

إعادة تدوير السفينة بين اتفاقية بازل واتفاقية هونغ كونغ

Ship recycling between the Basel Convention and the Hong Kong

صلاح الدين دريسي*

طالب دكتوراة، سكيكدة الجزائر .

s.drissi@univ-skikda.dz

تاريخ الاستلام: 2021 / 01 / 07 تاريخ القبول: 2024 / 12 / 11 تاريخ النشر: 2025 / 04 / 28

الملخص:

يتغير الأسطول العالمي باستمرار، حيث يتم استبدال السفن القديمة بأخرى جديدة، فبعضها يستخدم لأغراض مثل المتاجر أو الفنادق أو المطاعم ، والبعض يتم إزالتها من الأسطول التجاري العالمي، أين يتم إرسالها للتفكيك وإعادة التدوير، غير أن صناعة إعادة تدوير السفن لها تأثير سلبي على البيئة وقضايا الصحة والسلامة المهنية للعمال، خاصة في ساحات إعادة التدوير، أين تشكل المواد المسترجعة خطرا على حياة وصحة الانسان والبيئة معا ، مع غياب المعايير والصكوك القانونية لمعالجة هذه القضايا ، غير أن اتفاقيتي بازل و هونغ كونغ كان لهما تأثير على صناعة إعادة تدوير السفن و إيجاد نظام وسياسة قانونية لحماية البيئة وصحة البشر ،و كما جاء في ديباجة اتفاقية هونغ كونغ ،هناك قلق بشأن البيئة والسلامة المهنية والصحة ، ومع ذلك فمن المسلم به أن صناعة إعادة تدوير السفن تساهم في التنمية المستدامة .

الكلمات المفتاحية: إعادة تدوير السفن؛ البيئة البحرية؛ التنمية المستدامة؛ التلوث.

Abstract:

* صلاح الدين دريسي

إعادة تدوير السفينة بين اتفاقية بازل واتفاقية هونغ كونغ

The global fleet is constantly changing, as old ships are replaced by new ones, some are used for purposes such as shops, hotels or restaurants, and some are removed from the global merchant fleet, where are they sent for dismantling and recycling, but the ship recycling industry has a negative impact on the life and health People and the environment together, especially in the recycling yards, with the absence of legal standards and instruments to address these issues, but the Basel and Hong Kong conventions had an impact on the ship recycling industry and the creation of a legal system and policy to protect the environment and human health..

Keywords: Ship recycling; Marine environmental protection; sustainable development; pollution .

المقدمة:

تعتبر السفينة الوسيلة الأساسية في النقل البحري، وهي كل عمارة بحرية أو آلية عائمة، تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى، وقد تتعرض السفينة الى عدة مخاطر مختلفة إلى غاية نهاية حياتها التشغيلية.¹

تصل السفن الى نهاية عمرها التشغيلي بعد حوالي خمسة وعشرين أو ثلاثين سنة تقريبا وقد ساد العرف في الصناعة البحرية المتعاملة في السفن المتقادمة أن نهاية حياتها العملية يكون ببيعها كخردة لإعادة تدويرها²، وهي العملية التي يشار إليها بتكسير السفن أو إعادة التدوير ويشمل مجموعة واسعة من الأنشطة تتنوع بين انتزاع وإزالة جميع المعدات والتروس وتقطيع أوصال هيكل السفينة، حيث يتم في حوض جاف أو مزلق أو على الشاطئ، حيث يمثل تكسير السفن إذا ما تم بطريقة آمنة وسليمة بيئيا أفضل أسلوب للتخلص من السفن في نهاية عمرها التشغيلي.³

إن التخلص من السفن في نهاية حياتها الاقتصادية له أهمية كبيرة حيث يتم إعادة تدوير أكثر من 1000 سفينة حول العالم كل عام ، ونظرا لأن تكاليف إعادة التدوير أعلى نسبيا في أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية بسبب اللوائح الصارمة المتعلقة بالقضايا البيئية وقضايا الصحة والسلامة المهنية، فغالبا ما يتم

تفكيك 95% من السفن في جنوب آسيا بالصين، الهند، باكستان، وبنغلادش بسبب تكاليف التشغيل والعمالة الرخيصة والمنخفضة للغاية وغياب معايير العمل والبيئة الغير موجودة ، حيث يتم التفكيك مباشرة على شواطئ المد والجزر دون أي إجراءات لمنع التلوث، ولا تملك ساحات إعادة التدوير التكنولوجية اللازمة لضمان حماية البيئة وإدارة النفايات والتخلص منها بطريقة سليمة وصحية بيئياً.⁴

ومع ذلك فإن تكسير السفن لا يزال أحد أخطر المهن في العالم بسبب ممارسات العمل البالغة الخطورة والظروف البيئية السائدة في العديد من مسافن التكسير، فالسفن تحتوي على كميات كبيرة من الأسبوتس وثنائي الفينيل والزيوت والعديد من المواد السامة التي تنتج آثارا ضارة طويلة المدى على حياة الإنسان والبيئة وتسبب المرض والموت للبشر.⁵

بسبب التحديات العملية لتفكيك السفن في نهاية الحياة أثير الجانب الاجتماعي والبيئي لهذه العملية عندما تم تسليط الضوء على ظروف العمل لبعض مواقع البناء والتفكيك، ومن خلال مفهوم التنمية المستدامة وقضايا البيئة أصبحت مسألة الظروف التي يتم بموجبها التفكيك قضية رئيسية تهم المجتمع الدولي بكامله. وقد جلبت هذه القضايا نظر المجتمع الدولي خاصة المنظمات الدولية المختصة بغرض إنشاء إطار قانوني مشترك، وانتهاج استراتيجية للتفكير تهدف الى تغطية جميع القضايا البيئية بواسطة صك قانوني واحد لمواجهة تحديات نشاط تفكيك السفن، وإطار قانوني منسق يجعل من الممكن التعامل مع حالة السفن في نهاية الحياة عند تفكيكها، ولذلك فقد أبرمت عدة اتفاقيات تتعلق بتدوير السفن وعلى رأسها اتفاقية بازل المتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الحدود المبرمة سنة واتفاقية هونغ كونغ لسنة 2009 والمتعلقة بإعادة تدوير السفن.

إن أحد أهم الأسباب التي أدت إلى اختيار الموضوع، هي الخطورة الكبيرة التي تواجهها البيئة البحرية من جراء التلوث الناتج عن السفن في نهاية فترة حياتها التشغيلية، فالأضرار التي تلحق بالبيئة والإنسان من نشاط تفكيك السفن لا تعرف حدودا أو

موانع اقتصادية أو جغرافية في آثارها، وإذا اعتبرنا أن مشكلة التلوث البحري الصادر عن السفن، هو تلوث عابر للحدود، فهذا يفرض التزاما على جميع الدول يشمل حماية البيئة البحرية . ومن الأسباب التي دفعتنا إلى اختيار الموضوع هو قلة الدراسات والأبحاث في الموضوع، خاصة عندما يتعلق الأمر بالتلوث البيئي والبحري الناتج عن السفن عند تفكيكها وإعادة تدويرها في نهاية حياتها الاقتصادية المفيدة.

نظرا للأضرار الخطيرة التي قد يسببها تدوير السفن على البيئة فقد اهتمت الدول من خلال بعض الاتفاقيات الدولية بوضع قواعد تهدف إلى إعادة استغلال السفن وتدويرها بطريقة آمنة ولا تضر بالبيئة، وهذا ما يجعلنا نطرح الإشكالية التالية: ما مدى الحماية الفعلية التي كرسها القانون الدولي من أجل السيطرة على التلوث الناجم عن السفن عند تفكيكها وإعادة تدويرها؟

- ويتفرع عن هذه الإشكالية الرئيسية عدة إشكالات فرعية وهي:
- ما مدى فعالية القواعد التي تحكم اتفاقية بازل في حماية البيئة النفائات الخطرة الناجمة عن إعادة تدوير السفن؟
 - ما مدى فعالية اتفاقية هونغ كونغ في حماية البيئة من الأضرار الناجمة عن إعادة تدوير السفن؟
 - ما هي أوجه القصور الموجودة في كلا الاتفاقيتين وكيف يمكن تداركها؟
 - أما لدراسة الموضوع فقد اعتمدت على عدة مناهج معروفة في الدراسات القانونية أهمها المنهج الوصفي والتحليلي، لأنهم الأنسب لمعالجته، فمن خلال المنهج الوصفي يتم تحديد الإطار المفاهيمي لموضوع الدراسة، ورصد مختلف التساؤلات القانونية التي قد تثار في نطاقه، ومن خلال المنهج التحليلي نقوم بتحليل النصوص القانونية والآراء الفقهية المختلفة المتعلقة بموضوع الدراسة.

إن الإجابة على الإشكالية التي يثيرها موضوع الدراسة ستكون من خلال دراسة نقطتين أساسيتين، وذلك في إطار مبحثين، يخصص المبحث الأول لدراسة تدوير السفينة في اتفاقية

بازل، أما المبحث الثاني فيتمحور حول تدوير السفينة في اتفاقية هونغ كونغ.

المبحث الأول: تدوير السفينة حسب اتفاقية بازل:

يعد الإطار القانوني والتنظيمي لتفكيك السفن وإعادة تدويرها حديثا نسبيا وتعد اتفاقية بازل المتعلقة بالتحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود⁷، المبادرة الأكثر شهرة وأهمية للتحكم في النفايات الخطرة والتخلص منها، كما أنها تعتبر الإطار القانوني الرئيسي لحماية صحة البشر وحماية البيئة فهي معاهدة دولية صممت لتقليل حركة النفايات الخطرة بين الدول وتحديد منع نقل النفايات الخطرة من البلدان المتقدمة إلى البلدان الأقل نموا.⁸

وقد قسمنا هذا المبحث إلى مطلبين، تطرقنا في المطلب الأول إلى القواعد التي تحكم تدوير السفن حسب اتفاقية بازل، أما في المطلب الثاني فقد تطرقنا إلى أوجه القصور في اتفاقية بازل.

المطلب الأول: القواعد التي تحكم تدوير السفن حسب اتفاقية بازل.

تعد اتفاقية بازل الخطوة الأساسية والصك القانوني الدولي الرئيسي الذي يهدف الى دعم صحة الانسان وحماية البيئة من المواد التي تشكلها إدارة الموارد الخطرة ، و تعتبر بقايا السفن الناجمة عن إعادة تدويرها من النفايات الخطرة التي تنظمها اتفاقية بازل ، ذلك أن العديد من المواد المنقولة على متن السفن أو المحتويات في هيكلها تم تصنيفها على أنها نفايات خطرة، وبناء على ذلك ينظر إلى رحلة السفينة في نهاية العمر باتجاه موقع التفكيك، على أنها حركة للنفايات الخطرة عبر الحدود وبالتالي تحكمها قواعد اتفاقية بازل.⁹

ولذلك فقد تضمن هذا المطلب فرعين، الفرع الأول تطرقنا فيه إلى تعريف النفايات الخطرة المقصودة في اتفاقية بازل، أما

الفرع الثاني فقد تضمن المبادئ الأساسية التي جاءت بها اتفاقية بازل في مجال إعادة تدوير السفن.

الفرع الأول تعريف النفايات الخطرة.

تطرقنا هنا إلى تعريف اتفاقية بازل للنفايات الخطرة، كما قمنا بمقارنة هذا التعريف مع تعريف المشرع الجزائري.

أولا تعريف النفايات الخطرة حسب اتفاقية بازل:

تعرف النفايات على أنها مواد أو أشياء يجري التخلص منها أو ينوى التخلص منها أو مطلوب التخلص منها بناء على أحكام القانون الوطني، وهذا التعريف أوردته العديد من الاتفاقيات الدولية وعلى رأسها اتفاقية بازل في نص المادة 2 فقرة 01، كما تضمنته العديد من القرارات واللوائح الصادرة عن المنظمات الدولية.¹⁰

أما فيما يتعلق بالنفايات الخطرة في القانون الدولي فلم يكرس بعد تعريفا واحدا جامعا مانعا وجميع التعاريف الواردة في مختلف المعاهدات والاتفاقيات الدولية تتجه في تعريفها إلى تحديد مضمونها وتعداد فئاتها وأنواعها.¹¹

ثانيا تعريف النفايات الخطرة في التشريع الجزائري.

عرفها المشرع الجزائري في المادة الثالثة من القانون 19/01 المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وازالتها لسنة 2001 في الفقرة 05 على أنه " يقصد بالنفايات الخطرة كل النفايات التي بفعل مكوناتها وخاصة المواد السامة التي تحتويها يحتمل أن تضر بالصحة العمومية أو البيئة " وفي الفقرة الرابعة من نفس المادة حددت النفايات الخطرة الخاصة بكونها " كل النفايات الناتجة عن النشاطات الصناعية والزراعية والعلاجية والخدمات وكل النشاطات الأخرى والتي بفعل طبيعتها ومكونات المواد التي تحتويها لا يمكن جمعها ونقلها ومعالجتها بنفس الشروط مع النفايات المنزلية وما شابهها والنفايات الهادمة ".¹²

الفرع الثاني: المبادئ الأساسية لاتفاقية بازل في مجال تدوير السفن.

تستند اتفاقية بازل الى سلسلة من المبادئ الأساسية التي تهدف إلى تقليل حركة النقل عبر الحدود للنفايات الخطرة، والتي تنطبق على السفن المتجهة إلى إعادة التدوير نظرا لاحتوائها على مواد خطرة وضارة بالبيئة، وتتمثل هذه المبادئ في:

أولا الموافقة المسبقة للسلطات المختصة:

وهذا يعني ضرورة إجراء الموافقة المسبقة عن كل ما يتعلق بحركة النفايات عبر الحدود، والذي لا يجوز بموجبه نقل نفايات خطرة عبر الحدود إلا بإشعار خطي مسبق من السلطات المختصة في دول التصدير والاستيراد والعبور حسب نص المادتين 4 و6 من اتفاقية بازل.¹³

ثانيا مبدأ الإدارة السليمة بيئيا:

ترسي اتفاقية بازل مبدأ الإدارة السليمة بيئيا¹⁴، والتي تنطوي على وضع قواعد وضوابط قانونية شاملة تهدف لتنظيم مختلف مراحل معالجة النفايات الخطرة من توليدها ونقلها لغاية تخزينها ومعالجتها وإعادة تدويرها واستعادتها أو التخلص منها وذلك بطريقة آمنة وسليمة بيئيا حسب المادة 06 من اتفاقية بازل.¹⁵

ومبدأ الإدارة السليمة بيئيا ينطبق بدوره على السفن في مرحلة التدوير، حيث لا بد من مراعاة قواعد اتفاقية بازل المتعلقة بنقل النفايات الخطرة الناجمة عن هذه السفن.

المطلب الثاني: أوجه القصور في اتفاقية بازل:

على الرغم من وجود إطار قانوني لحركة النفايات الخطرة عبر الحدود وهي اتفاقية بازل ، إلا أن هناك إقرار عام بوجود بعض مواضع الشك العملية والقانونية فيما يتعلق بتطبيقها على السفن المنقولة بغرض إعادة تدويرها ،ذلك أنها صيغت دون مراعاة مسألة تفكيك السفن ،حيث ظهرت العديد من الأسئلة

القانونية والعملية ولا تزال مواضع الشك موجودة حتى اليوم ومن بينها ، التعريف الواسع للنفايات و هذا ما تضمنه الفرع الأول من هذا المطلب ، إشكالية الاختصاص القضائي و هذا ما تضمنه الفرع الثاني ، إضافة إلى مشكلة تسجيل السفينة و تأمينها و هذا ما تضمنه الفرع الثالث.

الفرع الأول: التعريف الواسع للنفايات.

لقد فشلت اتفاقية بازل في إعطاء معيار أو منهج محدد في تصنيف السفينة بعد نهاية حياتها كنفايات، حيث أنه حسب المادة 2 من اتفاقية بازل فإن السفينة تصبح نفايات إذا كانت تحتوي على مواد خطيرة، بينما بموجب قواعد دولية أخرى تبقى سفينة، وحقيقة أن السفينة في نهاية العمر قد تحتوي على مواد تم تحديدها على أنها خطيرة على صحة الإنسان والبيئة لا ينبغي أن يغني عن استخدام معيار دقيق لتصنيفها على أنها نفايات خطيرة، وإلا يطرح إشكال حول التحديد الدقيق للحظة التي تتحول فيها السفينة من سفينة إلى نفايات.

كما أن تصنيف أي سفينة حاملة لمواد خطيرة كنفايات من شأنه أن يوجد ثغرات يمكن أن يستغلها ملاك السفن للهروب من المسؤولية.¹⁶

وبالتالي فإن اتفاقية بازل اعتمدت تعريفا موسعا للنفايات الخطرة، حيث جعلت كل السفن التي تحتوي على مواد خطيرة نفايات تطبق عليها أحكام هذه الاتفاقية، بينما الراجح أن السفينة لا تصبح في نهاية حياتها التشغيلية نفايات إلا في اللحظة التي تلامس فيها الميناء لإعادة التدوير.¹⁷

واستنادا إلى هذا الافتراض، يبدو أن آلية الاخطار والموافقة المسبقة التي أنشأتها اتفاقية بازل لا تتكيف مع الوضع القانوني للسفن المنتهي عمرها فقط، لأن حقيقة أن السفن تحتوي على مواد خطيرة لا يجب أن تكون كافية لتصنيفها على أنها نفايات خطيرة طالما أنها مجهزة بشهادة ملاحية، وإلا سنكون أمام الاعتراف بأن

النفائيات يمكن أن تبحر كما هو محدد في اللوائح الدولية، وبالتالي فإن المنطق القانوني يكرس فئة جديدة من النفائيات مناسبة للملاحة والابحار.¹⁸

الفرع الثاني: إشكال الاختصاص والولاية القضائية

في مسائل النقل البحري تخضع السفينة لعدة ولايات قضائية، ولاية دولة العلم، الدولة الساحلية وأخيرا ولاية دولة الميناء، حيث تضمن دولة العلم أن تكون السفن التابعة لها حاملة للشهادات التي تتطلبها القواعد والمعايير الدولية، وتكفل دولة العلم تفتيش السفن التابعة لها، أما دولة الميناء فيحق لها في حالة وجود سفينة داخل أحد موانئها أن تجري تحقيقا وأن تقيم دعوى بأي تصريح وتلويث من تلك السفن قد تم خارج المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لتلك الدولة.¹⁹

أما الدولة الساحلية فهي تتمتع باختصاصات هامة لمكافحة التلوث الناتج عن السفن في بحرها الإقليمي، حيث لها ان تعتمد قوانين وأنظمة لمنع التلوث البحري من السفن الأجنبية وخفضه والسيطرة عليه، كما لها أحقيتها في فرض العقوبات على السفن المخالفة للقواعد والمعايير الدولية وذلك بموجب المادة 220 من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار.

وبالتالي هناك صعوبة في تحديد السلطة المختصة المعنية بمراقبة السفن في مرحلة نهاية حياتها، كما يصعب على السلطات المختصة الاضطلاع بمسؤولياتها ضمن نظام المراقبة في دولة العلم أو دولة الميناء، وعلاوة على ذلك فإن قرار إعادة التدوير أثناء وجود السفينة يتخذ في أعالي البحار مما يزيد من صعوبة تحديد السلطة المختصة بالمراقبة وإنفاذ الاتفاقية.²⁰

وبالتالي فإن اتفاقية بازل يشوبها القصر نظرا لأنها لم تضع حلا لإشكالات الاختصاص القضائي.

الفرع الثالث: مشكلة تسجيل السفينة وتأمينها

إعادة تدوير السفينة بين اتفاقية بازل واتفاقية هونغ كونغ

هناك أيضا مشكلة تسجيل السفينة في نهاية عمرها لاسيما في الحالة التي قد تغير فيها السفن أعلامها قبل تفكيكها خاصة فيما يعرف بأعلام المجاملة مما يجنبها عمليات المراقبة التي تفرضها الاتفاقية، حيث يجب إزالة السفينة من السجل مما يدل على الوفاة الإدارية للآلة، وذلك فقط عندما تصل الى موقع التفكيك وإعادة التدوير، وبالتالي تجنب رفع أي علم يؤدي إلى عدم تسجيل السفينة، وهو عمل غير قانوني يؤدي الى سحب رخصة الملاحة من السفينة، وفقا للوائح الدولية والوطنية، فقد اوجبت اتفاقية قانون البحار لعام 1982²¹، أن ترفع السفينة علم الدولة التي تسجل فيها حسب المادة 91 من قانون البحار ويعززها نص المادة 93 من ذات الاتفاقية التي اوجبت على السفينة أن تبهر بعلم دولة واحدة وتكون خاضعة لولاية دولة العلم، ولا يجوز لها الإبحار بعلمين أو أكثر مراعاة لاعتبارات الملائمة، وإذا ما رفعت أكثر من علم دولة فيجوز اعتبارها عديمة الجنسية.²²

بالإضافة إلى ذلك هناك إشكالية تأمين السفن المصنفة كنفايات، ذلك أن شركات التأمين لا تقوم إلا بتأمين السفن الصالحة للإبحار فلا يمكن تصور تأمين يقع على نفايات.²³

وأخيرا لا تنص اتفاقية بازل على أي أحكام متعلقة بالتصميم وتشغيل السفينة خلال دورة حياتها لذلك يبدو من الواضح أنه بالإضافة الى عدم كفاية النصوص القانونية فان اتفاقية بازل لا تضع مسارا لتطبيقها العملي على صناعة تكسير السفن.²⁴

إن هذا القصور الواضح لاتفاقية بازل قد أدى إلى الاقتناع بضرورة اعتماد إطار قانوني جديد ملزما قانونا بشأن إعادة تدوير السفن، ينظم تصميم السفن وبنائها وتشغيلها وإعدادها من أجل تسهيل إعادة تدويرها بطريقة آمنة وسليمة بيئيا وهو ما حدث بإبرام وإنشاء اتفاقية هونغ كونغ.

المبحث الثاني: تدوير السفينة حسب اتفاقية هونغ كونغ

نظرا للنقد الذي وجه لاتفاقية بازل باعتبارها اتفاقية عامة تخص كل عمليات نقل المواد الخطرة مهما كان مصدرها و لا تخص فقط النفايات الخطرة الناجمة عن إعادة تدوير السفن، تم تقديم أحدث إضافة الى التشريعات الدولية بشأن تكسير السفن، هي اتفاقية هونغ كونغ سنة 2009، وهي الاتفاقية الدولية لإعادة التدوير الآمنة والسلمية بيئيا، حيث تم إعدادها بشكل مشترك مع أطراف اتفاقية بازل ومنظمة العمل الدولية، ففي سنة 2005 طلبت جمعية المنظمة البحرية الدولية من لجنة حماية البيئة البحرية أن تضع صكا جديدا ملزما قانونا بشأن إعادة تدوير السفن، ينظم تصميم السفن وبناءها وتشغيلها وإعدادها لتسهيل إعادة تدويرها بطريقة آمنة وسليمة بيئيا، وبعد أربع سنوات من المفاوضات اعتمدت اتفاقية هونغ كونغ في المؤتمر الدولي الذي انعقد من 11 الى 15 ماي 2009 ب هونغ كونغ الصين.²⁵

تم تطوير اتفاقية هونغ كونغ لمنع وقوع الحوادث والاصابات وغيرها من الاثار الضارة بصحة الانسان والبيئة الناجمة عن إعادة تدوير السفن والحد منها وابقائها في اقل حد ممكن والتخلص منها قدر الإمكان وزيادة سلامة السفن وحماية صحة البشر والبيئة طيلة عمر السفينة التشغيلي وهي تتكون من مواد رئيسية تعطي مجموعة من التعاريف والالتزامات العامة ونطاق الاتفاقية والمواد الإجرائية وترفق بها اللوائح المتعلقة بإعادة التدوير وهي جزء لا يتجزأ منها وهي تغطي مسائل الصحة والسلامة في مرافق تكسير السفن.²⁶

وقد قسمنا هذا المبحث إلى مطلبين، تطرقنا من خلال المطلب الأول إلى القواعد التي تحكم تدوير السفن طبقا لاتفاقية هونغ كونغ بينما تطرقنا في المطلب الثاني إلى أوجه القصور في اتفاقية هونغ كونغ

المطلب الأول: القواعد التي تحكم تدوير السفن طبقا لاتفاقية هونغ كونغ:

إعادة تدوير السفينة بين اتفاقية بازل واتفاقية هونغ كونغ

إن الهدف من الاتفاقية هو السيطرة على الأثر البيئي لأنشطة إعادة تدوير السفن، والمنع والتقليل إلى الحد الأدنى من الحوادث والإصابات، وبالتالي تعزيز سلامة السفن وحماية صحة الإنسان والبيئة طول فترة العمر التشغيلي للسفينة.²⁷

تلتزم الأطراف في الاتفاقية بمنع استعمال المواد الخطرة مثل الأسبوتس ومركبات ثنائي الفينيل، ويفرض على جميع السفن الجديدة منها والموجودة أن تجري جردا للمواد الخطرة على ظهرها، ويتم تحديثه على مدى عمر السفينة التشغيلي ويجب أن يكون جردا خاصا بكل سفينة، ويحدد المواد الخطرة الموجودة في هيكل السفينة أو في تجهيزاتها، وقبل إعادة التدوير يجب أن يدرج في الجرد الجزء الثاني المتعلق بالنفايات الناجمة عن التشغيل.²⁹

وقد وضعت اتفاقية هونغ كونغ عدة قواعد وضوابط تهدف إلى إعادة التدوير الآمن للسفن والتي تطرقنا إليها من خلال الفروع التالية:

الفرع الأول الترخيص بإعادة التدوير:

تلتزم الدول التي يجري إعادة تدوير السفينة على إقليمها بضرورة منح ترخيص لمرافق إعادة التدوير التي تعمل في نطاق اختصاصها، ولا يجوز أن يتم إعادة التدوير إلا في مرافق مرخص لها وفقا للاتفاقية.

ويتعين على دولة العلم، إصدار شهادة من السلطات المختصة تثبت بأن السفينة مهيأة لذلك قبل أي شروع في نشاط من أنشطة إعادة التدوير حسب اللائحة 6 و7 من الاتفاقية.³⁰

الفرع الثاني-التزامات الإخطار:

يطلب من مالكي السفن إبلاغ وإخطار دول العلم بنيتهم في إعادة التدوير حتى تتمكن السلطة المختصة من الاستعداد للمسح

النهائي وإصدار الشهادة الدولية الجاهزة لإعادة التدوير، ذلك كل سفينة يجب أن تمثل للمسح ويتم إصدار شهادات بتلك المسوحات ، فيجب أن تمثل السفينة للمسح الأولي قبل أن تدخل للخدمة وتصدر الشهادة الدولية لجرد المواد الخطرة ، ويتم اجراء مسح جديد على فترات لا تتجاوز خمسة سنوات كما يتم مسح نهائي قبل عام من سحب السفينة من الخدمة لإعادة تدويرها، ويتم اجراء مسح إضافي بعد أي تغيير واستبدال أو إصلاح كبير للهيكل (يتم اصدار شهادة إعادة التدوير)³¹

كما أنه يقع على منشأة أو مرفق إعادة التدوير التي تستعد لاستلام السفينة التزام بإخطار دولتها عن نيتها في القيام بعملية إعادة التدوير وإبلاغ جميع المعلومات ذات الصلة بجرد المواد الخطرة، ومشروع إعادة التدوير، وفي نهاية العملية تقدم بيان الإنجاز الذي يتم إصداره عند اكتمال إعادة تدوير السفينة حسب م 25 اتفاقية هونغ كونغ.³²

الفرع الثالث خطة إعادة التدوير:

قبل الشروع في أي نشاط من نشاطات إعادة التدوير يجب على مرافق إعادة تدوير السفن وضع خطة إعادة تدوير خاصة بكل سفينة وتتضمن تلك الخطة معلومات عن عدة أمور منها:

جرد المواد الخطرة وتحديد نوعها وكميتها والتي يمكن للمرفق مناوالتها والكيفية التي ستم بها إعادة التدوير، ويجب أن تعتمد وتنفذ إجراءات وخططا من أجل منع الحوادث الخطرة كالانفجارات والحرائق والحوادث التي تضر بصحة البشر والبيئة وكذا الجاهزية للطوارئ والتصدي لها ولسلامة العاملين وتدريبهم والابلاغ عن الحوادث والامراض المهنية بأنواعها والاثار الناجمة عن أنشطة إعادة التدوير.³³

الفرع الرابع تفتيش السفن:

بالإضافة الى سلطة المراقبة لدولة العلم ودولة إعادة التدوير، تنص الاتفاقية على آلية تفتيش السفن من قبل الضباط المخولين في

أي منفذ أو محطة بحرية للتحقق من وجود شهادة دولية على الجرد للمواد الخطرة أو شهادة دولية بخصوص جاهزية السفينة لإعادة التدوير أو شهادة صلاحية الملاحة.³⁴

المطلب الثاني: أوجه القصور في اتفاقية هونغ كونغ.

بالرغم من أن الاتفاقية تعد خطوة إيجابية باتجاه إنشاء صك قانوني ملزم وقابل للتطبيق ومن شأنه ضمان عدم تشكيل السفن المنتهي عمرها لأخطار على صحة الإنسان والبيئة، غير أنها تعرضت للانتقاد من قبل العديد من المراقبين بالمنظمات الدولية وكذا فقهاء القانون الدولي، حيث أن لها أوجه قصور وعيوب وفشلت في مراعاة وحل بعض المسائل الأساسية بشكل ملائم وهذا ما تطرقنا إليه من خلال الفروع التالية:

الفرع الأول من حيث النطاق:

إن نطاق الاتفاقية محدود لأنه يستثني السفن الحربية وما يشبهها، كما يستثني السفن التي تقل حمولتها عن 500 طن، والسفن التي تبخر حصريا في المياه الداخلية أو اختصاص دولة العلم.³⁵

الفرع الثاني من حيث الالتزام والنفاذ:

لاتزال اتفاقية هونغ كونغ بعيدة على بدأ نفاذها وتفتقر إلى الإلزام في بعض بنودها، فهي لا تنظم بشكل مفصل وملزم العديد من المسائل والجوانب القانونية في أنشطة تكسير السفن لأن هذه المسائل تم تناولها في المبادئ التوجيهية غير الإلزامية والتي لا يطلب من الدول سوى مراعاتها.³⁶

الفرع الثالث: من حيث المسؤولية والتكاليف

لقد حصرت اتفاقية هونغ كونغ المسؤولية الناجمة عن أضرار إعادة تدوير السفن على دول العلم ودول إعادة التدوير، ولم تفرض أي التزام أو مسؤولية على الجهات الفاعلة الأخرى مثل ملاك السفن والدول التي فيها أصحاب المسؤوليات الرئيسية لإجراء الرقابة مثل مالكي السفن، فلا يقع أي التزام بتنظيف السفن

من المواد الخطرة قبل إرسالها إلى مرفق إعادة التدوير ، و هذا ما يؤدي إلى عدم تحقيق توازن عادل بين مسؤوليات ملاك السفن ومرافق إعادة التدوير وبلدان العلم، و بالتالي كانت الغلبة للمصالح الاقتصادية على الهدف الشامل المتمثل في حماية صحة البشر والبيئة من الأخطار الكبرى التي تشكلها الأساليب المتبعة في تفكيك السفن³⁷.

كما يعاب على الاتفاقية أنها لم تتطرق إلى مسألة توزيع تكاليف إعادة التدوير حيث لا يوجد نص في الاتفاقية على إنشاء صندوق لإعادة التدوير أو آلية تمويل بديلة لمساعدة مرافق إعادة التدوير التي هي في المقام الأول من البلدان النامية.

كما أنه لم يتم تفعيل مبدأ الملوث يدفع³⁸ بشكل صحيح لأنه لم يفرض أي التزامات على المالكين، حيث أنه لا بد من توزيع هذه الالتزامات والأعباء على مالكي السفن ودول الشحن باعتبارها مالكة السفن الملوثة، كما لا يوجد في الاتفاقية ما ينص على ضمان تتبع النفقات عند التخلص النهائي منها وضمان ادارتها وفقا لمبدأ الإدارة السليمة بيئيا وتقع هذه القضية في صميم نظام اتفاقية بازل³⁹.

الخاتمة

يجب الاعتراف بأن الإطار القانوني لتفكيك السفن كليا أو جزئيا لا يكفي وحده للقضاء على المشاكل الاجتماعية والصحية والبيئية المرتبطة بهذا النشاط فتعقيد القضايا المتصلة بإعادة تدوير السفن في نهاية عمرها التشغيلي يتجاوز النطاق الفردي بكل معاهدة من المعاهدات متعددة الأطراف مثل اتفاقية بازل واتفاقية هونغ كونغ، حيث أنه من الممكن بناء جسور مع المعايير الدولية الأخرى وإقامة أيضا حوارا مع الأدوات القانونية الأخرى التي يمكن الاحتجاج بها لمكافحة الممارسات التي من المحتمل أن تسبب ضرارا لصحة الانسان والبيئة.

علينا ألا ننسى بأن صياغة اتفاقية دولية حول موضوع معقد مثل تفكيك السفن في نهاية عمرها الاقتصادي في بضع سنوات هو قوة حقيقية إلا أن اتفاقيتي بازل وهونغ كونغ تشوبهما بعض النقائص، ولهذا نوصي بالاقتراحات والتوصيات التالية:

- يجب الجمع بين التصميم البيئي والاستخدام المسؤول للسفينة وإعادة التدوير وهو مسؤولية جميع الفاعلين من أصحاب المصالح في العالم البحري مالكي السفن، المستأجرين، شركات التأمين، ومشترري السفن المنتهية حياتها، ودول العلم ودول الميناء، وبالتالي لابد من توزيع الأعباء والتكاليف بين جميع هذه الأطراف.
- لابد من اعتماد معيار محدد ودقيق لاعتبار السفينة في مرحلة نهاية حياتها وبالتالي قابلة لإعادة التدوير، وذلك إما بتحديد مدة زمنية محددة بدقة أو بإجراء فحوصات دورية وجادة للسفينة وعدم اعتماد معيار أقصى ربح ممكن.
- لابد من إلزام مالك السفينة بالتنظيف المسبق لها قبل إرسالها إلى مرفق إعادة التدوير، كما يجب تطبيق مبدأ الملوث يدفع.
- لابد من وضع قواعد أكثر صرامة من أجل إدارة النفايات بطريقة سليمة بيئياً والتخلي عن أسلوب التشطية المعتمد من قبل دول جنوب آسيا.
- لابد من إرساء قواعد من شأنها تكريس جمع البيانات وتبادل المعلومات والتعاون الدولي بين الدول من خلال التعاون التقني والعلمي ونقل الخبرات والمهارات الفنية والعلمية.
- يجب إنشاء صندوق لإعادة تدوير السفن لدعم تحسين مرافق إعادة التدوير وتشجيع وتطوير الأساليب البديلة لتفكيك السفن.

الهوامش:

1-المادة 13 من القانون البحري الجزائري الامر 76-80 مؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بالقانون رقم 04-10 المؤرخ في 15 غشت 2010 جريدة رسمية

2-Robin des Bois-Les navires en fin de vie-Conférence de presse Cherbourg, Brest, le Havre et Marseille-p 1/7

3-او كيشوكو ايبينانو، تقرير المقرر الخاص المعني بالآثار الضارة لنقل والقاء المنتجات والنفايات السمية والخطرة على التمتع بحقوق الانسان، الدورة 12، مجلس حقوق الانسان، في 15/07/2009، الملحق رقم 12/26 HRC/A، ص 05.

4-Gabriela Argüello Moncayo-- Marine Pollution Bulletin-International Law on ship recycling and its interface with EU law-- journal homepage ,2016 Elsevier Ltd. All rightsp- p01. -

5- Valentina Rossi The Dismantling of End-of-Life Ships: The Hong Kong Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships ,p 275

6-ظهر مفهوم للتنمية اصطلح على تسميته بالتنمية المستدامة والذي تبلورت خطوطه في مؤتمر ستوكهولم سنة 1972. ومع نشر تقرير اللجنة العالمية المعنية بالبيئة والتنمية المسماة بلجنة بورنتلاند سنة 1987 تم تبني مصطلح التنمية المستدامة بشكل رسمي ودائم.

7-ابرمت اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود في 22 مارس 1989 ودخلت حيز النفاذ في 05 ماي 1992 وجاءت تتويجا لمقرر مجلس إدارة برنامج الأمم المتحدة للبيئة رقم 30/14 الصادر بتاريخ 17 جوان 1987 الذي اعتمدت بموجبه مبادئ القاهرة بشأن الإدارة السليمة بيئيا وتتكون الاتفاقية من ديباجة وتسعة وعشرون مادة وقد تم الحاق بها عند اعتمادها ستة 06 ملاحق او مرافق وبموجب مقررات مؤتمر الأطراف أصبحت 09 ملاحق.

8-Silvia Pastorelli- EU Ship Recycling Regulation: What's in it for South Asia- European Institute for Asian Studies, rue de la Loi 67, B-1040 Brussels, Belgium, p04.

9-او كيشوكو ايبينانو، تقرير المقرر الخاص المعني بالآثار الضارة لنقل والقاء المنتجات والنفايات الخطرة على التمتع بحقوق الانسان، المرجع السابق، ص 15

10-نادية ليتيم سعد، دور المنظمات الدولية في حماية البيئة من التلوث بالنفايات الخطرة، دار الحامد للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى 2016، ص 112.

11- انظر المادة الأولى فقرة 1 والبند أ والبند ب من اتفاقية بازل لسنة 1989 وهو ما ذهبت اليه اتفاقية لومي الرابعة لعام 89 واتفاقية بماكو لعام 1991 وبرتوكول ازмир لعام 1996 ، راجع نادية ليتيم سعد المرجع السابق، ص ص 113، 120.

12- القانون 01-19 المتضمن تسيير النفايات ومراقبتها وازالتها ، المؤرخ في 27 رمضان 1422 ، الموافق ل 12 /12/ 2001 ، الجريدة الرسمية الجزائرية العدد 77.

13-او كيشوكو ايبينانو، تقرير المقرر الخاص المعني بالآثار الضارة لنقل والقاء المنتجات والنفايات الخطرة على التمتع بحقوق الانسان، المرجع السابق، ص 15.

14- المرجع نفسه، ص 15.

15-برنامج الأمم المتحدة للبيئة ، الجوانب القانونية لتفكيك السفن كليا او جزئيا ، مؤتمر الأطراف في اتفاقية بازل جنيف، ، 2002 ، ص 10.

16- او كيشوكو ايبينانو، تقرير المقرر الخاص المعني بالآثار الضارة لنقل والقاء المنتجات والنفايات الخطرة على التمتع بحقوق الانسان، المرجع السابق، ص 15.

17- المرجع نفسه ، ص 15.

18- Marie BOURREL-McKINNON , Anticipation et maîtrise des risques de dommages générés par le navire à l'environnement durant tout son cycle de vie- Thèse de doctorat -l'Université de Nantes sous le sceau de l'Université Bretagne Loire-2017-p .

19- ibid.p.

20- نوار دهام مطر الزبيدي ، الحماية الجنائية للبيئة دراسة مقارنة ، منشورات الحلبي الحقوقية ، الطبعة الأولى 2014 ، ص 292.

21-وكيشوكو ايبينانو، تقرير المقرر الخاص المعني بالآثار الضارة لنقل والقاء المنتجات والنفايات السمية والخطرة على التمتع بحقوق الانسان، المرجع السابق، ص ص ، 15. 16.

22- بن عامر تونسي، عمير نعيمة، محاضرات في القانون الدولي العام، ديوان المطبوعات الجامعية، د ط ، 2010.ص 274.

23- سهيل حسين الفتلاوي، موسوعة القانون الدولي 06 القانون الدولي للبحار، دار الثقافة الطبعة الثانية 2012 ص 41.

24-Marie BOURREL-McKINNON, Anticipation et maîtrise des risques de dommages générés par le navire à l'environnement durant tout son cycle de vie, op.cit.p .

24-او كيشوكو ايبينانو، تقرير المقرر الخاص المعني بالآثار الضارة لنقل والقاء المنتجات والنفايات الخطرة على التمتع بحقوق الانسان، المرجع السابق، ص 19

25-أنظر الموقع الرسمي للمنظمة البحرية الدولية - <https://www.imo.org/> تاريخ الاطلاع يوم 01 جانفي 2021 الساعة 20.45 .

26-تتكون اتفاقية هونغ كونغ من كتلة مركزية مؤلفة من واحد وعشرين مادة ملحق رئيسي يحتوي على قواع إعادة التدوير الامنة والسلامية بيئيا للسفن حيث تحتوي هذه الملاحق على عناصر تسمح بتحديد تنظيم المواد الخطرة الملحقان 1و2 واقتراح المواد الخطرة بالملحق 3+شهادة نموذجية تثبت أن السفينة جاهزة لإعادة التدوير بالملحق 4+ نموذج ترخيص لمنشأة إعادة التدوير بالملحق 05 نموذج إخطار بالبدا المتوقع لإعادة التدوير بالملحق 06 وإشعار استكمال نموذج إعادة التدوير بالملحق 07 ومن أجل ضمان التنفيذ العالمي الموحد والفعال

تتص الاتفاقية على تطوير التوجيه من قبل المنظمة البحرية الدولية حيث تم اعداد عدة مبادئ توجيهيه لإعادة تدوير السفن بطريقة امنة وسلمية بيئيا
أنظر المادة 1 من اتفاقية اتفاقية هونغ كونغ لسنة 2009 المرجع السابق

- 27 -ا نظر المادة 1 من اتفاقية اتفاقية هونغ كونغ
- 28-او كيشوكو ايبينانو، تقرير المقرر الخاص المعني بالآثار الضارة لنقل والقاء المنتجات والنفايات الخطرة على التمتع بحقوق الانسان، المرجع السابق، ص 20
- 29- Valentina Rossi,<<The Dismantling of End-of-Life Ships>>, , op.cit. p, 17.
- 30-او كيشوكو ايبينانو، تقرير المقرر الخاص المعني بالآثار الضارة لنقل والقاء المنتجات والنفايات الخطرة على التمتع بحقوق الانسان، المرجع السابق، ص 21.
- 31-Valentina Rossi,<<The Dismantling of End-of-Life Ships>>, op.cit.p20.
- 32-Yen-Chiang Chang, Nan nan Wang, Onur Sabri Durak<<Ship recycling and marine pollution>>, Contents lists available at Science Direct Marine Pollution Bulletin journal home page, p 06.
- 33-Valentina Rossi,<<The Dismantling of End-of-Life Ships>>, op.cit.p20.
- 34-Marie BOURREL-McKINNON, Anticipation et maîtrise des risques de dommages générés par le navire à l'environnement durant tout son cycle de vie, op.cit. .
- 35-Yen-Chiang Chang, Nan nan Wang, Onur Sabri Durak<<Ship recycling and marine pollution>>, op.cit, p 06.
- 36- او كيشوكو ايبينانو، تقرير المقرر الخاص المعني بالآثار الضارة لنقل والقاء المنتجات والنفايات الخطرة على التمتع بحقوق الانسان، المرجع السابق، ص 21.

37- مبدأ الملوث يدفع عبارة عن آلية قانونية تقوم عليها تشريعات حماية البيئة في مختلف دول العالم، بعدما كان في أصله عبارة عن آلية اقتصادية، فهو مبدأ ذو أصل اقتصادي، إلا أنه تطوّر فيما بعد و أصبح ذو بعد قانوني أيضاً و لقد تمّ تأكيد هذا المبدأ في إعلان "ريو" حول البيئة والتنمية المستدامة (1992)، (في المبدأ السادس عشر من هذا الإعلان وجاء المشرع الجزائري بهذا المبدأ ونص عليه في المادة (03) من القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة واعتبره أحد المبادئ التي يتأسس عليها هذا القانون، مجسداً الطابع الوقائي كونه مبدأ نابع من "فكرة الوقاية خير من العلاج"، وفي نفس الوقت الطابع العلاجي كونه يقرر المسؤولية بهدف التعويض أو جبر الضرر.

38-Silvia Pastorelli, << EU Ship Recycling Regulation >>, op.cit. p.04.

قائمة المصادر والمراجع المعتمد عليها:

أولاً- قائمة المراجع باللغة العربية:

فئة الكتب:

- بن عامر تونسي، عمير نعيمة، محاضرات في القانون الدولي العام، ديوان المطبوعات الجامعية، د ط، 2010.
- سهيل حسين الفتلاوي، موسوعة القانون الدولي 06 القانون الدولي للبحار، دار الثقافة، الطبعة الثانية 2012.
- نادية ليتيم سعد، دور المنظمات الدولية في حماية البيئة من التلوث بالنفايات الخطرة، دار الحامد للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى 2016.
- نوار دهام مطر الزبيدي، الحماية الجنائية للبيئة دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى 2014.

فئة المقالات:

إثم كاتب المقال، عنوان المقال، اسم الدورية المنشور فيها
المقال، عدد الدورية ورقم المجلد، سنة النشر، جهة النشر، بلد
النشر.

فئة المذكرات والرسائل والأطروحة:

اسم صاحب المذكرة، عنوان المذكرة، عمل مقدم لنيل شهادة
مع تحديد طبيعة الشهادة، المؤسسة العلمية المقدم فيها العمل،
البلد، الموسوم الجامعي.

النصوص القانونية:

- القانون 19-01، المتضمن تسيير النفايات ومراقبتها
وازالتها، المؤرخ في 27 رمضان 1422، الموافق ل
12/12/2001، الجريدة الرسمية الجزائرية العدد.
- الامر 80/76 مؤرخ في 29 شوال 1396، الموافق ل 23
أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم
بالقانون 10/04 المؤرخ في 15 غشت 2010، الجريدة
الرسمية الجزائرية العدد

ثانيا :قائمة المراجع باللغة الأجنبية:

- Articles.

- 1-Gabriela Argüello Moncayo,<< Marine Pollution
Bulletin-International Law on ship recycling and its
interface with EU law>>, journal homepage, 2016,
Elsevier Ltd. All rightsp. .
- 2- Valentina Rossi The Dismantling of End-of-Life
Ships: The Hong Kong Convention for the Safe and
Environmentally Sound Recycling of Ships.
- 3-Silvia Pastorelli-<< EU Ship Recycling
Regulation>>, What's in it for South Asia- European
Institute for Asian Studies, rue de la Loi 67,.
- 4-Yen-Chiang Chang, Nan nan Wang, Onur Sabri
Durak<<Ship recycling and marine pollution>>,

Contents lists available at Science Direct Marine Pollution Bulletin journal home page.

-- **Diary.**

¹ - Marie BOURREL-McKINNON , Anticipation et maîtrise des risques de dommages générés par le navire à l'environnement durant tout son cycle de vie- Thèse de doctorat -*l'Université de Nantes sous le sceau de l'Université Bretagne Loire.*

- **Interventions.**

1-Robin des Bois-Les navires en fin de vie,Conférence de presse Cherbourg,Brest,le Havre et Marseille .