

# A

الأمم المتحدة

Distr.  
GENERAL

الجمعية العامة



A/HRC/12/26  
15 July 2009

ARABIC  
Original: ENGLISH

مجلس حقوق الإنسان  
الدورة الثانية عشرة  
البند ٣ من جدول الأعمال

تعزيز وحماية جميع حقوق الإنسان، المدنية والسياسية والاقتصادية والاجتماعية والثقافية، بما في ذلك الحق في التنمية

تقرير المقرر الخاص المعني بالآثار الضارة لنقل وإلقاء المنتجات والنفايات السمية والخطرة على التمتع بحقوق الإنسان، السيد أوكيشوكو إيبانو\*

\* تأخر تقديم هذا التقرير.

(A) GE.09-14573 140909 140909

## موجز

تكسير السفن صناعة مهمة بالنسبة للبلدان النامية، خاصة في جنوب آسيا. فهي تمثل مصدراً هاماً لتوريد المواد الخام وتوفر فرص عمل لعشرات الآلاف من الأشخاص. وتكسير السفن ممارسة مستدامة في حد ذاتها، نظراً لإمكانية إعادة تدوير أكثر من ٩٥ في المائة من كل سفينة. فتُعاد دلفنة الحديد الصلب ويُستخدم في البناء؛ ويُعاد استخدام الآلات والتجهيزات ويُعاد استعمال أو تدوير الزيوت والوقود بأنواعه. وفي حين أن إعادة تدوير المراكب المنتهي عمرها يمثل، من حيث المبدأ، الخيار الأفضل بالنسبة للسفن التي بلغت نهاية عمرها التشغيلي، فإن ممارسات العمل البالغة الرداءة والظروف البيئية السائدة في معظم المسافن لا تزال مصدر قلق واسع في المجتمع الدولي.

وفي كل سنة، تصل نحو ٦٠٠ سفينة منته عمرها تحتوي على كميات كبيرة من المواد السامة والخطرة، بما فيها الأسبستوس وثنائية الفينيل المتعدد الكلورة والمعادن الثقيلة والزيوت والوقود بأنواعه، إلى شواطئ في جنوب آسيا، حيث تُفكك دون أن يوضع تحتها غطاء إسمنتي أو أي وسيلة حصر أخرى عدا هيكل السفينة ذاتها. وينتج عن هذا الأسلوب في تفكيك السفن، المسمى عادةً "التشطية"، مستويات عالية من تلوث التربة الساحلية والهواء والبحر والموارد من المياه الجوفية، ويؤثر سلباً على المجتمعات المحلية التي كثيراً ما تعتمد على الزراعة والصيد من أجل البقاء.

والعمل في مسافن التكسير عمل قذر وخطير. ففي كل سنة، يموت عدد هائل من العاملين أو يُصابون بإصابات خطيرة بسبب حوادث متعلقة بالعمل أو أمراض مهنية مرتبطة بالتعرض لفترة طويلة لمواد خطرة موجودة في السفن المنتهي عمرها. ولا يحصل العاملون عادةً على أي معلومات ولا يتلقون أي تدريب للحفاظ على السلامة. وهم يعيشون في مرافق مؤقتة تفتقر في كثير من الأحيان إلى أبسط الشروط الدنيا كوسائل الإصحاح والكهرباء وحتى الماء الصالح للشرب. وهناك افتقار عام للمرافق الطبية والحماية الاجتماعية، وبالكاد يحصل العاملون المصابون أو أقرباؤهم على أي تعويض عن الحوادث المرتبطة بالعمل التي تنجم عنها إصابات مُهلكة أو حالات إعاقة دائمة.

وفي العقد الأخير أو نحو ذلك، ساهمت عدة منظمات وآليات في وضع إطار تنظيمي دولي يرمي إلى التصدي لأسباب القلق الخطيرة هذه. وقد توجت تلك الجهود باعتماد اتفاقية هونغ كونغ الدولية بشأن إعادة تدوير السفن بطريقة آمنة وسليمة بيئياً في ١٥ أيار/مايو ٢٠٠٩ برعاية المنظمة البحرية الدولية.

ويرحب المقرر الخاص باعتماد هذه الاتفاقية الجديدة التي تمثل خطوة إيجابية باتجاه إنشاء نظام من الضوابط قابل للتنفيذ الغاية منه ضمان جعل السفن المنتهي عمرها لا تشكل أخطاراً لا ضرورة لها على صحة الإنسان أو البيئة عندما يتم تحريدها. بيد أن المقرر الخاص يرى أن هذه الاتفاقية الجديدة وحدها لا تكفي لتحقيق تحسُّن كبير في ممارسات العمل السائدة في مسافن التكسير أو في التخلص من التلوث البيئي الخطير الذي تتسبب فيه مسافن التكسير. لذلك، يدعو المقرر الخاص جميع أصحاب المصلحة المعنيين بهذا الأمر، بمن فيهم دول مسافن التكسير ودول العلم وقطاع تكسير السفن والمنظمات الدولية إلى النظر في اعتماد تدابير إضافية وتنفيذها من أجل التصدي للآثار السلبية لتكسير السفن التي لم تتطرق إليها الاتفاقية الجديدة.

## المحتويات

| الصفحة | الفقرات   |
|--------|---|
| ٤      | ٥-١ ..... مقدمة - أولاً   |
| ٥      | ٨-٦ ..... معلومات مستوفاة عن أنشطة المقرر الخاص - ثانياً          |
| ٥      | ٧-٦ ..... البعثات القطرية - ألف                                   |
| ٥      | ٨ ..... البيانات والأنشطة - باء                                   |
| ٥      | ٦٢-٩ ..... آثار تكسير السفن الضارة بالتمتع بحقوق الإنسان - ثالثاً |
| ٥      | ١٩-٩ ..... صناعة تكسير السفن - ألف                                |
| ١٠     | ٣٦-٢٠ ..... أثر أنشطة تكسير السفن - باء                           |
| ١٤     | ٦٢-٣٧ ..... الإطار المعياري الحالي - جيم                          |
| ٢٣     | ٦٥-٦٣ ..... الاستنتاجات والتوصيات - رابعاً                        |

## أولاً - مقدمة

١- يُقدّم هذا التقرير وفقاً لقرار مجلس حقوق الإنسان ١/٩ الذي مدّد فيه المجلس ولاية المقرر الخاص لفترة ثلاث سنوات أخرى وعززها لكي تشمل جميع أنواع نقل وإلقاء المنتجات والنفايات السامة والخطرة. واستناداً إلى القرار ١/٩، يضطلع المقرر الخاص الآن بمهمة التحقيق فيما لحركات نقل وإلقاء المنتجات والنفايات الخطرة عبر الحدود وداخل البلدان من آثار ضارة بالتمتع بحقوق الإنسان. وزيادة على ذلك، يطلب القرار إلى المقرر الخاص أن يدرس الآثار الضارة التي يُحتمل أن تنجم عن جميع المنتجات والنفايات الخطرة، مشروعة كانت أم غير مشروعة.

٢- ويتألف هذا التقرير من جزئين موضوعيين: يتضمن الجزء الأول (الجزء ثانياً) معلومات مستوفاة عن الأنشطة التي قام بها المقرر الخاص في الآونة الأخيرة، بينما يركّز الجزء الثاني على الآثار الضارة لتكسير السفن على تمتع أعداد لا تُحصى من الأفراد الذين يعملون في مسافن التكسير أو يعيشون على مقربة منها بحقوق الإنسان<sup>(١)</sup>. وليست هذه المرة الأولى التي تتناول فيها الولاية هذه المسألة: فقد سبق أن سنحت الفرصة للمقررة الخاصة السابقة، السيدة فاطمة الزهراء أوعشي - فيسلي، بزيارة مرافق لتفكيك السفن في آياغا، تركيا، وقدمت عدة توصيات بشأن كيفية القيام بتلك الأنشطة بطريقة تحترم حقوق الإنسان والبيئة (انظر الوثيقة E/CN.4/2005/44).

٣- وقد نظر المقرر الخاص، عند اختياره هذا الموضوع، في عدد من العوامل وفقاً للمنهجية الموحّزة في تقريره الأول إلى لجنة حقوق الإنسان (الوثيقة E/CN.4/2005/45، الفقرات ١٨-٢١). ومن جملة تلك العوامل نطاق الظاهرة ومدى خطورتها والافتقار إلى إطار تنظيمي ملائم وضرورة دراسة الظاهرة من منظور يراعي حقوق الإنسان.

٤- ويتألف الجزء الموضوعي الثاني من هذا التقرير (الجزء ثالثاً) من أربعة فروع. فيعرض الفرع الأول بإيجاز عملية تفكيك السفن ويصف الأخطار الرئيسية المرتبطة بالطريقة المتبعة حالياً في ذلك. بينما يحلّل الفرع بـ ما لأنشطة تكسير السفن من آثار ضارة بتمتع الأشخاص الذين يعملون في المسافن أو يعيشون على مقربة منها بحقوق الإنسان. أما الفرع جيم فيبحث الإطار التنظيمي القائم الذي وُضع بهدف التصدي للشواغل المتنامية بشأن ممارسات العمل الرديئة وآثار قطاع تكسير السفن الضارة بالبيئة. ويركّز بالخصوص على الاتفاقية الدولية التي اعتمدت حديثاً بشأن إعادة تدوير السفن بغية تقييم مدى مساهمتها في حل المشاكل الرئيسية المرتبطة بالأساليب المتبعة حالياً في تفكيك السفن. وختاماً، يتضمن الفرع دال استنتاجات وتوصيات تركّز على التدابير الإضافية التي ينبغي لأصحاب المصلحة المعنيين النظر في اعتمادها وتنفيذها من أجل إحداث تحسن حقيقي وملموس في ممارسات العمل السائدة في قطاع تفكيك السفن وكذلك في الإدارة السليمة بيئياً للنفايات الناتجة عن هذا القطاع.

٥- ويود المقرر الخاص أن يشكر منظمة العمل الدولية والمنظمة البحرية الدولية وأمانة اتفاقية بازل ومنبر المنظمات غير الحكومية المعنية بتكسير السفن على ما قدمته من معلومات ومساعدة بشأن مسألة تفكيك السفن.

---

(١) تدعو الفقرة ٥ من القرار ١/٩ المقرر الخاص إلى أن يضمّن تقريره إلى المجلس معلومات شاملة عن "ما يترتب على برامج إعادة تدوير النفايات، ... واتجاهاتها الجديدة، بما في ذلك ... تفكيك السفن من آثار ضارة بحقوق الإنسان"، وأن يتناول "آية ثغرات في فعالية الآليات التنظيمية الدولية" تتيح نقل وإغراق المنتجات والنفايات السامة والخطرة.

## ثانياً - معلومات مستوفاة عن أنشطة المقرر الخاص

### ألف - البعثات القطرية

٦- أجرى المقرر الخاص زيارات قطرية إلى كوت ديفوار (٤ إلى ٨ آب/أغسطس ٢٠٠٨) وإلى هولندا (٢٦ إلى ٢٨ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٨) بدعوة من حكومتي هذين البلدين. وكان الهدف من هاتين البعثتين تقييم الأثر الذي خلفه على حقوق الإنسان حادثُ بروبوكوالا، الذي يُدعى فيه أن سفينة بروبوكوالا، وهي سفينة تحمل العلم البنمي أجرّتها شركة ترافيغورا الهولندية عبر الوطنية، تخلّصت من ٥٠٠ طن من النفايات السمية في أيدجان. وحسب تقديرات رسمية، توفي ١٥ شخصاً وأدخل ٦٩ شخصاً إلى المستشفيات واستشار أكثر من ١٠٨ ٠٠٠ شخص أطباء بعد التعرض لتلك النفايات.

٧- وبسبب ظروف لم تكن متوقعة، اضطر المقرر الخاص إلى تأجيل زيارته إلى كل من الهند وقيرغيزستان، اللتين كانتا مقررتين في أيلول/سبتمبر ٢٠٠٨ وآذار/مارس ٢٠٠٩، على التوالي. وهو يتطلع إلى زيارة هذين البلدين قبل نهاية فترة الإبلاغ المقبلة. ووفقاً للفقرة ٦ من القرار ١/٩، يود المقرر الخاص أن يكرر نداءه إلى الحكومات التي لم تستجب حتى الآن لطلبه إجراء زيارات قطرية بأن تدعوه إلى إجرائها.

### باء - البيانات والأنشطة

٨- أرسل المقرر الخاص بياناً إلى المؤتمر الدولي المعني بإدارة المواد الكيميائية في دورته الثانية المعقودة في جنيف من ١١ إلى ١٥ أيار/مايو ٢٠٠٩. وذكر في بيانه بمشاركته السابقة في العملية التي أدت إلى وضع النهج الاستراتيجي للإدارة الدولية للمواد الكيميائية. ولاحظ المقرر الخاص بارتياح أن الوثائق الختامية التي تعرض بإيجاز ذلك النهج الاستراتيجي، ولا سيما إعلان دبي بشأن الإدارة الدولية للمواد الكيميائية والاستراتيجية الجامعة للسياسات، أقرت صراحة بما للإدارة السليمة للمواد الكيميائية من إسهام مهم في تعزيز وحماية حقوق الإنسان، ونادت باتباع نهج قائم على الحقوق في الإدارة الدولية للمواد الكيميائية. وينبغي أن يقر النهج القائم على حقوق الإنسان صراحةً بمسؤوليات جميع الجهات الفاعلة الضالعة في إدارة المواد الكيميائية عن حماية وتعزيز حقوق الإنسان، كما ينبغي أن يضمن مشاركة جميع أصحاب المصلحة في وضع سياسات واستراتيجيات إدارة المواد الكيميائية التي تعنيهم وفي تنفيذها ورصدها.

## ثالثاً - آثار تكسير السفن الضارة بالتمتع بحقوق الإنسان

### ألف - صناعة تكسير السفن

٩- تكسير السفن، المسمى أيضاً تفكيك السفن أو إعادة تدوير السفن، هو نوع من أنواع التخلص من السفن يشمل تفكيك هيكل مركب بال بغرض رميه أو تحريده. ويتم تكسير السفن على رصيف أو في حوض سفن جاف أو في مزلق لتفكيك السفن أو على شاطئ، ويشتمل على طائفة واسعة من الأنشطة تتنوع بين انتزاع جميع الأجهزة والمعدات وتقطيع أوصال هيكل السفينة.

١٠- ويمثل تكسير السفن، إذا ما تم بطريقة آمنة وسليمة بيئياً، أفضل أسلوب للتخلص من المراكب المنتهي عمرها. وهو ممارسة مستدامة في حد ذاتها، نظراً لإمكانية إعادة تدوير ٩٥ في المائة من كل سفينة، إذ تعاد دلفنة الحديد الصلب ويستخدم في البناء؛ ويعاد استخدام الآلات والمعدات؛ ويعاد استعمال أو تدوير الزيوت والوقود بأنواعه. ويوفر تكسير السفن أيضاً فرص عمل لعشرات الآلاف من الأشخاص. ويقدر عدد العاملين مباشرة في مسافن التكسير بنحو ٣٠.٠٠٠ عامل في العالم، بينما يعمل ما بين ١٠٠.٠٠٠ و ٢٠٠.٠٠٠ شخص في مختلف الأعمال التجارية المرتبطة بأنشطة تكسير السفن.

١١- ومع ذلك، هناك قلق متعاظم بسبب الظروف التي يتم فيها تكسير السفن. فبالرغم من ارتفاع درجة الوعي الدولي بهذه المسألة في السنوات الماضية، فإن تكسير السفن لا يزال أحد أخطر المهن في العالم بسبب ممارسات العمل البالغة الرداءة والظروف البيئية السائدة في العديد من مسافن التكسير.

### ١- عملية تفكيك السفن: نظرة عامة

١٢- تكسّر سنوياً نحو ٦٠٠ سفينة منتهٍ عمرها تبلغ حمولتها الإجمالية ٥٠٠ طن على الأقل ويعاد تدويرها في شتى أنحاء العالم. وقد أدى الانكماش الاقتصادي الحالي إلى زيادة ملحوظة في تجارة تكسير السفن. ومن المتوقع أن يعرف قطاع تكسير السفن مزيداً من النمو بسبب سحب ناقلات النفط الوحيدة الهيكل تدريجياً من الخدمة، مما سيؤدي إلى تفكيك آلاف السفن على مدى السنوات العشر المقبلة.

١٣- وعمليات تفكيك السفن ثلاثة أنواع رئيسية هي:

(أ) عملية عالية المكننة وقليلة الاستخدام لليد العاملة مقصورة على البلدان المصنعة، بقدرات تبلغ نحو ألف طن لكل رَجُل سنوياً؛

(ب) عملية غير ممكنة شديدة الاعتماد على اليد العاملة وتُستخدم في جنوب آسيا تبلغ إنتاجيتها بضع دزينات من الأطنان لكل رَجُل سنوياً؛

(ج) عملية وسيطة بمعدات محدودة ولكنها تعتمد على يد عاملة هامة تُستخدم في تركيا والصين وفي بعض المسافن في أمريكا اللاتينية تبلغ إنتاجيتها بضع مئات الأطنان لكل رجل سنوياً.

١٤- وعوامل السوق هي المحرك الأساسي لاقتصاديات تفكيك السفن. إذ إن اختيار الموقع الذي ستفكك فيه سفينة من السفن يتأثر خصوصاً بسعر المعادن الذي يستطيع المرفق عرضه على مالك السفينة أو على الشركة الوسيطة "المشترية عدلاً ونقداً". وهذا السعر بدوره مرهون بالطلب على الفولاذ المعاد تدويره في المنطقة المعنية وبتكاليف عمليات إعادة التدوير.

١٥- وفي عقد السبعينات من القرن الماضي، كانت السفن تفكك حيشماً بُنيت: أي في أحواض السفن الجافة في البلدان المصنعة. ومنذ بداية عقد الثمانينات، أدى ارتفاع التكاليف، مقروناً بطبيعة هذا النشاط الخطرة وبوضع قوانين بيئية أشد صرامة بملاك السفن إلى السعي إلى التخلص من مراكبهم في أماكن أخرى. ونظراً لتوفر يد عاملة رخيصة ولوجود

سوق للمعدات والمكونات المستعملة، فإن معظم المراكب المنتهي عمرها تفككاً في الوقت الحاضر في الهند وبنغلاديش والصين وباكستان. وحسب الأرقام المسجلة في الآونة الأخيرة، تم تفكيك ٩٦ في المائة من سفن الحمولة الإجمالية في هذه البلدان الأربعة خلال عام ٢٠٠٨: ٢٠٢ في الهند، و١٦٥ في بنغلاديش، و٢٩ في الصين، و١٦ في باكستان<sup>(٢)</sup>.

١٦- ويتم تكسير السفن في جنوب آسيا على شواطئ رملية، وهو أسلوب معروف باسم "التشطية". وبفضل وجود مساحات شاسعة من المناطق المدية على سواحل جنوب آسيا، فإن السفن تُدفع عند ارتفاع المد، بقوة تقل عادةً عن قوتها الدافعة، إلى شواطئ رملية وتفكك دون أن يوضع تحتها غطاء إسمنتي أو أي وسيلة احتواء أخرى عدا هيكل السفينة ذاتها. ومنذ عام ٢٠٠٤، تم على الشواطئ المدية في جنوب آسيا تخريد أكثر من ٨٠ في المائة من المراكب المنتهي عمرها البالغة حمولتها الإجمالية ٥٠٠ طن على الأقل<sup>(٣)</sup>.

١٧- وآلانغ، وهي مدينة ساحلية في ولاية غوجارات الهندية، أكبر موقع في العالم لتخريد المراكب التي حابت المحيطات. ويتم، في المتوسط، تشطية ٣٠٠ سفينة سنوياً بغرض تفكيكها في مسافن آلانغ. وتوجد مسافن أخرى رئيسية لتكسير السفن في كولكاتا وفي فيزاكاباتنام وفي كوتشي وغوا ومومباي. وفي بنغلاديش، حيث بدأ تكسير السفن على نطاق صناعي في السنوات الأخيرة، تجري أنشطة تكسير السفن على شاطئ البحر من كولنا إلى فوزدرهات في شيتاغونغ، وبالقرب من ميناء مونغلا في كولنا. أما في باكستان، فتتركز صناعة تكسير السفن على طول سواحل غاداني الواقعة إلى الغرب من مدينة كراتشي المرفئية.

١٨- ويتسم الوضع الحالي في سوق إعادة تدوير السفن باحتداد المنافسة بين بنغلاديش والهند (بدرجة أقل) وباكستان، بينما لم يتمكن منافسون آخرون ذوو قدرة تقنية أكبر، كالمرفق الموجودة في الصين وتركيا والاتحاد الأوروبي، سوى من احتلال النوافذ السوقية لأنواع خاصة من السفن أو المراكب الصغيرة أو أساطيل ملاك سفن ذوي التزام خاص.

## ٢- المواد السمية والخطرة الموجودة على ظهور السفن المنتهي عمرها

١٩- تمثل المراكب المنتهي عمرها والمرسلة بغرض تفكيكها أحد أكبر تدفقات النفايات الخطرة المنقولة من البلدان المصنّعة إلى العالم النامي. وتحتوي السفن، وخاصة منها تلك التي بُنيت قبل عام ١٩٨٠، على كميات كبيرة من المواد السمية والخطرة التي قد تتسبب للكائنات البشرية في الموت أو المرض وتنتج عنها آثار ضارة طويلة المدى على البيئة الطبيعية. ورغم أن استعمال العديد من المواد الخطرة المستخدمة في بناء السفن مقيد أو محظور في الوقت الحاضر، فإن أي سفينة بُنيت قبل عشرين أو ثلاثين عاماً لا تزال تحتوي على تلك المواد. وعادةً، تتضمن قائمة المواد السمية والخطرة التي قد تكون موجودة على ظهور السفن المرسله كي يعاد تدويرها ما يلي<sup>(٤)</sup>:

(٢) EA Gibson Shipbrokers Ltd., 2008

(٣) Lloyd's Register – Fairplay, 2008

(٤) أُدرجت في التذييل بآء المرفق بالمبادئ التوجيهية التقنية لإدارة السليمة بيئياً للتفكيك الكامل والجزئي للسفن قائمة جامعة مانعة بالنفايات والمواد الخطرة التي قد تكون موجودة على ظهر السفينة أو ملازمة لبنية المراكب المنتهي عمرها المرسله بغرض التخريد. انظر أدناه الفقرة ٤٤.

(أ) **الأسبستوس**. هي مادة عالية السمية حظرتها عدة دول أو أخضعت استعمالها لقيود صارمة لأسباب صحية أو بيئية، وترد هذه المادة في قائمة المواد الكيميائية الصناعية الخطرة المدرجة في اتفاقية روتردام بشأن إجراء الموافقة المسبقة عن علم على مواد كيميائية ومبيدات آفات خطرة معينة متداولة في التجارة الدولية (اتفاقية روتردام). وكان استخدام الأسبستوس في بناء السفن شائعاً حتى منتصف الثمانينات من القرن الماضي بسبب خاصياتها العازلة والمقاومة للحرائق. وكثيراً ما ينتزع العاملون في مسافن التكسير في جنوب آسيا المواد العازلة المحتوية على الأسبستوس بأيديهم العارية. وقد يؤدي التعرض المطول لغبار وألياف الأسبستوس إلى الإصابة بأمراض بطيئة في استفحاله ولكنها قاتلة، من جملتها داء الأسبستوسيس وسرطان الرئة وورم المتوسطة. وهي أمراض قد لا تظهر قبل مرور سنوات عديدة على التعرض للأسبستوس؛

(ب) **مركبات ثنائية الفينيل المتعدد الكلورة**. هي ملوثات عضوية ثابتة كان استعمالها سائداً في صناعة السفن بسبب خاصياتها العازلة. وهي تبقى في البيئة فترات طويلة، فتتراكم تدريجياً في الأنسجة الدهنية للأجسام الحية، وقد تسبب في السرطان وفي عيوب خلقية وفي أضرار إنجابية وعصبية. وعندما تتعرض مركبات ثنائية الفينيل المتعدد الكلورة للحرارة، فإنها تطلق الديوكسين والفوران وهما مادتان كيميائيتان سميتان تنتجان جانبياً وبلا قصد عن معظم أشكال الاحتراق ومن المعروف أنهما مواد مسرطنة. وبسبب سمية مركبات ثنائية الفينيل المتعدد الكلورة، فإن اتفاقية ستكهولم بشأن الملوثات العضوية الثابتة تُخضع إنتاجها واستخدامها لحظر أو لقيود صارمة ويخضع نقلها عبر الحدود لإجراء الموافقة المسبقة عن علم المنصوص عليه في اتفاقية روتردام؛

(ج) **متعددة كلوريدات الفينيل**. الكثير من المعدات والأدوات الموجودة على ظهور السفن مصنوعة من مادة متعددة كلوريدات الفينيل. وتوجد تلك المادة عادة في الكبلات وفي أغشية الأرضيات وفي الأدوات البلاستيكية بمختلف أنواعها. وتشكل المنتجات من متعددة كلوريدات الفينيل خطراً كبيراً على صحة البشر وعلى البيئة في كل مرحلة من مراحل وجودها. فنفايات تلك المادة تجعل مواد كيميائية خطيرة تتغلغل إلى المياه الجوفية عندما تُدفن، وتطلق انبعاثات من الديوكسين وأول أكسيد الكربون في الهواء عندما تُحرق. وقد عُرفت متعددة كلوريدات الفينيل بكونها تسبب في عدة أمراض خطيرة، منها السرطان وضرر الكلى، وقد تُحدث اضطراباً في الجهازين الإنجابي والعصبي؛

(د) **المعادن الثقيلة**. يمكن إيجاد الرصاص أو الزئبق أو حامض الزرنيخ أو الكاديوم في الدهانات والأظلية والمعدات الكهربائية في المراكب المنتهي عمرها. وكثيراً ما يُلقى بتلك الأجزاء أو تُحرق على الشواطئ حيث تفكك السفن، فتضر بصحة البشر وبالبيئة معاً. وتتراكم المعادن الثقيلة داخل الأجسام الحية وقد يؤدي التعرض لكميات كبيرة منها إلى آثار حادة طويلة الأمد منها الإصابة بالسرطان والضرر الذي يصيب الأجهزة العصبي والهضمي والإنجابي والتنفسي. وطالما ارتبط الرصاص بالحد الدائم من قدرات الطفل الإدراكية، حتى لو تعرض لمستويات ضئيلة جداً منه؛

(هـ) **الهيدروكربونات العطرية المتعددة الحلقات**. هي مركبات كيميائية تُطلق بالأساس أثناء القطع بالحملاج وبعده عندما تستمر الدهانات في الاحتراق والدخن دون لب، أو عندما يتم إحراق النفايات عمداً. وينشأ الخطر الذي تمثله الهيدروكربونات العطرية المتعددة الحلقات على الصحة مباشرة عن استنشاق الدخان أثناء

القطع بالحملاج وأثناء احتراق الدهانات دون هب وأثناء إحراق النفايات. وقد يتسبب التعرض مدة طويلة لتلك الهيدروكربونات في تكوّن أورام خبيثة؛

(و) **المركبات العضوية القصديرية.** هي تكسينات ضارة بالأعصاب تتراكم في الدم والكبد والكليتين والمخ. وقد كان أكثر أنواع المركبات العضوية القصديرية شيوعاً، وهو ثلاثي البيوتلين، يُستخدم ولا يزال في الأظلية المضادة لنمو الفطر منذ عقد السبعينات من القرن الماضي، ويعتبر أحد أشد المكونات سمية بالنسبة للنظم الإيكولوجية المائية. وقد تضر المركبات العضوية القصديرية بصحة البشر حتى إن ضوّلت كميتها. وفي مسافن التكسير في جنوب آسيا، يزيل العاملون في العادة الدهانات المحتوية على ثلاثي البيوتلين دون ارتداء واقيات للجلد أو العينين أو الرئتين التي يكون ارتداؤها إلزامياً في عدة بلدان لحماية العاملين من التعرض للمركبات العضوية القصديرية؛

(ز) **الزيوت والرواسب.** تحتوي أنابيب وصهاريج السفن عادة على بضع كميات من الزيوت والوقود والحماة والمتخلّفات المرتبطة بذلك. ونتيجة لتكسير السفن، تخرج متخلّفات الزيوت والحماة بالتربة والماء على الشاطئ، فتسمّم الكائنات البحرية وغيرها من أشكال الحياة (الطيور والأسماك والنباتات وغير ذلك). ويتمثل الخطر الأول الذي يتهدد العاملين الذين يناولون الزيوت والوقود بأنواعه على ظهور السفن في اندلاع الحرائق وحدوث الانفجارات. ومن أوجه التعرض الأخرى المتعلقة بالمكونات الخطيرة في الزيوت والوقود بأنواعه استنشاق الأدخنة واستهلاك الأسماك والمياه الملوثة، الأمر الذي يهدد أيضاً المجتمعات المحلية التي تعيش بالقرب من المسافن؛

(ح) **الماء الآسن المستقر في قعر السفينة.** هو ماء راكد ممتزج بسوائل قد تكون ملوثة، سال تدريجياً إلى قعر هيكل السفينة (المسمى القعر أو الحمّة) وكثيراً ما يشار إليه باعتباره نفاية مزيتة، لأنه يكون عادة ملوثاً بكمية كبيرة من متخلّفات الزيوت والحمولة، بالإضافة إلى ملوثات أخرى (كالأملاح غير العضوية والمعادن الثقيلة). وأثناء أنشطة التفكيك، كثيراً ما يُسيّب الماء الآسن المستقر في قعر السفينة مباشرة إلى المحيط الطبيعي أو يصل إليه بسبب الافتقار إلى وسيلة احتواء أثناء عمليات النقل. وعندما يُسيّب ذلك الماء في المحيط الطبيعي، فإنه يلوث المياه والمناطق الساحلية على نطاق واسع، فيضر بالكائنات البشرية بسبب استهلاك الماء أو السمك الملوّث؛

(ط) **ماء الصابورة.** هو ماء عذب أو مُوَلِّح أو من مياه البحر يُوضع عن قصد على ظهر السفينة لتعديل توازنها. وقد يحتوي على ملوثات من قبيل بقايا الوقود ومتخلّفات الحمولة والزيوت والشحم والهيدروكربونات والمعادن الثقيلة. وبالإضافة إلى تلويث المياه والمناطق الساحلية بما يحتوي عليه من ملوثات، يمكن أن يتسبب تفرغ ماء الصابورة في إدخال أنواع غريبة تهدد التوازن الإيكولوجي للبحر المحيط بالمنطقة، وبالتالي فإنه يمثل تهديداً مباشراً للتنوع الأحيائي. وقد يحمل ماء الصابورة أيضاً فيروسات وبكتيريا من شأنها أن تتسبب في ظهور أوبئة.

## باء - أثر أنشطة تكسير السفن

### ١- الأثر على حقوق الإنسان

٢٠- تهدم السفن مهنة قدرة وخطيرة بجميع المقاييس<sup>(٥)</sup>. من شأن الظروف السائدة في العديد من مسافن التكسير في العالم، ولا سيّما في بلدان جنوب آسيا حيث تفكّك السفن مباشرة على الشواطئ المدية، أن تضر بالتمتع بعدد من حقوق الإنسان، بما في ذلك الحق في الحياة والحق في التمتع بأعلى مستوى ممكن من الصحة البدنية والعقلية والحق في العمل في ظروف عمل آمنة وصحية<sup>(٦)</sup>.

### الحق في الحياة/الحق في الصحة

٢١- تعرّض أنشطة تكسير السفن العاملين لطائفة واسعة من الأنشطة أو ظروف العمل التي قد تسبب الوفاة أو إعاقات دائمة أو مؤقتة أو التعرض لإصابات أو تؤدي إلى تردي الصحة أو الإصابة بأمراض مهنية. وفي حين أن بعض أنواع الحوادث، كحوادث السقوط من سطوح مرتفعة أو الإصابات التي تحدث أثناء تقطيع الحديد أو التخلص منه، تقع خارج نطاق ولاية المقرر الخاص، فإن أنشطة خطيرة أخرى تتعلق بالعمل ترتبط بشكل وثيق بإدارة المواد الخطرة أو بمناولتها بطريقة غير آمنة. ومن جملة تلك الأنشطة الدخول إلى أماكن ضيقة أو مسيجة أو غيرها من الأجواء الخطيرة وإزالة الدهانات وتسيب المياه الآسنة من قعر السفن أو ماء الصابورة وتسيب الزيوت/الوقود وتنظيف الصهاريج. وتفيد التقارير أن العديد من الحوادث تقع بسبب انفجارات ناجمة عن غازات قابلة للاشتعال لم يتم قبل ذلك إطلاقها من صهريج السفينة. ويلاحظ المقرر الخاص أن أغلب المرافق الطبية المنشأة داخل مسافن التكسير أو بمحاذاها لا تقدم سوى الإسعافات الأولية وهي غير مجهزة للتعامل مع الحوادث الخطيرة.

٢٢- والتعرض للمواد والنفايات الخطرة مدة طويلة دون وقاية قد يؤدي كذلك إلى ظهور أمراض خطيرة أو غير قابلة للعلاج مرتبطة بالعمل، كأضرار الرئة وأشكال عدة من السرطان والأمراض المرتبطة بالأسبستوس. ومعظم العاملين أميون ومعدمون وغير مدركين للأخطار التي تحيق بسلامتهم وصحتهم والتي ترتبط بالتعرض مدة

---

(٥) P. Bailey, Is there a decent way to break up ships?, ILO Discussion Paper, 2000

(٦) توجد مؤلفات عديدة بشأن مسألة ظروف العمل في المسافن في أكبر البلدان الضالعة في تكسير السفن. انظر، مثلاً، A. Rahman and T. Ullah, Ship -breaking: A Background Paper, ILO, 1999; P. Bailey, ibid.; M. Hossain and M. Islam, *Ship -breaking Activities and its Impact on the Coastal Zone of Chittagong, Bangladesh: Towards Sustainable Management*, 2006; International Metalworkers' Federation, *Status of Ship-breaking Workers in India - A Survey*, 2004-2007; Greenpeace/FIDH (International Federation of Human Rights), *End of Life Ships - The Human Cost of -breaking Ships*, 2005; European Commission, *Impact Assessment for an EU strategy for better ship dismantling*, SEC(2008) 2847, 2008; FIDH/YPSA (Young Power in Social Action), *Child-breaking Yards - Child Labour in the Ship Recycling Industry in Bangladesh*, 2008

طويلة لتلك المواد. وقد تظهر لدى الأشخاص المقيمين في المناطق السكنية القريبة من المسافرين أمراضاً ترتبط بالتعرض للمواد السمية والخطرة الناتجة عن أنشطة تكسير السفن.

### الحق في ظروف عمل آمنة وصحية

٢٣- لا تسري التشريعات المتعلقة بالصحة والسلامة في كثير من الأحيان على أنشطة تكسير السفن لأنها ليست قطاعاً مُعترفاً به في بعض البلدان، مما يجعل العاملين في مسافن التكسير في وضع مُخَطِر بوجه خاص. وعلاوة على ذلك، حتى عندما تكون معايير العمل الوطنية سارية، فإنها نادراً ما تطبَّق بسبب فساد الموظفين المكلفين بإنفاذ القوانين وبسبب الافتقار إلى آليات تفتيش فعالة.

٢٤- وفي العديد من مسافن التكسير، لا يزوّد العاملون بمعدات الوقاية الشخصية، كواقيات الجلد أو العيون أو الرئتين، لضمان مناولة المواد الخطرة بصورة آمنة أو منع استنشاق المواد السمية. كما لا تتوفر على العموم معدات الوقاية الشخصية المناسبة للعمل في مناطق متخصصة، كمعدات حماية الجهاز التنفسي للعمل في ظروف يكون فيها احتمال نقص الأوكسجين وارداً. وليس ثمة عادةً معدات للحفاظ على السلامة أثناء تشغيل الآلات أو أثناء الحرائق أو للسلامة من المواد الكيميائية، ولا معدات للحفاظ على سلامة المياه. وحتى إن وُجدت، فإنها تفتقر إلى الصيانة. وما عدا في حالات استثنائية قليلة، لا تحصل الغالبية الساحقة من العاملين على أي معلومات بشأن الأخطار أو المخاطر التي تتهدد الصحة والسلامة، كما لا يتلقى العاملون أي تدريب على كيفية إبقاء تلك الأخطار المحيطة بالصحة والسلامة في العمل في الحد الأدنى.

### الحق في الحماية الاجتماعية والتعويض على الحوادث المرتبطة بالعمل أو الأمراض المهنية

٢٥- نظراً لطبيعة ترتيبات العمل غير الرسمية، لا يستفيد العاملون من تغطية خطط الحماية الاجتماعية ولا يحصلون على أي مزايا في حال الإصابة أو المرض أو الإعاقة المؤقتة أو الدائمة في حال وقوع حوادث في مكان العمل أو الإصابة بأمراض مهنية. وبالكاد يحصل العاملون المصابون أو أقرباء العاملين المتوفين على أي تعويض على حوادث مرتبطة بالعمل تؤدي إلى إصابات قاتلة أو إلى إعاقات دائمة. وعندما يُدفع التعويض، يكون مبلغه عموماً أقل بكثير من المبلغ الذي ينص عليه القانون. وفي حال وقوع حوادث، يدفع أصحاب العمل في العادة مصاريف العلاج الأول والمصاريف الطبية الفورية، لكنهم لا يدفعون مصاريف العلاج الطبي لمدة طويلة ولا المصاريف الناجمة عن أمراض مزمنة مرتبطة بالعمل. وإذا أصيب أحد العاملين بمرض مهني، فإنه في كثير من الأحيان يعجز عن البقاء في عمله أو إيجاد فرص عمل أخرى في أي مسفن من المسافرين.

### الحقوق النقابية

٢٦- لا توجد عقود عمل مكتوبة للعاملين أشباه المهرة أو غير المهرة. فيمكن فصلهم في أي وقت دون إشعار سابق ودون الحاجة إلى بيان أي سبب معقول. وانعدام الأمن على العمل بسبب انعدام عقود عمل رسمية، إلى جانب جو التهيب السائد في المسافرين، يمنعان بحكم الواقع العاملين في مسافن التكسير من ممارسة حقهم في إنشاء نقابات لتعزيز وحماية مصالحهم الاقتصادية والاجتماعية وحقهم في المفاوضة الجماعية.

## الحق في مستوى معيشي لائق

٢٧- يعيش العاملون أشباه المهرة وغير المهرة عادة في مرافق مؤقتة يقيمها أصحاب المسافرين داخل المسافرين أو بمحاذاتها. وكثيراً ما تكون الأكواخ مكتظة وتفتقر إلى مرافق الإصحاح الأساسية وإلى الكهرباء وحتى إلى الماء الصالح للشرب. وفي أحيان كثيرة جداً، لا توفّر للعاملين مرافق لائقة للطبخ أو للأكل داخل المسافرين، فيُجبرون على الذهاب إلى الدكاكين وأكشاك الشاي القريبة لشراء أكلهم. وبسبب القرب من المسفن، يظل العاملون معرضين للمواد السمية والخطرة كالأسبستوس وانبعاثات الدخان الخطرة في أماكن نومهم.

## انعدام بيانات إحصائية رسمية عن الحوادث المرتبطة بالعمل والأمراض المهنية

٢٨- لا توجد بيانات إحصائية شاملة عن الأشخاص الذين ماتوا أو أصبحوا معوقين جرّاء حوادث مهنية في قطاع تكسير السفن. ونادراً ما تحتفظ السلطات بسجلات عن الحوادث التي تطرأ في مرافق تكسير السفن. ففي بنغلاديش، مثلاً، لا يبدو أن أصحاب المسافرين ولا السلطات العمومية تجمع بيانات إحصائية بشأن الوفيات وحالات الإعاقة الناجمة عن حوادث في مسافن التكسير. وحسب التقارير الإعلامية، قُتل أكثر من ٤٠٠ عامل وأصيب ٦٠٠٠ منهم إصابات خطيرة ما بين عامي ١٩٨٥ و ٢٠٠٥ في بنغلاديش<sup>(٧)</sup>، غير أن المنظمات غير الحكومية تقدّر عدد من توفّوا في شيتاغونغ بسبب الحوادث بألف شخص على الأقل على مدى العقود الأخيرة<sup>(٨)</sup>. وحتى عندما تتوفر أرقام رسمية، فإنها تبدو مهوَّنة إلى حد بعيد. فحسب الأرقام الرسمية، مثلاً، سُجل ٤٣٤ حادثاً في مسافن آلانغ ما بين عامي ١٩٩٦ و ٢٠٠٣، أودت بحياة ٢٠٩ من العاملين<sup>(٩)</sup>؛ غير أن المنظمات غير الحكومية تخشى أن عدد العاملين الذين توفّوا أو أصبحوا معاقين جرّاء حوادث عمل قد يكون أعلى بكثير<sup>(١٠)</sup>.

٢٩- وبسبب اعتماد ممارسات جائرة متنوعة، يخفي أصحاب العمل في أحيان كثيرة معلومات بشأن الحوادث المرتبطة بالعمل<sup>(١١)</sup>. فلا يُبلّغ عن العديد من الحوادث الكبرى ويتم التوصل إلى تسويات مع العاملين سراً. وفي حال وقوع حوادث مُهلكة، لا يتم إخبار أسر الضحايا عادة لأن المتعاقدين لا يستخدمون الأسماء أو العناوين الحقيقية للعاملين ولا تخضع المسافن لأي رصد أو تفتيش.

٣٠- ولا تشمل الأرقام الرسمية والمقدرة العاملين الذين يموتون جرّاء الإصابة بأمراض مهنية مرتبطة بالتعرض مدة طويلة لنفايات ومواد سمية وخطرة: الوفيات "المكتومة". ويكاد يكون من المستحيل الحصول على أي بيانات بشأن عدد العاملين المصابين إذ لا تظهر أعراض الكثير من تلك الأمراض المهنية إلاّ بعد مرور عدة سنوات من التعرض، غير أن التقديرات تذهب إلى أن عدداً كبيراً من الأشخاص قد توفّوا، وآخرون كثيرون سيموتون في

(٧) المفوضية الأوروبية، المرجع السالف ذكره.

(٨) منظمة السلام الأخضر/الاتحاد الدولي لرابطات حقوق الإنسان، المرجع السالف ذكره.

(٩) المفوضية الأوروبية، المرجع السالف ذكره.

(١٠) منظمة السلام الأخضر/الاتحاد الدولي لرابطات حقوق الإنسان، المرجع السالف ذكره.

(١١) Rahman and T. Ullah، المرجع السالف ذكره.

المستقبل بسبب أمراض مهنية مرتبطة بأنشطة تكسير السفن. مثلاً، خلُصت دراسة طبية قُدمت إلى المحكمة العليا الهندية في أيلول/سبتمبر ٢٠٠٦ إلى أن أعراض مرض الأسبستوسيس ظهرت على ١٦ في المائة من القوة العاملة التي تُناول الأسبستوس في آلانغ وبالتالي فإن العاملين معرضون بشكل خطير للإصابة بورم المتوسطة في المستقبل.

## ٢- الأثر البيئي

٣١- كثيراً ما لا تتقيد أساليب تفكيك السفن المتبعة حالياً في مسافن جنوب آسيا بالمواصفات والمعايير المقبولة عموماً والرامية إلى ضمان حماية البيئة من الآثار الضارة الناجمة عن تفريغ النفايات والمنتجات الخطرة التي قد تكون موجودة على ظهور السفن المنتهي عمرها.

٣٢- ويتطلب مبدأ الإدارة السليمة بيئياً لتفكيك السفن إدارة النفايات والمواد الخطرة والتخلص منها بطريقة تكفل حماية صحة البشر وحماية البيئة من الآثار الضارة التي قد تنجم عن تلك النفايات. وفي حال لم تتوفر للمرفق المفكك القدرة التقنية على مناولة النفايات والمواد الخطرة الموجودة على ظهر السفينة مناولة سليمة بيئياً، فإنه ينبغي تنظيف المركب قبل أن يبدأ رحلته الأخيرة.

٣٣- بيد أن حقيقة المسافن في بلدان جنوب آسيا تختلف. فالسفن المنتهي عمرها نادراً ما تنظّف قبل وصولها إلى شواطئ جنوب آسيا ولا يتوفر لدى أغلب مسافن التكسير غطاء لمنع تلوث التربة والهواء والموارد البحرية والموارد من الماء العذب ولا التكنولوجيا الضرورية لضمان إدارة النفايات والمواد الخطرة والتخلص منها بطريقة آمنة بيئياً. وبالإضافة إلى التسبب في أثر ضار طويل الأمد على البيئة، فإن الأساليب المتبعة حالياً في تفكيك السفن تضر كذلك بالمجتمعات المحلية المحيطة بمرفق تكسير السفن والتي تعتمد في كثير من الأحيان على الزراعة والصيد من أجل البقاء.

٣٤- ومن أساليب "التنظيف" التقليدية حرق السفينة المشطّاة بحيث تستطيع مياه البحر غسل الصهاريج الملوثة بالنفط عند ارتفاع المد. وبهذه الطريقة، تتسبب مباشرة في البيئة المحيطة الهيدروكربونات والمعادن الثقيلة ومركبات ثنائية الفينيل المتعدد الكلورة ومبيدات الآفات (ثلاثي البيوتلتن، مثلاً) ومنتجات الحمولة، فتلوّث التربة ومياه البحر والموارد من المياه الجوفية وتفريغ الماء الآسن المستقر في قعر السفينة وماء الصابورة يلوّث البحر والمناطق الساحلية وقد يدخل أنواعاً غريبة في النظام الإيكولوجي. ويُلقى بالحماة وملوثات أخرى غير قابلة للتحلل الحيوي في حفر غير موانعة للتسرب في الأرض، يمكنها أن تتحللها بسهولة. فتتسرب إلى الرمل وتلوّث التربة والموارد من المياه الجوفية متسببة في تلوث حاد طويل الأمد. كما أن تخزين خردة المعادن والنفايات والتخلص منها بطريقة غير مناسبة يلوّث التربة والموارد من المياه الجوفية.

٣٥- ومن شأن طبقة الدهان أن تلوث الهواء والتربة والمياه عندما تُحرق أو تفتّت. وتحتوي الكبيلات والنظم الكهربائية وغيرها من نظم المراقبة على مواد خطيرة وتنبعث منها غازات خطيرة إذا ما أُحرق. وبالإضافة إلى ذلك، يساهم إطلاق غازات مستنفدة لطبقة الأوزون من أنظمة التبريد في تفاقم مشاكل المناخ العالمية. وكثيراً ما يلوّث الهواء في مسافن التكسير وفي المناطق السكنية المحاذية لها بالمركبات العضوية المتطايرة وبالأجسام الدقيقة

والمعادن (في شكل دقائق وغازات) وبغبار وألياف الأسبستوس ومركبات ثنائية الفينيل المتعدد الكلورة والديوكسينات.

٣٦- ولم يتم القيام إلا بالترز اليسير لتقييم الأثر البيئي لتكسير السفن. فلم تجد دراسة طلب إجراها مجلس غوجارات البحري في عام ٢٠٠٥ إلا مستويات "منخفضة" إلى "معتدلة" من المواد الخطرة في التربة وعيّنات الرواسب<sup>(١٢)</sup>. إلا أن دراسات أخرى أُجريت في مسافن تكسير مختلفة وجدت مستويات عالية من التلوث في التربة الساحلية ومياه البحر ومصادر الماء الصالح للشرب، تضر بالنظام الإيكولوجي البحري وبسبل معيشة المجتمعات المحلية<sup>(١٣)</sup>. وذكر تقرير أصدره مؤخراً برنامج الأمم المتحدة للبيئة لقطاع تكسير السفن في الهند وبنغلاديش وباكستان من جملة أكبر مصادر التلوث البحري البرية المقر في منطقة بحار جنوب آسيا<sup>(١٤)</sup>.

### جيم - الإطار المعياري الحالي

٣٧- يلاحظ المقرر الخاص بارتياح أنه يجري وضع إطار تنظيمي عالمي بهدف التصدي للشواغل المتعاضمة بشأن ممارسات العمل الرديئة في قطاع تكسير السفن وأثره الضار بالبيئة. وتساهم عدة منظمات وآليات في إنشاء هذه المجموعة من المعايير والمبادئ التوجيهية السريعة التطور، منها مؤتمر الأطراف في اتفاقية بازل والمنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية. وفي الآونة الأخيرة، أدت الجهود التي بذلتها المجتمع الدولي من أجل التصدي للمشاكل الناجمة عن الأساليب المتبعة حالياً في تفكيك السفن إلى اعتماد اتفاقية هونغ كونغ الدولية من أجل إعادة تدوير السفن بطريقة آمنة وسليمة بيئياً في ١٥ أيار/مايو ٢٠٠٩.

٣٨- وبالإضافة إلى هذه المجموعة من المعايير الآخذة في التطور، يود المقرر الخاص التأكيد مجدداً على رداءة ممارسات العمل في أغلب مسافن التكسير وعلى أن أثر قطاع التكسير الضار بالبيئة يؤثر سلباً كذلك على تمتع الأشخاص العاملين في المسافن أو الذين يعيشون على مقربة منها بحقوق الإنسان. وهذه الحقوق التي تم تناولها بقدر من التفصيل في الجزء المعني بأثر تكسير السفن على حقوق الإنسان منصوصٌ عليها في الإعلان العالمي لحقوق الإنسان لعام ١٩٤٨ وفي غيره من المعاهدات الدولية المتعلقة بحقوق الإنسان التي صدّقت أهم البلدان الضالعة في تكسير السفن على معظمها أو انضمت إليها.

### ١- اتفاقية بازل

٣٩- تمثل اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود الإطار القانوني الرئيس لحماية صحة البشر ولحماية البيئة من الآثار الضارة الناجمة عن توليد النفايات الخطرة وغيرها وعن إدارتها

---

(١٢) انظر: [http://www.gmbports.org/env\\_issues.htm](http://www.gmbports.org/env_issues.htm).

(١٣) انظر، مثلاً، Hossain and Islam, op. cit. and Greenpeace, Ships for Scrap – Steel and Toxic، Wastes for Asia, Studies No. I, III and VI, 1999, 2001 and 2002، على التوالي.

(١٤) UNEP, *Marine Litter: A Global Challenge*, 2009

وعمليات نقلها والتخلص منها عبر الحدود. وقد صدّقت على هذه الاتفاقية، التي اعتُمدت في عام ١٩٨٩ ودخلت حيز النفاذ في عام ١٩٩٢، ١٧٢ دولة من جملتها أهم البلدان الضالعة في تكسير السفن.

٤٠ - وتستند الاتفاقية إلى ركيزتين اثنتين هما: أولاً، كونها تنشئ إجراء "الموافقة المسبقة عن علم" فيما يتعلق بحركات النفايات عبر الحدود بين الأطراف (المادتان ٤-١ و٦)، والذي لا يجوز بموجبه نقل نفايات خطيرة أو غيرها عبر الحدود إلاّ بإشعار خطي مسبق من السلطات المختصة في دول التصدير والاستيراد والعبور وبموافقة تلك السلطات على نقل النفايات موضوع ذلك الإشعار. والقصد من إجراء الإشعار ضمان تمكّن الدول المعنية من اتخاذ قرار عن علم بشأن السماح بعملية نقل عابرة للحدود. وتُعتبر الشحنات المرسلّة والمستقبّلة من الدول غير الأطراف غير قانونية ما لم يكن ثمة اتفاق خاص بشأنها (الفقرة ٥ من المادة ٤ والفقرة ١ من المادة ١١)؛

(ب) ثانياً، تنص الاتفاقية على مبدأ "الإدارة السليمة بيئياً"، الذي يتطلب اعتماد جميع الخطوات العملية لضمان إدارة النفايات الخطرة أو غيرها بطريقة تحمي صحة البشر والبيئة من الآثار الضارة التي قد تنجم عن تلك النفايات (الفقرة ٨ من المادة ٢). ولهذا الغرض، يُتوقع من الأطراف أن تمنع توليد النفايات من مصدرها أو أن تبقّيها في الحد الأدنى، وأن تعالج النفايات وتتخلص منها في أقرب موقع ممكن من مكان توليدها وأن تُبقي الكميات التي تُنقل عبر الحدود في الحد الأدنى (الفقرة ٢ من المادة ٤). ويجب تطبيق إجراءات مراقبة مشددة منذ اللحظة التي تولّد فيها نفاية من النفايات الخطرة وإلى غاية تخزينها ونقلها ومعالجتها وإعادة استعمالها وإعادة تدويرها واستردادها والتخلص منها نهائياً.

٤١ - وقد ظهرت مسألة تفكيك السفن على جدول أعمال اتفاقية بازل منذ نهاية التسعينات من القرن الماضي، عندما وُجّهت عناية الأمانة إلى قضايا تتعلق بتفكيك السفن في بعض البلدان النامية. وكان هناك إقرار عام آنذاك بوجود بعض مواضع الشك العملية والقانونية فيما يتعلق بتطبيق الاتفاقية على السفن المنقولة بغرض إعادة تدويرها بما أن اتفاقية بازل صيغت دون مراعاة مسألة تفكيك السفن. ولا تزال مواضع الشك تلك موجودة حتى اليوم. ويتمثل موضع الشك الأول في تحديد السلطة المختصة المعنية بالتصدير (دولة العلم أو دولة الميناء؟)، وكيف يمكن للسلطات المختصة الاضطلاع بمسؤولياتها ضمن نظام المراقبة في دولة العلم أو دولة الميناء. وتتعلق إحدى الصعوبات الأخرى بما إذا كان يمكن تصنيف سفينة من السفن كنفاية، وفي أي وقت يمكن تعريفها بأنها نفاية. وفي هذا الصدد، لاحظ مؤتمر الأطراف في اتفاقية بازل في اجتماعه السابع أن "السفينة قد تصبح نفاية، حسب ما هو معرّف في المادة ٢ من اتفاقية بازل، وأنها قد تعرّف في نفس الوقت على أنها سفينة بموجب قواعد دولية أخرى"<sup>(١٥)</sup>. ويعني هذا أنه يمكن اعتبار سفينة تحتوي على الأسبستوس أو على مركبات ثنائية الفينيل المتعدد الكلورة أو على نفايات خطيرة أخرى نفاية خطيرة عندما تكون موجهة لإعادة تدويرها أو التخلص منها. غير أن تطبيق صكوك قانونية مختلفة في آن واحد من شأنه أن يوجد ثغرات يمكن أن يستغلها ملاك السفن للتهرب من تطبيق اتفاقية بازل. وعلاوة على ذلك، كثيراً ما يُتخذ قرار إعادة التدوير أثناء وجود السفينة في أعالي البحار مما يزيد من صعوبة تعريف السلطة المختصة وإنفاذ الاتفاقية. وهناك أيضاً الحالة التي قد تُغيّر فيها السفن أعلامها قبل تفكيكها، وهو ما قد يجنّبها عمليات المراقبة التي تفرضها الاتفاقية.

(١٥) المقرر ٢٦/٧ الصادر عن مؤتمر الأطراف في اتفاقية بازل. انظر UNEP/CHW.7/33، المرفق الأول.

٤٢- وفي عام ١٩٩٥، تم تعزيز إجراء الموافقة المسبقة عن علم بمقرر صادر عن مؤتمر الأطراف في اتفاقية بازل بهدف منع جميع عمليات نقل النفايات الخطرة وغيرها عبر الحدود من بلدان منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي إلى البلدان غير الأعضاء فيها<sup>(١٦)</sup>. ولم يحصل "تعديل الحظر" بعد على عدد كافٍ من التصديقات لكي يدخل حيز النفاذ، غير أنه أصبح نافذاً بالفعل في الاتحاد الأوروبي، حتى في الحالات التي تكون فيها النفايات المصدرة موجهة لإعادة التدوير<sup>(١٧)</sup>. وإذا دخل تعديل الحظر حيز النفاذ، فإنه سيمنع، مبدئياً، نقل السفن بغرض تخريدها بين البلدان المتقدمة والبلدان النامية التي صدقت عليه. غير أن المشاكل ذاتها المتعلقة بالتطبيق والإنفاذ التي جرت مناقشتها في الفقرة السابقة ستبقى قائمة.

٤٣- وشاركت الأطراف في الاتفاقية وأمانة الاتفاقية في المفاوضات التي أدت إلى اعتماد صك ملزم قانوناً بشأن إعادة تدوير السفن، برعاية المنظمة البحرية الدولية (انظر الفقرات ٥٣-٦٠ أدناه)، إقراراً منها بالصعوبات التي تعترض تطبيق اتفاقية بازل على السفن الموجهة للتفكيك. وتود الأطراف أن تضمن تحديد الاتفاقية الجديدة درجة من المراقبة تعادل تلك الدرجة المنصوص عليها في اتفاقية بازل<sup>(١٨)</sup>. وسيتم إجراء تقييم أولي للمعادلة أثناء الدورة السابعة للفريق العامل المفتوح العضوية التابع لاتفاقية بازل، التي ستعقد في أيار/مايو ٢٠١٠. وسترسَل نتائج ذلك التقييم إلى الاجتماع العاشر لمؤتمر الأطراف، المقرر عقده في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١١، وهو الوقت الذي يُتوقع فيه أن يُجرى تقييم نهائي للمعادلة وأن تُتخذ إجراءات حسب مقتضى الحال. وفي حال قررت الأطراف أنه تم تحقيق المعادلة، فإنها ستنتظر في الخيارات المتاحة لاستثناء السفن المشمولة بالنظام الدولي الجديد من نطاق تطبيق اتفاقية بازل.

٤٤- وفي كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢، اعتمد الاجتماع السادس لمؤتمر الأطراف في اتفاقية بازل المبادئ التوجيهية التقنية للإدارة السليمة بيئياً للتفكيك الكامل والجزئي للسفن<sup>(١٩)</sup>. والغرض الرئيس من تلك المبادئ تقديم الإرشاد للبلدان التي لديها مرافق لتكسير السفن أو ترغب في إنشاء مثل تلك المرافق عن طريق تزويدها بمعلومات وتوصيات بشأن الإجراءات والعمليات والممارسات التي ينبغي تنفيذها من أجل تحقيق الإدارة السليمة بيئياً في تلك المرافق. وتقدم المبادئ كذلك نصائح بشأن رصد الأداء البيئي والتحقق منه.

٤٥- وتقدم المبادئ التوجيهية، وهي ذات طبيعة استشارية، أمثلة عن ممارسات جيدة في إجراءات مراقبة البيئة تتمثل في إعداد قائمة حردية بالنفايات والمنتجات الخطرة الموجودة على ظهر السفينة ("جواز السفر الأخضر") وإزالتها من على ظهر السفينة قبل رحلة التفكيك أو، إذا ما تعذر ذلك، قبل التقطيع. وتوصي المبادئ التوجيهية

---

(١٦) المقرر ١/٣ الصادر عن مؤتمر الأطراف في اتفاقية بازل. انظر UNEP/CHW.3/35.

(١٧) Regulation (EC) No. 1013/2006 on shipments of waste.

(١٨) انظر المقررات ٢٦/٧ و ١١/٨ و ٣٠/٩ الصادرة عن مؤتمر الأطراف في اتفاقية بازل. انظر كلاً من المرفق الأول بالوثيقة UNEP/CHW.7/33 والمرفق الأول بالوثيقة UNEP/CHW.8/16، والمرفق الأول بالوثيقة UNEP/CHW.9/39.

(١٩) المقرر ٢٤/٦ الصادر عن مؤتمر الأطراف في اتفاقية بازل. انظر المرفق بالوثيقة UNEP/CHW.9/40.

بوضع خطة إدارة بيئية تتبعها مرافق تكسير السفن، وتتضمن تقييم الأثر البيئي الذي قد يخلفه المرفق، اتخاذ تدابير وقائية ممكنة وإنشاء نظام إدارة بيئية يشتمل على خطة لإدارة النفايات وخطة جاهزية للطوارئ وخطة رصد.

## ٢- المنظمة البحرية الدولية

٤٦- لقد دعمت المنظمة البحرية الدولية، منذ إنشائها، اعتماد مجموعة شاملة من الاتفاقات والتوصيات الدولية تنظم كل جانب من جوانب الشحن بالسفن، بما في ذلك عدد من المعاهدات المتعلقة بالتلوث النفطي والتلوث من السفن والمسؤولية المدنية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي والجاهزية للطوارئ. وتتضمن اثنتان من اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية مبادئ تطبق في حال حدوث تلوث بحري بسبب التخلص من النفايات في عرض البحر، مع أنهما لا تتناولان مسألة تفكيك السفن مباشرة. وهما: اتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات ومواد أخرى (المسماة عادةً "اتفاقية لندن") والبروتوكول المرفق بها في عام ١٩٩٦، والاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام ١٩٧٣ في صيغتها المعدلة بروتوكول عام ١٩٧٨ المتعلق بها (MARPOL 73/78).

٤٧- وتتمثل الوظيفة الأساسية لاتفاقية لندن في منع التلوث الناجم عن إغراق النفايات وغيرها من المواد التي يُحتمل أن تنشأ عنها جملة أمور منها أخطار تحقيق بصحة البشر أو الإضرار بالموارد الحية وبالحيات البحرية (المادة الأولى). وتمنع الاتفاقية إغراق المواد الخطرة المذكورة في المرفق الأول، وتستلزم إذناً خاصاً مسبقاً لإغراق عدد من النفايات الأخرى المبينة الواردة في المرفق الثاني وإذناً عاماً مسبقاً لإغراق جميع النفايات أو المواد الأخرى (الفقرة ١ من المادة ٤). والمراد من بروتوكول لندن لعام ١٩٩٦، الذي دخل حيز النفاذ في عام ٢٠٠٦، هو تحديث الاتفاقية والحلول محلها في نهاية المطاف. إذ يتبع البروتوكول نهجاً أكثر تقييداً من نهج الاتفاقية فيمنع إغراق أي نفايات أو مواد أخرى ما عدا تلك المذكورة في المرفق الأول (المادة ٤). وستحظر هذه الصكوك القانونية، نظرياً، التخلص عمداً من النفايات الخطرة الموجودة على ظهور السفن المنتهي عمرها في البيئة بحرية، غير أن سريتها على النفايات من السفن المسحوبة من الإبحار لا يزال موضوع نقاش.

٤٨- والاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (MARPOL 73/78) هي الاتفاقية الدولية الرئيسية التي تتناول منع تلوث السفن للبيئة البحرية لأسباب تشغيلية أو بسبب حوادث. وهي مؤلفة من معاهدين اعتمدتا في عامي ١٩٧٣ و١٩٧٨، على التوالي، وتم استكمالهما بواسطة تعديلات. مرور السنوات. والغاية من الاتفاقية القضاء على التلوث المتعمد للبيئة البحرية بالنفط ومواد أخرى ضارة وإبقاء حوادث التفريغ في الحد الأدنى. وترد بالتفصيل القواعد المتعلقة بالتلوث الناجم عن السفن في ٦ مرفقات بالاتفاقية. وجميع البلدان الرئيسية الضالعة في تفكيك السفن أطراف في اتفاقية منع التلوث من السفن (MARPOL 73/78). وكما هي الحال بالنسبة لاتفاقية لندن، فإنه من غير الواضح ما إذا كانت اتفاقية منع التلوث من السفن تسري على عمليات التفريغ من المراكب المنتهي عمرها. فهي، من الناحية النظرية، تنطبق على تفكيك السفن داخل المياه الإقليمية للبلد الذي يجري فيه تكسير السفن، لذلك فإن أي تفريغ للنفط أو لمواد ممزوجة به يكون محظوراً. وينبغي الإبقاء على النفايات الممزوجة بالنفط على ظهر السفينة أو تفريغها في مرافق استلام النفايات في الموانئ. وستكون الدول بدورها ملزمة بضمان توفير مرافق الاستلام الضرورية لإجراء عمليات تفريغ المواد الممزوجة بالنفط.

٤٩- وفي كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٣، اعتمدت جمعية المنظمة البحرية الدولية المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية المتعلقة بإعادة استخدام السفن القديمة<sup>(٢٠)</sup>. وقد وُضعت تلك المبادئ التوجيهية بغية تقديم الإرشاد بشأن أفضل الممارسات إلى جميع أصحاب المصلحة في عملية إعادة التدوير ومن جملتهم دول العلم والميناء وإعادة التدوير وملاك السفن وبناتها وموردو التجهيزات البحرية ومرافق إعادة التدوير، وهي تضع في الحسبان عملية إعادة التدوير طيلة عمر السفينة. وتقتصر المبادئ التوجيهية تدابير عملية لجميع مراحل عملية إعادة تدوير السفن، من جملتها: (أ) تصميم جديد للسفن والمعدات، خاصة من أجل إبقاء استخدام المواد الخطرة وتوليد النفايات في الحد الأدنى وتسهيل إعادة التدوير وإزالة المواد الخطرة؛ (ب) تحضير "جواز السفر الأخضر" للسفن الجديدة والموجودة؛ (ج) اختيار مرفق لإعادة التدوير وإعداد السفينة لإعادة التدوير، بما في ذلك وضع خطة إعادة تدوير السفينة؛ (د) تحديد أدوار أصحاب المصلحة الرئيسيين. من فيهم دول العلم والميناء وإعادة التدوير واتفاقية بازل ومنظمة العمل الدولية وقطاع الشحن بالسفن.

٥٠- والغاية من المبادئ التوجيهية تشجيع إعادة التدوير بوصفه أفضل وسيلة للتخلص من السفن. وهي على العموم تعبّر عن وجهة النظر القائلة إن الالتزام بحماية البيئة والعاملين في مرافق إعادة تدوير السفن يقع على عاتق مرفق إعادة التدوير نفسه وعلى عاتق السلطات المنظمة في البلد الذي يشغّل فيه مرفق إعادة التدوير. بيد أنه تجدر الإشارة إلى أن ملاك السفن وغيرهم من أصحاب المصلحة يتحملون قسطاً من المسؤولية في التصدي للمشاكل ذات الصلة.

### ٣- منظمة العمل الدولية

٥١- رغم أن اتفاقيات منظمة العمل الدولية صيغت دون مراعاة مسألة تكسير السفن، فإنه يمكن تطبيق عدد كبير منها يتناول مسائل السلامة المهنية والأخطار المحيطة بالصحة وحماية العاملين على أنشطة تكسير السفن. ومن جملة تلك الاتفاقيات:

- اتفاقية الحرية النقابية وحماية حق التنظيم (الاتفاقية رقم ٨٧)؛
- اتفاقية بشأن تطبيق مبادئ حق التنظيم والمفاوضة الجماعية (الاتفاقية رقم ٩٨)؛
- اتفاقية بشأن الحد الأقصى للأثقال التي يُسمح لعامل واحد بحملها (الاتفاقية رقم ١٢٧)؛
- اتفاقية بشأن الوقاية والسيطرة على الأخطار المهنية الناتجة عن المواد والعوامل المسببة للسرطان (الاتفاقية رقم ١٣٩)؛
- اتفاقية حماية العمال من المخاطر المهنية الناجمة عن تلوث الهواء والضوضاء والاهتزازات في بيئة العمل (الاتفاقية رقم ١٤٨)؛

- اتفاقية السلامة والصحة المهنتين وبيئة العمل (الاتفاقية رقم ١٥٥)؛
- اتفاقية بشأن السلامة في استخدام الحرير الصخري (الأسبستوس) (الاتفاقية رقم ١٦٢)؛
- اتفاقية بشأن السلامة في استعمال المواد الكيميائية في العمل (الاتفاقية رقم ١٧٠).

٥٢- وفي عام ٢٠٠٣، أصدرت منظمة العمل الدولية كذلك مجموعة من المبادئ التوجيهية كتكملة للعمل الذي أنجزته المنظمة البحرية الدولية وللعمل المنجز بموجب اتفاقية بازل بشأن تكسير السفن<sup>(٢١)</sup>. وهذه المبادئ التوجيهية، غير الملزمة قانوناً، هي أكثر الأدلة شمولاً إذ تتطرق إلى جميع جوانب الصحة والسلامة المهنتين المتعلقة بتفكيك السفن. وقد وُضعت خصيصاً لمساعدة المسؤولين عن الصحة والسلامة في عمليات تكسير السفن، بما في ذلك مساعدتهم على تنفيذ الأحكام ذات الصلة من معايير منظمة العمل الدولية وقواعد السلوك وغير ذلك من المبادئ التوجيهية المتعلقة بالسلامة والصحة المهنتين وبظروف العمل. وتمثل الأهداف الرئيسية منها في (أ) المساهمة في حماية العاملين في مجال تكسير السفن من الأخطار الموجودة في مكان العمل والتخلص تماماً من الإصابات والأمراض وتردي الصحة والحوادث المتعلقة بالعمل والحد منها؛ (ب) المساعدة على تحسين إدارة المسائل المتعلقة بالسلامة والصحة المهنتين في مكان العمل أو بالقرب منه وتيسير تلك الإدارة المحسنة.

#### ٤- اتفاقية المنظمة البحرية الدولية بشأن إعادة تدوير السفن

٥٣- في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٥، طلبت جمعية المنظمة البحرية الدولية إلى لجنة حماية البيئة البحرية أن تضع صكاً جديداً ملزماً قانوناً بشأن إعادة تدوير السفن، ينظم (أ) تصميم السفن وبناءها وتشغيلها وإعدادها من أجل تسهيل إعادة تدوير آمنة وسليمة بيئياً؛ (ب) تشغيل مرافق إعادة تدوير السفن على نحو آمن وسليم بيئياً؛ (ج) إنشاء آلية إنفاذ مناسبة خاصة بإعادة تدوير السفن، تتضمن متطلبات إصدار الشهادات والإبلاغ<sup>(٢٢)</sup>. وبعد أربع سنوات من المفاوضات، اعتمدت اتفاقية هونغ كونغ الدولية بشأن إعادة التدوير الآمنة والسليمة بيئياً للسفن في المؤتمر الدولي بشأن إعادة التدوير الآمنة والسليمة بيئياً للسفن، الذي انعقد من ١١ إلى ١٥ أيار/مايو ٢٠٠٩ في هونغ كونغ، الصين.

٥٤- والغاية من اتفاقية إعادة تدوير السفن منع وقوع الحوادث والإصابات وغير ذلك من الآثار الضارة بصحة الإنسان وبالبيئة الناجمة عن إعادة تدوير السفن والحد منها وإبقاؤها في أقل حد ممكن والتخلص منها قدر الإمكان وزيادة سلامة السفن وحماية صحة البشر والبيئة طيلة عمر السفينة التشغيلي (الفقرة ١ من المادة ١). وتُرفق بالاتفاقية اللوائح المتعلقة بإعادة تدوير السفن بطريقة آمنة وسليمة بيئياً وهي جزء لا يتجزأ منها.

٥٥- وتضع الاتفاقية شروطاً محددة فيما يتعلق بتشغيل السفن بسبب إعادة تدويرها بعد انتهاء عمرها. وتلتزم الأطراف في الاتفاقية بمنع و/أو بالحد من تثبيت أو استعمال المواد الخطرة الواردة في التذييل ١ (الأسبستوس

---

(٢١) Safety and health in ship-breaking: Guidelines for Asian countries and Turkey, 2004

(٢٢) القرار A.981(24).

والمواد المستنفدة للأوزون ومركبات ثنائي الفينيل المتعدد الكلورة والمركبات والنظم المضادة لنمو الفطر) على ظهور السفن المسموح لها برفع أعلامها أو العاملة تحت سلطتها (اللائحة ٤-١). ويُفرض على جميع السفن (الجديدة منها الموجودة) أن تُبقي على ظهرها جرداً بالمواد الخطرة يتم تحديثه على مدى عمر السفينة. ويجب أن يكون الجرد خاصاً بكل سفينة وأن يُحدّد، في الجزء الأول، المواد الخطرة الموجودة في هيكل السفينة أو في تجهيزاتها، وأن يبيّن تقيّد السفينة باللائحة ٤ (اللائحتان ٥-١ و ٥-٢). ويتعين إمساك الجزء الأول من الجرد كما يجب وتحديثه على مدى عمر السفينة التشغيلي. وقبل إعادة التدوير، يجب أن يُدرج في الجرد الجزء الثاني المتعلق بالنفايات الناجمة عن التشغيل والجزء الثالث المتعلق بالمخازن (اللائحة ٤-٤).

٥٦- وتلتزم دول إعادة التدوير بضمان الترخيص مرافق إعادة التدوير العاملة داخل ولايتها وفقاً للوائح المرفقة بالاتفاقية (المادة ٦). ولا يجوز أن يُعاد تدوير السفن إلا في مرافق إعادة تدوير السفن (أ) المرخص لها وفقاً للاتفاقية؛ (ب) المرخص لها كلياً بالقيام بجميع أنشطة إعادة التدوير المحددة في خطة إعادة تدوير السفينة (انظر الفقرة ٥٨ أدناه). ويتعين أن تصدر عن السلطة المختصة في دولة العلم شهادة للسفن الموجهة لإعادة التدوير تُثبت كونها مهيأة لذلك قبل أن يُشرع في أي نشاط من أنشطة إعادة التدوير (اللائحة ٨-٦).

٥٧- ويُفرض على مرافق إعادة تدوير السفن المرخص لها أن تُعد خطة مرفق إعادة تدوير السفن (اللائحة ١٨)، وأن تعتمد وتنفّذ إجراءات وخططاً من أجل منع حدوث ظروف خطيرة كالانفجارات واندلاع الحرائق أو الحوادث أو حالات الاندلاق أو الانبعاثات التي قد تضرّ بصحة البشر و/أو بالبيئة (اللائحة ١٣). وتتطرق اللوائح أيضاً إلى إدارة المواد الخطرة إدارة آمنة وسليمة بيئياً (اللائحة ٢٠)؛ وإلى الجاهزية للطوارئ والتصدي لها (اللائحة ٢١)؛ وإلى سلامة العاملين وتدريبهم (اللائحة ٢٢)؛ وإلى الإبلاغ عن الحوادث بأنواعها وعن الأمراض المهنية والآثار المزمّنة الناجمة عن أنشطة إعادة التدوير (اللائحة ٢٣).

٥٨- وقبل الشروع في أي نشاط من أنشطة إعادة التدوير، يتعين على مرافق إعادة تدوير السفن أن تضع خطة إعادة تدوير خاصة بكل سفينة (اللائحة ٩-١)، وينبغي أن تتضمن تلك الخطة معلومات عن عدة أمور منها إنشاء الظروف التي تؤمن السلامة عند الدخول والسلامة عند التشغيل على الساخن، ونوع وكمية المواد المعرّفة في جرد المواد الخطرة التي يمكن للمرفق مناوالتها بطريقة سليمة بيئياً، والكيفية التي ستتم بها إعادة التدوير.

٥٩- وتعكف المنظمة البحرية الدولية حالياً على وضع مجموعة من المبادئ التوجيهية الطوعية بغرض ضمان تنفيذ الاتفاقية تنفيذاً فعالاً. وستتناول تلك المبادئ التوجيهية عدة جوانب منها وضع جرد بالمواد الخطرة، والترخيص لمرافق إعادة تدوير السفن، ووضع خطة لإعادة تدوير السفينة، وإعادة تدوير السفن بطريقة آمنة وسليمة بيئياً.

٦٠- وستدخل الاتفاقية حيز النفاذ بعد مرور أربعة وعشرين شهراً على التاريخ الذي توقّع فيه على الاتفاقية ١٥ دولة، تمثل ٤٠ في المائة من الملاحة التجارية العالمية بالحمولة الإجمالية، دون إبداء تحفظ بشأن التصديق أو القبول أو الموافقة، أو التاريخ الذي توّدع فيه صكوك التصديق أو الموافقة أو القبول أو الانضمام لدى الأمين العام. ويجب أن يشكّل الحجم الأقصى لمحمل أنشطة إعادة تدوير السفن سنوياً لتلك الدول، خلال السنوات العشر

السابقة، ٣ في المائة على الأقل من مُجمل حمولة ملاحظتها التجارية (المادة ١٧). وبسبب هذه الشروط الصارمة، تُشير التقديرات الحالية إلى أن الاتفاقية ستدخل حيز النفاذ في عام ٢٠١٣ على أقرب تقدير.

#### ٥- الاتفاقية الجديدة للمنظمة البحرية الدولية: هل هي خطوة في الاتجاه الصحيح؟

٦١- يرحّب المقرر الخاص باعتماد اتفاقية إعادة تدوير السفن. وتمثّل الاتفاقية خطوة إيجابية باتجاه إنشاء نظام تنظيمي قابل للإنفاذ لضمان عدم تشكيل السفن المنتهي عمرها عند تحريدها أخطاراً لا ضرورة لها على صحة البشر وسلامتهم ولا على البيئة. ويتفق المقرر الخاص مع التقييم الذي أجراه الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية والذي يفيد أن هذه المعاهدة الجديدة "نتيجة جيدة في هذه الظروف"<sup>(٢٣)</sup>، لأنها تمكّنت من إنشاء قواعد ملزمة قانوناً للغاية منها تحقيق توازن عادل بين مسؤوليات ملاك السفن ومرافق إعادة تدوير السفن وبلدان العلم وإعادة التدوير، وبالتالي فإنه من المرجح أن تحظى بالقبول وأن تنفّذ من جانب عدد كبير من البلدان.

٦٢- ويدرك المقرر الخاص أن نصاً مختلفاً يفرض شروطاً أكثر صرامة على إعادة تدوير السفن كان، على الأرجح، سيُحقق في احتذاب عدد كافٍ من التصديقات للدخول حيز النفاذ ضمن أجل معقول، أو لم يكن ليحظى بدعم البلدان الرئيسية في مجالي الشحن بالسفن أو تكسير السفن. غير أنه لا يسع المقرر الخاص إلا أن يشير إلى أن المنتدى الذي وقع عليه الاختيار لصياغة الاتفاقية والنهج الذي اتبعته المنظمة البحرية الدولية في التوصل إلى اتفاق بشأن النص النهائي قد حدّدتهما، في بعض الحالات، غلبة المصالح الاقتصادية على الهدف الشامل المتمثل في حماية صحة البشر والبيئة من الأخطار الكبرى التي تشكّلها الأساليب المتبعة حالياً في تفكيك السفن. وفي هذا الصدد، يود المقرر الخاص أن يُبدي الملاحظات التالية:

(أ) لا تنظّم الاتفاقية بشكل مفصل العديد من الجوانب المهمة في أنشطة تكسير السفن، كالترخيص بإقامة مرافق لإعادة تدوير السفن ووضع خطط لإعادة التدوير أو وضع إجراءات مناسبة لمنع الآثار الضارة بصحة البشر والبيئة. ولن يتم تناول هذه المسائل ومسائل أخرى إلا في المبادئ التوجيهية غير الإلزامية التي تعكف المنظمة البحرية الدولية على وضعها حالياً لضمان تنفيذ الاتفاقية تنفيذاً فعالاً، والتي لا يُطلب إلى الدول الأطراف سوى "مراعاتها"؛

(ب) يمكن المجادلة بأن الاتفاقية تحمّل الدول التي تقوم بتكسير السفن، وهي دول نامية بالأساس، العبء الأكبر. ففي حين أن الاتفاقية تقتضي أن تحمل جميع السفن على ظهورها جرماً بالمواد الخطرة، فإنها لا تفرض أي التزام على ملاك السفن بتنظيف السفن من موادها الخطرة قبل إرسالها إلى مرفق إعادة تدوير مشهود له بغرض إعادة تدويرها. وتكتفي الاتفاقية بأن تدعو إلى "التقليل إلى أقل حد ممكن" من كمية متخلفات الحمولة والوقود والزيوت والنفايات على ظهر السفينة قبل إرسالها إلى أحد مرافق إعادة التدوير. ويرى المقرر الخاص أنه كان ينبغي وضع شروط أشد صرامة فيما يتعلق بمتطلبات إزالة التلوث قبل التفكيك المنصوص عليها في اتفاقية

المنظمة البحرية الدولية بغية تقليل حركة نقل المواد السمية الموجودة على ظهور السفن المنتهي عمرها عبر الحدود إلى أقل حد ممكن؛

(ج) ليس في الاتفاقية نص يدعو إلى التخلي التدريجي عن أسلوب "التشطية" والمضي باتجاه أساليب بديلة في تكسير السفن. ومع أن المقرر الخاص يعترف بأن فرض حظر فوري على أسلوب "التشطية" أو إغلاق المسافن في بلدان جنوب آسيا لن يكون خياراً ممكناً لأن تكسير السفن مصدر من مصادر الدخل للبلدان المعنية ويوفر فرص عمل للعديد من العاملين، فإنه يتفق مع الآراء التي أعربت عنها عدة منظمات غير حكومية والتي مفادها أن تفكيك المراكب على الشواطئ المديّة لا يلي المعايير والمواصفات المقبولة عموماً والمهادفة إلى ضمان حماية العاملين والبيئة من الآثار الضارة الناجمة عن تفريغ المواد الخطرة الموجودة على ظهور المراكب المنتهي عمرها في البيئة<sup>(٢٤)</sup>؛

(د) ليس في الاتفاقية ما ينص على إنشاء صندوق لإعادة تدوير السفن أو آلية تمويل بديلة لمساعدة مرافق إعادة تدوير السفن على تحسين معايير إعادة التدوير التي تتبعها فتلي بذلك شروط الاتفاقية. وفي هذا الصدد، يلاحظ المقرر الخاص بأسف أن اقتراح إنشاء صندوق لإعادة تدوير السفن قد رُفِض أثناء المفاوضات التي أدت إلى اعتماد الاتفاقية الجديدة. وباستثناء الحالات التي قُدمت فيها مَنَح أو قروض أو مساعدة تقنية، فإن تكاليف تحسين حماية صحة البشر وحماية البيئة ستقع بذلك على عاتق مرافق إعادة تدوير السفن نفسها؛

(هـ) وتشترط الاتفاقية الجديدة عدم نقل النفايات المتولّدة عن أنشطة إعادة التدوير إلاّ إلى مرفق مرخّص له بإدارة النفايات ليقوم بمعالجتها والتخلص منها بطريقة سليمة بيئياً. غير أنه ليس في الاتفاقية ما ينص على ضمان جعل النفايات المرسلّة إلى المرافق أسفل العملية قابلةً للتتبع، فتمكّن بذلك من التحقق من مناوَلتها ومعالجتها والتخلص منها نهائياً بطريقة صحيحة. ويلاحظ المقرر الخاص أن اتفاقية بازل تؤكد أهمية قابلية النفايات للتتبع حتى التخلص النهائي منها من أجل ضمان إدارتها وفقاً لمبدأ الإدارة السليمة بيئياً؛

(و) مع أن الديباجة تشير إلى ضرورة تشجيع الاستعاضة عن المواد الخطرة في بناء وصيانة السفن بمواد أقل خطورة أو عديمة الخطورة، فإنه لم يُدرج في الاتفاقية نص يوجب على الأطراف استخدام مواد أقل خطورة متى توفّرت؛

(ز) تنص الاتفاقية على أنه من واجب دول إعادة تدوير السفن أن توافق على كل سفينة يعاد تدويرها. ويُتخذ ذلك القرار بناء على استعراض جرد المواد الخطرة وخطة إعادة التدوير الخاصة بالسفينة لضمان توفر القدرات اللازمة لدى مرفق إعادة التدوير لكي يعيد تدويرها. غير أنه يجوز لدول إعادة التدوير أن تقرّر عدم اتباع إجراء موافقة صريح بشأن كل خطة إعادة تدوير (لكل سفينة أساساً) وأن تكتفي باتباع إجراء موافقة ضمني (اللائحة ٩-٤-٢). ويرى المقرر الخاص أنه ينبغي فرض إجراء الموافقة الصريحة على كل سفينة تدخل ولاية الدولة الطرف حتى تلي شرط "الموافقة المسبقة عن علم"؛

(ح) وفي الختام، يشير المقرر الخاص إلى أن الشروط الصارمة المفروضة على دخول الاتفاقية الجديدة حيز النفاذ تثير القلق بشأن المدة الزمنية التي ستمر قبل دخول الاتفاقية حيز النفاذ. وحسب مصادر مختلفة، قد يكون عام ٢٠١٣ تاريخاً غير واقعي. لذلك، يدعو المقرر الخاص الأطراف في اتفاقية بازل إلى النظر في الخطوات التي يجب اتخاذها أثناء الفترة الانتقالية من أجل ضمان الإدارة السليمة بيئياً لمرافق إعادة تدوير السفن أثناء المناقشة التي ستعقدتها بشأن المعادلة.

#### رابعاً - الاستنتاجات والتوصيات

٦٣- يرحب المقرر الخاص بجهود المجتمع الدولي للتصدي للشواغل المتعاطمة بشأن ممارسات العمل الرديئة والحالة البيئية السائدة في معظم مسافن التكسير في أنحاء العالم. وقد أسفرت هذه الجهود عن اعتماد مجموعات متنوعة من المبادئ التوجيهية الاستشارية الهادفة إلى ضمان وإدارة أنشطة تكسير السفن إدارة سليمة بيئياً والحد من الحوادث والإصابات والأمراض المهنية المرتبطة في الكثير من الأحيان بتفكيك المراكب المنتهي عمرها. وفي اعتماد المنظمة البحرية الدولية لاتفاقية هونغ كونغ الدولية بشأن إعادة التدوير الآمنة والسليمة بيئياً للسفن مؤخراً دليل كذلك على التزام المجتمع الدولي الجدي بوضع أسس أكثر أماناً وسلامة من الناحية البيئية لإدارة المراكب المنتهي عمرها وللتخلص منها على صعيد العالم.

٦٤- ويرى المقرر الخاص في اتفاقية المنظمة البحرية الدولية الجديدة بشأن إعادة تدوير السفن خطوة إيجابية باتجاه إنشاء نظام تنظيمي قابل للإنفاذ يرمي إلى ضمان حماية صحة وسلامة العاملين وإلى الحفاظ على البيئة ويشجع الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية على اتخاذ جميع الخطوات المناسبة للتصديق على الاتفاقية ضمن أجل معقول. وفي الفترة الانتقالية حتى دخول الاتفاقية حيز النفاذ، يشجع المقرر الخاص الدول الصالعة في تكسير السفن ودول العلم وقطاع تكسير السفن على النظر في تطبيق المتطلبات التقنية الواردة في الاتفاقية إلى جانب المبادئ التوجيهية والمواصفات القائمة، على أساس طوعي. كما يوصي مؤتمر الأطراف في اتفاقية بازل والمنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية بمواصلة العمل معاً تفادياً لتكرار العمل ولتداخل المسؤوليات والاختصاصات.

٦٥- ويرى المقرر الخاص أن تكسير السفن مسألة تقتضي حلاً عالمياً. ورغم أن اعتماد الاتفاقية الجديدة يمثل خطوة في الاتجاه الصحيح، فإنه غير كافٍ لإجراء التحسينات الهامة والملحة على ممارسات العمل السائدة في مسافن التكسير أو للتخلص من التلوث البيئي الخطير الناجم عن مسافن التكسير. لذلك، يدعو المقرر الخاص جميع أصحاب المصلحة المعنيين، بمن فيهم الدولة الصالعة في تكسير السفن ودول العلم وقطاع تكسير السفن والمنظمات والآليات الدولية، إلى النظر في اعتماد وتنفيذ تدابير إضافية لمعالجة الآثار السلبية لتكسير السفن غير المطروقة في الاتفاقية الجديدة. وهو يوصي على الخصوص باعتماد تدابير مناسبة في المجالات التالية:

(أ) التنظيف المسبق. ينبغي أن تنظر الدول المتقدمة في اعتماد تدابير مناسبة، بما فيها تقديم منح من أجل تفكيك السفن بأسلوب "أخضر"، لكي تمنع تصدير المراكب المنتهي عمرها المحتوية على مواد خطيرة إلى بلدان نامية لا تملك القدرة على إدارتها بطريقة سليمة بيئياً، وذلك تمهيداً مع تعديل اتفاقية بازل المتعلق بالخطر. وبالمثل، يشجع المقرر الخاص ملاك السفن، تمهيداً مع مجموعة المواصفات الناشئة بشأن المسؤولية الاجتماعية للشركات ومبدأ "الملوث يدفع"، على تنظيف سفنهم في البلدان المتقدمة قبل إرسالها إلى مرافق إعادة التدوير في بلدان نامية؛

(ب) إدارة النفايات بطريقة سليمة بيئياً. ينبغي لدول إعادة التدوير أن تعمل على إنفاذ الالتزامات الدولية والتشريعات الوطنية المتعلقة بحماية البيئة وأن تضع هياكل أساسية مناسبة لأنشطة إعادة تدوير السفن، من جملتها مرافق إدارة النفايات (مثلاً، مواقع دفن القمامة ومنشآت حرق النفايات وغيرها). وينبغي أن تضع التشريعات الوطنية، على وجه الخصوص، شروطاً لقبول دخول السفن إلى ولايتها من أجل إعادة تدويرها. وباعتبار أن أسلوب "التشطية"، بطبيعته، لا يوفر ضمانات كافية لإدارة النفايات الخطرة الناجمة عنه إدارة سليمة بيئياً، وليس بمقدوره أن يفعل، فإنه ينبغي أن ينظر أصحاب المصلحة في اعتماد جميع التدابير المناسبة لضمان التخلي تدريجياً عن أسلوب "التشطية" والتحول بسرعة وتؤدة إلى أساليب بديلة في تكسير السفن؛

(ج) حقوق العاملين. ينبغي للدول الضالعة في تكسير السفن أن تتخذ خطوات لتحسين قدراتها التنظيمية والتنفيذية في مجال قانون العمل وسلامة العاملين وصحتهم ورفاههم حتى تعزز الحماية الممنوحة للأشخاص العاملين في قطاع تكسير السفن. وينبغي لها كذلك أن تزيل العقبات التي تمنع العاملين في مسافن التكسير من ممارسة حريتهم النقابية وحقوقهم في المفاوضة الجماعية بحكم الواقع، وأن تنشئ نظاماً فعالاً وجدير بالثقة لتفتيش العمل بمشاركة ممثلين عن العاملين. وينبغي أيضاً للدول الضالعة في تكسير السفن أن تتخذ خطوات فورية، وبأقصى ما تسمح به مواردها المتاحة لإعمال حق العاملين في الضمان الاجتماعي إعمالاً تاماً في حال وقوع حوادث أو الإصابة بأمراض مهنية. وينبغي للملاك المسافن أن يتخذوا جميع الإجراءات المناسبة، كلما دعت الضرورة إلى ذلك، بدعم من الدولة وبمساعدة وتعاون دوليين من أجل تحسين الصحة والسلامة في مواقع العمل (بعده وسائل منها توفير معدات الوقاية الشخصية الملائمة وتدريب المحافظة على السلامة) ومن أجل تحسين الرعاية الصحية والسكن ومرافق الإصحاح المتاحة للعاملين من أجل وضع خطط تأمين إلزامية مناسبة لحماية العاملين في حال وقوع حوادث أو الإصابة بأمراض مهنية؛

(د) جمع البيانات. ينبغي لدول إعادة التدوير وللملاك المسافن أن يجمعوا بيانات إحصائية مفصلة على أساس مقارن سنوي بشأن العاملين الذين يموتون أو يُعاقون جرّاء حوادث متعلقة بالعمل أو الإصابة بأمراض مهنية وأن يتيحوا تلك البيانات لعامة الجمهور؛

(هـ) صندوق إعادة تدوير السفن. ينبغي للدول ولقطاع الشحن بالسفن النظر في إنشاء صندوق لإعادة تدوير السفن من أجل دعم تحسين المرافق وفقاً لمتطلبات الاتفاقية الجديدة وتشجيع تطوير أساليب بديلة لتفكيك السفن (بغية التخلي تدريجياً عن أسلوب "التشطية" على المدى الأطول). كما ينبغي لهم أن ينظروا في إنشاء صندوق خاص بضحايا الحوادث وأسرههم بهدف تقديم التعويض المناسب للعاملين المصابين أو لأقرباء العاملين المتوفين جرّاء حوادث تتعلق بالعمل أو أمراض مهنية أدت إلى الوفاة أو إلى الإصابة بإعاقات دائمة؛

(و) التعاون والمساعدة الدوليان. ينبغي للدول المتقدمة والمنظمات الاندماج الإقليمي وللنظمات الدولية أن تقدم المساعدة التقنية لدول إعادة التدوير وغيرها من الأطراف المعنية وأن تتعاون معها بشأن مشاريع تشتمل على نقل التكنولوجيا أو تمويل المعونة من أجل تدريب العاملين على الحفاظ على السلامة ودعم إنشاء هيكل أساسي لحماية البيئة وصحة الإنسان في مرافق إعادة التدوير.