

INFCIRC/863

٢٠ حزيران/يونيه ٢٠١٤

نشرة إعلامية

توزيع عام

عربي

الأصل: انكليزي

رسالة مؤرّخة ١٥ نيسان/أبريل ٢٠١٤
وردت من الممثل المقيم للنرويج لدى الوكالة
بشأن الفريق العامل المعني بموضوع "مبادئ توجيهية
بشأن أفضل الممارسات للاتصالات الطوعية والسرية
بين حكومة وأخرى حول نقل وقود موكس والنفايات القوية الإشعاع،
وبحسب الاقتضاء، نقل الوقود النووي المشعّ، عن طريق البحر"

١- تلقى المدير العام رسالة مؤرّخة ١٥ نيسان/أبريل ٢٠١٤ وردت من الممثل المقيم للنرويج لدى الوكالة، يشير فيها إلى تقرير الفريق العامل المعني بموضوع "مبادئ توجيهية بشأن أفضل الممارسات للاتصالات الطوعية والسرية بين حكومة وأخرى حول نقل وقود موكس والنفايات القوية الإشعاع، وبحسب الاقتضاء، نقل الوقود النووي المشعّ، عن طريق البحر".

٢- ويُعمّم طيّه، على سبيل العلم، نصّ الرسالة المذكورة، وكذلك نصّ تقرير الفريق العامل حسبما طلب الممثل المقيم.

البعثة الدائمة للنرويج
لدى المنظمات الدولية في فيينا

١٥ نيسان/أبريل ٢٠١٤

أودّ أن أعرب عن تقديري العميق لموظفيكم لما قدّموه من دعم إلى الفريق العامل المعني بموضوع "مبادئ توجيهية بشأن أفضل الممارسات للاتصالات الطوعية والسرية بين حكومة وأخرى حول نقل وقود موكس والنفائات القوية الإشعاع، وبحسب الاقتضاء، نقل الوقود النووي المشعّ، عن طريق البحر". لقد اضطلع الفريق العامل بعمله في الفترة بين عامي ٢٠١٢ و ٢٠١٣.

ففي دورة المؤتمر العام السادسة والخمسين، كُفّ اجتماع الوكالة غير الرسمي للدول الساحلية والدول الشاحنة موظفي الممثلات الدائمة في فيينا، التابعين للدول المهتمّة، بصوغ مبادئ توجيهية فعلية للاتصالات بين حكومة وأخرى بغية عرضها على الاجتماع غير الرسمي للدول الساحلية والدول الشاحنة لعام ٢٠١٣. واسترشد أيضا الفريق العامل، الذي تولّيت رئاسته، بالقرار الذي اتخذته مؤتمر الوكالة العام الذي عُقد في عام ٢٠١٢ وهو بعنوان تدابير تعزيز التعاون الدولي في مجال الأمان النووي والأمان الإشعاعي وأمان النقل وأمان النفائات^١.

ودُعيت جميع الدول الأعضاء في الوكالة إلى الاجتماع الأول الذي عقده الفريق العامل في ٤ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٢ (نص الدعوة مرفق طيه). وعقد الفريق ما مجموعه سبعة اجتماعات، وتمت الموافقة على تقرير الفريق العامل بتوافق آراء الدول المشاركة بشأنه.

وشارك ما مجموعه ١٩ دولة في الفريق العامل، اتخذت ثلاث منها صفة مراقب.

والدول المشاركة هي: الأرجنتين، وإسبانيا، وأستراليا، وأيرلندا، والبرتغال، وبنما، وجنوب أفريقيا، وروسيا (بصفة مراقب)، وشيلي، وفرنسا، والفلبين، وقبرص، وكولومبيا (بصفة مراقب)، والمملكة المتحدة، والنرويج، والنمسا، ونيوزيلندا، والولايات المتحدة الأمريكية (بصفة مراقب)، واليابان.

واضطلع الفريق العامل بعمله بأسلوب ودّي وبنّاء ومرن، ويعود الفضل في نجاح عمل الفريق إلى جميع المشاركين فيه.

وفي دورة المؤتمر العام السابعة والخمسين، وافق اجتماع الوكالة غير الرسمي للدول الساحلية والدول الشاحنة لعام ٢٠١٣ على خريطة طريق لمتابعة ما جاء في التقرير الأنف الذكر، ومن ضمنه بند يدعو إلى تعميمه.

لذا وبصفتي رئيسا للفريق العامل، أطلب إلى الأمانة أن توزّع التقرير على جميع الدول الأعضاء، بما في ذلك المرفقات الخمسة الملحقة به والدعوة الأساسية التي وُجّهت إلى الفريق العامل.

مع فائق الاحترام

[توقيع]

جان بينرسون

سفير النرويج والمحافظ لدى الوكالة الدولية للطاقة الذرية

يوكيا أمانو
المدير العام
للوكالة

دعوة مُوجَّهة إلى الفريق العامل المعني بموضوع مبادئ توجيهية بشأن أفضل الممارسات للاتصالات الطوعية والسرية بين حكومة وأخرى

خلال دورة المؤتمر العام السادسة والخمسين، كُلف اجتماع الوكالة غير الرسمي للدول الساحلية والدول الشاحنة، المعقود في ١٩ أيلول/سبتمبر (موجز الاجتماع مرفق طيه)، موظفي الممثلات الدائمة في فيينا، التابعين للدول المهتمة، بصوغ مبادئ توجيهية فعلية للاتصالات بين حكومة وأخرى بغية عرضها على الاجتماع غير الرسمي للدول الساحلية والدول الشاحنة لعام ٢٠١٣. وقبل الممثل الدائم للنرويج، السفير جان بيترسون، أن يتولى رئاسة هذا الفريق العامل، وأعربت الوكالة عن التزامها دعم العمل المنوط بالفريق. وكان الفريق العامل قد كُلف أيضا بهذا العمل بموجب القرار الذي اتخذته مؤتمر الوكالة العام الذي عُقد في عام ٢٠١٢، وهو بعنوان *تدابير تعزيز التعاون الدولي في مجال الأمان النووي والأمان الإشعاعي وأمان النقل وأمان النفايات*.^١ وثمة مذكرة إحاطة مرفقة طيه أيضا أعدّها الرئيس الأيرلندي، السفير برينان، قبل الاجتماع المذكور المعقود في ١٩ أيلول/سبتمبر.

ويودّ السفير بيترسون أن يدعو إلى عقد أول اجتماع للفريق في:

- ٤ كانون الأول/ديسمبر، الساعة ١٠/٠٠، في قاعة الاجتماعات B0401، بمركز فيينا الدولي.

وعلى الدول المهتمة بالمشاركة في الفريق العامل، أن تقوم، قبل الاجتماع، وبحلول ٢٣ تشرين الثاني/نوفمبر، بترشيح أحد موظفي الممثلة الدائمة التابعين لها، وإرسال المعلومات عن هذا الترشيح إلى العنوان الإلكتروني jim.stewart@iaea.org. ولما كانت الأماكن المتاحة للمشاركين محدودة، فمن الأهمية بمكان أن تقوم الدول المهتمة بالمشاركة بإجراءات التسجيل مسبقا.

وسيتخذ أول اجتماع للفريق العامل شكل شذذ الأفكار بهدف جمع المُدخلات التي تتيح للفريق معرفة الوجهة التي ينبغي أن يتَّجه إليها. ولهذا السبب، ستُتاح الفرصة للممثلين لتقديم عروض موجزة (في فترة أقصاها ٧ دقائق لكل منهم) حول الناتج النهائي الذي يُتوقَّع من الفريق العامل أن يخلُص إليه. وينبغي للممثلين الذين يرغبون في تقديم هذه العروض أن يسيروا إلى ذلك لدى تقديم الترشيح.

غير أنه ينبغي تسليط الضوء على بعض النقاط الرئيسية من المعلومات الأساسية التي تتحدّث عن الفريق، وهي: أنشئ الحوار بين الدول الساحلية والدول الشاحنة في أوائل العقد الأول الذي يبدأ من عام ٢٠٠٠ جرّاء استفسارات الدول الساحلية التي كانت تدعو إلى تزويدها بمعلومات متصلة بشحن المواد النووية. وقد كان قلقها مُوجَّها بشكل خاص إلى مخاطر الحوادث ومدى إمكانية التصدي إلى أي حادث ينطوي على مواد نووية/مشعّة. وثمة ضرورة أيضا إلى وجود معلومات بشأن إجراء عمليات إنقاذ، وإلى توفير معلومات عن طبيعة الحادث من قبل الدول المتضرّرة لجمهورها. وما فتئت الدول الشاحنة تشعر بالقلق إزاء الجانب الأمني لتبادل المعلومات وإزاء إمكانية أن يتسبّب انتشار هذه المعلومات في جعل الشحنات أكثر عرضة للأخطار. وتعطي اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الحق في حرية الإبحار ليس في البحار المفتوحة فحسب، بل داخل المياه الإقليمية (المرور البريء) أيضا، وليس ثمة أي التزام بتبادل هذه المعلومات بموجب الاتفاقية المذكورة.

تقرير الفريق العامل

المعني بموضوع "مبادئ توجيهية بشأن أفضل الممارسات للاتصالات الطوعية والسرية بين حكومة وأخرى حول نقل وقود موكس والنفائيات القوية الإشعاع، وبحسب الاقتضاء، نقل الوقود النووي المشع، عن طريق البحر"

المحتويات

- تقرير الفريق العامل
- المرفق ١ - خصائص الشحنات وأوجه تواترها، بالاستناد إلى مُدخلات من المعهد العالمي للنقل النووي
- المرفق ٢ - اقتراحات الفريق العامل
- المرفق ٣ - أفضل الممارسات للاتصالات بين حكومة وأخرى حول نقل النفائيات المُزججة ووقود موكس، ورقة مقدّمة من فرنسا/المملكة المتحدة/اليابان
- المرفق ٤ - ورقة الدول الساحلية حول الاتصالات بين حكومة وأخرى
- المرفق ٥ - الردود الواردة من فرنسا/المملكة المتحدة/اليابان، على ورقة الدول الساحلية

السفارة الملكية النرويجية

فيينا، ١٧ أيلول/سبتمبر ٢٠١٣

العرض الذي قدّمه الرئيس: الفريق العامل المعني بموضوع مبادئ توجيهية بشأن أفضل الممارسات للاتصالات الطوعية والسرية بين حكومة وأخرى حول نقل وقود موكس والنفائيات القوية الإشعاع، وبحسب الاقتضاء، نقل الوقود النووي المشعّ، عن طريق البحر

في دورة المؤتمر العام السادسة والخمسين، كُلف اجتماع الوكالة غير الرسمي للدول الساحلية والدول الشاحنة موظفي الممثلّيات الدائمة في فيينا، التابعين للدول المهتمّة، بصوغ مبادئ توجيهية فعلية للاتصالات بين حكومة وأخرى بغية عرضها على الاجتماع غير الرسمي للدول الساحلية والدول الشاحنة لعام ٢٠١٣. وكان الفريق العامل قد كُلف أيضا بهذا العمل بموجب القرار الذي اتخذته مؤتمر الوكالة العام الذي عُقد في عام ٢٠١٢، وهو بعنوان *تدابير تعزيز التعاون الدولي في مجال الأمان النووي والأمان الإشعاعي وأمان النقل وأمان النفائيات*^١.

ودُعيت جميع الدول الأعضاء في الوكالة إلى الاجتماع الأول الذي عقده الفريق العامل في ٤ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٢. وعقد الفريق ما مجموعه سبعة اجتماعات، وتمت الموافقة على تقرير الفريق العامل بتوافق آراء الدول المشاركة بشأنه.

وشارك ما مجموعه ١٩ دولة في الفريق العامل، اتخذت ثلاث منها صفة مراقب.

أما الدول المشاركة فهي: الأرجنتين، وإسبانيا، وأستراليا، وأيرلندا، والبرتغال، وبنما، وجنوب أفريقيا، وروسيا (بصفة مراقب)، وشيلي، وفرنسا، والفلبين، وقبرص، وكولومبيا (بصفة مراقب)، والمملكة المتحدة، والنرويج، والنمسا، ونيوزيلندا، والولايات المتحدة الأمريكية (بصفة مراقب)، واليابان.

وتتكوّن بنية التقرير من ٤ أجزاء، وهي: الجزء ١ الذي يرد فيه وصف الولاية المُسندة إلى الفريق، والجزء ٢ الذي يرد فيه تعريف الدولة الساحلية والدولة الشاحنة، والجزء ٣ الذي يُقدّم فيه وصف موجز للشحنات المعنية (ويرد وصف إضافي لها في المرفق ١)، وأخيرا الجزء ٤ - وهو جزء المنطوق من التقرير - الذي يورد وصفا لماهية المعلومات التي ينبغي أن تتضمنها أفضل الممارسات للاتصالات.

وبالإضافة إلى ذلك، ثمة أربعة مرفقات أخرى ملحقة بالتقرير. وتندرج في المرفق ٢ سائر الاقتراحات الصادرة عن الفريق العامل، التي تقع خارج نطاق ولايته الأساسية. وترد في المرفقات ٣ إلى ٥ التقارير التي تقدّمت بها الدول الشاحنة والدول الساحلية إلى الفريق العامل.

واضطلع الفريق العامل بعمله بأسلوب ودّي وبنّاء ومرن، ويعود الفضل في نجاح عمل الفريق إلى جميع المشاركين فيه.

جان بيترسون

الرئيس

^١ القرار GC(56)/RES/9 - الفقرتان ٤٣ و ٤٧.

تقرير الفريق العامل المعنى بموضوع مبادئ توجيهية بشأن أفضل الممارسات للاتصالات الطوعية
والسرية بين حكومة وأخرى حول نقل وقود موكس والنفايات القوية الإشعاع، وبحسب الاقتضاء،
نقل الوقود النووي المشع، عن طريق البحر

١- الولاية المُسندة إلى الفريق

تمثل غرض الفريق العامل في صوغ مبادئ توجيهية بشأن أفضل الممارسات للاتصالات الطوعية والسرية بين حكومة وأخرى حول نقل وقود موكس والنفايات القوية الإشعاع، وبحسب الاقتضاء، نقل الوقود النووي المشع، عن طريق البحر^١.

واتفق الفريق العامل على أنه ليس المقصود من عمله هو إجراء استعراض رسمي لتنفيذ أي من الإرشادات التي تم وضعها بشأن الاتصالات، وإنما المقصود من الاجتماع غير الرسمي السنوي بشأن الاتصالات بين حكومة وأخرى الذي يُعقد على هامش أعمال مؤتمر الوكالة العام هو إتاحة فرصة لمناقشة الممارسات الراهنة في ضوء تلك المبادئ التوجيهية.

٢- التعريف

(أ) **الدولة الساحلية:** يشير مصطلح "الدول الساحلية" إلى أي دولة ساحلية يساورها قلق بشأن الشحنات، بصرف النظر عن قربها الجغرافي من الطريق الفعلي الذي يجري استخدامه.

(ب) **الدولة الشاحنة:** يشير مصطلح "الدولة الشاحنة" إلى الدول التي تُنظم رقابيا عمل الجهات المرسلّة والجهات المرسل إليها والجهات الناقلة فيما يخص عمليات النقل عن طريق البحر.

٣- الخلفية

ثمة ما نسبته ٥٠% من الشحنات البحرية الدولية عادةً ما تحمل بضائع خطيرة، في حين لا تتعدى ٠,٥% فحسب نسبة الشحنات البحرية التي تنطوي على مواد مشعّة، وثمة سفينة واحدة تقريبا في كل ١٠ ٠٠٠ سفينة تحمل مواد ذات صلة بهذه الورقة. انظر المرفق ١.

٤- الاقتراحات

تشتمل أفضل ممارسة من الممارسات على إيصال المعلومات التالية:

في فترة تقارب ١٠ أيام قبل مغادرة الشحنة، وعلى أساس توفر تأكيدات السرية بين الدول الساحلية ذات الصلة والدول الشاحنة ذات الصلة أيضا؛

(أ) نوع السفينة التي من المقرر إرسال الشحنة على متنها، وعلمها، وعمرها، واسمها؛

(ب) ونوع المادة التي يُعتزم نقلها (وقود موكس، نفايات قوية الإشعاع، وبحسب الاقتضاء، نقل الوقود النووي المشع، عن طريق البحر)، ونوع الطرد الذي سيُستخدم؛

^١ يشمل نطاق مدونة نقل الوقود النووي المشع "الوقود النووي المشع والبلوتونيوم والنفايات القوية الإشعاع والنفايات المشعّة"، إلى جانب تقديم تعريف لهذه العناصر على النحو التالي: **الوقود النووي المشع:** أي المادة التي تحتوي على نظائر اليورانيوم والثوريوم و/أو البلوتونيوم التي جرى استخدامها للمحافظة على تفاعل نووي متسلسل ذاتي الاستدامة؛ و**البلوتونيوم:** أي ناتج خليط نظائر تلك المادة المستخلص من الوقود النووي المشع المتأثري من إعادة المعالجة؛ و**النفايات القوية الإشعاع:** أي النفايات السائلة الناتجة عن عملية تشغيل نظام الاستخلاص في مرحلته الأولى أو النفايات المركّزة المتأثريّة من مراحل الاستخلاص اللاحقة، في مرفق من مرافق إعادة معالجة الوقود المشع، أو المواد الصلبة التي تحوّلت إليها تلك النفايات السائلة.

(ج) وتحديد السلطات المختصة التي أصدرت الشهادة الخاصة بالطرد ذي الصلة؛

(د) وتبيان أن النقل سيجري في نحو ١٠ أيام؛

(هـ) والطرق التي يُتَوَقَّع أن تسلكها السفينة على وجه التقريب، وما إذا كان البلد المعني يقع على الطريق المقترح؛

(و) والمدة التي ستستغرقها عملية النقل على وجه التقريب؛

(ز) وتقديم قائمة بجهات الاتصال ذات الصلة في حالة وقوع طارئ: السلطة (السلطات) المختصة الوطنية بموجب اتفاقية التبليغ المبكر، وسائر جهات الاتصال ذات الصلة، حسب الاقتضاء، وتفصيل سبل الاتصال بمالك الشحنة أو المؤسسة القائمة بعملية الشحن فعليا؛

(ح) وتحديد بلد المقصد؛

(ط) وتوفير موجز عام عن إجراءات التأهب والتصدي للطوارئ تُدرج فيه المتطلبات والمعايير والمبادئ التوجيهية المعمول بها لدى كل من المنظمة البحرية الدولية والوكالة الدولية للطاقة الذرية، ويرد فيه وصف النظام العام لإدارة الطوارئ التي تواجه الشركة (الشركات) الشاحنة؛

وقدّم عدد من الاقتراحات الأخرى. وترد تلك الاقتراحات في المرفق ٢.

أما التقارير المقدّمة إلى الفريق العامل فهي ملحقّة بالمرفقات ٣ إلى ٥، على النحو التالي:

- المرفق ٣: "أفضل الممارسات للاتصالات بين حكومة وأخرى حول نقل النفايات المزجّجة ووقود موكس"، ورقة مقدّمة من فرنسا/المملكة المتحدة/اليابان - تم توزيعها على أعضاء الفريق العامل في ٢٠١٣/٢/١٣.

- المرفق ٤: "نقل المواد المشعّة: الاتصالات بين حكومة وأخرى"، ورقة مقدّمة من نيوزيلندا باسم مجموعة الدول الساحلية - تم توزيعها على أعضاء الفريق العامل في ٢٠١٣/٤/١١.

- المرفق ٥: "استعراض اقتراحات الدول الساحلية للاتصالات الطوعية بين حكومة وأخرى حول نقل وقود موكس والنفايات القوية الإشعاع"، ورقة مقدّمة من فرنسا/المملكة المتحدة/اليابان - تم توزيعها في ٢٠١٣/٤/١٨.

المرفق ١

خصائص الشحنات وأوجه تواترها، بالاستناد إلى مُدخلات من المعهد العالمي للنقل النووي

حتى عندما جرى الاتصال مع المنظمة البحرية الدولية، لم يكن ممكناً استخلاص رقم معيّن بشأن عدد الشحنات البحرية للمواد المشعّة في جميع أنحاء العالم.

أما الرقم الوحيد - إنما الإرشادي للغاية - الذي كان لدى المعهد العالمي للنقل النووي فقد كان مصدره هيئة إدارة قناة بنما، وهو يعكس صورة أنشطة الشحن البحري على نطاق العالم من حيث المقارنة النسبية والنسبة المئوية.

وحسبما هو مبين في الجدول أدناه، تشير الأرقام الخاصة بعام ٢٠١٢، إلى ما يلي:

- في قناة بنما، كانت ثمة ١٤٥٤٥ حالة عبور قامت بها سفن تجارية في عام ٢٠١٢
- ومن بين حالات العبور هذه، كانت ٦٦٥٢ سفينة تنقل بضائع خطيرة
- ولم تكن سوى ٦٤ سفينة من الـ ٦٦٥٢ سفينة المذكورة تحمل مواد مشعّة (وهي من المواد المدرجة في الفئة ٧ حسب تصنيف المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة)، ومعظمها من مواد الكوبالت-٦٠ من أجل صنع مصادر (صناعية وطبية).
- ووفق ما أفاد به المعهد العالمي للنقل النووي، كانت اثنتان فقط من تلك الشحنات ذات صلة بالمرحلة الختامية لدورة الوقود (مثل النفايات القوية الإشعاع المزجّجة).

الجدول:

العام	مجموع حالات العبور	مجموع البضائع الخطرة	مجموع المواد الخطرة المدرجة في الفئة ٧ حسب تصنيف المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة، التابعة للمنظمة البحرية الدولية
٢٠٠٦	١٤١٩٥	٥٩٠٠	٣٩
٢٠٠٧	١٤٧٢١	٦٣٨٤	٦٠
٢٠٠٨	١٤٧٠٢	٦٤٦٧	٦٠
٢٠٠٩	١٤٣٤٢	٦٤٥٥	٥٥
٢٠١٠	١٤٢٣٠	٦٠٢٦	٥٣
٢٠١١	١٤٦٨٤	٦٥٠٠	٦٠
٢٠١٢	١٤٥٤٥	٦٦٥٢	٦٤

١' المعلومات التي يجري تبادلها علنا بعد مغادرة الشحنة

- ميناء المغادرة؛
- والطريق الذي يُعْتزَم أن تسلكه السفينة كالكول، على سبيل المثال، "شحنة مُتَّجهة من فرنسا إلى اليابان عن طريق رأس الرجاء الصالح وجنوب غرب المحيط الهادئ"؛
- وتاريخ الوصول على وجه التقريب.

٢' تطوير الموقع الشبكي للوكالة الدولية للطاقة الذرية

ينبغي أن يتضمَّن موقع الوكالة الشبكي معلومات شاملة تغطي التنظيم الرقابي الدولي لنقل المواد المشعَّة. ومن المفترض أن يتضمَّن أيضا التنظيم الرقابي لنقل المواد المشعَّة في إطار صكوك المنظمة البحرية الدولية المنطبقة على السفن ذات الصلة ونقل البضائع الخطرة؟

٣' زيادة الشفافية

ينبغي للوكالة أن تعزِّز الشفافية فتشجِّع على الاضطلاع ببعثات استعراض النظراء وتشجِّع أيضا الدول الأعضاء على نشر النتائج التي تنتهي إليها هذه البعثات.

٤' جهات الاتصال الحكومية وجهات الاتصال التابعة لقطاع الصناعة وتغطية أحداث النقل

لا بد من استحداث قاعدة بيانات تبيِّن جهات الاتصال الحكومية وجهات الاتصال التابعة لقطاع الصناعة بما يتيح للحكومات الرد على الاستفسارات التي ترد في حالة وقوع حادثة. وينبغي أن يشمل ذلك على جهات الاتصال الحكومية وجهات الاتصال التابعة لقطاع الصناعة المعنية بالسفن والبضائع الخطرة والتلوث البحري؟

٥' شبكة التصدي والمساعدة

يقترح الفريق أن تعمل الوكالة على استعراض شبكة التصدي والمساعدة وتوسيع نطاقها، حسب الاقتضاء، ليشمل تقديم المساعدة الدولية في وحالة قوع طارئ في أثناء نقل المواد المشعَّة عن طريق البحر.

٦' تحديث الوثيقة GOV/1998/17

يقترح الفريق أن تعمل الوكالة على تحديث الوثيقة GOV/1998/17 بعنوان: أمان نقل المواد المشعَّة.

٧' دراسة مكتبية

يقترح الفريق أن يُنظر في إمكانية إجراء دراسة مكتبية لاختبار فعالية قنوات الاتصالات القائمة بين الدول الساحنة والدول الساحلية في حالة وقوع طارئ.

أفضل الممارسات للاتصالات بين حكومة وأخرى حول عمليات نقل النفايات المزججة ووقود موكس

مقدمة

١- ينبغي أن تُجرى جميع عمليات النقل عن طريق البحر، بما فيها عمليات نقل المواد النووية، وفقا للقانون الدولي، ولا سيما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، التي تكفل على نحو فعال حرية الملاحة في أعالي البحار والمناطق الاقتصادية الخالصة. وتكفل الاتفاقية المذكورة أيضا حق السفن في المرور البريء في البحار الإقليمية. ويمكن للسفن التي تحمل مواد نووية أن تتمتع بالحق في المرور البريء شريطة ممارسة هذا الحق بما يتوافق مع الأحكام ذي الصلة المنصوص عليها في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

٢- وفي إطار حرية الملاحة، ليس ثمة أي التزام يُوجب أي دولة شاحنة أن تقدّم أي معلومات إلى أي دولة ساحلية بشأن البضائع المنقولة على متن السفن التي تعبر أعالي البحار والمناطق الاقتصادية الخالصة أو الطرق التي تسلكها هذه السفن أو توقيت عبورها. ومع ذلك، تعترف بعض الدول الشاحنة وبعض الدول الساحلية بأن ثمة فوائد متبادلة يمكن جنيها من خلال تبادل المعلومات طوعا بدافع الثقة على صعيد الاتصال بين حكومة وأخرى.

٣- وتتسم عمليات النقل النووي، بحكم طبيعتها الأساسية، بالحساسية من زاوية الأمن، ذلك لأن كشف المعلومات الرئيسية ذات الصلة علنا يمكن أن يؤدي إلى زيادة إمكانية التهديد ضد السفن الناقلة. ولهذا السبب، فإن تقديم أي معلومات من الدول الشاحنة إلى الدول الساحلية، في عمليات نقل النفايات المزججة ووقود موكس، كان يجري وسيظل يجري على أساس طوعي وبدافع الثقة عادة. ومن شأن التناقص في تقديم المعلومات أو كشف المعلومات المقدّمة بدون إذن أن يقوّض الثقة المتبادلة بين الدول الشاحنة والدول الساحلية.

٤- ومن الأهمية بمكان أيضا الاعتراف، عند إجراء عملية نقل مادة نووية، بضرورة مراعاة اعتبارين اثنين مهمين، وهما: ماهية سفينة النقل التي ستحمل البضائع، والطرد الذي سيتم به نقل البضائع حيث إنه يوفر درعا بيئيا متينا بين المادة المعنية والعالم الخارجي. وقد وافق الأعضاء التابعون للمنظمة البحرية الدولية على متطلبات تصميم السفن التي تحمل مواد نووية، في حين وافق الأعضاء التابعون للوكالة على شروط الأداء الخاصة بالطرد المستخدم في النقل.

٥- ويمكن أن تثير شحنات المواد النووية بحكم طبيعتها شواغل حيال الأمان والأمن؛ وتتمثل هذه الحالة على وجه الخصوص في أوساط أفراد الجمهور في الدول الساحلية التي تقع على طريق عبور الشحنات. لذا يحق تماما لحكوماتهم أن تشعر بأنها مخوّلة بتقديم تلميحات بأن عمليات النقل هذه، سواء أكانوا موافقين عليها أو معارضين لها، يتم الاضطلاع بها في إطار الامتثال الكامل لجميع الالتزامات الدولية واللوائح الخاصة بأمان النقل وأمن النقل وبيئة النقل. ومن الأسهل بكثير لحكومات الدول الساحلية تقديم هذه التلميحات عندما تكون قد أخطرت بهذه الشحنات مسبقا.

٦- وسيتوقف نوع المعلومات المقدّمة وتفصيلها على الحالة القائمة. فعلى سبيل المثال:

ألف- المعلومات العامة المتصلة بالأمان

سُتقدّم هذه المعلومات بشكل دوري وهي لا تخص رحلة بعينها. والمعلومات العامة ليست حساسة بوجه عام. ويُقدّم في المرفق ١ مثال على المعلومات العامة الموجودة بالفعل في المجال العام. ويفيد توفير هذه المعلومات العامة المتصلة بالأمان الدول الشاحنة والدول الساحلية على السواء، حيث إنها تساعد على إقامة شراكات عملية بين البلدان المعنية. بيد أنه لا ينبغي أن يُنظر إليها على أنها وسيلة للطعن في المتطلبات الرقابية التي تشترطها المنظمة البحرية الدولية أو الوكالة؛ ذلك لأن اقتراح إدخال تعديلات على المتطلبات الرقابية يتم من خلال المنتديات والإجراءات العملية المنشأة ذات الصلة.

باء- المعلومات التي تخص رحلة بعينها من عمليات النقل البحري للنفايات المزججة ووقود موكس

عادةً ما تكون هذه المعلومات حساسة للغاية وسيُواصل تقديمها على أساس سرّي، وعادةً أيضاً ما يتم ذلك شفويًا فحسب عن طريق مساعٍ دبلوماسية. ويلزم الاتفاق فقط على مقدار المعلومات الذي من الممكن تبادله بين الحكومات التي تمثل البلد المرسل والبلد المتلقّي والبلد الشاحن. ويجب التسليم بأنه إذا كان أحد هذه البلدان لا يرغب في نشر معلومات، فمن المرجح عندئذٍ أن تكون قدرة البلدين الآخرين محدودة للغاية من حيث مقدار المعلومات الذي سيكون في مقدورهما تبادله. ومن باب التقيّد بدليل أفضل الممارسات، نقترح ضرورة تبادل المعلومات التالية قبل مغادرة السفينة:

- اسم السفينة التي من المقرّر إرسال الشحنة على متنها
- والطريق الذي يُتوقّع أن تسلكه السفينة على وجه التقريب
- والوجهة الجغرافية العامة المقصودة كالقول، على سبيل المثال، "ميناء في شمال أوروبا"
- وإشارة إلى أن النقل سيجري قريباً
- ونوع البضائع

جيم- المعلومات المطلوبة في حالة وقوع حادثة في البحر

تتضمّن المدونة الدولية بشأن النقل المأمون لطرود الوقود النووي المشعّ والبلوتونيوم والنفايات المشعّة القوية الإشعاع على متن السفن (مدونة نقل الوقود النووي المشعّ) الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية أحكاماً تتناول وضع خطط التصدي للطوارئ على متن السفينة والتبليغ في حالة وقوع حادثة تنطوي على مواد خاضعة للمدونة المذكورة. وأصدرت المنظمة البحرية الدولية مبادئ توجيهية لوضع هذه الخطط، بما في ذلك أحكام متصلة بالمعلومات المطلوبة في حالة وقوع حادثة. وعلى كل حال، ينبغي أن تُجرى أي مناقشة تتناول هذه المسألة تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية.

يُضاف إلى ذلك أن الوكالة كانت قد وضعت وثيقة إرشادات بعنوان "التخطيط والتأهب بشأن التصدي للطوارئ المتعلقة بحوادث النقل التي تنطوي على مواد مشعّة" (دليل الأمان الصادر عن الوكالة، العدد TSG 1.2). ويتم إعداد وتنقيح هذه الوثيقة، التي يجري استعراضها في الوقت الراهن، من خلال أتباع إجراءات راسخة تتطلبها معايير الأمان الصادرة عن الوكالة. وينبغي أن تُجرى أي مناقشة تتناول هذه الوثيقة تحت رعاية لجنة معايير أمان النقل التابعة للوكالة.

وأخيراً، تُوفّر اتفاقية التبليغ المبكر عن وقوع حادث نووي أحكاماً قانونية عامة تتعلق بالتبليغ عن الحوادث النووية، بما في ذلك الحوادث التي تقع في أثناء القيام بأنشطة النقل.

المرفق ١

أمثلة على المعلومات العامة المتصلة بالأمان والموجودة في المجال العام

ألف- معلومات عامة

استُقيت المعلومات التالية من الموقع الشبكي لشركة المحيط الهادئ المحدودة للنقل النووي (PNTL):

تمتثل شركة المحيط الهادئ المحدودة للنقل النووي لجميع المتطلبات الأمنية ذات الصلة الموصى بها من قبل الوكالة الدولية للطاقة الذرية؛ وللائحة أمن الصناعات النووية لعام ٢٠٠٣ الصادرة عن المملكة المتحدة؛ وهي تخضع من الناحية الرقابية لمكتب الرقابة النووية التابع للمملكة المتحدة.

وقد تم تجهيز كل من السفينة باسيفيك هورن (Pacific Heron) والسفينة باسيفيك إيغريت (Pacific Egret) بسمات أمنية إضافية تمكّنها من نقل وقود موكس وثاني أكسيد البلوتونيوم. ومن أجل ضمان حماية متبادلة لهاتين السفينتين فإنهما تبحران معا فترافق الواحدة منهما الأخرى. وهما مزودتان بمدفع ثابت يستخدمه سلاح البحرية ولديهما نظم حماية إضافية أخرى لا يرى إلا بعضها من الخارج.

وفيما يخص شحنات وقود موكس وشحنات البلوتونيوم، يتولّى ضباط مسلّحون يشغّلون آلات التحكم الرقمي الحاسوبي توفير الحماية على متن السفينة طوال رحلتها من ميناء المغادرة إلى ميناء الوصول. ويُدرّب ضباط آلات التحكم الرقمي الحاسوبي خصيصاً على حماية المواد النووية في أثناء العبور البحري، فضلاً عن حماية المرافق النووية ذات الصلة.

يُضاف إلى ذلك أن التدابير التي توفّر الحماية في حالة قوع حادث هي نفسها توفّر الحماية أيضاً من أعمال التخريب المحتملة.

باء- المعلومات المتعلقة بتصميم وقدرة الطرود المستخدمة في النقل

استُقيت المعلومات التالية من الموقع الشبكي للمعهد العالمي للنقل النووي:

الطرود من النوع "B"

يلزم استخدام الطرود من النوع "B" لنقل المواد القوية الإشعاع. ويجب أن تتحمّل هذه الطرود ظروف النقل العادية نفسها التي تتحمّلها الطرود من النوع "A"، إلا أنه لما كانت محتوياتها تتجاوز الحدود الموضوعية للطرود من النوع "A"، فمن الضروري تحديد سمات إضافية لمقاومة انتشار الإشعاعات أو المواد المشعّة الناتجة عن الأضرار المفضية إلى حوادث.

أما المفهوم الذي ينطوي عليه استخدام هذا النوع من الطرود فهو وجوب أن تكون الطرود قادرة على تحمّل الظروف المفضية إلى حوادث، دون الإخلال بقدرتها على الاحتواء أو دون حدوث زيادة في الإشعاعات إلى مستوى من شأنه أن يعرّض للخطر عامة الناس والذين يشاركون في عمليات الإنقاذ أو عمليات التنظيف. ويتضح مدى إيفاء الطرد بهذا الاشتراط عن طريق إجراء اختبار صارم لمدى تحمّله الظروف المفضية إلى حوادث (انظر الجدول ٣).

وتُستخدم الطرود من النوع "B" لنقل المواد على اختلاف أنواعها مثل النظائر المشعّة غير المغلّفة المستخدمة في الأغراض الطبية والبحثية، والوقود النووي المستهلك، والنفايات القوية الإشعاع المزجّجة.

الجدول ٣: متطلبات الطرود من النوع "B"

المعايير	المتطلبات
متطلبات التصميم	<ul style="list-style-type: none"> المتطلبات العامة لجميع الطرود المتطلبات الإضافية المتصلة بمستوى الضغط ودرجة الحرارة إذا كانت الطرود منقولة جواً المتطلبات الإضافية للطرود من النوع "A" المتطلبات الإضافية للطرود من النوع "B" (توليد الحرارة الداخلية والحد الأقصى لدرجة الحرارة السطحية)
متطلبات الاختبار - ظروف النقل العادي	<ul style="list-style-type: none"> يجب إجراء اختبار رش الماء قبل إجراء أي من الاختبارات التالية: إسقاط الماء بشكل طليق (من ارتفاع يتراوح بين ٠,٣ متر إلى ١,٢ متر، تبعاً لكتلة الطرد) التكديس أو الانضغاط الاختراق عن طريق إسقاط قضيب وزنه ٦ كغ من سطح ارتفاعه ١ متر
متطلبات الاختبار - ظروف النقل المفضية إلى وقوع حوادث	<ul style="list-style-type: none"> الأثار التراكمية المترتبة على ما يلي: <ul style="list-style-type: none"> الإسقاط الطليق من ارتفاع ٩ أمتار أو اختبار السحق الديناميكي (أي إسقاط كتلة وزنها ٥٠٠ كغ من سطح ارتفاعه ٩ أمتار على عيّنة معينة) اختبار الثقب الاختبار الحراري (استخدام نار قوة حرارتها ٨٠٠ درجة مئوية لمدة ٣٠ دقيقة) اختبار الغمر (بعمق ١٥ متراً لمدة ٨ ساعات) تعزيز اختبار الغمر بالنسبة للطرود التي تحمل كمية كبيرة من المواد المشعة: <ul style="list-style-type: none"> الغمر بعمق ٢٠٠ متر لمدة ١ ساعة.

جيم- المعلومات المتعلقة بالتخطيط لحالات الطوارئ

استُقيت المعلومات التالية من الموقع الشبكي لشركة المحيط الهادئ المحدودة للنقل النووي:

يوفر نظام الأمان في العمق، التابع لشركة المحيط الهادئ المحدودة للنقل النووي، قدراً من الحماية أكبر بكثير مما توفره عادةً النظم القائمة للشحنات الأكثر شيوعاً التي تحتوي على بضائع خطيرة مثل المواد الكيميائية والنفط والغازات المسيلة. ويعني ذلك أن الشركة المذكورة لا تعول على توفر إمكانات المساعدة الطارئة ذات الطابع التخصصي لدى البلدان المجاورة لطرق الشحن.

فقد صُممت السفن التابعة للشركة لغرض الإبحار دون توقّف بين أوروبا واليابان، ويوجه مسارها بعيداً عن مناطق عدم الاستقرار الدولي وهي لا تبحر عبر البحار التي يُرى أنها عرضة لأعمال القرصنة.

المرفق ٣: ورقة مقدمة من فرنسا/المملكة المتحدة/اليابان – تم تعميمها في ٢٠١٣/٢/١٣

والسفن التابعة للشركة المعنية مزودة بنظام ساتلي لاستكشاف مسارات حالة الطقس وتستخدم أيضا خدمات بحرية مقامة على الشاطئ توفر بيانات محلية عن الأحوال الجوية لحظة بلحظة. ومن شأن هذه النظم، إلى جانب تطبيق إجراءات حكيمة في الجدولة الزمنية للرحلة، أن تمكن السفن من اتّباع أسلم الطرق وتقادي أنماط الطقس الشديد.

وتحافظ السفن التابعة لشركة المحيط الهادئ المحدودة للنقل النووي، في أثناء وجودها في عرض البحر، على رابط اتصالات مع مركز معني بالإبلاغ يديره عاملون على مدار ٢٤ ساعة يوميا. ويرسل نظام رصد الرحلة هذا تلقائيا، مرّة كل ساعتين، تقارير عن موقع السفينة بالنسبة لخط العرض وخط الطول وسرعتها واتّجاهها. وإذا لم يتلقَ مركز الإبلاغ رسالة في غضون فترة زمنية محدّدة مسبقا، فإن نظام التصدي للطوارئ التابع للشركة ينشط تلقائيا. ويُدعم هذا النظام بنظم فرعية مثل الهواتف الساتلية والإذاعية.

وثمة خبراء في النقل وخبراء نوويين في أوروبا موجودون بشكل دائم لتقديم الدعم التقني إلى السفن؛ وتماشيا مع توصيات الوكالة الدولية للطاقة الذرية، ثمة أيضا فريق كامل التدريب والتجهيز من الخبراء النوويين موجود في حالة تأهب تام للتصدي للطوارئ على مدار ٢٤ ساعة يوميا. وفي حالة وقوع طارئ ما، يُرسل هذا الفريق إلى السفينة فيقوم بتوجيه وإدارة جميع العمليات العلاجية.

دال- المعلومات المتعلقة بعمليات الإنقاذ

يمكن الاطلاع على المعلومات التالية في صحائف الوقائع التابعة لشركة المحيط الهادئ المحدودة للنقل النووي:

تتعاهد شركة المحيط الهادئ المحدودة للنقل النووي مع أكثر خبراء الإنقاذ العالميين تمرّسا ممن يضطلعون بعمليات إنقاذ في جميع مناطق العالم. فهم قادرون على الاستجابة بسرعة لجميع طلبات تقديم المساعدة وقد حقّقوا بنجاح استعادة سفن كبيرة من قاع البحار. وتستطيع أجهزة الرصد الخاصة الموجودة في عابّر كل سفينة من سفن الشركة أن تقدّم إلى أي فريق من أفرقة الإنقاذ ما يلزم من معلومات عن حالة البضائع المنقولة.

هـ- المعلومات العامة المتعلقة بالمواد النووية العادية المنقولة

استُقيت المعلومات التالية من الموقع الشبكي لشركة المحيط الهادئ المحدودة للنقل النووي:

يتمثّل أول حاجز هندسي في المواد نفسها، التي هي عادةً ما تكون وقود نووي مستعمل، أو نفايات مزجّجة، أو وقود موكس.

ويتألف الوقود النووي المستعمل ووقود موكس المصنوع حديثا من أقراص ووقود صلبة مُحتواة ضمن قضبان ووقود معدنية مختومة مقاومة للتآكل. وهي مصمّمة بشكل يمكنها من تحمّل الحرارة والضغط الشديدين للغاية داخل أي مفاعل. وتحمّل قضبان الوقود هي الأخرى ضمن مجمعات.

وتتحوّل النفايات النووية القوية الإشعاع من مادة سائلة إلى مادة صلبة عن طريق خلطها بزجاج بوروسليكات فيتم بذلك تزيجها. والنفايات المزجّجة صلبة ومستقرّة وخاملة مما يجعلها مثالية لغرضي النقل والخزن الطويل الأجل.

المرفق ٣: ورقة مقدمة من فرنسا/المملكة المتحدة/اليابان – تم تعميمها في ٢٠١٣/٢/١٣

وتحافظ أي مادة من المواد على سلامتها على مدى فترات طويلة إذا ما تعرّضت لمياه البحر. ولا يذوب أي منها بسهولة؛ وسلوكها المادي شبيه إلى حد كبير بسلوك قطعة رخام موضوعة في كوب من الماء. وبعبارة أخرى، إذا كانت هذه المواد ستصبح معرّضة بطريقة أو بأخرى لمياه البحر، فإن أثرها البيئي سيكون ضئيلا لا يُعتد به، حتى وإن كانت مشعة للغاية.

وقد أبانت العمليات الحسابية التي أجريت في إطار تقييمات الأثر البيئي أن الحد الأقصى من تعرّض الجمهور للإشعاعات في سيناريو من هذا القبيل سيكون أصغر أكثر من ألف مرّة من مستويات الإشعاعات الموجودة في البيئة الطبيعية.

نقل المواد المشعة: الاتصالات بين حكومة وأخرى

موقف الدول الساحلية

يتمثل هدف هذه الدول في تحسين الترتيبات التي تستجيب لاهتمامات الدول الشاحنة والدول الساحلية.

شواغل الدول الساحلية واهتماماتها

تواجه الدول الساحلية تهديداً بالتعرض إلى أضرار جسيمة للغاية (إنما غير معروفة سلفاً) تتفاقم جرّاء مخاطر متصورة وما ينتج عنها من خسائر اقتصادية. ومع ذلك، لا يستمدّ معظم هذه الدول أي فائدة من نقل المواد المشعة بالقرب من مياهها.¹

الحساسية السياسية البالغة/الحاجة إلى الإسراع في التصدي وتوفير المعلومات

ما زالت ثمة حساسية كبيرة في جميع أنحاء العالم تجاه الشحن البحري للمواد المشعة الخطرة، وتتعزّز هذه الحساسية نتيجة إدراك استمرار احتمالات وقوع حوادث مهما سعى المرء إلى الحماية منها، ونتيجة لأوجه عدم التيقن حيال مدى الأضرار التي تترتب على وقوع حالات انتشار إشعاعي.

وبالنظر إلى الآثار العابرة للحدود التي قد تنتج عن وقوع حادثة تنطوي على النقل البحري الدولي للمواد المشعة، فإن ثمة اهتماماً متبادلاً في الدول الشاحنة بتبادل معلومات معينة مسبقاً مع الدول الساحلية المعنية حول شحنات تلك المواد حتى تكون لدى كل منها، فيما لو وقعت حادثة ما، معلومات كافية بما يمكنها من التصدي لها بأسلوب سريع وفعال ومنسق.

ويلزم أن تكون الدول في وضع يمكنها من التصدي فوراً للمسألة التي تواجهها وتهدئة المخاوف التي تساور الجمهور. ومن شأن أي عجز من جانبها في التصدي أن يؤدي إلى تفاقم إمكانية حدوث مخاوف حول طبيعة الحادث ونطاقه والمخاطر التي ينذر بها، فتبرز من ثم احتمالات تكبّد آثار أو خسائر اقتصادية.

ويمكن أن تقع الدول الساحلية تحت وطأة ضغوط سياسية كبيرة من أجل تقديم تأكيدات بأن مصالح مواطنيها الصحية والبيئية والاقتصادية ومصالحهم الأخرى لن تتعرض للأذى جرّاء وقوع أي حادث أو حادثة ينطويان على نقل مواد مشعة بالقرب من مياهها.

وتسعى الدول الساحلية إلى التعاون مع سائر الجهات من أجل تحقيق ما يلي:

- منع الأنشطة ذات الصلة بالنقل التي تُجرى على مقربة شديدة من مياهها ومرآبتها؛
- الحيلولة دون وقوع أي أضرار بيئية عابرة للحدود.

¹ يُقصد بالإشارات الواردة في هذه الورقة إلى مياه دولة ساحلية بأنها "مياهها" هو أن تشمل كلا من مياه المنطقة الاقتصادية الخالصة التابعة لهذه الدول الساحلية والمياه الموجودة في بحرّها الإقليمي، مع الاعتراف بحقها في الاهتمام بمنع تلوث هذه المياه.

ويمكن تناول هذين الأمرين عن طريق تحديد معلومات رئيسية سيساعد تبادلها، سواء قبل وقوع حادث أو حادثة أو في أعقابها، على تبديد شواغل مواطنيها.

ومن المفترض أن يشمل ذلك جميع الشحنات التي قد تمر على مقربة من مياه الدول الساحلية وأن يتضمّن خطوط الاتصال والمعلومات المقدّمة مسبقاً. وينبغي أن تتضمّن المعلومات الرئيسية معلومات خاصة بالتأهب لغرض التصدي للطوارئ سبق تبادلها حتى تكون الدول الساحلية حسنة الاطلاع عليها في حالة وقوع حادثة تتعلق بالخطوات التي سيتم الشروع فيها.

وتستطيع الدول الساحلية، من ثم، الاستجابة لجماهيرها بطريقة مطمئنة ووفق توقيت مناسب والتنسيق، حيثما يلزم، على نحو وثيق، مع دولة شاحنة أو جهة مشغلة تُعنى بإنقاذ الناس واحتواء الأضرار/المخاطر - مع علمها أن المسؤولية الأولى في هذا الصدد تقع على الدولة الشاحنة أو الجهة المشغلة.

ومن شأن القيام باستجابة فورية من هذا القبيل أن يخدم مصالح الدولة الشاحنة والدولة الساحلية على السواء.

وينبغي أن تُؤخَذ في الحسبان الشواغل حيال الأمان والأمن فيما يتعلق بتبادل معلومات معيّنة، مع إدراك أن الترتيبات بشأن تبادل المعلومات هذا ينبغي أن تكون متّسقة مع تدابير الحماية المادية وتدابير الأمان اللازمة للنقل البحري للمواد المشعّة.

وبالنظر إلى اعتبارات الأمان والأمن المرتبطة بنقل هذه المواد وحساسية بعض المعلومات التي يجري تبادلها، فينبغي تغطية مثل هذه الاتصالات في المقام الأول من خلال تبادل المعلومات بين حكومة وأخرى.

وتلاحظ الدول الساحلية أيضاً أن المعلومات التي تزودها الدول الشاحنة إلى فرادى الدول الساحلية في إطار تبادل المعلومات مسبقاً ستكون خاضعة للحماية والسريّة على النحو الملائم.

وينبغي التسليم أيضاً بأهمية تعظيم الشفافية من أجل تعزيز فهم الجمهور لترتيبات الأمان والأمن المعمول بها بشأن نقل تلك المواد وزيادة ثقته بهذه الترتيبات، ومن أجل أيضاً تفادي تكوين تصوّرات خاطئة حول مستويات المخاطر التي ينطوي عليها النقل في حالة وقوع حادث أو حادثة.

وفي نهاية المطاف، ينبغي أن يكون الهدف من المعلومات المتبادلة هو خدمة مصالح الدولة الشاحنة وأي دولة ساحلية متضرّرة على السواء.

المجالات الأخرى التي يشملها تبادل المعلومات في الوقت الراهن

ثمة التزامات قائمة معيّنة بتبادل المعلومات يجري العمل بها بشأن نقل النفايات الخطرة عبر الحدود، بموجب الاتفاقيات التالية:

- النفايات الخطرة غير المشعّة - اتفاقية بازل؛
- والنفايات المشعّة - مدونة قواعد بشأن النقل الدولي للنفايات المشعّة عبر الحدود، التابعة للوكالة؛
- والوقود المستهلك والنفايات المشعّة - الاتفاقية المشتركة بشأن أمان التصرف في الوقود المستهلك وأمان التصرف في النفايات المشعّة.

وتتخذ عملية تبادل المعلومات، في ظل هذه الاتفاقيات على وجه التخصيص، شكل متطلبات الإشعار المسبق والموافقة المسبقة. ويُتوقع من الدول الشاحنة أيضا أن تأخذ في الحسبان النقاط ذات الصلة الواردة في خطة عمل الوكالة بشأن الأمان النووي.

المعلومات الواجب توفيرها

في الورقة التي عرضتها "الدول الشاحنة" في الاجتماع الثاني الذي عقده الفريق العامل المعني بموضوع مبادئ توجيهية بشأن أفضل الممارسات للاتصالات بين حكومة وأخرى، قُدِّم عدد من الطلبات بشأن "الاحتياجات المحتملة إلى مزيد من المعلومات والاتصالات" من الدول الساحلية. واجتمع فريق الدول الساحلية بشكل غير رسمي وقُدِّم ما يلي كمثال على المعلومات أو الاتصالات الإضافية التي من شأن تبادلها أن يخدم المصالح المتبادلة للدول الساحلية والدول الشاحنة على السواء.^٢

ومن شأن تبادل هذه المعلومات قبل كل شحنة أن يمكّن الدول الساحلية من أن تكون أكثر ثقة بأن ما يلزم من ترتيبات متصلة بالأمان وخطط تصدّد قد وضعت قيد العمل بشكل وافٍ لكل سفينة تحمل مواد مشعّة تمرّ على مقربة من مياهها الإقليمية، الأمر الذي سيساعدها على طمأنة جمهورها إلى أن تلك الترتيبات والخطط لا بد أنها تفي بالمراد فيما لو وقعت حادثة ما.

الموضوع	المعلومات الواجب توفيرها
الإطار الزمني لتقديم معلومات بشأن شحنة محدّدة	ينبغي تقديم معلومات مسبقا عن أي شحنة محدّدة في إطار إشعار رسمي من الدولة الشاحنة إلى الدولة الشاحنة ذات الصلة قبل ١٠ أيام عمل من الموعد التقديري لمغادرة السفينة المعنية. وينبغي أن يصدر بيان صحفي عن الجهة المشغّلة يوفّر معلومات للجمهور عن أي شحنة محدّدة وذلك في فترة وجيزة (تتراوح بين يوم واحد ويومين) قبل مغادرة السفينة.
اسم السفينة	ينبغي تقديم اسم السفينة/أسماء السفن في إطار إشعار رسمي قبل المغادرة. وينبغي إدراج اسم السفينة/أسماء السفن المغادرة في بيان صحفي يصدر عن الجهة المشغّلة قبل المغادرة.
تاريخ المغادرة	ينبغي تقديم تاريخ المغادرة في إطار إشعار رسمي قبل المغادرة وينبغي أيضا إدراجه في بيان صحفي يصدر عن الجهة المشغّلة قبل المغادرة.
ميناء المغادرة	ينبغي تقديم اسم ميناء المغادرة في إطار إشعار رسمي قبل المغادرة. وينبغي إدراج اسم ميناء المغادرة في بيان صحفي يصدر عن الجهة المشغّلة قبل المغادرة.

^٢ ستكون المعلومات التي تزودها الدول الشاحنة إلى فرادى الدول الساحلية في إطار تبادل المعلومات المسبق خاضعة للحماية والسرية على النحو الملائم.

<p>ينبغي تقديم معلومات عن الطريق الذي يُعتزم سلوكه في إطار إشعار رسمي قبل المغادرة وينبغي أيضا إدراج هذه المعلومات في بيان صحفي يصدر عن الجهة المشغلة في فترة وجيزة قبل المغادرة.</p>	<p>الطريق الذي يُعتزم سلوكه</p>
<p>ينبغي تقديم معلومات عن الوجهة النهائية المقصودة في إطار إشعار رسمي قبل المغادرة وينبغي أيضا إدراج هذه المعلومات في بيان صحفي يصدر عن الجهة المشغلة قبل فترة وجيزة من المغادرة.</p>	<p>الوجهة النهائية المقصودة</p>
<p>مع الاعتراف بمبادئ الأمن، ينبغي للدول الشاحنة أن تخطر الدولة الساحلية المعنية بالأوقات التي تقترب فيها السفينة/السفن من مياه هذه الأخيرة وأن تبيّن على نحو تقريبي المدة التي تستغرقها رحلة المرور عبر تلك المياه.</p>	<p>تواريخ المرور بجوار مياه الدول الساحلية وتوقيت المرور ومدته على نحو تقديري</p>
<p>ينبغي تقديم تاريخ الوصول على نحو تقريبي في إطار إشعار رسمي قبل المغادرة.</p> <p>وينبغي أن يُكَمَّل ذلك بإدراج هذه المعلومات في البيان الصحفي الذي يصدر عن الجهة المشغلة في فترة وجيزة قبل مغادرة السفينة/السفن.</p>	<p>تاريخ الوصول إلى الوجهة المقصودة</p>
<p>ينبغي أن يشمل نوع السفينة نشاطها ومؤشر النقل ذا الصلة وأن يُقدّم في إشعار رسمي.</p>	<p>نوع السفينة</p>
<p>يُقدّم وصف رفيع المستوى (دون تحديد) في إطار إشعار رسمي، كالقول، على سبيل المثال، نفايات قوية الإشعاع، وقود موكس، إلخ.</p>	<p>وصف عام للبضائع المشعّة</p>
<p>بالإشارة إلى ما جاء أعلاه، ينبغي تقديم هذه المعلومات بشكل متّسق في إطار الإشعار الرسمي وينبغي أن تتضمن ما يلي:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ طبيعة البضائع؛ ○ وعدد البراميل والعلب الصغيرة؛ ○ والتعبئة والتغليف. 	<p>نوع البضائع وحجمها وعدد البراميل</p>
<p>سيكون مفيدا لنا تقديم ملخّص موجز عن المعايير الرئيسية ذات الصلة فضلا عن توكيد أن عملية التعبئة والتغليف المستخدمة فيما يخص شحنة معينة تمتثل لتلك المعايير، حيث إن هذا الموجز يمكّننا من طمأنة الجمهور في حالة وقوع حادثة.</p>	<p>معايير الأمان والسلامة الخاصة ببراميل النقل في حالة وقوع حادثة</p>
<p>شهادات الموافقة على تصميم الطرد.</p>	<p>الشهادة (الشهادات) الصادرة عن السلطة المختصة</p>

<p>ينبغي للدول الشاحنة أن تفيد بصورة غير رسمية بأنه ليس معتزما أن تدخل السفينة/السفن سواء المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة الساحلية أو بحرهما الإقليمي.</p> <p>وينبغي للدول الشاحنة أن تؤكد هذه الممارسة فيما يتعلق بأي شحنات منتظمة تُجرى مستقبلا.</p>	<p>الدول الساحلية تريد الحصول على تأكيد يفيد بأن السفن لن تمر عبر مياهها</p>
<p>ينبغي تقديم معلومات عن سمات أمان وأمن السفينة/السفن والبراميل والعلب الصغيرة التي تحتوي على المواد النووية الجاري نقلها، بالإضافة إلى القدرات المتوفرة على متن السفن للتصدي للحرائق أو لرصد انتشار الإشعاعات (نظر أدناه).</p> <p>وينبغي أيضا تقديم معلومات عن خطط التصدي للطوارئ فيما لو وقعت بالفعل حادثة من أي نوع كان (مثل المعلومات عن إجراءات العمل النمطية التي تُطبَّق على متن السفينة وتحكم عمليات التصدي هذه).</p> <p>وفي حين قد يكون من الضروري حماية تفاصيل محدّدة لأغراض الأمن، ينبغي تقديم معلومات عامة عن الخطوات التي ستُتخذ، بما في ذلك مختلف سيناريوهات الطوارئ (مثل التصدي لحريق، انفجار، تصادم، ارتطام بالأرض، غرق، هجوم إرهابي) ومدى احتمال طلب دعم خارجي، ومتى يُطلب هذا الدعم وفي أي شكل يُطلب وممن يُطلب (أُطلب من سفينة مرافقة، أو من فريق تصدّي، أو تُطلب مساعدة من دولة ساحلية). وينبغي أن يشمل ذلك أزمّة الاستجابة على وجه التقريب فيما يخص منطقة البحث والإنقاذ ذات الصلة.</p> <p>وينبغي تقديم هذه المعلومات حتى يمكن للدول الساحلية أن تكون واثقة من كفاية خطط التصدي الموضوعية قيد العمل، ولتقوم بتقييم أي من القدرات التي يُحتمل أن تُطلب من أقرب دولة (دول) ساحلية، وليكون باستطاعتها أيضا طمأننة جمهورها إلى احتمال أن تفي خطط التصدي المذكورة بالغرض المتوخّى منها فيما لو وقعت حادثة.</p>	<p>تفاصيل خطط التصدي للطوارئ على متن السفينة</p>
<p>حسبما جاء أعلاه. وبالإضافة إلى ذلك، يلزم تبادل المعلومات عما يلي:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ جهات الاتصال الرئيسية في حالة وقوع حادثة (نظر أدناه)؛ ○ وأي من القدرات التي يُحتمل طلبها من أقرب دولة (دول) ساحلية قد تُدرجها الدول الشاحنة والجهة المشغلة ضمن تخطيطها؛ ○ وينبغي أن يشمل ذلك أي خطط أو بنى أساسية خاصة بالتصدي للطوارئ قد تُوصى أي دولة ساحلية بأن تضعها قيد العمل في حالة وقوع حادثة؛ 	<p>تفاصيل إجراءات التصدي للطوارئ</p>

<p>○ والترتيبات التي يجب اتخاذها إذا اضطرت السفينة المعنية إلى التماس الدخول إلى أحد الموانئ في طريقها.</p>	
<p>ينبغي أن يشكّل هذا الأمر جزءاً من إجراءات التصدي للطوارئ (حسبما جاء أعلاه).</p> <p>وينبغي تقديم معلومات عامة عن نوايا الدولة الشاحنة/الجهة المشغلة إذا نشأت حاجة إلى اتباع هذا السيناريو، من أجل ربطها بأي مسؤوليات قد تقع على الدول الساحلية بشأن إجراء عمليات بحث وإنقاذ أيا كانت بالترتيبات المطلوبة إذا فشلت السفينة/السفن في التواصل في أثناء وجودها في منطقة البحث والإنقاذ التابعة للدولة المعنية.</p>	<p>تفاصيل خطة الطوارئ إذا فشلت السفينة في التواصل</p>
<p>التفاصيل المعنية هي: تفاصيل شركة الإنقاذ التي تم الاحتفاظ بها وتفاصيل القدرة التشغيلية الموضوعية قيد العمل من قبل الجهة المشغلة، مثل زمن استجابتها، والمعدات التي يمكن أن تستخدمها، والخبرات الفنية المتاحة لها استدعاؤها على الفور، والإجراءات الموضوعية قيد العمل إما لإنقاذ السفينة أو نجاتها أو استعادتها أو لإنقاذ أي من البراميل المُفكّكة أو تخليصها أو استعادتها، إلخ.</p> <p>وإذا واجهت سفينة صعوبات يبدو معها من المرجح أن تنشأ مسائل متصلة بالإنقاذ (كما في حالات الغرق، الحريق، التصادم، إلخ)، فسيكون من الأهمية بمكان عندئذٍ اطلاع الدول الساحلية مبكراً على ترتيبات الإنقاذ الجاري وضعها قيد العمل أو التي يُتوخى وضعها قيد العمل بهدف مساعدتها على الاستجابة لاهتمامات/شواغل الجمهور و/أو على احتمال تنسيق ما يلزم من ترتيبات مع الجهة المشغلة و/أو شركة الإنقاذ.</p>	<p>تفاصيل شركة الإنقاذ التي تم الاحتفاظ بها والطوارئ التشغيلية (مثل أزمة الاستجابة والمعدات المتاحة)</p>
<p>من الأهمية بمكان ضمان إبلاغ سلطات الدولة الساحلية ذات الصلة بطبيعة ومدى أي ضرر من المحتمل أن يلحق بالبيئة والتساور معها بشأن أي إجراء علاجي يُتوخى اتّخاذه حتى يتسنى لها تقديم ما يلزم من مُدخلات ومساعدات وكذلك التواصل مع الجمهور على النحو الملائم. وينبغي أيضاً تقديم معلومات عن ماهية الخطوات التي قد تُتخذ بشأن الإجراءات العلاجية قبل الشروع في أي شحنة حتى يمكن مراعاتها لأغراض التخطيط للطوارئ.</p>	<p>المعلومات عن عمليات التنظيف والمسؤولية عن الأضرار الناشئة</p>
<p>ينبغي للدول الشاحنة أن تقدّم إخطاراً مسبقاً بتفاصيل إجراءات الإبلاغ الواجب اتّباعها إذا ما وقعت حادثة حتى يُتاح للدول الساحلية التصدي بسرعة في حالة وقوع حادثة كهذه، وذلك عن طريق تنفيذ خطط التواصل الملائمة لطمأنة الجمهور حيالها.</p>	<p>تفاصيل الإجراءات بشأن إبلاغ الدول الساحلية عقب وقوع حادثة.</p>

جهات الاتصال	ينبغي أن تُحدّد مسبقاً جهات الاتصال المعنية بتنسيق الترتيبات المتصلة بأي حادثة. وينبغي أن يشمل ذلك جهات الاتصال الرئيسية في الدولة الشاحنة (الجهة الرقابية والجهة المرسلية) وكذلك، حسب الاقتضاء، في الدولة الساحلية.
--------------	--

المعلومات التي ستُقدّم إلى الدول الساحلية في حالة وقوع حادثة (تجدر ملاحظة أن على السفينة المعنية أن تقدّم تقريراً أولياً إلى أقرب دولة ساحلية حسبما تقتضي مدونة نقل الوقود النووي المشعّ والالتزامات المنصوص عليها في الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن (التزامات ماربول) وغيرها من الالتزامات بموجب معايير الأمان الصادرة عن الوكالة واتفاقية التبليغ المبكر. وتُقدّم، بالتالي، بعض المعلومات الواردة أدناه بالتزامن مع تطوّر عملية التصدي.)

الموضوع	المعلومات الواجب توفيرها
الإطار الزمني لتقديم المعلومات	تُقدّم المعلومات إلى أقرب دولة ساحلية دون إبطاء وبأكمل قدر ممكن.
بيانات السفينة/السفن	اسم السفينة، ورقم المنظمة البحرية الدولية المعطى لها، وإشارة تعريفها، وعمرها، إلخ.
تفاصيل الحدث	بالنظر إلى احتمال ظهور اهتمام وقلق شديدين للغاية، من الضروري أن يكون هذا الوصف كافياً بحيث تلمس طبيعة الحادثة وكذلك تلمس، عند تلك المرحلة، مجالات المخاطر المحتملة الخاضعة للتقييم (مثل إصابة طاقم بحارة السفينة، وحدوث تلوث، وتعرّض البيئة لأضرار). وينبغي أن يشمل ذلك ما يلي: <ul style="list-style-type: none"> ○ الوقت الذي وقع فيه الحادث، ومكان وقوعه بالضبط، وطبيعته؛ ○ وسبب الانتشار المشعّ والخصائص العامة لهذا الانتشار؛ ○ والمعلومات عن الأحوال الجوية أو الهيدرولوجية؛ ○ ونتائج الرصد البيئي؛ ○ والبيانات الأخرى الضرورية لتقييم الحالة؛ ○ والمعلومات التي ينبغي تكملتها على فترات فاصلة مناسبة بمزيد من المعلومات عن تطوّر الحالة الطارئة.

<p>ثمة ضرورة إلى تقديم معلومات كافية عن حالة السفينة (سلامة جسم السفينة، إلخ) لمساعدة الدولة الساحلية المعنية على فهم طبيعة المشكلة التي يتعين التعامل معها من حيث المخاطر المحتملة التي تمس الحياة والصحة والبيئة.</p>	<p>حالة السفينة/السفن</p>
<p>حسبما جاء أعلاه (تحت عنوان حالة السفينة/السفن).</p> <p>من الضروري تقديم معلومات عن أي أضرار تلحق بالبضائع، بما في ذلك الأدلة التي تشير إلى وجود حالات انتشار إشعاعي (ومن ضمنها القراءات الإشعاعية التي تُجريها الجهة المشغلة ذاتياً)، وكذلك إفساح المجال لخبراء الدول الساحلية (و/أو لخبراء مستقلين - خبراء مركز الحوادث والطوارئ) للدخول إلى السفينة لرصد حالات الانتشار الإشعاعي أياً كانت (ويتوقف ذلك على طبيعة التهديد القائم والأدلة المتوفرة التي تشير إلى وجود أي حالة من حالات الانتشار الإشعاعي).</p> <p>وينبغي أيضاً أن تشمل المعلومات المقدّمة حدود الإفلات التي تتسم بها المصادر المشعّة والتوقيّات ذات الصلة بما يبسرّ إجراء أي نمذجة حاسوبية ضرورية.</p>	<p>حالة البضائع</p>
<p>ينبغي أن تشمل المعلومات الكيفية التي يجب أن يتم بها تقديم المساعدة المطلوبة قبيل وصول أي فرقة من أفرقة التصدي.</p>	<p>تكوين عملية التصدي للطوارئ، وإطارها الزمني</p>
<p>ينبغي إسداء المشورة إلى الدول الساحلية بشأن أي مساعدة قد تُطلب منها، بما في ذلك تقديم المساعدة إلى السفينة وطاقم بحارتها.</p>	<p>الطلب المقدّم إلى الدولة الساحلية من أجل تقديم المساعدة</p>
<p>ينبغي تكملة المعلومات على فترات فاصلة مناسبة بمزيد من المعلومات عن تطوّر الحالة الطارئة. وينبغي أن يتواصل تقديم هذه المعلومات دون إبطاء وبأكمل قدر ممكن إلى أقرب دولة ساحلية إلى حين حلّ مسألة الحادثة المعنية.</p>	<p>الإبلاغ المستمر</p>

المرفق ٥: ورقة مقدمة من فرنسا/المملكة المتحدة/اليابان – تم تعميمها في ٢٠١٣/٤/١٨

وثيقة مناقشة خاصة باجتماع الدول الساحلية والدول الشاحنة المعقود في ١٩ نيسان/أبريل ٢٠١٣
استعراض اقتراحات الدول الساحلية للاتصالات الطوعية بين حكومة وأخرى حول نقل وقود موكس والنفايات القوية الإشعاع

الرقم	اقتراح الدول الساحلية	التعليقات	موقف فرنسا/المملكة المتحدة/ اليابان
١	الإطار الزمني لتقديم معلومات بشأن شحنة محددة: ينبغي تقديم معلومات مسبقا عن أي شحنة محددة في إطار إشعار رسمي من الدولة الشاحنة إلى الدولة الساحلية ذات الصلة قبل ١٠ أيام عمل من الموعد التقديري لمغادرة السفينة المعنية. وينبغي أن يُصدر بيان صحفي عن الجهة المشغلة يوفّر معلومات للجمهور عن أي شحنة محددة وذلك في فترة وجيزة (تتراوح بين يوم واحد ويومين) قبل مغادرة السفينة.	يُصدر المرسل/الناقل/المرسل إليه على وجه العموم بيانا صحفيا إنما خارج نطاق الاتصالات بين حكومة وأخرى.	يمكن إضافة الإطار الزمني وهو "١٠ أيام عمل تقريبا قبل الموعد التقديري لمغادرة السفينة" من أجل الاتصالات الطوعية بين حكومة وأخرى، على أساس سرّي، من خلال إجراء اتصالات ثنائية.
٢	اسم السفينة: ينبغي تقديم اسم السفينة/أسماء السفن في إطار إشعار رسمي قبل المغادرة. وينبغي إدراج اسم السفينة/أسماء السفن المغادرة في بيان صحفي يُصدر عن الجهة المشغلة قبل المغادرة.	مُدراج في اقتراح فرنسا/المملكة المتحدة/اليابان	يمكن إبلاغ نوع السفينة واسمها قبل المغادرة (اقتراح مُدرج في ورقة فرنسا/المملكة المتحدة/اليابان)، على أساس سرّي، من خلال إجراء اتصالات ثنائية.
٣	تاريخ المغادرة: ينبغي تقديم تاريخ المغادرة في إطار إشعار رسمي قبل المغادرة وينبغي أيضا إدراجه في بيان صحفي يُصدر عن الجهة المشغلة قبل المغادرة.	قارن الاقتراح في ورقة فرنسا/المملكة المتحدة/اليابان	يمكن إبلاغ إشارة قبل المغادرة تفيد بأن النقل سيجري قريبا (اقتراح مُدرج في ورقة فرنسا/المملكة المتحدة/اليابان)، على أساس سرّي، من خلال إجراء اتصالات ثنائية.
٤	ميناء المغادرة: ينبغي تقديم اسم ميناء المغادرة في إطار إشعار رسمي قبل المغادرة. وينبغي إدراج اسم ميناء المغادرة في بيان صحفي يُصدر عن الجهة المشغلة قبل المغادرة.	المعلومات التفصيلية (الميناء، إلخ) بما يتعدى المكان الجغرافي العام هي سرّية لسبب أمني	يمكن الإبلاغ قبل المغادرة عن مكان المغادرة الجغرافي العام، على أساس سرّي، من خلال إجراء اتصالات ثنائية.
٥	الطريق الذي يُعتمزم سلوكه: ينبغي تقديم معلومات عن الطريق الذي يُعتمزم سلوكه في إطار إشعار رسمي قبل المغادرة وينبغي أيضا إدراج هذه المعلومات في بيان صحفي يُصدر عن الجهة المشغلة في فترة وجيزة قبل المغادرة.	قارن الاقتراح في ورقة فرنسا/المملكة المتحدة/اليابان	يمكن الإبلاغ قبل المغادرة عن الطريق التقريبي الذي يُتوقع أن تسلكه السفينة، على أساس سرّي، من خلال إجراء اتصالات ثنائية.
٦	الوجهة النهائية المقصودة: ينبغي تقديم معلومات عن الوجهة النهائية المقصودة في إطار إشعار رسمي قبل المغادرة وينبغي أيضا إدراج هذه المعلومات في بيان صحفي يُصدر عن الجهة المشغلة في فترة وجيزة قبل المغادرة.	المعلومات الأكثر تفصيلا (الميناء، إلخ) بما يتعدى الوجهة الجغرافية العامة المقصودة هي سرّية لسبب أمني - ولا نرى من المهم للدول الساحلية أن تحصل على معلومات أكثر من ذلك	يمكن الإبلاغ عن الوجهة المقصودة من الناحية الجغرافية العامة قبل المغادرة كالقول، على سبيل المثال، "ميناء في شمال أوروبا"، على أساس سرّي، من خلال إجراء اتصالات ثنائية.
٧	تواريخ المرور بجوار مياه الدول الساحلية وتوقيت المرور ومدته على نحو تقديري: مع الاعتراف بمبادئ الأمن، ينبغي للدول الشاحنة أن تخطر الدولة الساحلية المعنية بالأوقات التي تقترب فيها السفينة/السفن من مياه هذه الأخيرة وأن تبيّن على نحو تقريبي المدّة التي تستغرقها رحلة المرور عبر تلك المياه.	قارن الاقتراح في ورقة فرنسا/المملكة المتحدة/اليابان	يمكن الإبلاغ قبل المغادرة عن الطريق التقريبي لعملية النقل، على أساس سرّي، من خلال إجراء اتصالات ثنائية.

المرفق ٥: ورقة مقدمة من فرنسا/المملكة المتحدة/اليابان – تم تعميمها في ٢٠١٣/٤/١٨

<p>يمكن الإبلاغ علنا بعد المغادرة عن تاريخ الوصول على وجه التقريب.</p>	<p>قارن الاقتراح في ورقة فرنسا/المملكة المتحدة/اليابان</p>	<p>تاريخ الوصول إلى الوجهة المقصودة: ينبغي تقديم تاريخ الوصول على نحو تقريبي في إطار إشعار رسمي قبل المغادرة. وينبغي أن يُكْمَل ذلك بإدراج هذه المعلومات في البيان الصحفي الذي يُصدر عن الجهة المشغلة في فترة وجيزة قبل مغادرة السفينة/السفن.</p>	<p>٨</p>
<p>يمكن الإبلاغ قبل المغادرة عن نوع السفينة واسمها، على أساس سرّي، من خلال إجراء اتصالات ثنائية.</p>	<p>إجمالي النشاط ومؤشر النقل الكلي للسفينة يبعثان على قلق أمني، ولا سيما بالنسبة لوقود موكس.</p>	<p>نوع السفينة: ينبغي أن يشمل نوع السفينة نشاطها ومؤشر النقل ذا الصلة وأن يُقدّم في إشعار رسمي.</p>	<p>٩</p>
<p>يمكن الإبلاغ قبل المغادرة عن نوع المواد المنقولة (وقود موكس، نفايات قوية الإشعاع) ، على أساس سرّي، من خلال إجراء اتصالات ثنائية.</p>		<p>وصف عام للبضائع المشعة يُقدّم وصف رفيع المستوى (دون تحديد) في إطار إشعار رسمي كالتالي، على سبيل المثال، نفايات قوية الإشعاع، وقود موكس، إلخ.</p>	<p>١٠</p>
<p>يمكن الإبلاغ قبل المغادرة عن طبيعة البضائع ونوع الطرود ، على أساس سرّي، من خلال إجراء اتصالات ثنائية.</p>	<p>عدد الطرود يثير قلقا أمنيا، ولا سيما بالنسبة لوقود موكس.</p>	<p>نوع البضائع وحجمها وعدد البراميل: بالإشارة إلى ما جاء أعلاه، ينبغي تقديم هذه المعلومات بشكل متنسق في إطار الإشعار الرسمي وأن تتضمن ما يلي: ٥ طبيعة البضائع؛ ٥ وعدد البراميل والعلب الصغيرة؛ ٥ والتعبئة والتغليف.</p>	<p>١١</p>
<p>لا حاجة إلى إبلاغ الحكومات بمعلومات محدّدة.</p>	<p>على جميع عمليات النقل أن تتمثل للوائح الدولية المعروفة. انظر الاقتراح الداعي إلى تحسين الإعلام العام عن هذه اللوائح من خلال تخصيص موقع شبكي عن التنظيم الرقابي لعمليات نقل المواد المشعة.</p>	<p>معايير الأمان والسلامة الخاصة ببراميل النقل في حالة وقوع حادثة: سيكون مفيدا لنا تقديم ملخص موجز عن المعايير الرئيسية ذات الصلة وتوكيد أن عملية التعبئة والتغليف المستخدمة فيما يخص شحنة معينة تتمثل لتلك المعايير، حيث إن هذا الموجز يمكننا من طمأنة الجمهور في حالة وقوع حادثة.</p>	<p>١٢</p>
<p>يمكن تقديم معلومات عن السلطات المختصة التي أصدرت الشهادات قبل الشروع في عملية النقل، وذلك على أساس سرّي، من خلال إجراء اتصالات ثنائية.</p>	<p>يمكن أن تحتوي الشهادة على بعض المعلومات الصناعية السريّة التي لن تكون عموما مفيدة للدول الساحلية.</p>	<p>الشهادة (الشهادات) الصادرة عن السلطة المختصة: شهادات الموافقة على تصميم الطرد.</p>	<p>١٣</p>
<p>لا يمكن قبول هذا الطلب حيث إنه يتناقض مع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.</p>	<p>يتناقض هذا الطلب مع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. ويمكن أن يشكّل، علاوة على ذلك، ممارسة غير جيدة. فعلى سبيل المثال، يمكن أن يكون من الضروري إجلاء بحار مريض أو مصاب على متن طائرة مروحية. وفي حالة من هذا القبيل، قد يكون من الضروري أن تدخل المروحية منطقة اقتصادية خالصة فيتعين على الدولة الساحلية القيام بواجب تقديم المساعدة من خلال الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر.</p>	<p>الدول الساحلية تريد الحصول على توكيد يفيد بأن السفن لن تمر عبر مياهها: ينبغي للدول الساحلية أن تفيد بصورة غير رسمية بأنه ليس معتزما أن تدخل السفينة/السفن سواء المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة الساحلية أو بحرها الإقليمي. وينبغي للدول الساحلية أن تؤكد هذه الممارسة فيما يتعلق بأي شحنات منتظمة تُجرى مستقبلا.</p>	<p>١٤</p>

<p>يجب مناقشة مسائل الطوارئ بالنسبة للسفن التي تحمل بضائع خطيرة، تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية</p> <p>تُوضع خطط التصدي للطوارئ وفقا للوائح الدولية ذات الصلة. ويمكن الرجوع إلى جميع التفاصيل في هذا الصدد، في لائحة المنظمة البحرية الدولية بشأن عمليات نقل الوقود النووي المشع و "المبادئ التوجيهية بشأن وضع خطط التصدي للطوارئ على متن السفينة بالنسبة للسفن التي تحمل مواد تخضع لمدونة الوقود النووي المشع" ذات الصلة.</p> <p>قارن الاقتراح الداعي إلى تحسين الإعلام العام عن هذه اللائحة من خلال قيام الوكالة الدولية للطاقة الذرية باستحداث موقع شبكي عن التنظيم الرقابي لعمليات نقل المواد المشعة.</p> <p>لا حاجة إلى تقديم معلومات محددة من حكومة إلى حكومة أخرى عن عملية نقل معينة.</p>	<p>تفاصيل خطط التصدي للطوارئ على متن السفينة:</p> <p>ينبغي تقديم معلومات عن سمات أمان وأمن السفينة/السفن والبراميل والعلب الصغيرة التي تحتوي على المواد النووية الجارية نقلها، بالإضافة إلى القدرات المتوفرة على متن السفن للتصدي للحوادث أو لرصد انتشار الإشعاعات (انظر أدناه).</p> <p>وينبغي أيضا تقديم معلومات عن خطط التصدي للطوارئ فيما لو وقعت بالفعل حادثة من أي نوع كان (مثل المعلومات عن إجراءات العمل النمطية التي تُطبق على متن السفينة وتحكم عمليات التصدي هذه).</p> <p>وفي حين قد يكون من الضروري حماية تفاصيل محددة لأغراض الأمن، ينبغي تقديم معلومات عامة عن الخطوات التي ستُتخذ، بما في ذلك مختلف سيناريوهات الطوارئ (مثل التصدي لحريق، انفجار، تصادم، ارتطام بالأرض، غرق، هجوم إرهابي) ومدى احتمال طلب دعم خارجي، ومتى يُطلب هذا الدعم وفي أي شكل يُطلب وممن يُطلب (أُطلب من سفينة مرافقة، أو من فريق تصدّي، أو تُطلب مساعدة من دولة ساحلية).</p> <p>وينبغي أن يشمل ذلك أزمّة الاستجابة على وجه التقريب فيما يخص منطقة البحث والإنقاذ ذات الصلة.</p> <p>وينبغي تقديم هذه المعلومات حتى يمكن للدول الساحلية أن تكون واثقة من كفاية خطط التصدي الموضوعية قيد العمل، ولتقوم بتقييم أي من القدرات التي يُحتمل أن تُطلب من أقرب دولة (دول) ساحلية، وليكون باستطاعتها أيضا طمأننة جمهورها إلى احتمال أن تفي خطط التصدي المذكورة بالغرض المتوخى منها فيما لو وقعت حادثة.</p>
<p>يجب مناقشة مسائل الطوارئ بالنسبة للسفن التي تحمل بضائع خطيرة، تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية</p> <p>يوفر نظام الأمان في العمق، التابع لشركة المحيط الهادئ المحدودة للنقل النووي، قدرا من الحماية أكبر بكثير مما توفره عادةً النظم القائمة للشحنات الأكثر شيوعا التي تحتوي على بضائع خطيرة، مثل المواد الكيميائية والنفط والغازات السائلة. ويعني ذلك أن الشركة المذكورة لا تعوّل على توفر إمكانات المساعدة الطارئة ذات الطابع التخصصي لدى البلدان المجاورة لطرق الشحن.</p> <p>لا حاجة إلى تقديم معلومات محددة من حكومة إلى حكومة أخرى عن عملية نقل معينة.</p>	<p>تفاصيل إجراءات التصدي للطوارئ:</p> <p>حسبما جاء أعلاه. وبالإضافة إلى ذلك، يلزم تبادل المعلومات عما يلي:</p> <p>0 جهات الاتصال الرئيسية في حالة وقوع حادثة (انظر أدناه)؛</p> <p>0 وأي من القدرات التي يُحتمل طلبها من أقرب دولة (دول) ساحلية قد تُدرجها الدول الشاحنة والجهة المشغلة ضمن تخطيطها؛</p> <p>0 وينبغي أن يشمل ذلك أي خطط أو بنى أساسية خاصة بالتصدي للطوارئ قد تُوصى أي دولة ساحلية بأن تضعها قيد العمل في حالة وقوع حادثة؛</p> <p>0 والترتيبات التي يجب اتخاذها إذا اضطرت السفينة المعنية إلى التماس الدخول إلى أحد الموانئ في طريقها.</p>

<p>يجب مناقشة مسائل الطوارئ بالنسبة للسفن التي تحمل بضائع خطيرة، تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية</p> <p>تحافظ السفن التابعة لشركة المحيط الهادئ المحدودة للنقل النووي على رابط اتصالات مع مركز معني بالإبلاغ يديره عاملون على مدار ٢٤ ساعة يوميا. ويُرسَل نظام رصد الرحلة هذا تلقائيا، مرّة كل ساعتين، تقريرا عن موقع السفينة من حيث خط العرض وخط الطول وسرعتها واتجاهها. وإذا لم يتلقَ مركز الإبلاغ رسالة في غضون فترة زمنية محدّدة مسبقا، فإن نظام التصدي للطوارئ التابع للشركة ينشط تلقائيا. ويُدعم هذا النظام بنظم فرعية مثل الهواتف الساتلية والإذاعية.</p> <p>وثمة خبراء في النقل وخبراء نوويين في أوروبا موجودون بشكل دائم لتقديم الدعم التقني إلى السفن؛ وتماشيا مع توصيات الوكالة الدولية للطاقة الذرية، ثمة أيضا فريق كامل التدريب والتجهيز من الخبراء النوويين موجود في حالة تأهب تام للتصدي للطوارئ على مدار ٢٤ ساعة يوميا. وفي حالة وقوع طارئ ما، يُرسَل هذا الفريق إلى السفينة فيقوم بتوجيه وإدارة جميع العمليات العلاجية.</p> <p>لا حاجة إلى تقديم معلومات محدّدة من حكومة إلى حكومة أخرى عن عملية نقل معيّنة.</p>	<p>تفاصيل خطة الطوارئ إذا فشلت السفينة في التواصل:</p> <p>ينبغي أن يشكل هذا الأمر جزءا من إجراءات التصدي للطوارئ (حسبما جاء أعلاه).</p> <p>وينبغي توفير معلومات عامة عن نوايا الدولة الساحلية/الجهة المشغلة إذا نشأت حاجة إلى اتباع هذا السيناريو، من أجل ربط أي مسؤوليات قد تقع على الدول الساحلية بشأن إجراء عمليات بحث وإنقاذ أيا كانت بالترتيبات المطلوبة إذا فشلت السفينة/السفن في التواصل في أثناء وجودها في منطقة البحث والإنقاذ التابعة للدول المعنية.</p> <p>١٧</p>
<p>يجب مناقشة مسائل الطوارئ بالنسبة للسفن التي تحمل بضائع خطيرة، تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية.</p> <p>تتعاقد شركة المحيط الهادئ المحدودة للنقل النووي مع أكثر خبراء الإنقاذ العالميين تمرّسا ممن يعملون في شركة سفيترز (Svitzer) التي تضطلع بعمليات إنقاذ في جميع مناطق العالم وقادرة على الاستجابة بسرعة لطلبات المساعدة. وفي حالة نشوء وضع فعلي يستدعي الإنقاذ، فقد تتلقّى شركة المحيط الهادئ المحدودة للنقل النووي مساعدة في مجال الإنقاذ من أي جهة منقّدة أخرى ملائمة، بالتشاور مع شركة سفيترز.</p> <p>لقد نجحت شركة سفيترز في استعادة سفن كبرى من قاع البحر. وتزوّد كل سفينة من السفن التابعة لشركة المحيط الهادئ المحدودة للنقل النووي بنظام سونار لتحديد المواقع قادر على العمل عند عمق في المياه يصل إلى ١٠٠٠ متر. وتستطيع أجهزة الرصد الخاصة الموجودة في عابِر السفينة أن تُوفّر معلومات إلى أي فريق من أفرقة الإنقاذ عن موقع السفينة وعمقها وحالة البضائع.</p> <p>وتتعقد شركة المحيط الهادئ المحدودة للنقل النووي عدّة تمارين تدريبية كل عام لاختبار إجراءاتها بشأن التصدي للطوارئ، ونظم الاتصالات ذات الصلة، والخبرة الفنية المتوفّرة لدى أعضاء الأفرقة وأطقم بحارة السفن، وأداء المعدات.</p> <p>لا حاجة إلى تقديم معلومات محدّدة من حكومة إلى حكومة أخرى عن عملية نقل معيّنة.</p>	<p>تفاصيل شركة الإنقاذ التي تم الاحتفاظ بها والطوارئ التشغيلية (مثل أزمة الاستجابة والمعدات المتاحة):</p> <p>التفاصيل المعنية هي: تفاصيل شركة الإنقاذ التي تم الاحتفاظ بها وتفاصيل القدرة التشغيلية الموضوعية قيد العمل من قبل الجهة المشغلة، مثل زمن استجابتها، والمعدات التي يمكن أن تستخدمها، والخبرات الفنية المتاحة لها استدعاؤها على الفور، والإجراءات الموضوعية قيد العمل إما لإنقاذ السفينة أو نجدها أو استعادتها أو لإنقاذ أي من البيراميل المفكّكة أو تخليصها أو استعادتها، إلخ. وإذا واجهت سفينة صعوبات يبدو معها من المرجح أن تنشأ مسائل متصلة بالإنقاذ (كما في حالات الغرق، الحريق، التصادم، إلخ)، فسيكون من الأهمية بمكان عندئذٍ اطلاع الدول الساحلية مبكرا على ترتيبات الإنقاذ الجاري وضعها قيد العمل أو التي يُتوخى وضعها قيد العمل بهدف مساعدتها على الاستجابة لاهتمامات/شواغل الجمهور و/أو على احتمال تنسيق ما يلزم من ترتيبات مع الجهة المشغلة و/أو شركة الإنقاذ.</p> <p>١٨</p>
<p>لا حاجة إلى تقديم معلومات محدّدة من حكومة إلى حكومة أخرى عن عملية نقل معيّنة.</p>	<p>المعلومات عن عمليات التنظيف والمسؤولية عن الأضرار الناشئة:</p> <p>من الأهمية بمكان ضمان إبلاغ سلطات الدولة الساحلية ذات الصلة بطبيعة ومدى أي ضرر من المحتمل أن يلحق بالبيئة والتشاور معها بشأن أي إجراء علاجي يُتوخى اتخاذه حتى يتسنى لها تقديم ما يلزم من مُدخلات ومساعدات وكذلك التواصل مع الجمهور على النحو الملائم. وينبغي أيضا تقديم معلومات عن ماهية الخطوات التي قد تُتخذ بشأن الإجراءات العلاجية قبل الشروع في أي شحنة حتى يمكن مراعاتها لأغراض التخطيط للطوارئ.</p> <p>١٩</p>

<p>يجب مناقشة مسائل الطوارئ بالنسبة للسفن التي تحمل بضائع خطيرة، تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية.</p> <p>تحتوي لوائح المنظمة البحرية الدولية، وبخاصة المدونة الدولية للبضائع الخطرة ومدونة نقل الوقود النووي المشع، على متطلبات الإبلاغ عن الحوادث إلى أقرب الدول الساحلية. وهذه، بالتالي، مسألة متعلقة بالمنظمة البحرية الدولية.</p> <p>وفيما يتعلق بتبادل المعلومات على أساس طوعي، قارن الاقتراح الفرنسي رقم ٧ الذي يتضمن ما يلي: "نحن ملتزمون بالعمل جنبا إلى جنب مع الوكالة الدولية للطاقة الذرية على إنشاء وصيانة قاعدة بيانات للصناعات ذات الصلة وجهات الاتصال الحكومية المعنية في حالة وقوع أي حدث في مجال نقل المواد المشعة. ويمكن للوكالة الدولية للطاقة الذرية أيضا أن تستحدث استمارة إلكترونية في إطار الموقع الشبكي التابع للنظام الموحد لتبادل المعلومات في حالات الحوادث والطوارئ من أجل المساعدة طوعا على تعميم المعلومات عن أحداث النقل، التي يمكن استخدامها في حالة وقوع حادثة خطيرة أو حادث خطير أو حدث بسيط، لمساعدة جميع الحكومات على الإجابة عن الاستفسارات الصحفية على أساس وقائعي." ويمكن استخدام قاعدة بيانات جهات الاتصال القائمة التي أنشئت لحالات رفض الشحنات كأساس أولي في هذا الصدد.</p> <p>لا حاجة إلى تقديم معلومات محددة من حكومة إلى حكومة أخرى عن عملية نقل معينة.</p>	<p>٢٠</p> <p>تفاصيل الإجراءات بشأن إبلاغ الدول الساحلية عقب وقوع حادثة:</p> <p>ينبغي للدول الشاحنة أن تقدم إخطارا مسبقا بتفاصيل إجراءات الإبلاغ الواجب اتباعها إذا ما وقعت حادثة حتى يتاح للدول الساحلية التصدي بسرعة في حالة وقوع حادثة كهذه، وذلك عن طريق تنفيذ خطط التواصل الملائمة لطمأنة الجمهور حيالها.</p>
<p>يمكن الاتصال بجهة اتصال واحدة معينة بالنقل، تنشؤها الحكومة ذات الصلة.</p>	<p>٢١</p> <p>جهات الاتصال:</p> <p>ينبغي أن تُحدد مسبقا جهات الاتصال المعنية بتنسيق الترتيبات المتصلة بأي حادثة. وينبغي أن يشمل ذلك جهات الاتصال الرئيسية في الدولة الشاحنة (الجهة الرقابية والجهة المرسلية) وكذلك، حسب الاقتضاء، في الدولة الساحلية.</p>

في حالة وقوع حادث

<p>يجب مناقشة مسائل الطوارئ بالنسبة للسفن التي تحمل بضائع خطرة، تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية.</p> <p>الإطار الزمني المعني مشمول بالفعل في "المبادئ التوجيهية بشأن وضع خطط التصدي للطوارئ على متن السفينة بالنسبة للسفن التي تحمل مواد تخضع لمدونة نقل الوقود النووي المشع" الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية، حيث جاء في البند ٢-٣ من هذه المبادئ ما يلي: " تنص الفقرتان ٢٩ و ٣٠ من مدونة نقل الوقود النووي المشع على وجوب إخطار أقرب دولة ساحلية بأي انتشار فعلي أو محتمل. والقصد من هذا الحكم هو ضمان إبلاغ الدول الساحلية دون إبطاء بأي حادثة تسبب تلوث البيئة البحرية، أو تهدد بتلوثها، أو في حالة تضرر سفينة تحمل مواد تخضع لمدونة نقل الوقود النووي المشع أو تعطّلها أو توقّفها تماما، حتى يمكن اتخاذ الإجراءات الملائمة".</p> <p>كما جاء في البند ٢-١٢ من المبادئ التوجيهية المذكورة أنه "من أجل تسريع التصدي والتقليل إلى أدنى حدّ من الأضرار الناجمة عن حادثة تنطوي على مواد تخضع لمدونة نقل الوقود النووي المشع، يلزم إخطار أقرب الدول الساحلية دون إبطاء".</p>	<p>٢٢</p> <p>الإطار الزمني لتقديم المعلومات: تُقدّم المعلومات إلى أقرب دولة ساحلية دون إبطاء وبأكمل قدر ممكن.</p>
<p>يجب مناقشة مسائل الطوارئ بالنسبة للسفن التي تحمل بضائع خطرة، تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية.</p> <p>يُبلّغ عن اسم السفينة قبل المغادرة.</p>	<p>٢٣</p> <p>بيانات السفينة/السفن: اسم السفينة، ورقم المنظمة البحرية الدولية المعطى لها، وإشارة تعريفها، وعمرها، إلخ.</p>
<p>يجب مناقشة مسائل الطوارئ بالنسبة للسفن التي تحمل بضائع خطرة، تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية.</p> <p>تفاصيل الحدث المعنية مشمولة بالفعل في "المبادئ التوجيهية بشأن وضع خطط التصدي للطوارئ على متن السفينة بالنسبة للسفن التي تحمل مواد تخضع لمدونة نقل الوقود النووي المشع" الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية؛ انظر بنود المبادئ التوجيهية ٢-٣ إلى ٢-٩.</p>	<p>٢٤</p> <p>تفاصيل الحدث: بالنظر إلى احتمال ظهور اهتمام وقلق شديدين للغاية، من الضروري أن يكون هذا الوصف كافيا بحيث يتيح إدراك طبيعة الحادث وكذلك إدراك، عند تلك المرحلة، مجالات المخاطر المحتملة الخاضعة للتقييم (إصابة طاقم بحارة السفينة، والتلوث، والضرر بالبيئة). وينبغي أن يشمل ذلك ما يلي: o الوقت الذي وقع فيه الحادث، ومكان وقوعه بالضبط، وطبيعته؛ o وسبب الانتشار المشع والخصائص العامة لهذا الانتشار؛ o والمعلومات عن الأحوال الجوية أو الهيدرولوجية؛ o ونتائج الرصد البيئي؛ o والبيانات الأخرى الضرورية لتقييم الحالة؛ o والمعلومات التي ينبغي تكميلها على فترات فاصلة مناسبة بمزيد من المعلومات عن تطوّر الحالة الطارئة.</p>
<p>يجب مناقشة مسائل الطوارئ بالنسبة للسفن التي تحمل بضائع خطرة، تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية.</p> <p>الحالة المعنية مشمولة بالفعل في "المبادئ التوجيهية بشأن وضع خطط التصدي للطوارئ على متن السفينة بالنسبة للسفن التي تحمل مواد تخضع لمدونة نقل الوقود النووي المشع" الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية؛ انظر بنود المبادئ التوجيهية ٢-٣ إلى ٢-٩.</p>	<p>٢٥</p> <p>حالة السفينة/السفن ثمة ضرورة إلى تقديم معلومات كافية عن حالة السفينة (سلامة جسم السفينة، إلخ) لمساعدة الدولة الساحلية المعنية على فهم طبيعة المشكلة التي يتعيّن التعامل معها من حيث المخاطر المحتملة التي تمسّ الحياة والصحة والبيئة.</p>

المرفق ٥: ورقة مقدمة من فرنسا/المملكة المتحدة/اليابان – تم تعميمها في ٢٠١٣/٤/١٨

<p>حالة البضائع: حسبما جاء أعلاه (تحت عنوان حالة السفينة/السفن). من الضروري تقديم معلومات عن أي أضرار تلحق بالبضائع، بما في ذلك الأدلة التي تشير إلى وجود حالات انتشار إشعاعي (ومن ضمنها القراءات الإشعاعية التي تُجريها الجهة المشغلة ذاتها)، وكذلك إفساح المجال لخبراء الدول الساحلية (و/أو للخبراء المستقلين - خبراء مركز الحوادث والطوارئ) للدخول إلى السفينة لرصد حالات الانتشار الإشعاعي أيًا كانت (ويتوقَّف ذلك على طبيعة التهديد القائم والأدلة التي تشير إلى وجود أي حالة من حالات الانتشار الإشعاعي). وينبغي أيضًا أن تشمل المعلومات المقدَّمة حدود الإفلات التي تُنسب بها المصادر المشعَّة والتوقيطات ذات الصلة بما يبَيِّن إجراء أي نمذجة حاسوبية ضرورية.</p>	<p>٢٦</p>
<p>يجب مناقشة مسائل الطوارئ بالنسبة للسفن التي تحمل بضائع خطيرة، تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية. الحالة المعنية مشمولة بالفعل في "المبادئ التوجيهية بشأن وضع خطط التصدي للطوارئ على متن السفينة بالنسبة للسفن التي تحمل مواد تخضع لمدونة نقل الوقود النووي المشع" الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية؛ انظر بنود المبادئ التوجيهية ٢-٣ إلى ٢-٩.</p>	<p>٢٧</p>
<p>يجب مناقشة مسائل الطوارئ بالنسبة للسفن التي تحمل بضائع خطيرة، تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية. البند المعني مشمول بالفعل في "المبادئ التوجيهية بشأن وضع خطط التصدي للطوارئ على متن السفينة بالنسبة للسفن التي تحمل مواد تخضع لمدونة نقل الوقود النووي المشع" الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية؛ انظر بنود المبادئ التوجيهية ٢-٢٢ إلى ٢-٢٥.</p>	<p>٢٨</p>
<p>يجب مناقشة مسائل الطوارئ بالنسبة للسفن التي تحمل بضائع خطيرة، تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية. قارن "المبادئ التوجيهية بشأن وضع خطط التصدي للطوارئ على متن السفينة بالنسبة للسفن التي تحمل مواد تخضع لمدونة نقل الوقود النووي المشع" الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية.</p>	<p>٢٩</p>