثالث، البعثة الدائمة للجمهورية العربية الليبية الاشتراكية العظمى لدى مكتب الأمم المتحدة في جنيف والمنظمات الدولية في سويسرا

مالطة

السيد ستيفن كاميليري، مفتش مراقبة دولة العلم ودولة الميناء، الهيئة البحرية لمالطة، إدارة الشحن التجاري
السيد فرانكلوفا لوروز موظف حماية بيئة أقدم، إدارة حماية البيئة، هيئة البيئة والتخطيط لدى مالطة

جزر مارشال

السيد جون رامانغ نائب وزير

موريشيوس

الآنسة رينا ويلفريد - ريني سكرتيرة ثانية، البعثة الدائمة لموريشيوس لدى الأمم المتحدة في جنيف

المكسيك

السيد لويس ماريو رامون برافو رومان، ملحق بحري بالسفارة المكسيكية لدى فرنسا، الأمانة البحرية للمكسيك

موناكو

سعادة السيد فيليب بلانشي، سفير، الممثل الدائم، البعثة الدائمة في إمارة موناكو لدى مكتب الأمم المتحدة بجنيف والمنظمات الدولية الأخرى
الآنسة كارول لانتيري الممثلة الدائمة المشاركة، البعثة الدائمة لإمارة موناكو لدى مكتب الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى في جنيف
السيد ألكسندر جهلان سكرتير ثالث، البعثة الدائمة لإمارة موناكو لدى مكتب الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى في جنيف

بنما

السيد جورج كورالس، مستشار، البعثة الدائمة لجمهورية بنما لدى مكتب الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى في جنيف

رومانيا

السيد ليفيو فاسيلي، مستشار

السويد

الآنسة مارجريتا أيلرغ، موظف تقني أقدم، وكالة حماية البيئة

ترينيداد وتوباغو

الآنسة ليندا ولتشار، أخصائية قطاعية (البحر)، وزارة الأشغال والنقل

تركيا

السيد هاكان كيغانج، مستشار أول، البعثة الدائمة لتركيا لدى مكتب الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى في جنيف
الآنسة بيتول دورو الرئيسة المؤقتة للقسم، وزارة البيئة والغابات
الآنسة سملا ياسمين اوزكايا، مستشارة، البعثة الدائمة لتركيا لدى مكتب الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى في جنيف
الآنسة سينجي آيتاس، مهندسة، وزارة البيئة والغابات
السيد على جوركن، خبير، وكالة الوزارة للشؤون البحرية
السيد اومود سينتورك، وكالة الوزارة للشؤون البحرية
الآنسة نيفيس بوركو اونال خبيرة مساعدة للصحة والسلامة المهنيين، وزارة العمل والضمان الاجتماعي

مراقبون من المنظمات الحكومية الدولية

المفوضية الأوروبية

السيد توماس أرموند المدير الإداري، مدير عام البيئة

مفوضية الأمم المتحدة السامية لحقوق الإنسان (OHCHR)

السيد استيفانو سيني سي مساعد المقرر الخاص للجنة المعنية بحقوق الإنسان بشأن الآثار الضارة للنقل غير المشروع وإغراق النفايات السمية والخطرة والمنتجات وأثر ذلك على التمتع بحقوق الإنسان

مراقبون من المنظمات غير الحكومية

شبكة عمل بازل (BAN)

السيد ريتشارد غوتيريز محلل سياسات السميات

منظمة السلم الأخضر الدولية (GREENPEACE)

السيد إيرديم فاردار مدافع عن تكسير السفن

السيد آريفور رحمن تنفيذي كبير، YPSA

الآنسة مارييتا هارجونو منسقة دولية، الدفاع عن تكسير السفن

الآنسة انجيلد جينسين منسقة مشروعات المنتدى الأوروبي غير الحكومي لتكسير السفن

الرابطة الدولية لأصحاب ناقلات البترول المستقلين

السيد تيم ولكتر مدير بيئي

الرابطة الدولية لجمعيات التصنيف

السيد روين تاونسند، مهندس بحري

الاتحاد الدولي لجمعيات حقوق الإنسان

الآنسة الكسندرا بومبيون ضابطة اتصال لدى الأمم المتحدة

الآنسة إيزابيل براخيه موظف اتصال مكتب آسيا

الأمانة المشتركة

أمانة اتفاقية بازل

أمينة تنفيذية	الآنسة ساكيكو كوابارا ياموموتو
نائب الأمانة التنفيذية	السيد بيير بورتاس
موظف قانوني أقدم	الآنسة دوناتا روجابارومو
موظف برامج/خبير قانوني تقني	السيد إبراهيم شافعي
خبيرة قانونية	الآنسة صوفي شيلنجمان
سكرتيرة	الآنسة أنطونيا دوغان
مدونة تقارير	الآنسة ديمبا ياريد
مدونة تقارير	الآنسة إيفون ايتزل إيوانج
مساعد وثائق	السيد أرييل داياغو
موظف أرشيف	السيد محمد حسن حبيب

مكتب العمل الدولي

أخصائي تقني أقدم	السيد بول بيلي
أخصائي صحة وسلامة مهنيين أقدم	السيد إيفور فيدوتوف
استشاري بحري	السيد ديفيد سباركس

المنظمة البحرية الدولية (IMO)

موظف تقني أقدم	السيد ف. جافير لورنس
----------------	----------------------

المرفق ٢

النتائج التي توصل إليها الفريق العامل غير النظامي بخصوص المقارنة بين المجموعات
الثلاث من المبادئ التوجيهية

مذكرة الفريق العامل غير النظامي

موجز

موجز تنفيذي: تقدم هذه الوثيقة نتائج المقارنة بين المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية واتفاقية بازل بشأن تخريد السفن، وقد قام بهذه المقارنة فريق عمل غير نظامي لما بين الدورات قامت المملكة المتحدة بتنسيقه.

وثائق ذات صلة: ILO/IMO/BC WG 1/8 (Annex 2 & 3)• ILO/IMO/BC WG 1/3/1

موجز تنفيذي

- ١ - لا يبدو أن هناك تعارضاً كبيراً فيما بين المجموعات الثلاث من المبادئ التوجيهية، وهناك الكثير من الإسنادات المرجعية التي يتم الإشارة إليها فيما بين المبادئ التوجيهية.
- ٢ - المبادئ التوجيهية لمنظمة العمل الدولية شاملة ويمكن الإشارة إليها على أنها الإرشاد الأساسي بخصوص الصحة والسلامة المهنيين في أحواض إعادة تدوير السفن.
- ٣ - تتفق كل المبادئ التوجيهية الثلاثة على الحاجة إلى وجود جواز مرور أخضر والكيفية التي يمكن أن يدخل بها في إطار خطة إعادة تدوير السفن (أو ما يكافئها) يعادل ذلك
- ٤ - إحدى أهم مجالات الاختلاف بين المبادئ التوجيهية هي المدى الذي ينبغي أن تنفذ به "الموافقة المسبقة عن علم" فيما بين دول العلم وملاك السفن وأحواض إعادة التدوير والدول التي يتم فيها إعادة التدوير، وهناك حاجة للمزيد من المناقشة بخصوص هذا الموضوع.
- ٥ - يبدو أن تطبيق تعريف اتفاقية بازل للإدارة السليمة بيئياً يجد من استخدام أقسام من المبادئ التوجيهية الأخرى.
- ٦ - هناك موجز لأوجه الغموض والثغرات فيما بين المبادئ التوجيهية وللتوصيات التي تنتج من هذه المقارنة. وهذا يمكن الإطلاع عليه في الفقرة ٩٤.

مقدمة

- ٧ - تم عقد أول اجتماعات الفريق العامل المشترك فيما بين المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية واتفاقية بازل بشأن تخريد السفن في المقر الرئيسي للمنظمة البحرية الدولية في شباط/فبراير ٢٠٠٥. وقد دعا البند ٣ من جدول الأعمال إلى اضطلاع الفريق بتحليل مقارن لمجموعات المبادئ التوجيهية التي أصدرتها المنظمات الثلاث بخصوص إعادة تدوير السفن. وتم إنشاء فريق عامل غير نظامي من أجل هذه الغاية ترأسه المملكة المتحدة.

٨ - تم الاتفاق على أنه من غير الممكن القيام بتحليل شامل للمبادئ التوجيهية في حدود الإطار الزمني المتاح، وسوف يتطلب المزيد من العمل. ولهذا تم الاتفاق على مواصلة هذا العمل من خلال المراسلات أثناء فترة ما بين الدورات، بحيث يتم الانتهاء منه في وقت مناسب لنظرة في الاجتماع التالي للفريق العامل المشترك في كانون الأول/ديسمبر.

٩ - انتهت المناقشة الأولية التي جرت في فترة ما بين الدورات إلى أنه من غير العملي القيام بتحليل شامل للمبادئ التوجيهية نظراً لعدم توافر التمويل الكافي والخبرات القطرية من أجل القيام بهذه المهمة. ولهذا فقد تم اقتراح القيام بتحليل أكثر تركيزاً على الجوانب الأساسية للمبادئ التوجيهية التي يعتقد بأنها جوهرية للقضايا الرئيسية التي يتعين أن يتناولها الفريق العامل المشترك.

١٠ - الهدف من هذا التحليل المقارن هو تحديد النقاط الأساسية لأوجه توافق الآراء، فضلاً عن أية ثغرات أو أوجه للتداخل أو الغموض فيما بين المبادئ التوجيهية الثلاثة بشأن إعادة تدوير السفن:

١ - وثيقة "المبادئ التوجيهية التقنية للإدارة السليمة بيئياً للتفكيك الكامل والجزئي للسفن"، التي تم اعتمادها في الاجتماع السادس لمؤتمر الأطراف في اتفاقية بازل في ١٣ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢ بواسطة المقرر ٢٤/٦؛

٢ - وثيقة "المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية بخصوص إعادة تدوير السفن"، التي تم اعتمادها في ٥ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٣ في الدورة الثالثة والعشرين من الجمعية بواسطة القرار (23) A.962؛

٣ - وثيقة "الصحة والسلامة في تكسير السفن: مبادئ توجيهية للبلدان الآسيوية وتركيا"، التي قام مجلس إدارة منظمة العمل الدولية بالمصادقة على نشرها، وذلك في الدورة ٢٨٩ للمجلس (آذار/مارس ٢٠٠٤).

١١ - تم تقديم المدخلات الأولية التالية ليقوم الفريق العامل غير النظامي ببحثها:

١ - جدول يوضح بين الموضوعات المعروضة في كل من المبادئ التوجيهية في شكل مصفوفة (المرفق ٢ لتقرير الفريق العامل المشترك)، وقد استند إلى المنهجية المقترحة في الوثيقة ILO/IMO/BC WG 1/3/1؛

٢ - مشروع ورقة نظرة عامة، قدمتها المملكة المتحدة، توجز فيها الهدف من كل وثيقة وتحدد بعضاً من أوجه الاختلاف والنقص المتصورة بالنسبة لكل وثيقة (المرفق ٣ لتقرير الفريق العامل المشترك).

تاريخ كل مجموعة من المبادئ التوجيهية وهدفها العام

منظمة العمل الدولية

١٢ - صادق مجلس إدارة المنظمة في دورته ٢٨٩ (آذار/مارس ٢٠٠٤) بالإجماع على مجموعة من المعايير التي تحكم التخلص من السفن بعد انتهاء عمرها وإعادة تدويرها ليقوم مكتب العمل الدولي بنشرها. وتم إيجاز هذه المعايير في وثيقة "الصحة والسلامة في تكسير السفن: مبادئ توجيهية للدول الآسيوية وتركيا"، وهذه الوثيقة موجهة إلى أولئك الذين

يتحملون المسؤولية عن الصحة والسلامة المهنيين في عمليات تكسير السفن، بما في ذلك أصحاب العمل القائمين بتكسير السفن والعمال والسلطات المختصة.

١٣ - تم صياغة المبادئ التوجيهية لكي تسهم في:

١ - حماية عمال تكسير السفن من مخاطر مكان العمل والقضاء على الإصابات واعتلال الصحة والأمراض والحوادث والوفيات المتعلقة بالعمل؛

٢ - التيسير والمساعدة في تحسين إدارة مسائل الصحة والسلامة المهنيين في مكان العمل أو حوله؛

٣ - المبادئ التوجيهية لمنظمة العمل الدولية ليست ملزمة قانوناً، وليس المقصود بها أن تحل محل القوانين أو اللوائح أو المعايير المقبولة وطنياً، ولكن المقصود بها أن توفر إرشاداً في إنشاء نظم وإجراءات ولوائح وطنية فعالة من أجل ضبط عملية تكسير السفن، ولا سيما في تلك الأقاليم التي يجري فيها وضع هذه اللوائح أو تكون غير موجودة.

١٤ - تطرح المبادئ التوجيهية إطاراً وطنياً يحدد المسؤوليات والحقوق العامة لأصحاب العمل والعمال والسلطات المضطلة بالتنظيم بالنسبة لتكسير السفن، وبالإضافة إلى ذلك، تقدم هذه المبادئ التوجيهية توصيات بخصوص عمليات تكسير السفن بشكل آمن، بما في ذلك إدارة المواد الخطرة، وتدابير حماية ووقاية العمال من الأخطار، اقتراحات بشأن برنامج للاختصاص والتدريب.

١٥ - ويتمثل النهج الذي تتبعه منظمة العمل الدولية في تيسير أوجه التحسين المتدرج للممارسة الخطيرة المتعلقة بتفكيك السفن على الشواطئ، وتقتصر المبادئ التوجيهية أنه يمكن تحقيق ذلك من خلال:

١ - ضمان وجود قائمة جرد بالمواد الخطرة على سطح السفينة؛

٢ - إزالة التلوث وتفريغ الغاز؛

٣ - التخطيط من أجل التدمير الآمن؛

٤ - إعادة التدوير؛

٥ - إدارة النفايات بشكل آمن.

المنظمة البحرية الدولية

١٦ - أصدرت المنظمة البحرية الدولية في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٣، وثيقة معنونة: مبادئ توجيهية لإعادة تدوير السفن تم وضعها من أجل إسداء النصيحة إلى كل أصحاب المصلحة في عملية إعادة التدوير، بما في ذلك المسؤولين الإداريين عن بناء السفن والبلدان التي تورد المعدات البحرية، ودول العلم والميناء، والدولة التي يتم فيها إعادة التدوير، وكذلك المنظمات الحكومية الدولية، والهيئات التجارية مثل ملاك السفن والقائمين بإصلاح السفن وأحواض إعادة التدوير.

١٧ - وتم وضع وتطوير هذه المبادئ التوجيهية من أجل تقديم الإرشاد بشأن أفضل الممارسات التي تأخذ في الاعتبار عملية إعادة تدوير السفن على مدار دورة حياة السفينة.

- ١٨ - وتقتصر المبادئ التوجيهية تدابير عملية لكل مراحل عملية إعادة تدوير السفن، ويشمل ذلك:
- ١ - تصميم جديد للسفن والمعدات، لا سيما من أجل تدنية استخدام المواد الخطرة وتوليد النفايات، ومن أجل تيسير إعادة تدوير وإزالة المواد الخطرة؛
 - ٢ - إعداد جواز المرور الأخضر للسفن الجديدة والقديمة؛
 - ٣ - اختيار مرفق إعادة التدوير وإعداد السفينة لإعادة التدوير بما في ذلك خطة إعادة التدوير؛
 - ٤ - أدوار أصحاب المصلحة الرئيسيين بما في ذلك دول العلم والميناء والدول التي يتم فيها إعادة التدوير، واتفاقية بازل ومنظمة العمل الدولية وصناعة النقل البحري.
- ١٩ - وتسعى المبادئ التوجيهية إلى تشجيع إعادة التدوير حيث أنه أفضل الطرق للتخلص من السفن، بينما تقدم الإرشاد لإعداد السفن لعملية إعادة التدوير وذلك بتدنيه استخدام المواد محتملة الضرر وتدنية توليد النفايات خلال عمر تشغيل السفينة
- ٢٠ - وعمامةً فإن هذه المبادئ التوجيهية ترى أن الالتزام بحماية العمال والبيئة في مرافق إعادة تدوير السفن يجب أن يقع على عاتق مرفق التدوير نفسه والسلطات المنظمة في البلد الذي يعمل فيه المرفق، ومع ذلك فمن الملاحظ أن ملاك السفن وأصحاب المصلحة الآخرين يتحملون مسؤولية علاج جميع القضايا التي ينطوي عليها هذا الموضوع.

اتفاقية بازل

- ٢١ - قامت اتفاقية بازل في عام ٢٠٠٢ باعتماد "المبادئ التوجيهية التقنية من أجل الإدارة السليمة بيئياً لتفكيك الكامل والجزئي للسفن"، وهي وثيقة موجهة إلى تلك البلدان التي لديها، بالفعل مرافق تعمل بتفكيك السفن إذ ترغب في إنشاء مثل هذه المرافق.
- ٢٢ - وتقدم المبادئ التوجيهية معلومات وتوصيات بخصوص الإجراءات والعمليات والممارسات التي يجب تنفيذها من أجل الوصول إلى الإدارة السليمة بيئياً في مرافق تفكيك السفن. وتقدم المبادئ التوجيهية أيضاً المشورة بشأن رصد الأداء البيئي والتحقق منه.
- ٢٣ - تقدم المبادئ التوجيهية لاتفاقية بازل بوجه خاص إرشادات بشأن:
- ١ - عملية وقف تشغيل السفينة من أجل التخلص من الملوثات المحتملة وتحديد أنواعها ومنع إطلاقها؛
 - ٢ - والممارسات الجيدة المقترحة في تصميم وبناء وتشغيل مرافق تفكيك السفن؛
 - ٣ - ومبادئ الإدارة السليمة بيئياً وكيف يمكن تحقيقها في مرافق تفكيك السفن، بما في ذلك الجدول الزمني الموصى به للاشتراطات التي يتعين تنفيذها خلال فترة عام وخمسة أعوام وعشرة أعوام.

مقارنة بين الموضوعات الرئيسية في الثلاث مجموعات من المبادئ التوجيهية

- ٢٤ - تم فحص المجالات المواضيعية الإحدى عشر التالية في كل مجموعة من المبادئ التوجيهية، ويشير التحليل التالي إلى أوجه الاتفاق والغموض والتغرات. ويتم تقديم توصيات بشأنها كافة للنظر فيها.

جواز المرور الأخضر

٢٥ - تُعرف المنظمة البحرية الدولية جواز المرور الأخضر على أنه وثيقة تقدم معلومات بخصوص المواد المعروفة بكونها محتملة الخطر المستخدمة في بناء السفن ومعداتها وأنظمتها، وتشير المنظمة البحرية الدولية إلى أن جواز المرور يجب أن يصاحب السفينة طوال عمرها التشغيلي، ويتم تسليمه إلى حوض إعادة التدوير. وقد وضعت المنظمة البحرية الدولية قائمة في ٢-٢-٥ يمكن استخدامها كعناصر لجواز المرور الأخضر (أنظر قائمة الجرد للمواد المعروفة بكونها محتملة الخطر). فيجب أن يحدد جواز المرور الكميات التقريبية لكل مادة من المواد المعروفة وأماكنها، وتقوم المنظمة البحرية الدولية بتقييم قائمة الجرد إلى مواد محتملة الخطر، ونفايات تتولد أثناء التشغيل، ومخازن السفينة. وتقوم المنظمة البحرية الدولية بتوجيه ملاك السفن إلى إعداد جواز المرور الأخضر في حدود "المعقول والممكن عملياً"، وذلك بناء على خطط السفينة وشكلها البياني ودلائل تشغيلها ومواصفاتها الفنية وسجلات مخازن السفينة.

٢٦ - يصادق توجيه منظمة العمل الدولية لعام ٢٠٠٤ بشأن السلامة والصحة في تكسير السفن على استخدام جواز المرور الأخضر. وطبقاً لمنظمة العمل الدولية، ينبغي أن يحتوي جواز المرور الأخضر على قائمة جرد بكل المواد محتملة الخطر على الصحة البشرية أو البيئة التي استخدمت في بناء السفينة، وينبغي أن يصاحب جواز المرور الأخضر السفينة طوال عمرها التشغيلي.

٢٧ - يوصى القسم ٤ من مبادئ بازل التوجيهية بأن تحتوى كل السفن المتجهة إلى التكسير على قائمة جرد بكل المواد والنفايات الخطرة الموجودة على متنها. وهذا النهج مماثل تماماً لنهج المنظمة البحرية الدولية بشأن جواز المرور الأخضر. ولا يبدو هناك اختلافات كبيرة بين المجموعات الثلاث للمبادئ التوجيهية بشأن وضع واستخدام جواز المرور الأخضر.

٢٨ - توصية: قد يكون من المجدي وضع نموذج لجواز المرور الأخضر، اعترافاً بأن هناك عناصر معينة أكثر ملاءمة للسفن الحالية مقابل السفن الجديدة، وفي وقت ما في المستقبل، ينبغي أن تقل الهواجس بخصوص مركبات ثنائي الفينيل متعدد الكلور والتريوتيل والأسبست لأن استخدام هذه المواد سوف يتوقف.

خطة إعادة تدوير السفينة/شهادة التفكيك/خطة الإدارة البيئية

٢٩ - توصى المنظمة البحرية الدولية بأن يقوم المرفق بإعداد خطة لإعادة تدوير السفينة بالتشاور مع مالك السفينة، ويصف القسم ٨-٣ شتى أجزاء الخطة. ويحدد القسم ٤-٢-٣-٨ المكونات الرئيسية لهذه الخطة التي تشمل: جواز المرور الأخضر، والمشورة الفنية ممن قام ببناء السفينة، وتفصيل حول المعدات التشغيلية للسفينة، والمصادر والكميات المحتملة للملوثات الخطرة، وتحديد المخاطر المحتملة للصحة والسلامة المهنيين. والخطة لها عناصر مختلفة، يقوم مالك السفينة بتقديم بعضها بينما يقوم حوض إعادة التدوير بإعداد البعض الآخر. ويوصى القسم ٣-٣-٨ بأن يتخذ آخر مالك للسفينة بعض الإجراءات من أجل الاستعداد لمنع التلوث. وتتضمن هذه الإجراءات تدنية كميات الوقود وزيت التشحيم والمعدات الهيدروليكية والزيت والمواد الكيماوية وإزالة النفايات عند آخر ميناء. كما يستحث ملاك السفن على ضمان اكتمال جواز المرور الأخضر ووجود شكل من أشكال الرقابة على صرف المياه المستعملة ومياه الصابورة في الحوض، وهذه التوصيات قريبة الشبه بعنصر الإدارة السليمة بيئياً الموجود في إرشادات بازل، وإن كان لا يتطابقان بحذافيرها.

٣٠ - يشير القسم ٢-٣-٣-٨ من المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية إلى أنه يجب على مالك السفينة أن ينظر فيما يلي بالتشاور مع حوض إعادة التدوير: إمكانية قيام الحوض بإزالة الأسبست والتخلص منه بشكل آمن، وأن يقوم بصرف الهالونات في مرفق ملائم، وأن يتم إزالة المواد المتبقية في الخزانات إلى أقصى مدى ممكن، ويشير هذا القسم إلى أنه ينبغي إدارة كل المواد بشكل سليم بيئياً (مع أنه لا توجد إشارة مباشرة هنا إلى تعريف بازل للإدارة السليمة بيئياً).

٣١ - **توصية:** يجب الإشارة إلى تعريف بازل للإدارة السليمة بيئياً في المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية بالشكل اللائق.

٣٢ - تشير خطة إعادة التدوير في المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية في القسم ٤-٣-٨ إلى أنه ينبغي لمالك السفينة أن يرتب لإصدار شهادة "الخلو من الغازات من أجل التشغيل على الساخن" من قبل حوض إعادة التدوير، وينبغي له أن يضمن أن تكون كل المناطق التي ينقصها الأكسجين محددة بشكل واضح، وأن يتم تنفيذ نظام للسلامة والصحة المهنيين، وتشير المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية بشكل محدد إلى الوثيقة MSC/Cuc 1084 "مبادئ التشغيل الساخن على متون جميع أنواع السفن"، وإلى قرار الجمعية (A.864(20) عن التوصيات الخاصة بالدخول إلى المساحات المغلقة على سطح السفن، وينطوي ذلك على أن الامتثال لهذين المعيارين هو من بين "أفضل الممارسات".

٣٣ - ويشجع القسم ٥-٣-٢ من المبادئ التوجيهية لمنظمة العمل الدولية على استخدام شهادة للتفكيك، وتحتوي هذه الشهادة على العديد من نفس العناصر الموجودة في خطة المنظمة البحرية الدولية بشأن إعادة تدوير السفن. وشهادة منظمة العمل الدولية بها العناصر التالية: قائمة مستوفاة بالمواد والنفايات الخطرة الموجودة على سطحها، وتأكيدات من ملاك السفن وحوض إعادة التدوير بأنه تم إزالة الملوثات من السفينة وتفريغ الغاز منها، وتقديم معلومات للتأكيد على إمكانية وضع خطة آمنة لتكسير السفينة، وتنفيذ نظام لإدارة الصحة والسلامة المهنيين، وعلى توفير الإسكان اللائق والرعاية والمرافق الصحية العامة لجميع العمال.

٣٤ - وكما سيقت الإشارة من قبل، فإن توجيهات بازل تتطلب من الأبحاض وضع وتنفيذ خطة للإدارة البيئية تشمل العديد من جوانب خطة المنظمة البحرية الدولية لإعادة تدوير السفينة وشهادة منظمة العمل الدولية للتفكيك. وتشتمل كل هذه الوثائق على نفس العناصر من حيث الأساس وإن كانت تستخدم مصطلحات مختلفة. وكلها تتطلب من الحوض تنفيذ برنامج للسلامة والصحة المهنيين، وأن يصاحب السفينة جواز السفر الأخضر إلى حوض إعادة التدوير، وأن يتم إزالة أقصى ما يمكن من النفايات قبل إعادة التدوير، وأن يتم رصد السلامة والصحة المهنيين والبيئة.

٣٥ - **توصية:** قد يكون من الضروري إيجاز وتوحيد المصطلحات المختلفة المشار إليها في الثلاث مجموعات من المبادئ التوجيهية التي تتصل بخطة الإدارة البيئية وخطط إعادة تدوير السفن وشهادة إعادة التدوير.

قائمة بالنفايات الخطرة أو المواد الخطرة على متن السفينة

٣٦ - تعرف المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية المواد الخطرة على أنها المواد التي تمثل ضرراً على الصحة البشرية أو البيئة كما تم تعريفها في مدونة المنظمة البحرية للبضائع الخطرة أو في اتفاقية بازل أو في السلطات الدولية الأخرى. وتشير المنظمة البحرية الدولية ضمن مراجعها إلى اتفاقية بازل والاتحاد العالمي للشحن البحري (ماريسيك)، وقد قامت اتفاقية بازل بوضع قائمتها الخاصة التي تسمى: "قائمة النفايات والمواد الخطرة الوثيقة الصلة بتفكيك السفن". ولدى ملاك

السفن في إرشادات ماريستيك قائمة معنونة: "المواد محتملة الخطر الموجودة على سطح السفن المرسلّة إلى أحواض إعادة التدوير"، وقد يظهر أن وثيقة المنظمة البحرية الدولية تحتوي على تعريفات اتفافية بازل بالإشارة إليها كمرجع.

٣٧ - توصية: قد يكون من المناسب للعمل المستقبلي توحيد هذه القوائم من أجل تضيق بؤرة التركيز على العناصر التي هي الأكثر ملاءمة لإعادة تدوير السفن. وعلى سبيل المثال، قد تكون هناك مواد ضمن القائمة موجودة كجزء لا يتجزأ من الصلب، ولكن الصلب ليس "مادة خطيرة"، وسوف يكون لوضع قائمة واحدة قيمة كبيرة (تواصل لجنة حماية البيئة البحرية العمل بشأن هذا الموضوع).

الصحة والسلامة المهنيين

٣٨ - ينص القسم ٧-١ من المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية على أن الالتزام تجاه حماية البيئة والصحة والسلامة المهنيين في مرافق إعادة تدوير السفن يجب أن يقع على عاتق مرفق إعادة تدوير نفسه وعلى السلطات التنظيمية في الدولة التي يعمل فيها المرفق. غير أن المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية تنص على أن ملاك السفن يتحملون بمسؤولية علاج هذه الموضوعات، وتشير المنظمة البحرية الدولية إلى المبادئ التوجيهية لمنظمة العمل الدولية في مراجعها، ولكنها لا تغطي موضوعات الصحة والسلامة المهنيين بالتفصيل.

٣٩ - وتنص مبادئ بازل التوجيهية على أنها لا تتناول بشكل خاص جوانب الصحة والسلامة المهنيين لإعادة تدوير السفن، وتحيل القراء مباشرة إلى منظمة العمل الدولية. ومع ذلك تذكر مبادئ بازل في صفحة ٩٢ قائمة بثلاثة عشر موضوعاً من موضوعات الصحة والسلامة المهنية يجب الامتثال لها خلال عام. وتعترف مبادئ بازل التوجيهية بأن لدى العديد من أحواض إعادة التدوير ثغرات في عملها، وأنه ينبغي إعطاؤها بعض الوقت لتحقيق الامتثال للإدارة السليمة بيئياً.

٤٠ - تعتبر المبادئ التوجيهية لمنظمة العمل الدولية من أكثر الإرشادات شمولاً في تغطيتها لكافة جوانب الصحة والسلامة المتصلة بإعادة تدوير السفن. والمبادئ التوجيهية لمنظمة العمل الدولية ليست ملزمة، إلا أن الحكومات الوطنية تنظر إليها على أنها ممارسات محبذة. وتعتبر الوثيقة ILO-OSH 2001 بمثابة توجيه من منظمة العمل الدولية بخصوص الصحة والسلامة المهنيين، وتبين أنه ينبغي لأماكن العمل وضع نظام لإدارة الصحة. ويشتمل نظام إدارة الصحة على الإشراف على بيئة العمل يشتمل على تحديد وتقييم العوامل البيئية التي قد تؤثر على صحة العمال. ويتطلب هذا النهج مراجعة مستمرة، ويتوافق هذا النهج المتعلق باستعراض المخاطر ومعالجتها والرصد المستمر لها، مع نهج بازل للإدارة السليمة بيئياً.

٤١ - يوصى القسم ٢ من وثيقة منظمة العمل الدولية بأن تحتوي كل سفينة موجهة إلى إعادة التدوير على شهادة بالتفكيك (أنظر القسم ٣-٢)، وتشتمل هذه الشهادة على: (١) أغلب جوانب حواض المرور الأخضر؛ (٢) وتأكيدات من ملاك السفينة والسماصرة والقائمين بتكسيروها بأن السفينة قد تم إزالة الملوثات منها وتفرغها من الغازات بنجاح؛ (٣) وأنه يجري تنفيذ نظام إدارة الصحة والسلامة المهنيين؛ (٤) وتأكيدات بأن حوض إعادة التدوير ينفذ اتفاقيات الصحة والسلامة المهنيين ذات الصلة؛ (٥) وتوفير الإسكان اللائق والرفاه والمرافق الصحية العامة لجميع العمال. ويعد التدريب على الصحة والسلامة المهنيين للملاحظين والعمال والمقاولين جانباً في غاية الأهمية في نهج منظمة العمل الدولية. ويشير القسم ١٤ إلى أن التدريب يجب أن يغطي جميع العمال، وأنه يجب إعادة تدريب العمال على فترات منتظمة، وأنه يجب

مراجعة التدريب للتأكد من أن المخاطر يتم تناولها، وأنه يجب إعادة توثيق برنامج التدريب حتى يتم إصدار شهادة للتدريب لكل عامل.

٤٢ - يوضح القسم ٣ من وثيقة منظمة العمل الدولية المتطلبات العامة للبرنامج الوطني للسلامة والصحة المهنيين، وتحمل الدولة التي يتم فيها إعادة التدوير بالمسؤولية عن البرنامج الذي ينبغي أن يستند إلى قوانين ولوائح محددة لديها آليات فعالة للتفتيش والإنفاذ. ويجب أن يعمل هذا البرنامج الوطني بحماية العمال (٣-١-٤) ووضع حدود للتعرض (٣-١-٥)، وإصدار قوانين عمل وطنية وإنفاذها (٣-٢)، ويشير القسم ٢-٩ بشكل واضح إلى أنه ينبغي للعمال الذين من المحتمل تعرضهم للأسبست الامتثال لاتفاقية الأسبست (رقم ١٦٢) وتوصيته (رقم ١٧٢) اللتين تحدان أفضل الممارسات لحماية العمال من التعرض للأسبست، ويشير القسم ٢-٩ أنه يجب أيضاً على أحواض إعادة تدوير السفن الامتثال للدليل الممارسات الخاص بمنظمة العمل الدولية بخصوص التعرض المهني للمواد الضارة بالصحة المحمولة عن طريق الهواء، والذي يحدد أيضاً أفضل الممارسات لإدارة التعرض للمواد الكيميائية الصناعية. وعلى الرغم من أن هذا الدليل الخاص بمنظمة العمل الدولية ليس خاصاً بأحواض السفن، إلا أنه شامل بالنسبة لنطاق المواد الكيميائية المحتمل العثور عليها أثناء إعادة تدوير السفن. وإذا لم تقم إحدى الدول التي يقوم بإعادة التدوير بوضع حدود للتعرض ووسائل لإنفاذها، فقد يكون من غير الممكن لأي طرف أن يصدر التأكيدات المطلوبة في شهادات منظمة العمل الدولية للتفكيك أو إعلان "جاهزة لإعادة التدوير" للمنظمة البحرية الدولية.

٤٣ - يخلص القسم ٣-٤ من وثيقة منظمة العمل الدولية إلى أن المسؤولية الرئيسية لحوض إعادة تدوير السفينة هي حماية عمالها. ويحدد هذا القسم المسؤوليات العامة لأصحاب العمل على أنها تشمل تحديد المخاطر والأخطار وتقييمها بصفة دورية وتنفيذ التدابير الوقائية والحماية، والامتثال للاتفاقيات الدولية ومدونات الممارسة والقوانين الوطنية.

٤٤ - تحدد منظمة العمل الدولية عملية تقوم خلالها الحكومات بوضع برنامج للصحة والسلامة المهنيين يمكن أن ينطبق على أحواض إعادة تدوير السفن. ويمكن الاطلاع على هذا البرنامج في القسم ٤ من "إدارة الصحة والسلامة المهنيين". ويعتمد نظام الإدارة هذا على المبدأ التوجيهي لمنظمة العمل الدولية بشأن نظم إدارة الصحة والسلامة المهنيين (ILO-OSH 2001). ويشتمل هذا على أربعة مكونات هي: سياسات عامة خاصة بالصحة والسلامة المهنيين، التنظيم والتدريب، وتقييمات المخاطر والأخطار وتخطيطها وتنفيذها، وتقييم أداء الصحة والسلامة المهنيين. وتوصي منظمة العمل الدولية (في القسم ٤-٣) بإجراء تقييم أولي لمخاطر حوض إعادة التدوير، وأنه ينبغي لكل حوض لإعادة التدوير أن يضع خطة تكسير محددة لكل سفينة تنطوي على خطة وطنية لإدارة الصحة والسلامة المهنيين.

٤٥ - توصية: يبدو أن من المجدي إدماج اشتراطات منظمة العمل الدولية بشأن الصحة والسلامة المهنيين (شهادة التفكيك) في خطة إعادة تدوير السفينة للمنظمة البحرية الدولية. وقد يكون من المجدي أيضاً وضع قائمة بالاشتراطات الدنيا للصحة والسلامة المهنيين (أنظر القسم ٧-٢-١-٤ منظمة العمل الدولية) التي ينبغي أن تُنفذ خلال عام واحد والتي توضح قضايا العاملين خلال عام الواردة في الجدول ١١ صفحة ٩٢ من مبادئ بازل التوجيهية.

٤٦ - تشير منظمة العمل الدولية في القسمين ٤-٣ إلى ٤-٦ إلى أن خطة الإدارة ينبغي أن تشتمل أيضاً على تحديد روتيني للمخاطر وتقييمات لتلك المخاطر، ونهج لتنفيذ الخطط وخطة للاستجابة للطوارئ (تكون شبيهة إلى حد بعيد بخطة بازل للاستعداد للحوادث غير المنتظرة (CPP)). ويوصى القسم ٥ بأنه يجب الإبلاغ عن جميع الإصابات الخاصة

بالعمال إعمالاً لاتفاقية مزايا إصابات العمل (١٩٤٦ (١٢١)). وتمشيا مع مدونة تسجيل الممارسات والإخطار بالحوادث والأمراض المهنية التابعة لمنظمة العمل الدولية.

٤٧ - يوصى القسم ٦ من مبادئ منظمة العمل الدولية الأحواض بإنشاء خدمات صحة مهنية في الموقع. ومثل هذه الخدمات يمكن أن تجرى المراقبة الصحية لجميع العمال (أنظر القسم ٦-٥). وتتمشى هذه التوصية مع المبادئ التوجيهية التقنية والأخلاقية الخاصة بمراقبة صحة العمال.

٤٨ - يشمل الجزء الثاني من المبادئ التوجيهية لمنظمة العمل الدولية توصيات خاصة بعمليات التكسير الآمنة. وتقدم منظمة العمل الدولية توصيات خاصة بالصحة والسلامة المهنيين للجوانب الثلاثة من إعادة تدوير السفن ألا وهي التحضير، التفكيك، والمواد وإدارة المواد (الخردة). ويجب إدماج جميع القضايا الخاصة بالصحة والسلامة المهنيين في خطة لتكسير السفن تكون خاصة بكل سفينة على حدة. ويدعم القسم ٧-١-٢ الحاجة إلى وجود جواز سفر أحضر يُقدم إلى حوض إعادة التدوير كجزء من عملية التحضير. ويشير القسم ٧-١-٣ إلى أن خطة تكسير السفينة يجب أن تعد قبل إعادة التدوير، وتكون وسيلة للتحسين المنتظم لأحوال العمل. ويجب أن تشمل الخطة على تأكيدات بأن جميع العمال قد تلقوا التدريب الصحيح وصرفت لهم أدوات الوقاية الشخصية (توصيات أدوات الوقاية الشخصية التابعة لمنظمة العمل الدولية يرد ذكرها في القسم ١٥). وكذلك الملابس الواقية. وتوصى منظمة العمل الدولية بتوفير معدات الوقاية الشخصية والملابس الواقية بدون تكلفة على العمال.

٤٩ - يشمل القسم ٧-٢ من مبادئ منظمة العمل الدولية جميع جوانب خطة نموذجية لتكسير السفن تراعى الصحة والسلامة المهنيين. وكما سبقت الإشارة إليه عاليه فإن منظمة العمل الدولية تؤيد إعداد جواز سفر أحضر. وتوصى منظمة العمل الدولية كذلك بأن تزود السفن الموجهة لإعادة التدوير بخطة تشمل شهادة للتفكيك. ويحدد القسم ٧-٢-١-٤ أن تكون خطة التكسير كحد أدنى: (١) مصحوبة بقائمة مستحدثة بالمواد الخطرة الموجودة على متن السفينة يقدمها أصحاب السفينة طبقاً لاتفاقية بازل؛ (٢) وتحمل تأكيداً من أصحاب السفينة والسماسة وجهات بأن السفينة قد أزيل التلوث عنها وأصبحت خالية من الغاز؛ و(٣) وتثبت أن خطة تكسير السفينة قد أعدت وسلمت إلى حوض التكسير.

٥٠ - يتطلب النهج المتبع من قبل منظمة العمل الدولية أن توضع خطة تكسير محددة تراعى المخاطر المحددة ذات الصلة بسفينة بعينها. ويجب أن تستوفي هذه الخطة طوال عملية التكسير. وكحد أدنى، تشير منظمة العمل الدولية في قسمها ٧-٢-٣ إلى ضرورة وضع تدابير تحوطية وحمائية تتناول عمليتي الدخول والخروج من أماكن العمل، وتوافر منصات عمل آمنة، والتخطيط الدقيق للتشغيل على الساخن، وأن يكون هناك جو آمن لجميع العاملين، والتأكد كذلك من وجود معدات للإسعافات الأولية ومكافحة الحريق كافية فوق متن السفينة. ويشير القسم ١٦ من مبادئ منظمة العمل الدولية إلى أنه في حالة عدم وجود مرافق طبية نظامية، يجب أن يكون لدى حوض إعادة التدوير محطات لغسيل العيون، وأدشاش وأرقام هاتف لطلب المساعدة في حالة الطوارئ. وينبغي مع ذلك أن يوجد في حوض إعادة التدوير موظفو إسعافات أولية داخل الموقع ممن تلقوا تدريباً مناسباً وروتينياً. ويبدو أن منظمة العمل الدولية قد وضعت معياراً مؤقتاً للإسعافات الأولية يسمح لأحواض تكسير السفن المضي في عملها إلى أن يتم إنشاء مرافق طبية. وهذا النهج الذي يسمح بالتكسير لفترة مؤقتة يتمشى مع المنظمة البحرية الدولية.

الإدارة السليمة بيئياً داخل مرفق تخريد السفن

٥١ - تنص مبادئ بازل التوجيهية التقنية بشأن الإدارة السليمة بيئياً للتفكيك الكلي والجزئي للسفن (٢٠٠٣) في الصفحة ١ من الموجز التنفيذي بأن هذه المبادئ التوجيهية تقدم معلومات وتوصيات بشأن الإجراءات والعمليات والممارسات التي يجب أن تُنفذ لتحقيق الإدارة السليمة بيئياً داخل مثل هذه المرافق ولا يترك هذا البيان مساحة كبيرة من المرونة لاستحداث نُهج بديلة لبازل من شأنها أن تفي بتعريف بازل للإدارة السليمة بيئياً.

٥٢ - وتعرف اتفاقية بازل كذلك الإدارة السليمة بيئياً بأنها "اتخاذ جميع الخطوات العملية لضمان إدارة النفايات الخطرة وغيرها من النفايات بصورة تقي صحة الإنسان والبيئة من الآثار الضارة التي تنجم عن مثل هذه النفايات". وتتسم اتفاقية بازل بالوضوح من حيث أن مبادئها التوجيهية تنطبق على كل من أحواض إعادة تدوير السفن الموجودة والجديدة على حد سواء.

٥٣ - والإدارة السليمة بيئياً، حسب مبادئ بازل التوجيهية تشمل خمسة مكونات رئيسية: (١) وضع سياسات عامة خاصة بالإدارة السليمة بيئياً؛ (٢) تحديد الأهداف؛ (٣) وضع وتنفيذ خطة إدارة بيئية؛ (٤) وضع ضوابط وإجراءات تشغيلية؛ و(٥) وسائل للتأكد من الامتثال واتخاذ تدابير تصحيحية حسب مقتضى الضرورة. وتعرف مبادئ بازل كذلك الإدارة السليمة بيئياً بأنها وثيقة تتألف من المكونات التالية: (أ) تقييم التأثيرات المحتملة (تقييم التأثيرات البيئية)؛ (ب) صياغة نُهج وقائية محتملة (قائمة بأفضل الممارسات)، و(ج) وضع وتنفيذ نظام إدارة بيئية خاص لأحواض السفن يشتمل على خطة لإدارة النفايات، وخطة استعداد للطوارئ، وخطة للرصد ولاحظوا تقييم المخاطر المحتملة في خطة الإدارة البيئية لمبادئ بازل شبيهة بالقسم ٤-٣ من وثيقة منظمة العمل الدولية.

٥٤ - يشير القسم ٦-٢ من مبادئ بازل إلى أنه ينبغي لتحقيق الإدارة السليمة بيئياً أن تدلل لأحواض السفن على حسن الأداء باستخدام نظام الإدارة البيئية. وطبقاً لمبادئ بازل فإن المعيار الدولي (لأفضل الممارسات) هو أيزو 14001.

٥٥ - توصية: هناك حاجة إلى توضيح كيف يمكن تحقيق الامتثال للإدارة السليمة بيئياً طبقاً لمبادئ بازل إذا تم اتباع عناصر من مبادئ توجيهية أخرى.

أفضل ممارسة/الممارسة الجيدة لمرفق تخريد سفن

٥٦ - يوضح القسم ٢-١ من المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية أن الامتثال لهذه التوجيهات يشكل "أفضل الممارسات". ويذكر القسم ٩-٤-٤ من هذه المبادئ التوجيهية بأنه ينبغي للدولة القائمة بإعادة التدوير أن تضمن أن يتم تناول الأسباب والتخلص منه وكذلك الزيوت والمواد الخطرة الأخرى سواء قبل وصول السفينة أو بعد ذلك "بصورة مقبولة" (وهو الأمر غير المُعرف). ثم يشير هذا القسم إلى المبادئ التوجيهية التابعة لمنظمة العمل الدولية ولمبادئ بازل التوجيهية.

٥٧ - والقسم ٤ من مبادئ بازل التوجيهية بأسره (بدءاً من الصفحة ٤٣) يصف "الممارسات الجيدة" اللازمة لتحقيق الإدارة السليمة بيئياً. ولا جدال في أن هذا القسم ينبغي أن يُفسر على أنه معادل لممارسة من أفضل الممارسات على الرغم من أن مبادئ بازل تستخدم المصطلح "جيد" مقابل "أفضل". وتنشئ مبادئ بازل توجيهية لممارسات جيدة لسبعة أنشطة: (١) القائمة الحصرية للنفايات الخطرة/الملوثة فوق سطح السفينة (أساساً جواز سفر أخضر)؛ (٢) وإزالة وتنظيف

السفينة قبل إعادة تدويرها؛ (٣) وتأمين السفينة لتأمين الدخول الآمن إليها؛ (٤) وإزالة المعدات؛ (٥) وإزالة المواد الخطرة/الملوثة؛ (٦) والتفكيك؛ و(٧) والتخريد/إعادة التدوير والتخلص.

٥٨ - وتشير مبادئ بازل إلى أنه ينبغي القيام قبل عملية تقطيع السفينة بتطهيرها من أي مواد متبقية. وينبغي تنظيف السفينة بحيث تصل نظيفة وفي حالة مأمونة إلى مكان التفكيك. ولا تستبعد مبادئ بازل التوجيهية تنظيف سفينة ما في حوض التفكيك إذا توافر لدى الحوض القدرة على ذلك. وتتطلب "الممارسة الجيدة" في مبادئ بازل بشأن التفكيك إعداد وتنفيذ خطة تفكيك. وهذا المطلب شبيه بخطة المنظمة البحرية الدولية الخاصة بإعادة التدوير وشهادة التفكيك التي تصدر عن منظمة العمل الدولية.

٥٩ - توصية: يبدو أن من الممكن وضع قائمة مشتركة بالحد الأدنى للعناصر التي يجب توافرها في خطة لإعادة تدوير سفينة.

٦٠ - يحدد القسم ٤-٢ من مبادئ بازل التوجيهية الملوثات المحتملة، ويتقدم بتوصيات لتلافي تلك الملوثات أو لإدارتها. ويشتمل هذا القسم على توصيات إضافية تشكل الممارسات الجيدة ويتمشى معظمها مع المبادئ التوجيهية لمنظمة العمل الدولية والمنظمة البحرية الدولية. وتحدد مبادئ بازل أربعة أنواع من الإطلاقات تحتاج إلى المعالجة ألا وهي: الفلزات، والزيوت، والوقود، والجمّة^(١) ومياه الصابورة ومواد النقاشة والطلاء.

٦١ - تتمحور مناقشة مبادئ بازل بشأن الفلزات بصورة أساسية حول تقطيع المعادن وكيفية إتمام "التشغيل على الساخن". وفي هذا الموضوع، تُفضل المبادئ التوجيهية لمنظمة العمل الدولية بصفة عامة حيث أنها توفر توجيهات محددة للغاية. غير أن المناقشة الموجودة في بازل في هذا القسم والمتعلقة بتناول أنواع الحمأة المصعدية "anodes" والتخلص من نفاياتها ونفايات الرصاص والزيئق غير موجودة في مبادئ منظمة العمل الدولية، ومن ثم فهي إضافات مفيدة لمعلومات منظمة العمل الدولية.

٦٢ - تشير مبادئ بازل إلى أنه ينبغي إعادة تدوير نفايات الزيوت والوقود بقدر الإمكان. ومع ذلك فإن المبادئ التوجيهية لا تعالج الوضع الذي قد يتم فيه مزج الزيوت المستعملة خارج الموقع ثم حرقها كوقود.

٦٣ - طالما شكلت مياه الجمّة مشكلة بيئية داخل الموانئ في جميع أنحاء العالم، أما طرق معالجتها والتخلص منها فهي معروفة جيدا. وتشير مبادئ بازل إلى أن هذه المياه يمكن معالجتها أو تصريفها فوق سطح السفينة وتسمم الإرشادات ببعض الغموض حول هذه النقطة ولا تدعو بالضرورة إلى عمل الحد الأدنى من الحماية قبل التصريف. وهناك أسانيد مرجعية تدل على الامتثال في هذا الصدد للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن.

٦٤ - توصية: قد يكون من الضروري، لضمان تحقيق المستويات الدنيا من الحماية البيئية؛ مواصلة استعراض المعايير الحالية للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن فيما يتعلق بمياه الجمّة ومعيار المنظمة البحرية الدولية الذي أُعتمد مؤخرا بالنسبة إلى مياه الصابورة.

٦٥ - وتشير مبادئ بازل إلى أن هناك مخاطر بيئية ومخاطر تتعلق بالسلامة والصحة المهنتين تتصل بإزالة قصدير التريوتيل وطلاءات أيوسيانات.

(١) الجمّة: هي المياه القدرة التي تتكون في قاع هيكل السفينة (bilge water).

٦٦ - وتناقش مبادئ بازل التوجيهية الممارسات الجيدة اللازمة لمناولة الأسبست والتخلص منه. وكما سلفت الإشارة قبل ذلك، فإن مبادئ منظمة العمل الدولية تقترح أن يمثل العمال المعرضين للأسبست لاتفاقية الأسبست (رقم ١٦٢) وتوصيته (رقم ١٧٢) التي تنشئ أفضل الممارسات لحماية العمال من التعرض للأسبست. وتقترح بازل ألا يعاد استخدام أو تدوير الأسبست المزال من السفن.

٦٧ - يتناول القسم ٤-٢-٦ من مبادئ بازل إزالة ثنائي الفينيل متعدد الكلور والتخلص منه. وتعتبر اتفاقية بازل النفايات المحتوية على قدر يزيد على ٥٠ ملغ/كغ من ثنائي الفينيل متعدد الكلور نفايات خطيرة. ويبدو أن هناك اتفاقاً عاماً على أنه ينبغي إزالة جميع السوائل الحرة المحتوية على ثنائيات الفينيل متعدد الكلور من السفينة قبل تكسيرها. وهناك اتفاق آخر أن يحدد جواز سفر أخضر جميع المعدات أو الكابلات المتبقية المحتوية على ثنائي الفينيل متعدد الكلور. ويفهم كذلك أن حبال الكابلات المشتملة على مركبات ثنائي الفينيل متعدد الكلور يجب ألا تحرق أو أن تسترد الأجزاء المعدنية منها حيث أن مثل هذا الحرق يطلق ثنائيات الفينيل متعدد الكلور في الهواء.

٦٨ - يوضح القسم ٤-٣ من مبادئ بازل التوجيهية كيفية إنجاز رصد الصحة والسلامة المهنيين والبيئة. وتشتمل مبادئ بازل على المتطلبات الوحيدة لرصد الإطلاقات في البيئة. وتوصى مبادئ بازل بوضع خطة رصد بيئي بحيث يمكن رصد الإطلاقات في الأرض والرسوبيات والمياه والهواء والضوضاء. وتشير المبادئ التوجيهية كذلك إلى أن الدولة التي تقوم بإعادة التدوير تحتاج إلى وضع معايير بيئية تحد من الملوثات التي تدخل إلى البيئة، وعندئذ يستخدم الرصد للتأكد من عدم تجاوز هذه المعايير.

٦٩ - توصية: يمكن إدراج الرصد البيئي في خطة لرصد حوض السفن وهو أمر تشترطه مبادئ منظمة العمل الدولية لأغراض الصحة والسلامة المهنيين.

٧٠ - تقترح مبادئ بازل التوجيهية الخاصة بالرصد البدء أولاً بتقييمات المخاطر ثم بعد ذلك تنفيذ استراتيجية لمراقبة التعرض. ويتوافق مثل هذا النهج مع المبادئ التوجيهية لمنظمة العمل الدولية بشأن نظم إدارة السلامة والصحة المهنية (ILO-OSH-2001) وتوصى مبادئ بازل كذلك بأن ينفذ الحوض خطة استجابة للطوارئ. وتتوافق هذه التوصية مع القسم ٤-٣-٤-٦ من مبادئ منظمة العمل الدولية.

مرفق إعادة التدوير المقبول

٧١ - يشير القسم ٨-١-١ من المبادئ التوجيهية للمنظمة الدولية البحرية إلى أنه ينبغي لمرفق إعادة تدوير السفن أن يكون قادراً على إعادة تدوير السفن التي يقوم بشرائها بطريقة تتسق مع التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية. بما في ذلك صكوك منظمة العمل الدولية وبازل. وتشير مبادئ المنظمة البحرية الدولية كذلك إلى أنه ينبغي للسلطة المختصة لدى الدولة القائمة بإعادة التدوير أن تُقيّم قدرة مرافق إعادة التدوير الموجودة لديها، وأن تتيح لأصحاب السفن الاطلاع على تلك النتائج. ولا تعالج مبادئ المنظمة البحرية الدولية الكيفية التي يجب بها إجراء هذه التقييمات أو في ضوء أي معايير. وتقوم مبادئ المنظمة البحرية الدولية مرة أخرى بإجراء الإسناد الترافقي لمبادئ بازل ومنظمة العمل الدولية التوجيهية. وليس من الواضح ما إذا كان حوض السفن يعتبر ممثلاً إذا لم يوف بمعايير الأيزو ١٤٠٠١ أو بمعايير العمل التي تقرها مبادئ منظمة العمل الدولية، في حين تكون قد أوفت بمعايير بعض السلطات المختصة الأخرى.

٧٢ - يحدد القسم ٥-٣ من مبادئ بازل التوجيهية ممارسات التصميم التشغيلي لست مناطق تشغيل داخل حوض نموذجي لإعادة تدوير السفن. وتعد مبادئ بازل مهلة قدرها خمس إلى عشر سنوات للامتثال لجميع هذه المعايير الخاصة بالتصميم. وكما تصف المبادئ التوجيهية لمنظمة العمل الدولية في الشكل ٤ (صفحة ٦٤) العناصر الواجب توافرها في حوض نموذجي.

٧٣ - تشير مبادئ بازل التوجيهية في القسم ٦-٢ أنه لكي يحقق أي حوض الإدارة السليمة بيئياً للنفايات الخطرة ينبغي الوفاء أولاً بعدة شروط. وهذه الشروط هي ما يلي: (أ) وجود بنية تحتية للتنظيم والإنفاذ تكفل الامتثال للوائح المعمول بها، (ب) الترخيص بالمواقع أو المرافق بما يضمن وجود مستوى كاف من التكنولوجيا ومراقبة التلوث وذلك لمعالجة النفايات الخطرة، (ج) وجود رصد للأداء البيئي، (د) وجود قدرة إنفاذية تضمن اتخاذ التدابير الضرورية في حالات اكتشاف عدم امتثال، (هـ) المواظبة على تدريب الموظفين.

٧٤ - توصية: تحدد مبادئ بازل التوجيهية ١٣ عنصراً مخصصاً للصحة والسلامة المهنتين (أنظر الجدول الثاني صفحة ٩٢) ينبغي الامتثال لها خلال عام على الأقل وذلك لأجل الامتثال للإدارة السليمة بيئياً. وقد يكون من المفيد كبنود بنود العمل المستقبلي، مواصلة مجموعة من المعايير الدنيا.

٧٥ - تشير مبادئ بازل التوجيهية والمنظمة البحرية الدولية إلى ضرورة وجود تقييم للظروف السائدة داخل حوض تكسير السفن لتحديد ما إذا كان هذا الحوض يفي بالمعايير الوطنية والدولية. وينبغي أن يشمل هذا التقييم في جزء منه على تحديد أن للحوض أو المرافق القريبة منه القدرة على مناولة ركام النفايات التي من المحتمل أن تنشأ أثناء التكسير والتخلص السليم منها. وتشير مبادئ منظمة العمل الدولية في القسم ٧-٣ إلى أن تقييم حوض للسفن يجب أن يشمل على "تحديد المخاطر وتقييم للأخطار".

٧٦ - توصية: أنظر فيما إذا كانت مثل هذه التقييمات للحوض يمكن/ينبغي أن تقوم بها جهة ثالثة مستقلة.

٧٧ - لا تناقش هذه المبادئ التوجيهية الكيفية التي يمكن أن يؤثر بها قادة السوق على أفضل الممارسات داخل أحواض إعادة تدوير السفن. وقد وضعت منظمة الاستشارات الأمنية البحرية MARISEC مدونة ممارسات صناعية بشأن إعادة تدوير السفن لا تتعارض مع المبادئ التوجيهية لمنظمة العمل الدولية أو المنظمة البحرية الدولية أو بازل وهي عبارة عن نهج عامة تجاه إعادة التدوير المقبولة. ومع ذلك قد يتمكن أصحاب السفن، كل على حدة، من ممارسة تأثير إذا أرادوا أن يدمجوا أحكام محددة بشأن حماية البيئة والصحة والسلامة المهنتين كجزء من عقودهم النافذة.

الموافقة المستنيرة

٧٨ - يشير القسم ٨-١-٨ من مبادئ المنظمة البحرية الدولية إلى أنه ينبغي لصاحب السفينة بعد أن يقع اختياره على حوض إعادة التدوير، أن يبلغ السلطة المختصة لدى الدولة التي تتم إعادة التدوير فيها بذلك. وهذا النهج مُغاير لنهج بازل الخاص بالموافقة المُسبقة عن علم الذي يشرك الدولة المصدرة والدولة القائمة بإعادة التدوير. وترفق المنظمة البحرية الدولية المستندات المرجعية للموافقة المُسبقة عن علم الموجودة في القسم ٩-٥-٢ وهو ما يغير القسم ٨-١-٨ من مبادئ المنظمة البحرية الدولية. ولا تعالج المبادئ التوجيهية لمنظمة العمل الدولية الموافقة المُسبقة عن علم مباشرة.

٧٩ - تنص مبادئ بازل التوجيهية في صفحة ٢٢ على ما معناه: "لا يمكن أن يتم نقل النفايات الخطرة أو غيرها من النفايات عبر الحدود إلا بناء على إخطار تحريري مسبق تصدره دولة التصدير إلى السلطة المختصة في كل من دولتي الاستيراد والنقل". ويعمل نهج بازل إزاء الموافقة على إشراك دول التصدير وإعادة التدوير والعبور في الأمر، وتفترض مبادئ بازل أن تستمر الاتصالات فيما بين جميع الأطراف طوال عملية إعادة التدوير لضمان امتثال جميع الأطراف للمعايير الوطنية أو الدولية الوثيقة الصلة. وهكذا يكون نهج بازل مختلفاً اختلافاً بيناً عن نهج المنظمة البحرية الدولية.

مسؤوليات مالك السفينة

٨٠ - يشير القسم ٨-١-٣ من مبادئ المنظمة البحرية الدولية إلى أنه ينبغي لمالك السفينة أن "ينظر في الأمور التالية: قدرة الحوض على المناولة الآمنة للمواد الخطرة والتخلص منها بصورة صحيحة، وتوفير معدات الوقاية الشخصية المناسبة، وقيام حوض التفكيك بصيانة ورصد السفن بحيث يتم الحفاظ على بيئة خالية من الغازات فيها، ووجود برنامج صحة وسلامة مهنتين يشمل على إمساك السجلات والتدريب المناسب. وقائمة الاشتراطات هذه مماثلة بالأساس للمبادئ التوجيهية لمنظمة العمل الدولية ولكن بصورة أكثر عمومية إلى حد ما.

٨١ - يشير القسم ٨-١-١ من مبادئ المنظمة البحرية الدولية إلى أنه ينبغي أن تكون لمرفق إعادة التدوير القدرة على إعادة تدوير السفن بما يتفق مع التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية ذات الصلة. وتشير المنظمة البحرية الدولية كذلك إلى أنه ينبغي الامتثال على وجه الخصوص للمبادئ التوجيهية لمنظمة العمل الدولية وللمبادئ بازل التوجيهية. وتعني هذه اللغة ضمناً أنه ينبغي للحوض أن يمثل لجميع المبادئ التوجيهية الثلاثة.

٨٢ - ويشير القسم ٨-١-٤ من المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية إلى أنه إذا وجد (مالك السفينة) عقب التحريات أن حوض إعادة التدوير ليس لديه القدرة على إدارة المواد والنفايات الخطرة بما يتفق مع القوانين الوطنية أو المبادئ التوجيهية ذات الصلة، فيمكنه في هذه الحالة الترتيب للنقل إلى مرفق آخر مناسب. وتثير هذه الصيغة مسألة مدى ما يلزم من إزالة مسبقة للنفايات من السفن الموجهة إلى إعادة التدوير.

٨٣ - توصية: قد يكون من المفيد وضع مجموعة من الحد الأدنى من الاشتراطات التي يجب أن يحققها حوض إعادة تدوير السفن خلال خمس سنوات من حيث ما يتعلق بمناولة النفايات الخطرة وتخزينها بحيث يمكن التوفيق بين المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية ومبادئ بازل التوجيهية حول هذه المسألة.

٨٤ - كما سلفت الإشارة عاليه فإن منظمة الاستشارات الأمنية البحرية وضعت توجيهات عامة يتبعها ملاك السفن من أجل إعادة تدوير السفن بصورة سليمة. وتشير مبادئ بازل أيضاً أنه يتعين على ملاك السفن بالإضافة إلى مسؤوليتهم عن الموافقة المسبقة عن علم أن يحتفظوا بمستوى من المسؤولية طوال عملية إعادة التدوير. وتوصي مبادئ بازل بأن ينبغي لملاك السفن ألا يرسلوا السفن إلى أحواض تفكيك لا تتمثل لمبادئ الإدارة السليمة بيئياً.

مسؤولية دولة العلم

٨٥ - يطرح القسم ٩ من المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية المسؤوليات العامة التي تتحملها دولة العلم. وينص القسم ٩-٢ على أن دولة العلم مسؤولة عن العمليات طوال فترة عمر السفينة (بما في ذلك رحلتها النهائية) طالما كانت

السفينة في حالة تشغيل. وتعارض حدود المسؤولية الواردة في المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية مع مبادئ بازل التوجيهية التي تشير إلى أن مالك السفينة يحتفظ بالمسؤوليات طوال عملية إعادة التدوير.

٨٦ - **توصية:** قد يكون من المفيد التوصل إلى توافق في الآراء بشأن الإجراءات التي ينبغي على مالك السفينة أن يتخذها في الرحلة النهائية، مثل درجة التنظيف المسبق للسفينة. وينبغي ملاحظة أن القسم ٩-٢ من مبادئ المنظمة البحرية الدولية لا يشير إلى أنه ينبغي لدولة العلم أن تضع معايير واضحة تعلن أن السفينة "جاهزة لإعادة التدوير".

مسؤولية دولة إعادة التدوير

٨٧ - تتسم المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية بالوضوح التام فيما يتعلق بأن دولة إعادة التدوير مسؤولة عن وضع قوانين وطنية تُنفذ المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية وبازل. ويشير القسم ٩-٤ من المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية كذلك إلى أن دولة إعادة التدوير مسؤولة مسؤولية كاملة عن إنفاذ التشريعات الوطنية والدولية وكذلك التوجيهات. وينص القسم ٩-٤-١-٣ على أنه ينبغي لدولة إعادة التدوير أن تتحقق من أنه يمكن مناوره أي نفايات محتملة الخطورة يمكن أن تتولد أثناء عملية التدوير بصورة آمنة وذلك قبل أن تقبل السفينة. ويشير هذا القسم كذلك إلى أنه ينبغي لدولة إعادة التدوير أن تجرى استعراضاتها الخاصة لأحواض التفكيك لديها وأن تتيح الاطلاع على هذه المعلومات لأصحاب السفن.

٨٨ - **توصية:** يبدو أن من المستصوب الجمع ما بين قيام دولة إعادة التدوير ودولة العلم باستعراض ساحة إعادة التدوير لضمان توافر الحد الأدنى من إمكانيات تناول المواد الخطرة والتخلص منها وإمكانية إنجاز ذلك قبل تسليم السفينة.

٨٩ - ينص القسم ٩-٤-١-٢ من المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية على أنه ينبغي لدولة إعادة التدوير أن تحدد الشروط التي تراها ضرورية قبل قبولها للسفينة لإعادة تدويرها. وقد يتعارض ذلك قليلاً مع القسم ٩-٢ الذي يقترح أن تضع دولة العلم معاييرها الخاصة بإعلان "جاهزة لإعادة التدوير".

٩٠ - **توصية:** وقد يكون من المفيد التوفيق بين إعلان دولة العلم "معايير جاهزة لإعادة التدوير" ووضع الحد الأدنى لمجموعة من الشروط الموصى بها اللازم توافرها قبل قبول السفينة لإعادة التدوير.

٩١ - يشير القسم ٩-٤-٢ من مبادئ المنظمة البحرية الدولية إلى أن الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (MARPOL) 73/78 تشترط وجود مرافق استقبال ملائمة في الميناء لإدارة النفايات المتولدة عن السفن. وتشير مبادئ المنظمة البحرية الدولية إلى أن الكتيب الإرشادي للمنظمة البحرية الدولية بشأن مرافق الاستقبال بالموانئ يقدم أيضاً إرشادات تفصيلية لإدارة النفايات المتولدة عن السفن. وتشير المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية أيضاً إلى مبادئ بازل التوجيهية بشأن هذه النقطة. بيد أنه لا يزال من غير الواضح ماذا يكون وضع السفينة حينما يمتلكها حوض إعادة التدوير رسمياً.

٩٢ - تشير المبادئ التوجيهية لمنظمة العمل الدولية بوضوح إلى أن دولة إعادة التدوير عليها مسؤولية وضع وإنفاذ برنامج وطني للسلامة والصحة المهنيين بمساعدة من ملاك السفن ودول العلم.

٩٣ - يشير القسم ٦-٣ من مبادئ بازل إلى أن ثمة احتياج إلى شكل ما من الإنفاذ ومستوى معين من إعداد التقارير لتأكيد الامتثال. ولا تحدد اتفاقية بازل أي مستوى الإطار التنظيمي الوطني الذي ينبغي إعداد التقارير عنده. وتحتاج قضية كيفية تحديد ما إذا كان حوض السفن ممثل للمعايير الوطنية والدولية إلى أن تستظهر بشكل أكبر.

موجز التوصيات

٩٤ - قد يكون من المجدي وضع جواز سفر أخضر نموذجي والإقرار بحقيقة أن ثمة عناصر معينة قد تكون أنسب للسفن الموجودة حالياً بالمقارنة مع السفن الجديدة. وينبغي أن تقل الشواغل القائمة بشأن ثنائي الفينيل متعدد الكلور والتريوتيل في وقت ما من المستقبل لأن استخدامها سوف يتوقف (الفقرة ٢٨).

٩٥ - ينبغي الإشارة إلى تعريف بازل للإدارة السليمة بيئياً وإدراجها في المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية والمبادئ التوجيهية لمنظمة العمل بحسب مقتضى الحال (الفقرة ٣١).

٩٦ - قد يكون من الضروري إيجاز وتوحيد المصطلحات المتباينة الملاحظة في المجموعات الثلاث للمبادئ التوجيهية والمتصلة بخطة الإدارة البيئية، وخطط إعادة تدوير السفن وشهادة إعادة التدوير (الفقرة ٣٥).

٩٧ - قد يكون من المناسب للعمل في المستقبل أن توحد هذه القوائم بحيث ينحصر التركيز على العناصر التي تناسب إلى أبعد حد إعادة تدوير السفن. فمثلاً قد تكون هناك مواد في القائمة موجودة كجزء لا يتجزأ من الصلب غير أن الصلب ليس "مادة خطيرة". إن وضع قائمة وحيدة (والاتفاقية الدولية لمنع تلوث السفن تركز تقدماً بشأن هذه المسألة)، من شأنه أن يكون أمراً ذو قيمة (الفقرة ٣٧).

٩٨ - قد يبدو من المجدي إدماج اشتراطات الصحة والسلامة المهنيين الواردة في المبادئ التوجيهية لمنظمة العمل الدولية (شهادة التفكيك) في خطة إعادة تدوير السفينة التابعة للمنظمة البحرية الدولية، وقد يكون من المجدي كذلك وضع قائمة بالحد الأدنى من اشتراطات الصحة والسلامة المهنيين (انظر القسم ٧-٢-١-٤ من مبادئ منظمة العمل الدولية) التي ينبغي توافرها خلال عام والتي تعكس قضايا العمال الذين يعملون لمدة سنة واحدة والواردة في الجدول ١١ (الصفحة ٩٢ من مبادئ بازل التوجيهية) (الفقرة ٤٥).

٩٩ - هناك حاجة إلى توضيح كيفية تحقيق الامتثال للإدارة السليمة بيئياً المنصوص عليها في مبادئ بازل إذا كانت عناصر المبادئ التوجيهية الأخرى قد اعتمدت (الفقرة ٥٥).

١٠٠ - يبدو من الممكن وضع قائمة مشتركة بالحد الأدنى من عناصر خطة إعادة تدوير السفينة (الفقرة ٥٩).

١٠١ - وقد يكون من الضروري لضمان تحقيق المستويات الدنيا من الحماية البيئية مواصلة استعراض المعايير القائمة في الاتفاقية الدولية لمنع تلوث السفن بالنسبة لمياه الجمة والمعيار الذي اعتمده المنظمة البحرية الدولية مؤخراً بالنسبة لمياه الصابورة (الفقرة ٦٤).

١٠٢ - يمكن إدراج الرصد البيئي الوارد في مبادئ بازل التوجيهية في خطة رصد حوض سفن وهو الأمر اللازم بموجب أهداف الصحة والسلامة المهنيين في المبادئ التوجيهية لمنظمة العمل الدولية (الفقرة ٩٩).

- ١٠٣- تحدد مبادئ بازل التوجيهية ١٣ عنصراً محدداً للصحة والسلامة المهنيين (انظر الجدول الثاني صفحة ٩٢) والتي ينبغي الامتثال لها خلال عام على الأقل وذلك من أجل الامتثال للإدارة السليمة بيئياً. وقد يكون من الضروري كبنء من بنوء العمل المستقبلى وضع مجموعة أخرى من المعايير الدنيا (الفقرة ٧٤).
- ١٠٤- النظر فيما إذا كانت مثل هذه التقييمات الخاصة بساحة السفن يمكن/ينبغي أن تتم بواسطة أطراف مستقلة ثالثة (الفقرة ٧٦).
- ١٠٥- وقد يكون من المفيد وضع مجموعة من الاشتراطات الدنيا التي ينبغي أن ينجزها أحواض إعادة تدوير السفن خلال ٥ سنوات وتعلق بمناولة وتخزين النفايات الخطرة بحيث يمكن التوفيق بين المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية ومبادئ بازل التوجيهية حول هذا الأمر (الفقرة ٨٣).
- ١٠٦- وقد يكون من المفيد التوصل إلى توافق آراء بشأن التدابير التي ينبغي أن يتخذها مالك السفينة بشأن الرحلة النهائية مثل درجة التنظيف المسبق للسفينة. وينبغي ملاحظة أن القسم ٩-٢ من مبادئ المنظمة البحرية الدولية لا يشير إلى أنه ينبغي لدولة العلم أن تضع معايير واضحة لإعلان السفينة "جاهز لإعادة التدوير" (الفقرة ٨٦).
- ١٠٧- من المستصوب إجراء استعراض مشترك بين دولة العلم ودولة إعادة التدوير لحوض إعادة التدوير وذلك لضمان توافر الحد الأدنى من القدرات على تناول المواد الخطرة والتخلص منها قبل تسليم السفينة (الفقرة ٨٨).
- ١٠٨- قد يكون من المفيد التوفيق بين "معايير الجاهزية لإعادة التدوير" لدى دولة العلم ووضع الحد الأدنى من مجموعة شروط موصى بها يلزم وجودها قبل قبول السفينة لإعادة تدويرها (الفقرة ٩٠).

موجز جوانب الغموض أو الثغرات

- ١٠٩- يمكن تفسير كلمة "ينظر في" على أنها لا تستلزم تدابير إلزامية وعلى ذلك يمكن النظر إليها على أنها غير متوافقة مع المبادئ التوجيهية لمنظمة العمل الدولية أو اتفاقية بازل.
- ١١٠- قد يكون من الضروري وضع معايير دنيا لتناول الزيوت المستعملة وأنواع الوقود المستعمل التي لا يتم إعادة تدويرها مباشرة والتخلص منها بشكل آمن.
- ١١١- تعالج مبادئ منظمة العمل الدولية التوجيهية الخاصة بالتعرض والمخاطر التي يواجهها العمال ومع ذلك قد يكون من المناسب في وقت ما من المستقبل وضع توجيهات للتخلص من النفايات تعالج التخلص النهائي من نفايات التريوتولين وطلاءات الايسوسينات.
- ١١٢- قد يشمل العمل المستقبلى على وضع توجيهات للتخلص من الأسبست حيث أن الكثير من البلدان لا توجد لديها مثل هذه اللوائح.
- ١١٣- لا تقوم أي من الوثائق التوجيهية الثلاث هذه بتناول الطريقة السليمة التي يمكن أن يتخلص حوض سفن من نفايات الفينيل متعددة الكلور بتركيزات تقل عن ٥٠ مغ/كغ بصورة مناسبة.
- ١١٤- لا يوجد توافق آراء واضح في وثائق التوجيه بشأن الموافقة المسبقة عن علم.

١١٥ - تستنتج مبادئ بازل التوجيهية أن أحواض إعادة التدوير قد لا تحتاج خلال فترة الانتقال التي تمتد من عام إلى خمسة أعوام إلى أن يكون لديها مرافق مستخدمة وإنما أن يكون لديها مخازن كافية للنفايات.

١١٦ - هل هي السفينة التي يجب أن تفي بتوجيهات الاستقبال التي تحددها الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن أو توجيهات المنظمة البحرية الدولية بشأن الاستقبال؟ أم أن النفايات هي التي ينبغي أن تمثل للمبادئ التوجيهية لاتفاقية بازل؟

المرفق ٣

مذكرة المملكة المتحدة بصفتها عضو الفريق العامل ممثلة لمجموعة أوروبا ودول أخرى
في اتفاقية بازل بشأن الإدارة السليمة بيئياًموجز

موجز واف: تحدد هذه الوثيقة الجوانب الرئيسية للإدارة السليمة بيئياً والكيفية التي يمكن أن تطبق بها على

تفكيك السفن

ILO/IMO/BC WG 1/6

وثائق ذات صلة:

المقدمة

١ - تأسست اتفاقية بازل ("الاتفاقية") على عدد من المبادئ التي تدعم مواد الاتفاقية الخاصة بتحقيق أهدافها. وأحد هذه المبادئ هو مبدأ الإدارة السليمة بيئياً للنفايات. وتسعى الاتفاقية في تطبيقها لهذا المبدأ على نقل النفايات عبر الحدود، وتخزينها ومعالجتها والتخلص منها، إلى ضمان حماية الصحة البشرية والبيئة طوال جميع خطوات إدارتها من التأثيرات الضارة المحتملة التي قد يسببها سوء إدارة النفايات.

٢ - ويرد تعريف فضفاض لهذا المبدأ في الاتفاقية دون بلورته من الناحية العملية. وتنشر الاتفاقية، من خلال الأمانة، وثائق تصف جوانب تطبيق الإدارة السليمة بيئياً على أنواع معينة من النفايات وإدارتها. وبالإستفادة من ذلك، يعتبر الغرض من هذه الوثيقة هو تحديد الجوانب الرئيسية للإدارة السليمة بيئياً وكيفية تطبيقها على عملية تفكيك السفن.

ماذا تعنى الإدارة السليمة بيئياً؟

٣ - تقدم المادة ٢ (٨) لأغراض اتفاقية بازل التعريف الواسع عن "الإدارة السليمة بيئياً للنفايات الخطرة وغيرها من النفايات" على النحو التالي:

"تعنى "الإدارة السليمة بيئياً للنفايات الخطرة أو النفايات الأخرى" اتخاذ جميع الخطوات العملية لضمان إدارة النفايات الخطرة والنفايات الأخرى بطريقة تحمى الصحة البشرية والبيئة من الآثار المعاكسة التي قد تنتج عن هذه النفايات".

٤ - دعماً للمادة ٢ (٨)، تورد المادة ٤-٢ من الاتفاقية (التي ترد مستنسخة في التذييل ١) تفاصيل بعض هذه الخطوات. وهذا يتطلب من أطراف الاتفاقية "اتخاذ التدابير الملائمة" الرقابة على توليد النفايات. وأنه ينبغي على المشتركين في إدارة النفايات أن يتخذوا خطوات لمنع التلوث الناجم عن أنشطتهم وينبغي منع الواردات إذا اعتقد الطرف بأن النفايات لن يمكن إدارتها بصورة سليمة بيئياً.

٥ - تعترف المبادئ التوجيهية ووثائق أخرى نشرتها الاتفاقية إذ تحاول مواصلة شرح إمكانيات تحقيق هذا في الواقع، بأن الخطوات اللازمة لضمان حماية صحة الإنسان والبيئة يمكن أن تتفاوت من نفاية إلى نفاية أخرى وفيما بين الحالات

الجغرافية. وتعتمد الإدارة السليمة بيئياً على عدد من العوامل. وتتفاوت هذه العوامل من شروط مسبقة لإنجاح تنفيذ الإدارة السليمة بيئياً، بما في ذلك التشريعات، إلى أنشطة فعلية يضطلع بها داخل الموقع الذي تجرى إدارة النفايات فيه.

٦ - ويمكن إيجاز الاشتراطات الرئيسية لاتفاقية بازل من أجل الإدارة السليمة بيئياً على النحو التالي:

- الامتثال للوائح
- المعايير العملية
- مراقبة الإدارة

٧ - ومع أخذ المادة ٢ (٨) من الاتفاقية في الاعتبار فإن الإدارة السليمة بيئياً يمكن وصفها كالآتي:

"مجموعة الأحكام التنظيمية، والمعايير العملية وضوابط الإدارة التي تحكم العمليات وتضمن حماية صحة الإنسان والبيئة من التأثيرات المحتملة لأنشطة إدارة النفايات."

٨ - أن ترد المبادئ التوجيهية لاتفاقية بازل بشأن المعايير الرئيسية للإدارة السليمة بيئياً موجزة في وثيقة نظرة عامة وتحدد معنى الإدارة السليمة بيئياً وذلك بغرض وضع مبادئ توجيهية تقنية أخرى. ويرد ذلك في "إعداد مبادئ توجيهية تقنية بشأن الإدارة السليمة بيئياً للنفايات الخاضعة لاتفاقية بازل". ويرد قسمان من تلك الوثيقة مستسخين في التذييل ٢. أولهما بعنوان "مذكرة بشأن الإدارة السليمة بيئياً" تصف في الفقرات من ٦ إلى ٩ الاشتراطات الرئيسية للرقابة التشريعية. أما القسم الثاني "ممارسات الإدارة الجيدة" فيبين ما يمكن توقعه كمعايير وكضوابط للإدارة داخل المواقع. وهذه معايير موضوعية من حيث المنهج ولكن ينبغي أن تُطبق على جميع العمليات التي تكون اعتبارات الإدارة السليمة بيئياً فيها ذات اعتبار.

٩ - وتوجد أيضاً مبادئ توجيهية محددة بشأن مجموعة من مجارى النفايات السائلة وأنشطة إدارة النفايات. وفي هذا السياق، تستمد المبادئ التقنية للإدارة السليمة بيئياً للتفكيك الكلي والجزئي للسفن أساسها من مبادئ هذه الاتفاقية.

كيفية تفسير الإدارة السليمة بيئياً في الواقع مع أخذ المملكة المتحدة كمثال

١٠ - ويجب أن يكون هناك، من أجل التطبيق الفعال لمفهوم الإدارة السليمة بيئياً لأغراض عمليات الرقابة عبر الحدود مجموعة من التشريعات (كما تتوقع الاتفاقية) كأساس لضمان الامتثال، مشفوعة بمعايير. ويمكن حينئذ ضمان الامتثال للإدارة السليمة بيئياً في الواقع بواسطة جهة تنظيمية تتولى التدابير الإنفاذية، حيثما تتطلبه الضرورة. ويمكن الاحتذاء في ذلك بالمملكة المتحدة كنموذج، حيث تنجز الإدارة السليمة بيئياً بفعالية في المرافق التي تديرها بواسطة عملية مشروحة في الفقرة ٧ عليه.

١١ - تملك المملكة المتحدة مجموعة كبيرة من التشريعات البيئية تقوم على إنفاذها نظم تآذن بها السلطات المختصة ومزودة بسلطات إنفاذ. ويرد في "صحائف الوقائع القطرية" (٢٠٠٤، ص ٥١٣) للاتفاقية موجز للسياسات والتشريعات والاستراتيجيات ذات الصلة بنقل النفايات عبر الحدود بالشكل الذي سنته بها المملكة المتحدة، وهي مقدمة كجزء من متطلبات إعداد التقارير الوطنية.

١٢ - ويمكن الاطلاع على تفسير للإدارة السليمة بيئياً في المملكة المتحدة، في وثيقة للسياسات الحكومية مقدمة لأغراض الوفاء بالالتزامات التي ترتبها "لائحة شحنات النفايات" التي وضعها الاتحاد الأوروبي، والتي تعمل على تنفيذ اتفاقية بازل في الاتحاد الأوروبي. وقد أصدرت المملكة المتحدة خطة قانونية ("الخطة") تنص على هذه الالتزامات وكيفية تفسيرها من جانب السلطات المختصة المكلفة بتنظيم نقل النفايات عبر الحدود. والخطة (وهي قيد الاستعراض كوثيقة منقحة ولائحة شحن النفايات يجرى إدخال العمل بها في الاتحاد الأوروبي) وهي تنص على أن الهدف النهائي هو ضمان "مستوى عالٍ" من حماية البيئة وصحة الإنسان. وهي تصف في الوقت الراهن النهج المتبع تجاه الإدارة السليمة بيئياً بالعبارات التالية:

"١-٤٤ الأطراف في اتفاقية بازل ملزمة بضمان أن تدار النفايات المصدرة بصورة سليمة بيئياً في بلد المقصد أو في أي مكان آخر (المادة ٤ (٨)). وينعكس هذا الالتزام في البند الرابع من لائحة شحنات النفايات. (المواد ١٤-١٨). وهناك اعتبارات إضافية بالنسبة للصادرات إلى البلدان غير الأعضاء في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي وبخاصة تلك الناجمة عن المقررات التي اتخذت أثناء الاجتماعين الثاني والثالث لمؤتمر الأطراف في اتفاقية بازل (أنظر الفقرات ٤-١٠ إلى ٤-١٢) بحظر تصدير النفايات الخطرة من أجل استعادتها، من بلد عضو بمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي إلى بلد غير عضو في منظمة التعاون والتنمية في ميدان الاقتصادي بعد عام ١٩٩٧.

١-٤٥ وينبغي إقامة دعائم ما يعتبر إدارة سليمة بيئياً في ضوء إرشادات هذه الخطة. ويرجع إلى السلطات المختصة عن أن تحدد الحالة المعنية التي تعتبر فيها المرافق التي تقصدها النفايات تعمل أو لا تعمل تبعاً لمعايير تضمن إبقاء أي تلوث بيئي ناتج عن عملية التخلص أو الاسترداد داخل الحدود المقبولة - أي الحدود التي تكفل الحماية الكافية لصحة الإنسان والبيئة من أي آثار معاكسة. وتعتمد المعلومات التي تحتاجها السلطات المختصة لتحديد ما إذا كانت العملية سليمة بيئياً أم على ما أن كان المرفق موجود في المملكة المتحدة أو في أي بلد آخر من البلدان الأعضاء في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي أو في بلد غير عضو في المنظمة. ويجري استكشاف هذه القضايا بمزيد من التفصيل في الفصلين ٤ و ٥.

١٣ - ويتم الوفاء بالمعيار الأول من هذه المعايير الرئيسية (الامتثال التنظيمي)، على النحو المبين في الفقرة ٦، بواسطة هذه السياسات والتشريعات التي يتم تنفيذها لإنفاذ لوائح شحن النفايات والتشريعات الرامية إلى الرقابة على إدارة النفايات.

١٤ - وتبين الخطة بصورة أكثر تفصيلاً كيفية التعامل مع ظروف محددة التي قد تواجهه. وعلى سبيل المثال عند النظر في التصدير إلى بلد غير عضو بمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي:

"٤-٢٠ يتمثل الاشتراط الأول بالنسبة لأغراض تحديد الإدارة السليمة بيئياً في المرافق الموجودة في البلدان غير الأعضاء في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، في تحقيق الامتثال للاشتراطات التنظيمية المطبقة في ذلك البلد. وأي عملية تعجز عن الوفاء بمثل هذه الاشتراطات ينبغي اعتبارها، تلقائياً، غير سليمة من الناحية البيئية. وفي الحالات التي يبدو فيها أن البلد المستورد يفتقر إلى البنية التحتية التنظيمية والإنفاذية والتقنية ذات الصلة لإنفاذ الامتثال للاشتراطات التنظيمية، فإنه ينبغي عادة عدم قبول العملية على أساس أنها سليمة من الناحية البيئية. وقد توجد بعض الاستثناءات لهذه القاعدة. ومثال على ذلك حالة ما إذا كان المرفق مملوكاً لشركة

متعددة الجنسيات تتولى تشغيله طبقاً للمعايير الدولية المعترف بها على شاكلة ما يجري في المرافق الأخرى الموجودة في البلدان الأعضاء في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي. إلا أن ذلك يعتمد أيضاً على مدى اكتفاء هذه العملية بذاتها، وقد تحتاج لأن تراعي الطريقة التي يتم التخلص بها من أي بقايا متخلفة من العملية.

٤-٢١ لا ينبغي للسلطات المختصة في المملكة المتحدة أن تتطلع تلقائياً إلى عمليات تبلغ من التعقيد حد تلك العمليات الموجودة داخل المملكة المتحدة. غير أنه لا ينبغي لها أن تقبل أي عملية على أنها سليمة بيئياً مما قد ينظر إليها إذا تمت داخل المملكة المتحدة على أنها لا تقدم الحماية الكافية من التأثيرات الضارة التي تقع على صحة الإنسان وعلى البيئة. وهذا الاعتبار مهم بصفة خاصة فيما يتعلق بالطرق المستخدمة للتخلص من أي بقايا من عمليات الاسترداد والاسترجاع."

١٥ - ثم ترد الإشارة في الخطة إلى سلسلة وثائق التوجيهات التقنية الخاصة بالمملكة المتحدة التي تصف معايير التنظيم في مرافق المملكة المتحدة. وقد تخلفت بعض هذه الوثائق حالياً عن وثائق أحدث منها، ولكنها تقدم في الأساس معايير عملية للتشغيل في شتى الأنواع المختلفة من المرافق. والكثير من هذه المرافق، أو مثيلاتها الحديثة تضع أمام المنظم مجموعة من الشروط أو المعايير الواضحة التي يمكن استخدامها عندما تسمح ظروف محددة في مواقع بذاتها.

١٦ - تقع مسؤولية تحقيق حماية ناجحة للبيئة في المرفق على عاتق المشغل الذي يكون عليه الامتثال لشروط التراخيص البيئية، مع مراعاة أي معايير تقنية للتشغيل تكون واردة في الترخيص إلى جانب اشتراطات الرصد وإعداد التقارير. ويجوز تطبيق معايير الإدارة مثل نظم إدارة الجودة لضمان تحقيق معيار الحماية البيئية الضروري.

١٧ - وتبلى هذه الاشتراطات معاً المعيارين الثاني والثالث من معايير وضوابط الإدارة التي يتم على أساسها الحكم على جودة تقييم لما إن كانت الإدارة السليمة بيئياً منفذة داخل المرفق.

١٨ - وبصفة عامة فإن مسألة ما إذا كان من المحتمل إنجاز الإدارة السليمة بيئياً في ظل أي مجموعة من الظروف مسألة يمكن تقييمها باستخدام النهج المبين عاليه. ويمكن تطبيقه بالمثل على الأنشطة التي تشتمل على تفكيك السفن. وقد يكون من المفيد استخدام قائمة مراجعة لتحديد ما إذا كان من المحتمل من أن يفى أي مرفق بشروط الإدارة السليمة بيئياً. ويمكن لقائمة المراجعة هذه أن تشتمل على العناصر التالية مع مراعاة المعايير الثلاثة الرئيسية المقترحة في الفقرة ٦:

قائمة مراجعة للإدارة السليمة بيئياً

أولاً - الامتثال للنظم

- هل تم تنفيذ اتفاقية بازل في صورة قانون وطني؟
- ما هي القوانين المحددة التي تنص على تنظيم أنشطة النفايات (١) على المستوى المحلي (٢) بشأن واردات النفايات وصادراتها؟
- هل هناك جهة تنظيم بيئية مكلفة بضمان الامتثال للنظام التشريعي؟
- هل توجد تراخيص لأماكن محددة صادرة لتشغيل مرفق ما تبين تفاصيل الظروف الخاصة بهذا الموقع، والتي تنص على منع التلوث عن طريق تحديد حدود الانبعاثات في الهواء والماء والأرض؟

- هل هناك جزاءات تفرض في حالة عدم الامتثال من خلال المحاكم؟
- هل هناك سجلات موثقة لعمليات التفتيش؟
- هل هناك بيانات مسجلة بشأن الرصد التنظيمي للمرفق بواسطة سلطة مختصة؟

ثانياً - المعايير العملية

- هل هناك معايير بيئية منشورة على الصعيد الوطني أو المحلي تحدد المستوى المتوقع من الحماية البيئية؟
- هل هناك معايير بيئية منشورة سواء مأخوذة من المعايير الواردة أعلاه أو بصورة مستقلة؟ (قد تشمل معايير دولية معترف بها ذات صلة)
- هل هناك معايير صناعية منشورة؟
- هل هناك معايير تقييمية لتشغيل المرافق تشمل كتيبات الإرشاد العملي؟
- هل توجد تقانات أو تدابير للتقييم البيئي لتحديد التأثيرات المحتملة للمرافق؟

ثالثاً - ضوابط الإدارة

- هل يوجد لدى الموقع تدابير إدارة وتشغيل موثقة؟
- هل يوجد أي نظم لإدارة الجودة معمول به (يمكن لطرف ثالث أن يقوم بمراجعتها كمراجع مستقل معتمد) يدعم تشغيل المرفق؟
- هل الموظفون مدربون وعلى كفاءة من الناحية التقنية؟
- هل توجد رصد لتشغيل فرادى المرافق من جانب الجهة القائمة بالتشغيل للتأكد من الامتثال للترخيص؟
- هل يوجد رصد للبيئة الخارجية أو القريبة من المرفق؟
- هل توجد أحكام (مثل خطط الطوارئ وإجراءات الإغلاق) للتعامل مع عدم الامتثال أو لعلاج آثار عدم الامتثال؟

١٩ - على الرغم أن من الجائز عدم الوفاء بكل عنصر في جميع الحالات، فإنه قد يتعين الوفاء بعدد لا بأس به من هذه العناصر لتحقيق الإدارة السليمة بيئياً. ويمكن توفير بعض الوسائل المماثلة للدلالة على أن المعايير الرئيسية يتم الوفاء بها. فيجوز مثلاً، أنه حيثما لا تتوافر معايير وطنية، يكون مدير المرفق قد ابتكر بعضاً منها للاستخدام المحلي ويستخدمها لإدارة المرفق. وفي الحالات التي توثق فيها تلك الإجراءات وتتوافر الدلائل على التمسك بها من خلال نظام لإدارة الجودة المدعوم بالرصد، مثلاً، فقد يكون لا يزال من الممكن على أنه يجري تنفيذ الإدارة السليمة بيئياً.

المراجع

- خطة إدارة للمملكة المتحدة لاستيراد وتصدير النفايات 1996، DoE، HMSO ISBN 0-11-753181-2.
- اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود ١٩٨٩ www.basel.int
- وثيقة توجيه بشأن إعداد المبادئ التوجيهية التقنية لإدارة السليمة بيئياً للنفايات الخاضعة لاتفاقية بازل www.basel.int
- مبادئ بازل التوجيهية التقنية بشأن الإدارة السليمة بيئياً للتفكيك الكلي والجزئي للسفن 2003 ISBN 92-1-158620-8 (also available from web-site).
- تجميع للصفحات الوقائية القطرية، اتفاقية بازل رقم 1-158632-1 ISBN 92-1-158632-1، 2004/1.

التذييل ١

اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود المادة ٤-٢:

٢-٤ يتخذ كل طرف التدابير المناسبة بغية:

- (أ) ضمان خفض توليد النفايات الخطرة والنفايات الأخرى داخله إلى الحد الأدنى، مع مراعاة الجوانب الاجتماعية والتكنولوجية والاقتصادية؛
- (ب) ضمان إتاحة مرافق كافية للتخلص، لأغراض الإدارة السليمة بيئياً للنفايات الخطرة والنفايات الأخرى تكون موجودة داخله قدر الإمكان، أيًا كان مكان التخلص منها؛
- (ج) ضمان أن يتخذ الأشخاص المشتركون في إدارة النفايات الخطرة والنفايات الأخرى داخله الخطوات الضرورية لمنع التلوث من النفايات الخطرة والنفايات الأخرى الناجم عن تلك الإدارة، وخفض آثار ذلك التلوث على الصحة البشرية والبيئة إلى أدنى حد فيما إذا حصل مثل ذلك التلوث؛
- (د) ضمان خفض حركة النفايات الخطرة والنفايات الأخرى عبر الحدود إلى الحد الأدنى بما يتفق مع الإدارة السليمة والفعالة لهذه النفايات، وأن تجرى الحركة بطريقة توفر الحماية للصحة البشرية والبيئة من الآثار الضارة التي قد تنجم عن هذه الحركة،
- (هـ) عدم السماح بتصدير النفايات خطرة أو نفايات أخرى إلى دولة أو مجموعة دول تنتمي إلى منظمة تكامل اقتصادي و/أو سياسي تكون أطرافاً، ولا سيما إلى البلدان النامية التي حظرت بموجب تشريعها كل الواردات، أو إذا كان لديه سبب يدعو إلى الاعتقاد بأن النفايات قيد النظر لن تدار بصورة سليمة بيئياً، طبقاً للمعايير التي تحددها الأطراف في اجتماعها الأول؛
- (و) اشتراط أن تقدم إلى الدول المعنية المعلومات المتعلقة بالحركة المقترحة للنفايات الخطرة والنفايات الأخرى عبر الحدود، وفقاً للمرفق الخامس ألف، كيما يتسنى لها أن تحدد بوضوح ما للحركة المقترحة من آثار على الصحة البشرية والبيئة؛
- (ز) منع استيراد النفايات الخطرة والنفايات الأخرى إذا كان لديه سبب يحمله على الاعتقاد بأن النفايات قيد النظر لن تدار بطريقة سليمة بيئياً؛
- (ح) التعاون، مباشرة أو عن طريق الأمانة، في الأنشطة مع الأطراف الأخرى ومع سائر المنظمات المهمة، بما في ذلك نشر المعلومات عن حركة النفايات الخطرة والنفايات الأخرى عبر الحدود، بغية تحسين الإدارة السليمة بيئياً لهذه النفايات وتحقيق منع الاتجار غير المشروع فيها.

التذييل ٢

مقتطفات من "وثيقة توجيهية بشأن إعداد المبادئ التوجيهية التقنية للإدارة السليمة بيئياً للنفايات الخاضعة لاتفاقية بازل" www.basel.int

ألف - مذكرة بشأن الإدارة السليمة بيئياً

٤ - في حين أن من الواضح أن التخلص من النفايات كان يتم بأشكال مختلفة منذ آلاف السنين فإن إدارة النفايات نشاط حديث نسبياً. وفي الحقيقة لم تظهر التشريعات التي تتناول التخلص من النفايات حتى في البلدان المتقدمة صناعياً إلا خلال السنوات العشرين الأخيرة. أما أعمال الرقابة السابقة على ذلك فكانت ذات طبيعة أكثر عمومية وكانت تتعلق فيما يحتمل بقضايا الصحة العامة أو تخطيط استخدام الأراضي. وإدارة النفايات نشاط أكثر حداثة يرمى إلى تحديد وإدارة النفايات طوال دورة حياتها مع التركيز بقوة على أنشطة التخفيض، وإعادة الاستخدام وإعادة التدوير.

٥ - على الرغم من أن مصطلح "نفايات خطيرة" كثيراً ما يستخدم بمعنى فضفاض وغير محدد، فإن اتفاقية بازل تعطي تصنيفاً لفئات النفايات المطلوب مراقبتها. وتنص الاتفاقية كذلك على أنه ينبغي أن تدرج بصفة نفاية خطيرة أي نفايات تُعرف، أو تعتبر، نفايات خطيرة من جانب التشريعات المحلية للطرف المصدر أو المستورد أو طرف العبور. وتوصف الإدارة السليمة بيئياً للنفايات أيضاً في إطار الاتفاقية وتذكر بأنها "اتخاذ جميع الخطوات العملية لضمان إدارة النفايات الخطرة أو غيرها من النفايات بطريقة تحمي صحة البشر والبيئة من التأثيرات الضارة التي قد تنجم عن مثل هذه النفايات".

٦ - ومن الصعب للغاية في غياب التشريعات الوطنية الصارمة توقع وجود رقابة تقنية فعالة على الإدارة السليمة بيئياً للنفايات وعلى وجه الخصوص النفايات الخطرة في أي بلد.

٧ - ينظر إلى التشريعات المحلية وأطر التنظيمات القانونية على أنها اشتراطات مسبقة أساسية للرقابة على نقل النفايات عبر الحدود والتخلص منها، وبصفة خاصة النفايات الخطرة. ومع ذلك، لا ينبغي أن يمنع هذا البلدان الأطراف في الاتفاقية، حتى وإن لم تكن ثمة تشريعات وطنية قد وضعت من التعهد بالتزامات واتخاذ التدابير الضرورية لمراقبة النفايات التي يجري إنتاجها حالياً داخل أقاليمها الوطنية.

٨ - ويتعين أن تشمل التشريعات والتدابير التي تتخذ على المستوى المحلي أحكاماً ذات الصلة بالإفناء. ومن شأن هذه الأحكام أن توجز التدابير وتوضح مسؤوليات كل شخص مشارك في إدارة النفايات الخطرة. ويتعين أن تقدم التشريعات المحلية كذلك إطاراً لتنفيذ الاتفاقيات الدولية ولضمان إنفاذ مثل هذه الاتفاقيات بصورة تحمي البيئة وصحة البشر من التأثيرات الضارة المحتملة لنقل النفايات الخطرة ومعالجتها والتخلص منها عبر الحدود. وفي هذا الصدد يمثل رصد التدابير المتخذة طريقة مهمة ترمي إلى تحقيق الإدارة السليمة بيئياً.

٩ - تعرف الإدارة السليمة بيئياً في اتفاقية بازل بأنها اتخاذ جميع الخطوات العملية لضمان أن تجرى إدارة النفايات الخطرة أو غيرها من النفايات بصورة تحمي صحة البشر والبيئة من التأثيرات الضارة التي قد تنجم عن مثل هذه النفايات. وفي هذا السياق، تشمل معايير تقييم الإدارة السليمة بيئياً على ما يلي:

(أ) وجود بنية تحتية تنظيمية وإنفاذية تضمن الامتثال للوائح المطبقة؛

(ب) أن تكون المواقع أو المرافق مرخصة وعلى مستوى كاف من التكنولوجيا والرقابة على التلوث لكي تتعامل مع النفايات الخطرة بالطريقة المقترحة وأن تراعي على وجه الخصوص مستوى التكنولوجيا والرقابة على التلوث في البلد المصدر؛

(ج) ومشغلو المواقع أو المرافق التي تدار فيها النفايات الخطرة مطالبون، بحسب مقتضى الحال، برصد التأثيرات الناجمة عن هذه الأنشطة؛

(د) اتخاذ التدابير المناسبة في الحالات التي تشير عمليات الرصد إلى أن إدارة النفايات الخطرة قد أسفرت عن انبعاثات غير مقبولة؛

(هـ) أن يكون الأشخاص المشاركون في إدارة النفايات الخطرة قادرين ومدربين تدريباً كافياً في تخصصاتهم.

والبلدان ملزمة أيضاً بتفادي أو بتدنية توليد النفايات وضمان توافر المرافق الكافية لنفاياتها من أجل حماية صحة البشر والبيئة.

وينبغي في هذا السياق للبلدان - من جملة أمور أخرى - أن:

(أ) تتخذ خطوات لتحديد وقياس كمية أنواع النفايات التي تنتج وطنياً؛

(ب) تستخدم أفضل الممارسات لتفادي أو لتدنية توليد النفايات الخطرة، مثل استخدام الطرق النظيفة؛

(ج) توفر المواقع أو المرافق المرخصة على أنها سليمة بيئياً لإدارة نفاياتها على وجه الخصوص نفايات خطرة معينة.

يضاف إلى ذلك أنه يمكن تعزيز الإنفاذ والرصد من خلال التعاون الدولي."

باء - "ممارسات الإدارة الجيدة"

٤٠ - يتعين القيام بإدارة ومراقبة جميع مرافق معالجة النفايات الخطرة واستعادتها والتخلص منها وفقاً لمعايير سليمة بيئياً. ويجب أن يعهد بالإدارة على المرفق والإشراف عليه إلى أشخاص ذوي خبرة، ومختصين فنياً، وينبغي لكل فرد يعمل في ذلك الموقع أن يكون حسن التدريب على المهام التي يطلب إليه القيام بها. وينبغي أن يتم التدريب الضروري على أساس منظم على الوجه الصحيح وينبغي الاحتفاظ بسجلات التدريب ومراجعة فحوى برامج التدريب واستكمالها بصورة منتظمة.

٤١ - ينبغي تشغيل جميع المرافق طبقاً لمعايير أو إجراءات مكتوبة. وينبغي إيلاء اهتمام خاص بالتسجيل بهذه الطريقة وبطرق تشغيل المصنع والمعدات ونظم الإدارة ومراقبة الأنشطة التي تتم في الموقع، وقواعد واشتراطات أمان هذا الموقع وطرق ضمان مراقبتها. وينبغي تنسيق جميع النظم والتدابير المكتوبة في شكل كتيب إرشادي شامل للتشغيل/النظم/الأمان ويفضل أن يخضع لتقييم جودة وتحقق من صحته من مصدر خارجي.

٤٢ - لا تختلف الجوانب البيئية لمرافق إدارة نفايات جيدة التصميم والتشغيل من حيث الأساس عن تلك الموجودة في أي عملية تجهيز أخرى تدار بشكل حسن تتناول مواد مماثلة. ولا تختلف معالجة النفايات مادياً عن الأشكال الأخرى للتجهيز والتصنيع من حيث قدرتها على إحداث التلوث البيئي. ومع ذلك فإن التصورات المناقضة كثيراً ما تخامر الجمهور ذلك قد تؤدي بمشغلي مرافق إدارة النفايات التي تتناول مواداً حساسة كثنائيات الفينيل متعدد الكلور إلى القيام بعملية

رصد بيئي إضافية لضمان أن هذه الأنشطة لا تساهم في إحداث تأثيرات بيئية معاكسة. ويمكن لمثل هذا الرصد أن يشتمل على أخذ عينات منتظمة من تربة الموقع ومن التربة الواقعة خارجه، ومن أوراق الأشجار، والهواء المحيط، والغبار والمساحات السطحية. يضاف إلى ذلك أن برامج الفرز الصحي للمستخدمين، التي تستعمل في بعض الحالات، قد تُقدم معلومات إضافية مفيدة.

٤٣ - يعتبر الإشراف اللاحق لإغلاق مواقع إدارة النفايات من السمات المهمة بصفة خاصة لأنشطة دفن النفايات. إذ ينبغي للرصد اللاحق للإغلاق لمواقع دفن النفايات الذي يشتمل بخاصة على تحليل النضيد أو أخذ عينات من الآبار الارتوازية القريبة من الموقع أن تبحث دورياً، كضرورة لا محالة منها، عن وجود ملوثات أو مكونات خطيرة محددة. وينبغي تصميم مواقع المعالجة والتخلص المصممة والمشيدة وفقاً لمقاييس هندسية بشكل يمنع الإطلاقات في البيئة. ومثل هذه المواقع تعطى أيضاً الفرصة لجمع ومعالجة الانسكابات، وتدفق مياه الأمطار الملوثة. وفي مثل هذه الحالات يمكن لوقف نشاط ما عن العمل أن يتضمن تنظيف المصنع والمعدات والمناطق ذات الأرضيات الصلبة والأحواض، إلى آخره. ومن شأن ذلك أن يديني احتمال اكتشاف أي ملوثات ذات شأن في المستقبل. وفي حالة المرافق التي لا تتمتع بمثل هذه التدابير الوقائية والاحتياطية، فينبغي أن تشمل حالات وقف النشاط على أخذ عينات على نطاق أوسع لاكتشاف مدى وجود ونطاق أي تلوث. وتنحو الاشتراطات لأن تكون مخصصة بكل موقع، غير أنه قد يتعين النظر في إعادة الفحوص بشكل دوري."

المرفق ٤

مذكرة أمانة اتفاقية بازل بشأن الموافقة المسبقة عن علم

موجز

موجز تنفيذي: تحدد هذه الوثيقة الجوانب الأساسية للموافقة المسبقة عن علم وكيف يمكن تطبيقها على تفكيك السفن

وثائق ذات صلة: ILO/IMO/BC WG 1/8، ILO/IMO/BC WG 2/8/3، ILO/IMO/BC WG 2/4

المقدمة

١ - وافق الفريق العامل المشترك بين منظمة العمل الدولية والمنظمة البحرية الدولية واتفاقية بازل في دورته الأولى، على ضرورة وضع مفهوم الموافقة المسبقة عن علم على جدول أعمال دورته الثانية.^(٤)

معلومات أساسية

٢ - طلب المقرر ٢٦/٧ الذي اعتمده الاجتماع السابع لمؤتمر الأطراف في اتفاقية بازل إلى الفريق العامل مفتوح العضوية لاتفاقية بازل أن "ينظر في الجوانب العملية والقانونية والتقنية لتفكيك السفن في إطار تحقيق نهج عملي إزاء مسألة تفكيك السفن، وإعداد تقرير عن التطورات وتقديم أي مقترحات، حسبما يتناسب إلى مؤتمر الأطراف في اجتماعه الثامن بشأن حل ملزم قانوناً مع مراعاة ما قامت به المنظمة البحرية الدولية من عمل وما قام به الفريق العامل المشترك من عمل".

٣ - وكذلك دعا مؤتمر الأطراف في اتفاقية بازل في دورته السابعة المنظمة البحرية الدولية إلى مواصلة النظر في سن اشتراطات إلزامية في لوائحها، بما في ذلك نظام إعداد التقارير عن السفن الموجهة إلى التفكيك، بما يضمن مستوى مساوٍ من الرقابة لذلك الذي أنشأته اتفاقية بازل، وأن تواصل العمل الرامي إلى وضع اشتراطات إلزامية لضمان الإدارة السليمة بيئياً للسفن الموجهة لإعادة التفكيك والذي يمكن أن يشمل على إزالة التلوث مسبقاً في نطاق تلك الاشتراطات.

٤ - اعتمد الفريق العامل مفتوح العضوية في دورته الرابعة المقرر OEWG-IV/5 الذي دعا فيه في الفقرة ١ من منظومة: "الأطراف والدول الأخرى وملاك السفن وأصحاب المصلحة الآخرين أن يقدموا إلى الأمانة العامة لاتفاقية بازل، من خلال القنوات الملائمة، تعليقات بشأن وجود ثغرات أو أوجه للتداخل أو الغموض فيما بين إجراء الإخطار بموجب اتفاقية بازل ومشروع نظام إعداد التقارير الجاري وضعه من قبل لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية، وأن تقدم هذه الجهات أي حلول مقترحة لعلاج هذه الثغرات أو أوجه التداخل أو الغموض.^(٥)

(٤) أنظر الوثيقة ILO/IMO/BC WG 1/8، الفقرة ٤-٧.

(٥) طبقاً للمقرر OEWG-IV/5، فقد تم تجميع وتنسيق هذه التعليقات والحلول الموصى بها وسوف يتم تقديمها إلى الفريق العامل المشترك في الوثيقة ILO/OMO/BC WG 2/8/3 من خلال الأمانة العامة لاتفاقية بازل.

٥ - وافقت لجنة حماية البيئة البحرية في دورتها الثانية والخمسين، بعد أن نظرت في الحاجة إلى وضع تدابير ملزمة لإعادة تدوير السفن، على أنه يمكن إعطاء أجزاء معينة من المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية بشأن إعادة تدوير السفن إلزامياً في التنفيذ، وكلفت الفريق العامل بشأن إعادة تدوير السفن بأن يبدأ في تحديد عناصر المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية التي يمكن اعتبار النظام الإلزامي أكثر الخيارات ملاءمة لتنفيذها. وقد قامت لجنة حماية البيئة البحرية في دورتها الثانية والخمسين أثناء نظرها في وضع "نظام لإعداد التقارير" للسفن الموجهة إلى إعادة التدوير بتكليف الفريق العامل التابع لها بالبدء في وضع موحز لنظام إعداد التقارير للسفن الموجهة إلى إعادة التدوير بهدف وضع نظام قابل للتنفيذ وفعال لإعداد التقارير بحيث يلائم الخواص المميزة للنقل البحري في العالم. وأشارت لجنة حماية البيئة البحرية في دورتها الثانية والخمسين بعد النظر في تقرير الفريق العامل MEPC 52/WP.8 بشأن نظام إعداد التقارير للسفن الموجهة إلى إعادة التدوير، أن الفريق قد وافق على أن يتم وضع هذا النظام وفقاً للمبادئ الأساسية التالية:

١" - ينبغي أن يكون النظام شفافاً وفعالاً، ويضمن التطبيق بشكل موحد، ويحترم المعلومات ذات الحساسية من الناحية التجارية.

٢ - وينبغي وضع النظام بالشكل الذي يسهل الرقابة والإنفاذ لأي أحكام إلزامية قد تضعها المنظمة البحرية الدولية بخصوص إعادة تدوير السفن.

٣ - وينبغي أن يقوم بتنفيذ النظام كل من مالك السفينة ومرفق إعادة التدوير ودولة العلم والدول التي تقوم بعمليات إعادة التدوير، مع تحمل الطرفين الأخيرين بالدور الأساسي عن ضمان التطبيق السليم.

٤ - وينبغي أن يكون النظام آلية قائمة بذاتها لإعداد التقارير.

٥ - على الرغم من إمكانية الأخذ في الاعتبار بإجراءات الإخطار وإعداد التقارير القائمة بموجب صكوك قانونية أخرى قائمة، فإنه ينبغي أن يكون النظام فعالاً، ويسهل تنفيذه بأقل عبء إداري مطلوب، وبما يلائم الخواص المميزة للنقل البحري في العالم."

٦ - أخذت لجنة حماية البيئة البحرية في دورتها الثانية والخمسين علماً بمشروع موحز نظام إعداد التقارير للسفن الموجهة إلى إعادة التدوير قام بوضعه الفريق العامل وذلك كنقطة للبداية، من أجل القيام بطريقة منهجية بتحديد ما هو الذي يجب الإبلاغ عنه وإلى من وبواسطة من (مرفق ٢ من الوثيقة MEPC 52/WP.8) وقد أشير في هذا الصدد، إلى أنه لا يزال هناك حاجة للمزيد من العمل لمواصلة وضع هذا النظام بهدف النظر في عدة أمور من بينها الإطار الزمني الملائم للإبلاغ، وإيجاد شكل متجانس لإعداد التقارير وإمكانية وجود حاجة للمزيد من تدفق المعلومات فيما بين أصحاب المصلحة المعنيين بهذا الموضوع.

٧ - وكما جاء في الوثيقة ILO/IMO/BC WG 2/4، عُقد اجتماع بين الدورات لفريق العمل التابع للجنة حماية البيئة البحرية في الفترة من ١٣ إلى ١٥ تموز/يوليه ٢٠٠٥. وقد نظر الفريق العامل في عدة أمور من بينها نظام إعداد التقارير للسفن الموجهة إلى إعادة التدوير، ووافق على أن مثل هذا النظام وإن كان ليس هدفاً قائماً بذاته، فإنه ينبغي وضعه وتضمينه في الاشتراطات الإلزامية بهدف تسهيل الرقابة على الأحكام الإلزامية الأخرى بشأن إعادة تدوير السفن وإنفاذها، علاوة على تحسين الشفافية في تنفيذها، وقد وافق الفريق العامل وقد ارتوي أن من الممكن أن يكون نظام

الإبلاغ عن السفن أداة معينة في ضمان إعادة تدوير السفن بطريقة آمنة وسليمة بيئياً، على أنه ينبغي وضع هذا النظام بشكل موازٍ للاشتراطات الإلزامية الأخرى والتجانس معها، وبما يضمن الحد الأقصى من الكفاءة والفعالية.

٨ - وافقت الدورة ٥٣ للجنة حماية البيئة البحرية أنه يجب على المنظمة البحرية الدولية، أن توضع على وجه الأولويات العليا صكاً جديداً لإعادة تدوير السفن بهدف تقديم قواعد ملزمة قانوناً وقابلة للتطبيق عالمياً لإعادة تدوير السفن من أجل مرافق الشحن البحري الدولي ومرافق إعادة تدوير السفن، واعتمدت اللجنة مشروع لتوصية من الجمعية لكي يتم اعتمادها في الدورة الرابعة والعشرين للجمعية (٢١ تشرين الثاني/نوفمبر حتى ٢ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٥) وتحدد التزام المنظمة بوضع هذا الصك الجديد للمنظمة البحرية الدولية، ويشمل مشروع قرار الجمعية عدة أمور من بينها:

١ - "تطلب إلى لجنة حماية البيئة البحرية أن تقوم بوضع صك جديد ملزم قانوناً بخصوص إعادة تدوير السفن يوفر ضوابط لما يلي:

- ١ - تصميم وتشيد وتشغيل وإعداد السفن بما يسهل إعادة التدوير بشكل آمن وسليم بيئياً بدون الإضرار بسلامة وكفاءة تشغيل السفن؛
- ٢ - وتشغيل مرافق إعادة تدوير السفن بشكل آمن وسليم بيئياً؛
- ٣ - وإنشاء آلية إنفاذ ملائمة لإعادة تدوير السفن (اشتراطات إصدار الشهادات/إعداد التقارير).^(٦)

إجراء الإخطار بموجب اتفاقية بازل: قبل بدء النقل عبر الحدود

٩ - تنشئ اتفاقية بازل من أجل الوفاء بأهدافها في حماية صحة البشر والبيئة، نظاماً لمراقبة نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود. ويتم تطبيق نظام الرقابة بموجب هذه الاتفاقية من خلال إجراء للإخطارات أنشئ بموجب المادة ٦ من الاتفاقية، يشترط وفقاً له الحصول على موافقة مسبقة عن علم على استيراد النفايات الخطرة والنفايات الأخرى من قبل بلد الاستيراد أو بلد العبور، وذلك قبل أن تُصرح بلد التصدير ببدء أي نقل عبر الحدود لهذه النفايات.

١٠ - ومن أجل ضمان أن يكون لدى بلد الاستيراد المعلومات المطلوبة لاتخاذ قرار عن علم بخصوص ما إذا كانت سوف تقبل أم ترفض استيراد النفايات، تشترط اتفاقية بازل تقديم معلومات معينة لبلد الاستيراد. وتوجد المعلومات المطلوب تقديمها في القائمة ألف في المرفق الخامس للاتفاقية وهو يشتمل على معلومات مفصلة عن النفايات المعنية والطرق المقترحة للنقل والتخلص، بالإضافة إلى دليل على عقد بين الجهة المصدرة والجهة القائمة بالتخلص، ويشترط كذلك تقديم تأكيد تحريري بأن الجهة المقدمة للإخطار تلقت الموافقة التحريرية من دولة الاستيراد ووجود عقد للتخلص يحدد الإدارة السليمة بيئياً للنفايات المقصودة.

١١ - تفرض الفقرة ٢ من المادة ٤ من اتفاقية بازل التزاماً على كل طرف بعدم السماح بتصدير النفايات الخطرة أو النفايات الأخرى وبتحريم استيراد هذه النفايات "إذا كان لدى أي منهم سبب للاعتقاد بأن النفايات المعنية لن يتم إدارتها بشكل سليم بيئياً".

(٦) انظر المرفق ٧ لتقرير لجنة حماية البيئة البحرية في دورتها الثالثة والخمسين (MEPC 53/24/Add.1).

مقارنة بين إجراء الإخطار بموجب اتفاقية بازل ومشروع نظام إعداد التقارير عن السفن، الذي وضعته لجنة حماية البيئة البحرية في دورتها الثانية والخمسين

١٢ - يوضح كل من الشكلين ألف وباء الواردين في مرفق هذه الوثيقة إجراء الإخطار بموجب اتفاقية بازل ومشروع موحز نظام إعداد التقارير عن السفن الموجهة إلى إعادة التدوير، الذي وضعه الفريق العامل بلجنة حماية البيئة البحرية أثناء دورته الثانية والخمسين (يشار إليه فيما بعد على أنه "مشروع لجنة حماية البيئة البحرية - ٥٢ لنظام إعداد التقارير). ويشير الشكلان إلى العديد من أوجه التشابه بين النظامين، وإلى أوجه الاختلاف أيضاً، ولكنهما يبرزان أن لجنة حماية البيئة البحرية مستمرة في مداولتها بشأن مشروع نظام إعداد التقارير.

١٣ - من الملاحظ أن مشروع نظام إعداد التقارير الذي وضعته الدورة ٥٢ للجنة حماية البيئة البحرية ينص على نقل المعلومات بين الكيانات المعنية، بما في ذلك توفير المعلومات عن العقد بين مالك السفينة ومرفق إعادة التدوير الذي يجب أن يكون مصحوباً بخطة لإعادة التدوير. وكما هو مشار إليه في المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية، فإن "أحد الأهداف الرئيسية للخطة هو ضمان تحديد النفايات التي يمكنها أن تسهم في تلوث البيئة أو في الأخطار المحتملة على صحة وسلامة العمال، وأيضاً ضمان تداول هذه النفايات بالشكل السليم"^(٧)، وتنص المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية أيضاً على أن "ينبغي على أن يكون الاتفاق على تنفيذ خطة إعادة التدوير جزءاً من عقد فيما بين مالك السفينة والمرفق"^(٨)، وهذه الأحكام تضاهي الاشتراطات المقررة بموجب اتفاقية بازل بشأن وجود عقد بين المصدر والجهة القائمة بالتخلص والتي تحدد الإدارة السليمة بيئياً للنفايات موضع البحث. ويشير الشكل الذي يظهر مشروع نظام إعداد التقارير الذي وضعته لجنة حماية البيئة البحرية في دورتها ٥٢ إلى إمكانية إرسال المعلومات من دولة العلم إلى الدولة التي يتم فيها إعادة التدوير. ولكن طبيعة هذه المعلومات غير محددة، وحيث أن هذا النص موضوع بين قوسين، فمن الجائز أنه لم يتم الاتفاق عليه.

١٤ - من الملاحظ في هذا الرسم البياني لمشروع نظام إعداد التقارير الذي وضعته لجنة حماية البيئة البحرية في الدورة ٥٢، أنه لا توجد إشارة صريحة إلى اشتراطات الحصول على الموافقة من الدولة التي يتم فيها إعادة التدوير قبل دخول السفينة لهذه الدولة. وكما سبقت الإشارة إليه من قبل، فإن الموافقة المسبقة عن علم عنصر أساسي في نظام الرقابة في اتفاقية بازل، غير أن المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية تنص على أنه "يجب على الدول التي يتم فيها إعادة التدوير سن لوائح وطنية بشأن حالة السفن التي تم شراؤها من أجل إعادة التدوير، سواء في وقت الشراء أو وقت التسليم. وينبغي للدول التي يتم فيها إعادة التدوير أن تقوم في واقع الأمر بوضع أية شروط تعتبرها ضرورية قبل قبول السفينة لإعادة تدويرها"^(٩) وعلاوة على ذلك أن المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية تنص على: يقدم جواز السفر الأخضر بما في ذلك قائمته الحصرية بالمواد التي يحتمل أن تكون خطرة، والذي ينبغي أن يسلمه آخر مالك للسفينة إلى مرفق إعادة التدوير معلومات قد تطلبها الدولة التي تتم فيها عملية إعادة التدوير بالنسبة للمواد الموجودة على متن السفينة. وينبغي للدولة التي تتم فيها إعادة التدوير التأكد من إمكانية التناول الآمن لأي نفايات قد تكون خطرة يمكن أن تتولد أثناء

(٧) مرفق توصية الجمعية العامة للمنظمة البحرية الدولية (٢٣) A.962 الفقرة ٨-٣-٢-٣.

(٨) المصدر السابق، الفقرة ٨-٣-٢-٥.

(٩) المصدر السابق، الفقرة ٩-٤-١-٢.

عمليات التدوير، وذلك قبل أن تقبل السفينة لإعادة تدويرها^(١٠) ويعكس هذا التوجيه فكرة الموافقة المسبقة عن علم، التي يمكن الإشارة إليها بوجه خاص وإدراجها كعنصر ملزم في نظام إعداد التقارير، ويمكنها أن تستخدم في هذا السياق للنص على وجود مستوى مكافئ للرقابة، لما تم إرساؤه في إطار اتفاقية بازل.

١٥ - وفضلاً عن ذلك، يمنح نظام الرقابة الوارد في اتفاقية بازل حقوقاً لدول العبور^(١١)، كما أن الموافقة المسبقة عن علم من أي دولة من المقرر أن تعبرها الشحنة مطلوبة قبل أن تسمح بلد التصدير ببدء النقل عبر الحدود. ومرة أخرى فإن هذا الاشتراط يستهدف النهوض بما تهدف إليه الاتفاقية من تحقيق الهدف الذي هو حماية صحة البشر والبيئة.

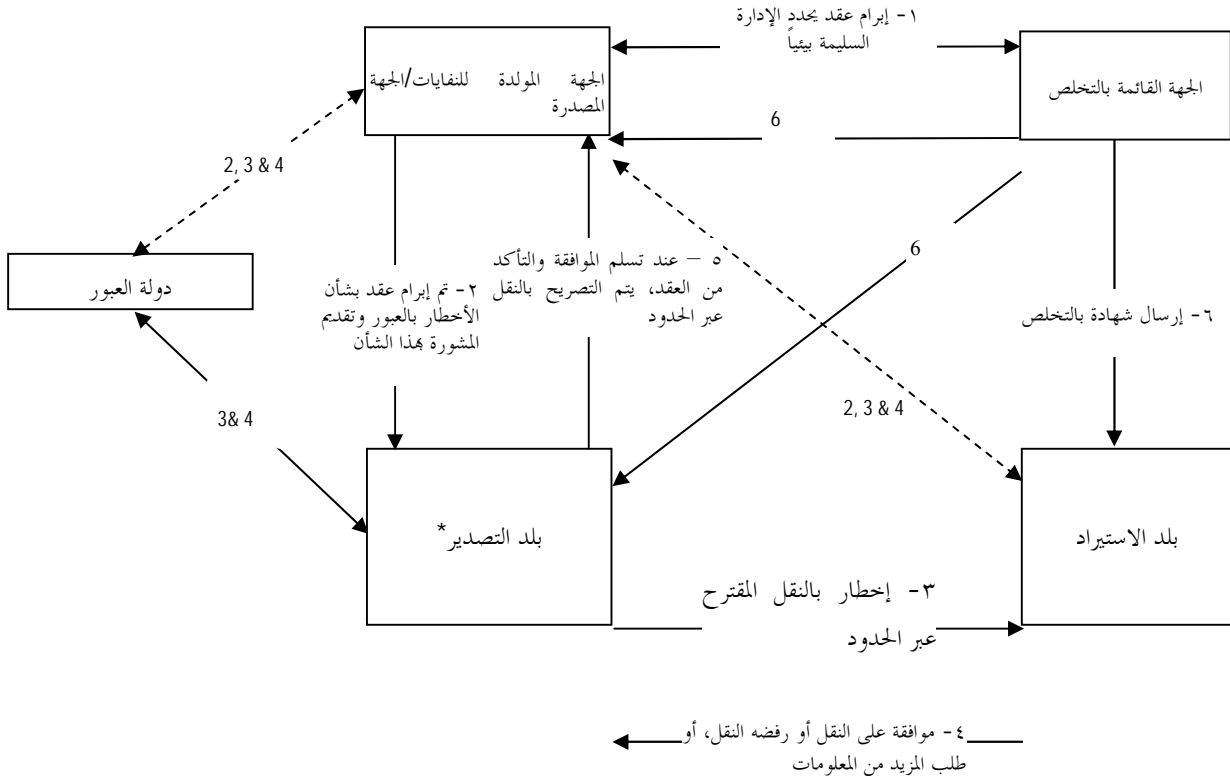
١٦ - وعلى النقيض من ذلك، يبدو أن مشروع نظام إعداد التقارير الذي وضعته لجنة حماية البيئة البحرية في الدورة ٥٢ يعالج إحالة المعلومات إلى دول العبور. ومن الممكن معالجة مسألة دول العبور من أجل إنشاء نظام لإعداد التقارير للسفن المقرر تفكيكها بشكل يضمن وجود مستوى من الرقابة مكافئ لذلك الموجود في نطاق اتفاقية بازل. وقد يرغب الفريق العامل المشترك في النظر فيما إذا كان من الممكن أن تعالج حقوق والتزامات دول الموانئ بموجب صكوك المنظمة البحرية الدولية هذه القضية.

(١٠) المصدر السابق، الفقرة: ٩-٤-١-٣.

(١١) تنص المادة ٢ (١١) على أن دول العبور تعني: (أي بلد بخلاف بلد التصدير وبلد الاستيراد من المقرر أن يحدث فيها انتقال للنفايات الخطرة أو النفايات الأخرى).

المرفق

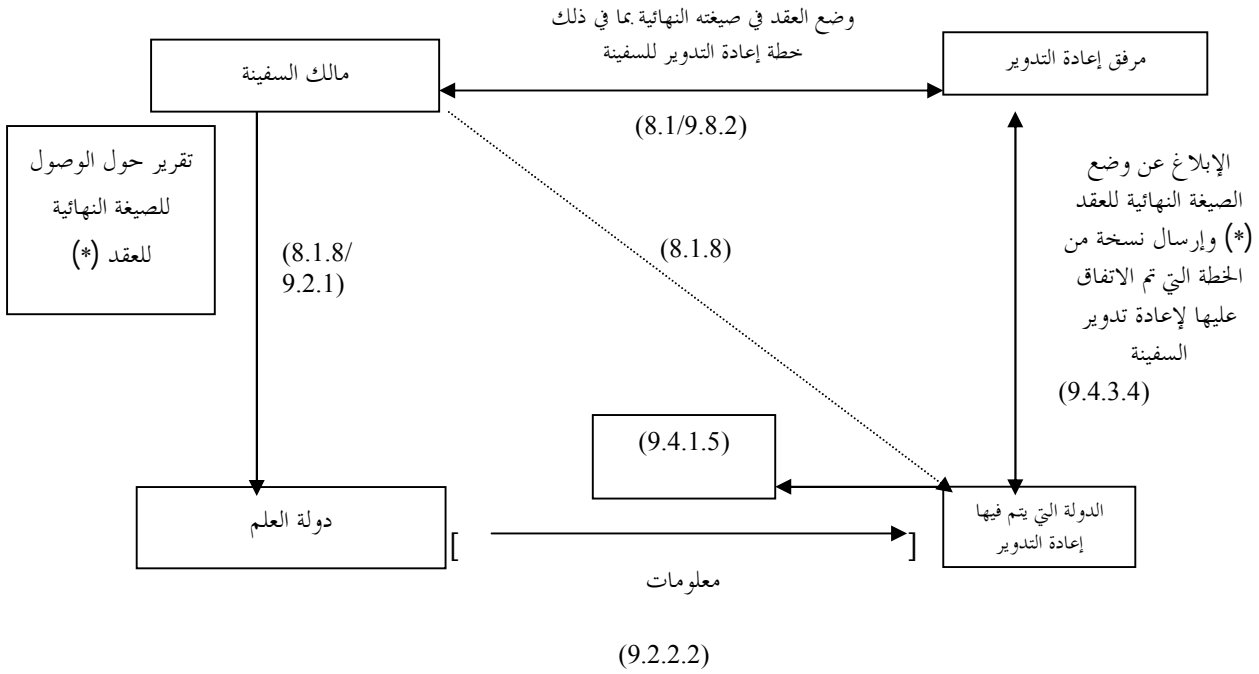
ألف - إجراء الإخطار في اتفاقية بازل



* سوف تتطلب كل من دولة التصدير ودولة الاستيراد أن يقوم أي شخص يتولى مسؤولية نقل النفايات الخطرة أو النفايات الأخرى عبر الحدود بالتوقيع على مستند النقل إما عند تسليم النفايات أو تسلمها.

باء - مشروع موجز نظام إعداد التقارير الذي قام بوضعه الفريق العامل للجنة حماية البيئة البحرية في دورته الثانية والخمسين

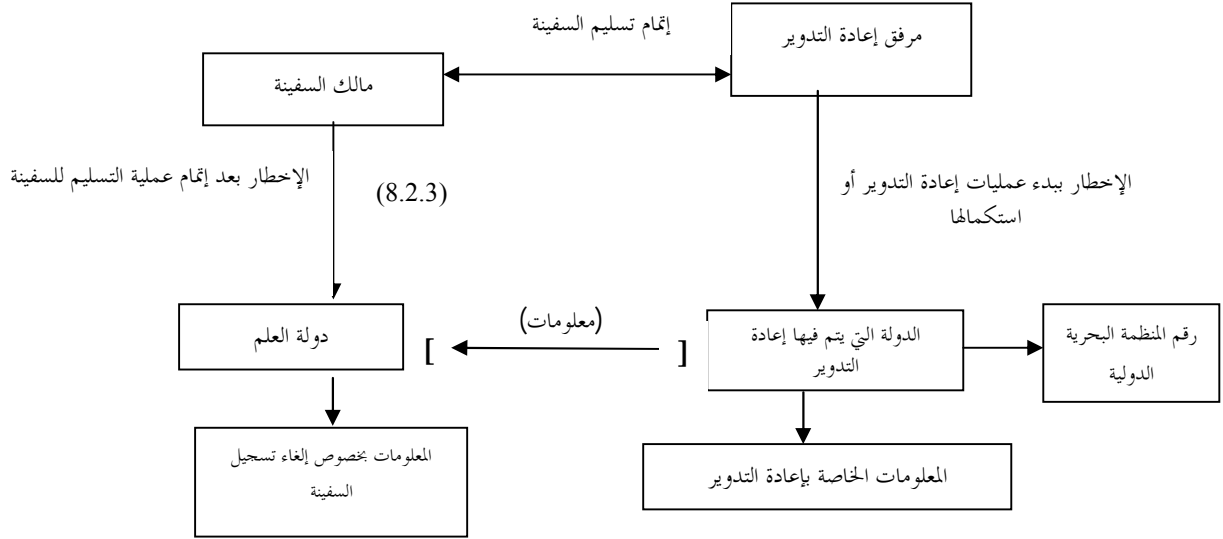
١ - قبل تسليم السفينة إلى مرفق إعادة التدوير



(*) يجب الإشارة إلى المعلومات التالية:

- (أ) مالك السفينة المسجل الذي يتم شراء السفينة منه (الاسم ومعلومات الاتصال)؛
 (ب) مرفق إعادة التدوير المسؤول عن تنفيذ العقد (الاسم ومعلومات الاتصال وتفاصيل الرخصة أو التصريح).

٢ - بعد تسليم السفينة إلى مرفق إعادة التدوير



- ملاحظات:
- ١- البنود الموضوعية بين أقواس معقوفة لم يتفق الفريق عليها.
 - ٢- تشير الأرقام الموجودة بين أقواس إلى فقرات المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية.