نشرة

مركز اتفاقية بازل الاقليمى
للتدريب و نقل التكنولوجيا
للدول العربية

السنة الثانية | العدد ٤ | يناير ٢٠٠٨

مدير المركز:
أ.د. مرتضى مراد العارف
استشارى المركز:
د. سعيد محمود دحروج
هيئة التحرير:
أ.د. مرتضى مراد العارف
د. سعيد محمود دحروج
د . أشرف المغربى
د . عصام عبد الحليم مرسى

كلمة العدد

إن المحاولات والجهود التي تبذل من أجل حماية البيئة والمتمثلة في سَن التشريعات والسياسات البيئية لتنظيم إستغلال المصادر الطبيعية وصيانتها وجد أنها وحدها لا تكفي أن تؤدي إلى ضمان التصرف السليم من قبل الأفراد تجاه البيئة ، حيث أن الأساس في ذلك هو العنصر التربوي بالدرجة الأولى. والسؤال الذي يجب أن نطرحه هنا لماذا لم تتحسن أحوال البيئة بالرغم من سَن التشريعات والسياسات البيئية ؟.

إن الحل الأمثل أن يعتبر الإنسان نفسه جزء من هذه البيئة . فالتربية البيئية ليست مجرد معلومات تدرس عن مشكلات البيئة كالتلوث وتدهور الوسط الحيوي أو إستنزاف الموارد ولكنها يمكن أن تتمثل في شقين:الأول هو إيقاظ الوعي الناقد للعوامل الإقتصادية والسياسية والتكنولوجية والأخلاقية الكامنة في جذور المشكلات البيئية، الثاني هو تنمية القيم الأخلاقية التي تحسن من طبيعة العلاقة بين الإنسان والبيئة.

وعلى هذا الأساس فالتربية البيئية هى عملية تربوية تستهدف تنمية الوعي لدى سكان العالم، وإثارة اهتمامهم نحو البيئة بمعناها الشامل والمشاكل المتعلقة بها.

وعليه فان الإطار العام لمواجهة المشكلات البيئية يكون عن طريق التربية البيئية التي تعمل على خلق النمط السلوكي العلمي السليم تجاه البيئة. ولا يجب أن ينظر إلى موضوع التربية البيئية على أنه مجرد موضوع آخر يناقش مع غيره من الموضوعات ليجد مكانه في البرامج الدراسية الراهنة، بل يجب أن ينظر إليه على أنه ركيزة من ركائز التنمية المستدامة. لذا فإن البحث في معالجة المشكلات البيئية يتطلب نمطا جديدا من التعليم والبحث والدراسة يساير متطلبات التغيير في الحياة من جميع جوانبها.

أ.د. مرتضى العارف

مسئولية منتج النفايات وتنفيذ مبدأ تغريم الملوث

في الوقت الذى يزداد فيه النمو السكانى ووتيرة التنمية الإقتصادية فى المنطقة العربية، تزداد أيضاً عملية العرض والطلب على البضائع الإستهلاكية والمنتجات الصناعية والتي قد تعني أيضاً مزيد من الاستخدام والإهدار للموارد، وتؤثر على قدرة الحكومات والبلديات على إدارة الكميات المتزايدة من المخلفات الصلبة و النفايات الخطرة. ورغم وجود تقدم في إعادة تدوير المخلفات وتطبيق تكنولوجيا الانتاج الانظف فى بعض البلدان العربية، إلا أنه لم يتم بعد تعميمها لكي تصبح جزءاً أساسياً من نظم الإدارة البيئية المتبعة.

في ظل التحديات الكبيرة التى تواجه الأوضاع البيئية في الوطن العربي، ولكى تواكب الإتفاقيات والمعاهدات البيئية الدولية التى تم التوقيع عليها، فقد أصدرت معظم الدول العربية العديد من التشريعات والقوانين البيئية للمحافظة على البيئة وعلى الموارد الطبيعية وعدم إهدارها أو تلويثها، وإستغلالها بحكمة وعقلانية. إلا أن درجة الإلتزام بالقوانين البيئية في معظم الدول العربية، متواضعة، ذلك لأن الخبرات المتوفرة فى هذا المجال محدودة، ولأنه ليس هناك نظام شامل وفعال ومتماسك لإنفاذ التشريعات البيئية على المستوى المحلى أو الوطنى أو القومى ويحتاج الأمر إلى تعزيز آليات تنفيذها.

ومن القصور الواضح فى التشريعات البيئية العربية هو تحديد مسؤولية منتج النفايات و تنفيذ مبدأ تغريم الملوث. و يقصد بمنتج النفايات أي شخص ينتج نفايات أو يكون المتسبب الأساسي في انتاجها، كما يجب إعتبار كل شخص يقوم باستيراد أو تصدير نفايات من أي دولة منتجا لتلك النفايات. يجب على منتجي النفايات الخطرة العمل على تقليل تلك النفايات بشتى الطرق وذلك بالبحث عن التكنولوجيا المناسبة للانتاج الانظف وإدخال التعديلات والتحسينات للحد من إنتاج النفايات، كما يجب على منتجي النفايات الخطرة البحث عن بدائل أقل خطورة.

وتشمل مسئولية منتج النفايات أيضا عدم نقل أي نفايات خارج الموقع الى أن يقوم بإستشارة الجهة المسئولة بالدولة، وعليه خلال ذلك التأكد من أن النفايات يتم تخزينها بصورة لا تؤدي إلى بعثرتها وبحيث لا يكون لها أثر ضار على صحة الإنسان أو على سلامة البيئة إلى أن يتم التخلص النهائى منها. أما إذا

سمحت الجهات المسئولة بنقل تلك النفايات فعلى المنتج أن يقوم بتعبئة وتغليف النفايات ووضع الملصقات عليها حسب الأنظمة والتعليمات وذلك قبل شحنها خارج الموقع، و على ناقل النفايات مسئولية التعرف على أنواع النفايات التي يتم نقلها والتأكد من أن كل المعدات ووسائل النقل بحالة تشغيلية مرضية. وتشمل مسئولية منتج النفايات أيضا تطبيق خطة للطوارئ تستخدم في حالة تسرب النفايات الخطرة من أماكن الإحتفاظ بها أو خلال عملية نقلها.

أما إذا فشل المنتج فى تطبيق إدارة بيئية سليمة للتخلص الآمن من النفايات التى ينتجها وتسبب فى تلوث الماء أو الهواء أو التربة أو تسبب فى تغير التوازن البيئي أو موارد البيئة الطبيعية والاجتماعية بما يؤدي إلى حدوث ضرر ما مباشر أو غير مباشر أو يشكل خطرا يهدد صحة الإنسان وأمنه ومن ثم يتضرر عنه بعض أو كل البشر، طبقا لنصوص القانون المحلي أو الإتفاقيات الدولية. فى هذة الحالة يجب تطبيق مبدأ تغريم الملوث.

مبدأ تغريم الملوث: قد تم الاتفاق عليه بشكل كبير حتى اصبح أمرا محوريا في الكثير من السياسات البيئية. وقد تباينت تفسيرات هذا المبدأ ما بين مطالبة من تسبب في التلوث بدفع تكاليف الرصد والإدارة الى مطالبته بدفع تكاليف التنظيف وحتى مسؤوليته في دفع تكلفة التدمير البيئي بالإضافة الى تكاليف التنظيف. ويمكن أن يكون تطبيق هذا المبدأ بسيطا أو معقدا، اعتمادا على طبيعة التأثيرات البيئية.

لمزيد من المعلومات برجاء الاتصال
د. أشرف المغربى
amoe@baselegypt.org

مشروع تطوير إستراتيجية إقليمية وخطة عمل لمكافحة المرور والتخلص غير المشروع للنفايات الخطرة فى دول المنطقة العربية

قام المركز الإقليمى للتدريب ونقل التكنولوجيا للدول العربية بتقديم مقترح مشروع يهدف إلى تطوير إستراتيجية إقليمية وخطة عمل لمكافحة المرور والتخلص غير المشروع للنفايات الخطرة فى دول المنطقة العربية.

يقترح المشروع العمل والتعاون اللصيق مع البلاد التى يخدمها المركز والجامعة العربية وأمانة إتفاقية (بازل) وغيرها من المنظمات الدولية والإقليمية الناشطة فى المنطقة كوكالة حماية البيئة التابعة للأمم المتحدة / مكتب غرب آسيا وخطة العمل المتوسطية وذلك بهدف تطوير إستراتيجية إقليمية وخطة عمل لمكافحة المرور والتخلص غير المشروع للنفايات الخطرة فى المنطقة العربية.

سيدرس المشروع المقترح لأساليب المتبعة حاليا فى المنافذ والموانئ العربية لضبط فحص ودخول البضائع وسبل تحسينها ورفع كفاءتها فى ضبط الشحنات المخالفة وكذلك سيدرس الأساليب التى بموجبها تتعاون دول المنطقة فى مكافحة تهريب النفايات الخطرة وغيرها من البضائع. وتقدر موازنة المشروع بحوالى (١٧٨) ألف دولار أمريكي.

الإدارة البيئية السليمة للإطارات المستعملة

يتزايد الإدراك بأهمية الإدارة البيئية السليمة للإطارات المستعملة، حيث أنها مصنفة دولياً على أنها من ضمن النفايات الخطرة وتعتبر من أولويات تيارات النفايات التى تهتم بها اتفاقية بازل الدولية. إن كمية الإطارات المستهلكة تزداد يوما بعد يوم فى دول المنطقة العربية دون التمكن من التعامل السليم مع هذه المشكلة أو إدارتها بصورة سليمة بيئياً ومحاولة الإستفادة من تلك الكميات الهائلة من الإطارات المستهلكة الملقاة هنا وهناك.

نفايات الإطارات تشكل مشكلة بيئية كبيرة فهي تلقى فى المساحات العامة أو تدفن فى مواقع النفاية بدون العلاج المناسب. إن إطارات السيارات تتحول بعد إنتهاء استعمالها إلى مكره بيئي نظراً لأن مدة حياة المطاط، الذي يصنع منه الإطار وما يحتويه من مواد خطرة قد تصل إلى مئات بل وآلاف السنين قبل ان يتم تخفيفها بصورة طبيعية. كما تحمل النفايات المكونة من الإطارات عدداً من المخاطر الأخرى أهمها حجمها الكبير واستغلال مساحات كبيرة عند تخزينها و قابليتها للاشتعال. فحرق أكوام الإطارات يطلق مواد ملوثة إلى الهواء مثل أول وثاني اوكسيد الكربون وثاني اوكسيد الكبريت بالإضافة الى المركبات الهيدروكربونية العطرية المتعددة، و نواتج الحرق تبقى في الأرض وقد تضر بالحيوانات والنباتات كما أن لدى ملامسة الإطارات المستهلكة لمواد حمضية تفرز الإطارات معادن يتم امتصاصها في الأرض وقد تلوث المياه الجوفية. فضلاً على أن أكوام الإطارات تشكل أعشاشاً للحشرات والكائنات الضارة التي تستغل المياه المختزنة في داخل الإطار. كما ان التخلص من الإطارات المستعملة في مدافن النفايات الصلبة التقليدية يمثل خطراً إضافياً حيث أن عدم إمكانية ضغطها يؤدي إلى تراكم عصارات النفايات والغازات المنبعثة.

تصنف الإطارات المستعملة الى عدة أنواع فمنها ما يعاد استعماله بصورة مشروعة للغرض المخصص له اصلا بعد فحصه للتأكد من سلامة بنيانه. ومن الإطارات المستعملة ما يعاد تجديده من خلال ما يعرف بعملية الكسوة أو التلبيس ليعاد استخدامه مرة آخرى للغرض المخصص له اصلاً. بينما النوع الثالث، و هو ما بهمنا هنا، هي الإطارات التي لا يمكن إعادة استعمالها للغرض الذي خصصت له اصلاً فهي غير صالحة للتلبيس وتسمى إطارات متهرئة ويقال عنها أنها انتهت صلاحيتها للاستعمال وينبغي أن تتم عملية استعادتها والتخلص النهائي منها على نحو سليم بيئيا.

هناك خيارات عديدة لإعادة تدوير أو/ و استخدام الإطارات التي انتهت صلاحيتها للاستعمال سواء كان الإطار كاملاً أو مقطعاً أو مسحوقاً في تطبيقات مأمونة بيئيا مثلا في أعمال الهندسة المدنية كحواجز لمنع السيارات من الخروج عن مسارها عن الطرق السريعة أو جدران ممتصة للصوت أو واقيات للزوارق على جدران الموانئ وكذلك كمادة عازلة في أساسات المباني ومادة لأساسات الطرق و في نظم الري كمستودعات أو قنوات للمياه وكشعاب اصطناعية لتوفير ملاذ للكائنات الحية البحرية أو مكان للتكاثر.

وفيما يخص إعادة تدوير الإطارات المستعملة فيتم ذلك من خلال التمزيق أو التقطيع إلى حبيبات إذ يمكن تمزيق الإطارات التي انتهت صلاحيتها للاستعمال لتيسير نقلها كخطوة أولى لاستخدامها في تطبيقات عديدة. وتستخدم آلات التمزيق المتحركة لتيسير نقل الإطارات التي انتهت صلاحيتها للاستعمال من مكان إلى مكان لمعالجة أخرى أو إلى المناطق التي تسمح بإلقاء الإطارات التالفة في المطامر.

ويمكن استخدام الإطارات الممزقة كوقود ثانوي للترميد أو كخطوة أولى في عملية تحويلها إلى حبيبات أو يمكن استخدامها كفطاء يومي للمطامر.
يمتد مجال إعادة تدوير الإطارات المستعملة ليشمل عدة منتجات منها إنتاج مسحوق المطاط لصناعة المطاط الجديد، صناعة بلاط المطاط لحدائق العاب الأولاد، وكبدائل لمحروقات الوقود الحفرى حيث يمكن استعمال الإطارات كمادة حرق لإنتاج الطاقة في مصانع الأسمنت أو في كمائن مصانع الطوب، فالطن من الإطارات يساوي من حيث الطاقة ٠,٧ طن وقود. كما يمكن أن يستخدم مسحوق المطاط كمادة إضافية للأسفلت الخاص برصف الطرق.

ولكى تكتمل الإدارة البيئية السليمة للإطارات المستعملة يجب أن تشمل التشريعات البيئية مواد تلزم صانع الإطارات والمستورد التخلص من الإطارات المستعملة وإعادة تدويرها بطرق مرخصة وبتزايد تدريجي، كما يمنع منع مطلقا طمر ودفن الإطارات الكاملة في مواقع النفايات البلدية. كما يجب على صانعي الإطارات ومستورديها والتاجرين فيها تقديم التقارير السنوية المفصلة عن مصير الإطارات المستعملة وفرض غرامات رادعة على المخالفين.

لمزيد من المعلومات برجاء الاتصال

د. سعيد دحروج

sdahroug@baselegypt.org

د. أشرف المغربى

amoe@baselegypt.org

وصلات خاصة بالإدارة البيئية السليمة للإطارات المستعملة

** Institute of Scrap Recycling Industries (ISRI) ← www.isri.org
** Rubber Manufacturers Association (RMA) ← www.rma.org
** Tire Retread Information Bureau (TRIB) ← www.retread.org
** International Tire and Rubber Association (ITRA) ← www.tireindustry.org
** Rubber Division of American Chemical Society ← www.rubber.org
** Scrap Tire Management Council ← www.rma.org
** US EPA ← http://www.epa.gov/garbage/tires/basic.htm
** Scrap Tire News ← http://www.scraptirenews.com

الديوكسين (Dioxin) أخطر المواد الكميائية وأكثرها سمية

يعتبر الديوكسين (Dioxin) أحد أهم وأخطر المواد الكميائية وأكثرها سمية وخطورة وتأثيرًا على صحة الإنسان. مركبات الديوكسين تعتبر ضمن قائمة الملوثات العضوية الثابتة الإثنى عشر (POPs) ذات التركيب الكيماوي المعقد والذى يضم مشتقات او مواد شبية بها من حيث التأثير تصل الى (٤١٩) مركبا، إلا أن التجارب والدراسات العلمية اثبتت أن (٣٠) منها فقط لها تاثير سام ومسرطن على جسم الانسان.

تنتج مركبات الديوكسين بشكل عرضي غير مقصود بسبب الاحتراق غير الكامل لعملية حرق القمامة والمخلفات البلاستيكية ومنها النفايات الطبية مثل الحقن وعبوات المحاليل الوريدية والمواد التي تستخدم مرة واحدة وغيرها، لذلك فإن محارق نفايات المستشفيات مصدر رئيسي لإنبعاث الدايوكسين في الجو. كما أن مركبات الديوكسين تتكون كمادة وسيطة أثناء تحضير بعض الصناعات البتروكيمياوية والصناعات التي يدخل الكلور في تكوينها مثل صناعة الورق اثناء عملية تبييض لب الورق، كما أن الديوكسين يمكن أن ينتج في الجو مع نواتج البراكين وحرائق الغابات، كذلك تخرج كنواتج جانبية اثناء صناعة المبيدات الحشرية ومبيدات الحشائش.

تكمن خطورة مركبات الديوكسين أو الملوثات العضوية الثابتة بصفة عامة في انها غير قابلة للتكسير أو الذوبان بأي شكل من الاشكال، ولا تتغذى عليها أي من البكتريا المتكافلة الموجودة في الطبيعة فبمجرد ان تتكون تبقى في البيئة لمدة طويلة جدا قد تصل إلى عشرات السنين وتنتقل من كائن الى آخر، ومن وسط الى آخر يشمل الماء و الهواء والتربة والانسجة الدهنية للكائنات الحية حتى تصل الى الانسان، وتحدث تأثيراتها المدمرة فيه على مر السنوات الطويلة بصورة تدريجية وتزيد هذه الاثار المدمرة كلما زادت كثافة هذه المادة المسرطنة وفترات التعرض لها. ويعد خلط الاعلاف بالزيوت ومخلفات المطاعم من اهم اسباب وجود مادة الديوكسين المسببة للسرطان حيث تنتقل هذه المادة شديدة السمية الى الأسماك والحيوانات والماشية واللحوم والطيور و البيض ومنتجات الألبان، وتختزن هذه المادة السمية في دهون هذه الكائنات، وعندما يأكلها الانسان تنتقل اليه وترسب في الدهون المختزلة في جسمه.

هذا وقد أثبتت الدراسات والأبحاث العلمية والطبية أن حد الأمان للتعرض للدايوكسين يكاد يكون (صفرا) وان تعرض الإنسان لكمية متناهية التركيز يؤدي إلى إضعاف جهاز المناعة لديه وأصابته بتشوهات خلقية وغير خلقية وأخطر ما يمكن أن يتسبب به الدايوكسن مرض السرطان و ضعف جهاز المناعة وضعف الهرمونات الذكرية عند الرجال وتعرض النساء للإجهاض وولادة أطفال مشوهين. كما تسبب مادة الديوكسين بعض التغيرات الجذرية في درجة ذكاء واستيعاب وتعلم الانسان خاصة الاطفال وتغير سلوكياتهم واصابتهم بأمراض نفسية وعصبية وتأتي كل هذه الآثار المدمرة للديوكسين من خلال تأثيره على الحامض النووي للخلية البشرية وكذلك تأثيره على هرمونات و انزيمات الجسم المختلفة.

هذا و مازالت الابحاث جارية لابتكار طريقة ناجحة واقتصادية للتخلص النهائى لمركبات الديوكسين والملوثات العضوية الثابتة بصفة عامة. و يذكر فى هذا الخصوص إستخدام كلنكرات الاسمنت الحرارية والتى تصل درجة حرارتها إلى ١٢٠٠ درجة مئوية حيث تتطلب عملية تكسير الديوكسينات والتخلص منها معالجة حرارية شديدة تصل فيها درجة الحرارة إلى أكثر من ١٠٠٠ درجة مئوية. كما تشمل الإدارة البيئية السليمة الملوثات العضوية الثابتة، بيما فيها مركبات الديوكسين، منع تكونها من الأساس ويأتي ذلك من خلال الحرص على عدم تلوث البيئة بها عن طريق فرض قيود لحماية موارد الغذاء لضمان سلامة المنتجات الغذائية وحمايتها من التلوث بالديوكسين. عدم استخدام الكلور لتبييض لب الورق ومحاولة إعادة تصنيع الورق المستخدم واستخدام كيمياويات ذات قواعد من الأوكسجين للتبييض. عدم التخلص من مخلفات المصانع وخاصة البتروكيمياوية في المياه التي يعاد إستخدامها في الزراعة بعد معالجتها. عدم حرق القمامة، وخاصة المخلفات الطبية في الهواء الطلق والتخلص منها في المحارق الخاصة بهذا الغرض. إستخدام تكنولوجيا التعقيم للتخلص من النفايات الطبية بدل عملية الحرق، العمل على التقليل من حرائق الغابات. والإقلال من تناول المواد الدهنية والدسمة في الأطعمة أو الامتناع عنها بصورة نهائية.

لمزيد من المعلومات برجاء الاتصال
د. أشرف المغربى
amoe@baselegypt.org

داخل العدد

١ - كلمة العدد
١ - الاحتباس الحراري يزيد عدد الجوعى فى العالم
١ - مسئولية منتج النفايات وتنفيذ مبدأ تغريم الملوث
٢- الإدارة البيئية السليمة للإطارات المستعملة
٣- الديوكسين أخطر المواد الكميائية وأكثرها سمية
٣- أخبار بيئية
٤- فرص للتمويل
٤- تعبئة الموارد المالية لتنفيذ الخطة الإستراتيجية لاتفاقية بازل
٤- تفكيك السفن في أوروبا

أخبار بيئية

** الغبار يتسبب في وفاة ٣٠٠ ألف أوروبي سنويا أظهرت دراسة ألمانية حديثة أن أكثر من ٣٠٠ ألف أوروبي- منهم ٦٥ ألف ألماني- يتعرضون للوفاة سنويا نتيجة استنشاق الغبار الدقيق وذلك المعدل من الوفيات كما ذكرت الدراسة ناجم عن أعمال الحفر والبناء، وعوادم السيارات والصناعات والتدفئة واحتكاكات إطارات السيارات بالأرض.

** خطر الهاتف المحمول في محطات الوقود (أسطورة) قال باحثون إن الفكرة السائدة أن تشغيل الهاتف المحمول في محطات الوقود قد يسبب انفجارا قد يكون مجرد أسطورة. ويرى الدكتور آدم بورجيس أن الهواتف المحمولة لم تتسبب في أي واحد من الـ ٢٤٣ حريقا التي نشبت في محطات البنزين عبر العالم خلال السنوات الـ ١١ الماضية، رغم كون أصابع الاتهام وجهت إليها.

** دراجة نارية جديدة تعمل بالطاقة الهيدروجينية. عرض مهندسون بريطانيون دراجة نارية تعمل بطاقة الهيدروجين والعادم الذي ينبعث منها عبارة عن مياه صالحة للشرب. ويمكن أن تسير هذه المركبة ذات الانبعاث غير الضارة بسرعة ٨٠ كيلومترا في الساعة وتسافر لمسافة تزيد عن ١٥٠ كيلومترا قبل نفاد وقودها.

** ذكرت دراسة نشرت في مجلة (بريتيش مديكال جورنال) الطبية ان الأطفال الذين يعيشون في منطقة قريبة من خطوط كهرباء الضغط العالى أكثر عرضة للإصابة بمرض سرطان الدم من غيرهم من الأطفال.

** الفنادق صديقة للبيئة في بكين. اعلان ١٣ فندقا في بكين انها ستتوقف عن تقديم ست مواد تستخدم لمرة واحدة فى حجرات الفنادق مثل معجون الأسنان وفرشة الأسنان والصنادل وصابون الحمام والشامبو والمشط، وان ذلك سيساعد فى حماية البيئة عبر تقليل المهملات حسبما قال مسؤول إدارى. أغلب الفنادق غضت الطرف عن ذلك خشية فقدان الزبائن.

** أعلنت وزيرة البيئة العراقية أن وزارتها تراقب عن كثب ٣١١ نقطة فيها مشاكل إشعاعية داخل العراق، وان خمساً من هذه النقاط هي خطرة جداً وتؤثر على حاضر ومستقبل العراق.

جامعة القاهرة

الحرم الرئيسى لجامعة القاهرة

مركز إتفاقية بازل الإقليمى
للتدريب و نقل التكنولوجيا للدول العربية- مصر
E-mail: basel_cairo@baselegypt.org
مركز جامعة القاهرة للحد من المخاطر البيئية الجيزة مصر
تليفون : ٣٥٧١٩٦٨٨ ٢٠٢ + فاكس : ٣٥٧١٧٥٦٥ ٢٠٢ +
البريد الاليكترونى E-mail: cairo_cehm@hotmail.com

تقرير بيئي ينتقد إخفاق أوروبا في تفكيك السفن

كشف تقرير بيئي أن ٩٠ باخرة قديمة ملوثة بينها ٤٣ أوروبية اتجهت بصفة خاصة إلى أرصفة بحرية للتفكيك في كل من بنغلاديش والهند منذ يناير/كانون الثاني الماضي، بعد فشل دول أوروبية في العثور على بديل مناسب في أوروبا. وحذرت منظمة فرنسية تدعى روبين دي بوا الحماية البيئة والإنسان، من فشل الاتحاد الأوروبي في منافسة الهند وبنغلاديش بمجال صناعة تفكيك البواخر القديمة الملوثة. واعتبرت أن الفشل الذي مني به الفرنسيون في العثور على حل ملائم حتى الآن لحاملة الطائرات كلمنصو وعودتها من الهند بدون إتمام عملية التفكيك، يمثل دليلا على ذلك الإخفاق. وعززت المنظمة المعنية بالحفاظ على البيئة ما ذهبت إليه،

بعدم قدرة الفرنسيين على توفير البديل المناسب داخل دول الاتحاد الأوروبي واضطرارها إلى اللجوء إلى الهند عبر رحلة مليئة بالمصاعب السياسية والفنية انتهت أخيرا بانتصار أنصار البيئة. وأظهر التقرير الذي أشرف عليه رئيس المنظمة جاكي بونما ارتياحا لعودة كلمنصو إلى مرفأ برست الفرنسي، للشروع أخيرا في عملية التفكيك مع بداية عام ٢٠٠٨. وحثت روبين دي بوا الدول الأوروبية على إنشاء رصيف بحري متخصص في تفكيك البواخر القديمة خاصة فرنسا أو أي بلد مطل على المحيط الأطلسي. ونبهت المنظمة البيئية بتقريرها إلى التكلفة الضخمة للمشروع الذي يعاني من مشاكل جمة من حيث التوازن المالي بين الاتحاد الأوروبي ومشاركة مالكي السفن.

ضرورة تعبئة الموارد المالية لتنفيذ الخطة الإستراتيجية لاتفاقية بازل

في ديسمبر من عام ٢٠٠٢ قام مؤتمر الأطراف المعنية باتفاقية بازل باعتماد الخطة الإستراتيجية لتنفيذ اتفاقية بازل إلا أن الموارد التي تتيحها اتفاقية بازل للإدارة السليمة بيئيا للمخلفات الخطرة محدودة حيث أنه لم يخصص لتنفيذ الخطة الإستراتيجية لعام ٢٠٠٣-٢٠٠٤ إلا مبلغ ١,٢ مليون دولارا أمريكيا فقط. ولضمان تنفيذ الأنشطة ذات الأولية التي تم تحديدها يجب الحصول على تمويل من مصادر أخرى. ولذا تؤكد الخطة الإستراتيجية أن تعبئة موارد للتمويل يعد عنصر رئيسي إذا كان مقدرا لأهداف الاتفاقية أن تتحقق. وعلى هذا الأساس يجب على الدول الإطراف فى الاتفاقية وخاصة الدول النامية والدول التي تشهد اقتصادياتها مرحلة انتقالية العمل على حشد الموارد الاقتصادية حتى يتمكنوا من تنفيذ إلتزامات اتفاقية بازل.

يجب على الدول الأطراف النظر إلى تعبئة الموارد المالية على أنها جزء لا يتجزأ من تنفيذ اتفاقية بازل. كما يجب العمل على تنمية و تطوير موارد التمويل المختلفة و التي تشمل التمويل الوطني الذاتى والتمويل من الصندوق الائتماني الخاص باتفاقية بازل أو الصندوق الائتماني للتعاون الفنى التابع للإتفاقية نفسها خاصاً فيما يتعلق ببناء القدرات وإعداد الأدلة الإرشادية وتطوير أدوات التنفيذ ونشر المعلومات ورفع الوعي والتعليم الخاص بالإتفاقية. كما يمكن الحصول على قروض من الوكالات الدولية التى تقدم القروض والمنح او من الصناديق الدولية والتى تشمل الجهات المانحة متعددة الأطراف، صناديق التنمية، بنوك التنمية والبنوك التجارية. كما يمكن للتمويل الوطني بالمشاركة مع الموارد الدولية أن يلعب دورا هاما في حشد وتعبئة الموارد وفي إيجاد ترتيبات لتمويل المشترك، كذا يمكن النظر ودراسة الأشكال الأخرى للتمويل الجديد والمبتكر والشراكة مع الصناعة.

و بصفة عامة فإن عملية تعبئة الموارد المالية تبدأ بمجرد تحديد أنشطة تنفيذ اتفاقية بازل حيث تشمل تنفيذ الإجراءات الآتية :

** مراجعة خيارات الإدارة ومالها من متطلبات مالية ومقارنتها بموارد التمويل الممكنة.
** البحث في إمكانيات التمويل الوطني مع الوزارات أو غيرها من الجهات المعنية.
** إجراء الاتصالات بالوزارات أو غيرها من الهيئات المسئولة لتنسيق المساعدات المقدمة من وكالات التمويل الدولية (بما في ذلك الجهات الثنائية المقدمة للمنح).
** إجراء الاتصالات بوكالات التمويل الدولية ذات الصلة للبحث في إمكانية الحصول على تمويل مالي أو معونة فنية.

لمزيد من المعلومات برجاء الاتصال

د. سعيد دحروج د. أشرف المغربى
amoe@baselegypt.org sdahroug@baselegypt.org

فرص للتمويل

** مشروع دعم التقييم والإدارة البيئية. بنك الإستثمار الأوروبى
** البنك الدولى. برنامج تحديث الصناعة / مركز تحديث الصناعة
** بنك اليابان للتعاون الدولي
** مرفق البيئة العالمي
** التعاون الألمانى للتنمية
** التعاون الفنى الألمانى
** التعاون مع حكومة فنلندا
** الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية
** جامعة الدول العربية. لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (إسكوا)
** التعاون الإيطالى فى مصر