

مطالعه موردی

اس اس فرانس، اس اس نروژی و اس اس بلولیدی^۱

اس اس بلولیدی که قبلا اس اس فرانس نامیده می شد هم مانند کلمنسه یک کشتی سمبولیک بود. زمانی که این کشتی در یازده می ۱۹۶۰ توسط همسر رئیس جمهور فرانسه به آب انداخته شد با طول ۳۱۶ متر طولانی ترین کشتی جهان بود. در سال ۱۹۸۰ این کشتی به اس اس نروژی تغییر نام داده شد و در اختیار خطوط کشتیرانی نروژ قرار گرفت بعد از یک انفجار مخرب که در بیست و پنج می ۲۰۰۳ در شهر میامی در این کشتی اتفاق افتاد کشتی به بندر برمهاون^۲ در آلمان انتقال داده شد. به علت وجود آزیست و دیگر مواد سمی در این کشتی خروج آن از آلمان بر مبنای کنوانسیون باسل ممنوع بود. وقتی که مقامات آلمانی اطمینان حاصل کردند که مقصد کشتی برای تعمیر، مالزی است به کشتی اجازه دادند تا بندر را ترک کند. NGO تخریب کشتی پاک در خصوص این موضوع می گوید: "خطوط کشتیرانی نروژ وقتی که می خواستند اجازه خروج کشتی را بگیرند اطلاعات حیاتی را از مقامات آلمانی مخفی نگهداشتند. حرکت اس اس نروژی به خارج آلمان مغایر با بند شانزده مقررات اتحادیه اروپا در خصوص بازمانده کشتی ها و بند چهار و شش کنوانسیون باسل است." [۶۹]

کشتی آلمان را در ماه می ۲۰۰۵ ترک کرد و در ده آگوست ۲۰۰۵ در بندر پورت کلانگ^۳ در مالزی پهلو گرفت در حالیکه مجددا به بلولیدی تغییر نام داده بود.

به دنبال یک حرکت دسته جمعی که توسط بنیاد سلامت شغلی و محیط بنگلادش شکل گرفت و توسط NGOها حمایت شد تلاش برای تخریب کشتی در بنگلادش ناموفق ماند. بنیاد سلامت شغلی و محیط بنگلادش در نامه ای به دولت، خطرات پیش روی سلامتی مردم بنگلادش که با خرید بلولیدی توسط یک شرکت تخریب کشتی بنگلادشی پیش می آمد را برای مردم این کشور تشریح کرد. در یک تجمع عمومی در تاریخ دوازده فوریه ۲۰۰۶ در داکا و در حضور رسانه ها، بنیاد سلامت شغلی و محیط بنگلادش جزئیات خطرات این کشتی که حاوی ۱۲۵۰ تن

1 - SS France, SS Norway, SS Blue lady

2 - Bremer haven

3 - Port Klang

آزیست و مقادیر نامشخصی بی‌فنیل‌های پلی‌کربنه^۱ بود را تشریح کرد. در پانزده فوریه صدها فعال زیست محیطی زنجیره‌ای انسانی تشکیل دادند تا به تصمیم تخریب کشتی درگیری سابداری^۲ که در نزدیکی چی‌تاگون است اعتراض کنند.

پوشش‌رسانه‌ای اعتراضات موجب افزایش فشار بر دولت و صاحبان صنعت کشتی‌رانی بنگلادش شد تا این کشتی را بایکوت کنند. در شانزدهم فوریه ۲۰۰۶ طریق‌الاسلام^۳ وزیر محیط زیست بنگلادش به نیروی دریایی و گارد ساحلی دستور داد تا به این کشتی اجازه ورود به آبهای این کشور را ندهند و به بانک مرکزی و گمرک نیز دستور داد که اجازه ورود برای این کشتی صادر نکنند و گفت بر مبنای اطلاعاتی که ما جمع کرده‌ایم تصمیم داریم تا از ورود این کشتی به آبهای کشور ممانعت کنیم [۷۰].

در هفدهم فوریه ۲۰۰۶ انجمن تخریب کشتی بنگلادش تأیید کرد که هیچ یک از سازمانهای عضو، این کشتی آلوده را خریداری نخواهد کرد.

صاحبان کشتی بلولیدی پس از عدم موفقیت در بنگلادش به هند روی آوردند. در ماه می ۲۰۰۶ دادگاه عالی هند بدنال درخواست فعالین هندی مبنی بر پیروی این دادگاه از قوانین داخلی و بین‌المللی، ورود کشتی بلولیدی را به آبهای این کشور ممنوع کرد. در ماه ژوئن دادگاه عالی هند با چرخش آشکار اجازه ورود کشتی را صادر کرد. در سیزدهم ژوئن ۲۰۰۶ کشتی بجای مقصد اولیه که آلانگ بود مالزی را به مقصد امارات متحده عربی ترک کرد و تنها پس از چهار روز مقصد خود را بسوی هند تغییر داد. در سی ژوئن کشتی در آبهای هند در سی‌وپنج مایلی سواحل آلانگ لنگر انداخت. دو هفته بعد در میان اعتراضات NGOها و تلاش رسانه‌ای کشتی در آلانگ پهلو گرفته بود.

قانونی بودن ورود کشتی به هند چندین کمیته، دادگاه و سیستم اداری را درگیر کرد. مورد کنترل آلودگی گجرات هم مانند دادگاه عالی حکم اولیه خود را تغییر داد. در بیانیه‌ای که توسط مورد کنترل آلودگی گجرات صادر شد اینگونه نتیجه‌گیری شد که چون تلاش‌ها برای حرکت مجدد کشتی هزینه بر است کشتی باید در هند باقی بماند. در بیست و شش فوریه ۲۰۰۷ موضوع

1 - PCBs

2 - Giri Subedar

3- Tariqul Islam

در دادگاهی مورد بررسی قرار گرفت ولی دادگاه به دلیل درخواست برای اطلاعات بیشتر دادرسی را به تعویق انداخت.

فعالین مقابله با تخریب کشتی [۷۱] به فعالیتهای قانونی خود ادامه دادند تا تصمیم دادگاه عالی و بورد کنترل آلودگی گجرات را تغییر دهند. هماهنگ کننده این افراد کوپال کریشنا می گوید: [۷۲]

"بلولیدی نشان دهنده نقص های قانونی است که اجازه می دهد چنین کار غیرقانونی بخاطر سود به هزینه سلامت عمومی و سلامت شغلی انجام شود. قانون بازمانده های خطرناک که در سال ۲۰۰۳ تصویب شده کاملاً ورود ضایعات حاوی آزیست و بی فنیل های پلی کربنه را منع می کند. اجبار ما به رعایت کنوانسیون استکهلم در خصوص آلاینده های ارگانیک ماندگار^۱ که هند هم آن را امضا کرده است اجازه نمی دهد که کشتی های حاوی بقایای بی فنیل پلی کربنه وارد کشور ما شود زیرا ما در هند تسهیلات و امکانات اشاره شده در کنوانسیون را نداریم و نمی توانیم در این کار آنگونه که مطابق شرایط زیست محیطی باشد رفتار کنیم.



صاحبان کشتی بلویدی هیچ مستندی مبنی بر اجازه تخریب کشتی در هند ارائه نکردند و کشتی صرفاً با دلایل انسان دوستانه وارد هند شد. مقامات هندی این امکان را در اختیار نداشتند تا در مورد همه جوانب ورود کشتی به جایی که امکانات کافی برای مقابله با مشکل آزیست و دیگر مواد آلوده کشتی در اختیار ندارد فکر و تصمیم‌گیری نمایند. فعالین مقابله با تخریب کشتی اکنون درخواست نهایی خود را به دادگاه داده‌اند و منتظر قضاوت دادگاه عالی هند هستند." [۷۳]

در اعتراض به مخاطرات اجتماعی تخریب کشتی بلویدی در آلانگ برای سلامتی ساکنان این منطقه در تاریخ هشتم مارس ۲۰۰۷ هابنا^۱ رئیس منتخب شورای روستای سوسیا^۲ در استان تالاجا^۳ در گجرات از طرف سی هزار نفر از ساکنان دوازده روستایی که در فاصله بیست و پنج کیلومتری آلانگ و تخریب کشتی زندگی می‌کردند نامه‌ای به دادگاه^۴ ۲۰۰۷ برگزار شد مقرر گردید که ظرف شش ماه نظر تخصصی افراد صاحب‌نظر را در خصوص انجام این کار پیش از شروع آن اخذ نماید [۷۴]. با این تصمیم موضوع کشتی همچنان حل نشده باقی ماند و جلسه بعدی دادگاه که برای سی آوریل ۲۰۰۷ تعیین شده بود نیز به تعویق افتاد.



1- Bhagvatsinh Haubha Gohil
2 - Sosiya
3 - Talaja