تقرير

ملخص غير فني

دراسة التأثير البيئي والاجتماعي لمحطة الحاويات بميناء أنواكشوط

رب العمل: ARISE Mauritania

المرجع: BF3959IBRP1904181032

وضعية الوثيقة: نهائية /01

التاريخ 18 إبريل 2019

جدول المحتويات

1 مقدمة

1.1 الخلفية

1.2 هدف الوثيقة

2 وصف موجز للمشروع

2.1 موقع المشروع

2.2 مكونات المشروع

2.3 أنشطة المشروع

2.4 سياسة المشروع والإطار التنظيمي

3. الآثار المحتملة وإجراءات التخفيف من وقعها

3.1 المنهجية

3.2 التأثيرات الإيجابية

3.3 التأثيرات على البيئة الأرضية

3.4 التأثيرات على الوسط البحري

3.5 التأثيرات الاجتماعية

3.6 تدابير إدارة التأثير الرئيسية

4. التشاور وإدارة التظلمات

4.1 خطة إلزام الأطراف المعنية

4.2 استشارة الأطراف المعنية

4.3 إدارة التظلمات

1. مقدمة

1.1 خلفية

تخطط شـــركة ARISE MAURITANIA SA (""ARISE")، وهي ائتلاف شـــركات مملوكة ل Arise Mauritius و Meridiam ، لبناء وتشـــغيل محطة حاويات ومحروقات مســـتحدثة في ميناء نواكشـــوط ، موريتانيا (ويشار إليها فيما يلي ب "المشروع" أو "محطة حاويات نواكشوط").

وقد تعاقدت شـركة Arise مع مكتب موريتاني للاسـتشـارات البيئية (EnviroConseil Mauritanie) لإجراء تقييم الأثر البيئي والاجتماعي (EIES) للمشـــروع وفق المتطلبات التنظيمية الوطنية المشـــترطة للحصـــول على التصـــاريح المحلية.

وتم إجراء هذه الدراسـة الوطنية وتقييم تأثيرها البيئي على الوسـط بين أكتوبر وديسـمبر 2018 حيث وافقت عليها وزارة البيئة والتنمية المستدامة بتاريخ 5 فبراير 2019 بإصدار بيان يفيد قابلية المشروع للإنجاز من المنظور البيئي.

وفي نوفمبر 2018، تعاقدت شركة Arise مع شركة الاستشارات الدولية Royal HaskoningDHV لتنفيذ دراسة تقييم الأثر البيئي والاجتماعي للمشروع وفقًا لمعايير أداء مؤسسة التمويل الدولية (IFC) التابة للبنك الدولي الآخذة في الحسبان معايير الاستدامة البيئية والاجتماعية.

هذه الوثيقة هي ملخص غير تقني لمسودة النسخة الأولية من دراسة التأثير البيئي الصادرة بتاريخ 10 إبريل 2019.

1.2 هدف الوثيقة

الغرض من الدراسـة هو التعرف على الآثار البيئية والاجتماعية الإيجابية أو الضـارة التي قد تنشـأ عن المشـروع، وتحديد التدابير التي يتعين اسـتخدامها لإدارة وتخفيف وتحسـين ومراقبة ذلك التأثير، وتقييم وقعه النهائي بعد وضـع الإجراءات التخفيفية أو التحسينية المقررة.

الهدف من هذه الوثيقة هو توفير نسخة مختصرة ومبسطة من دراسة التأثير البيئي والاجتماعي في متناول جميع الأطراف المعنية بالمشـــروع، وهي متاحة باللغات الإنجليزية والفرنســـية والعربية ومنشـــورة على موقع Arise الإلكتروني (www.arisemauritania.com).

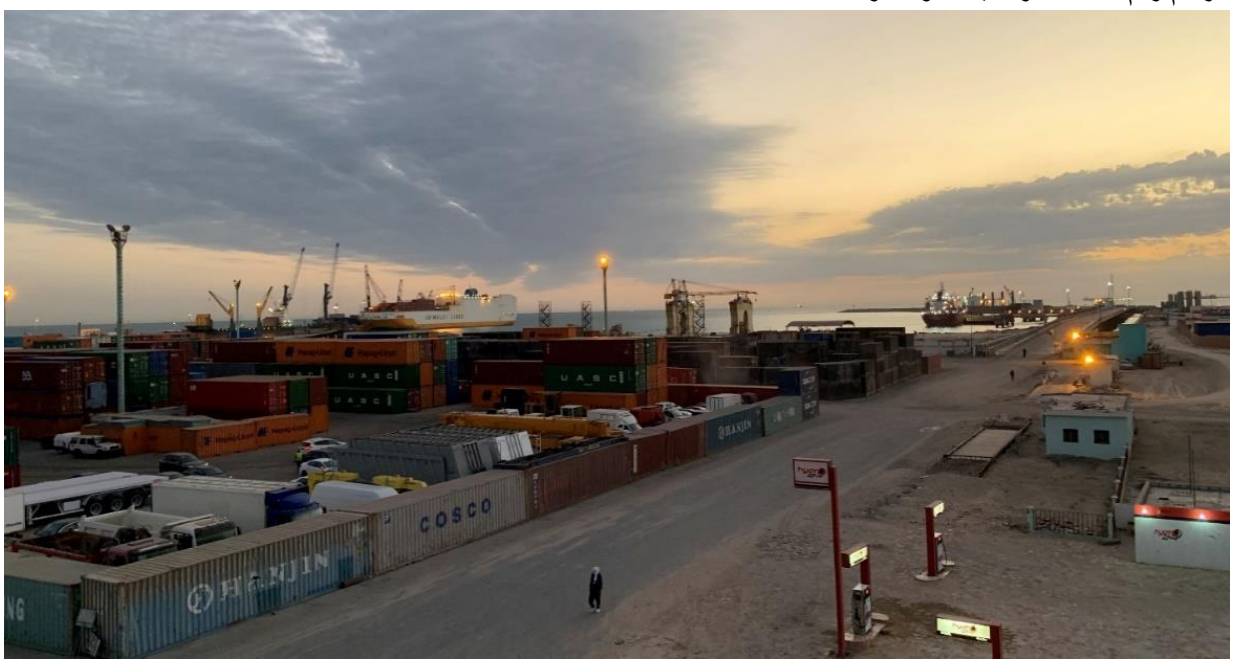
تعرض الوثيقة للمشروع، وآثاره البيئية والاجتماعية الرئيسية واجراءات التخفيف أو التحسين المخطط لها، بالإضافة إلى الترتيبات المقترحة من طرف الأطراف المعنية في مجال تلقي ومعالجة التظلمات ذات الصـــلة أثناء بناء وتشـــغيل المحطة الجديدة.

2. وصف موجز للمشروع

2.1 موقع المشروع

يقع المشروع داخل حدود ميناء نواكشوط الحالي المعروف بميناء الصداقة المستقل أو("PANPA") ، على بعد حوالي 15 كم جنوب غرب مدينة نواكشوط في المنطقة الإدارية لولاية نواكشوط الجنوبية ـ مقاطعة الميناء.

الرسم رقم 2.1 منظر لميناء نواكشوط



2.2 مكونات المشروع

المكونات الرئيسية لمشروع محطة الحاويات الجديدة هي:

- رصيف رئيسي هو في الواقع منصة بقياس (570 × 56.56 مترًا) سيتم بناؤه على أكوام من الخرسان المسلحة؛
- ساحة حاويات بقياس (600 × 120 متر) ما يساوي (7.20 هكتار) لاستقبال الحاويات بما فيها الحاويات المبردة وحاويات شحن المواد الخطيرة؛
- قناة ملاحة محسنة وحوض رصيفي محفور بالتجريف بعمق يصل إلى 15.7 متر. وسيتم التخلص من المواد المستخرجة بالجرافة والمقدرة بحوالي 5.2 مليون متر مكعب في مواقع إزالة بقاع البحر. ويظهر الرسم 3.2 بصمة التجريف والمواقع الثلاثة (A, B, C). ومن المتوقع أن يبلغ الطول الإجمالي لقناة الجرف 7.57 كم.

وسيتمثل التجريف في تعميق المناطق التي تم حفرها مؤخرًا علاوة على تجريف مناطق أخرى جديدة.

- توسيع حاجز الأمواج المتواجد في منطقة الجدار القائم شمال الميناء لتخفيف اضطرابات الموج في حوض الميناء؛

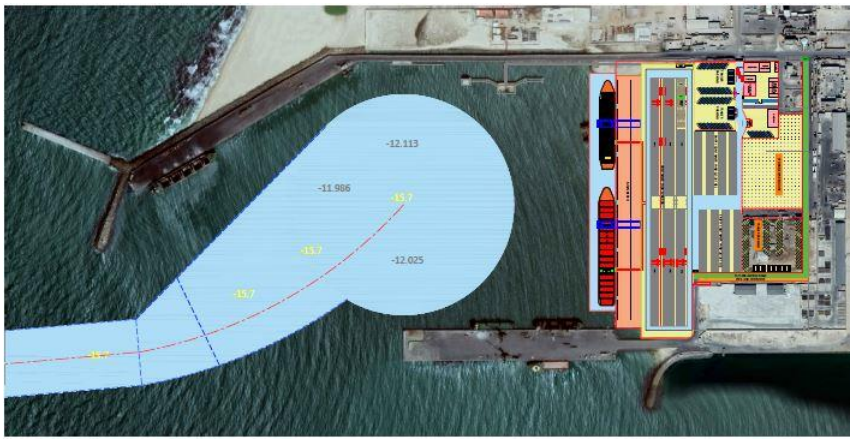
- توفير أربعة خطوط أنابيب للمحروقات من المرســـى الجديد إلى نقطة الالتقاء الحالية طولها (حوالي 500 متر)، وهدم رصيف النفط الحالي وخطوط الأنابيب التي تصل رصيف الزيوت بنقطة الالتقاء نفسها .

- بناء العديد من المرافق من ضمنها مكتب إداري وغرفة للتحكم ومبنى للورشات ومصنع لمعالجة المياه الملوثة وجســر للوزن وخط توزيع كهربائي بجهد 15 كيلو فولت على مســافة 6 كلم (يتم تركيبه تحت الأرض في يمين خط الطاقة الموجود طوال الطريق) ومحطة تحويل كهربائية.

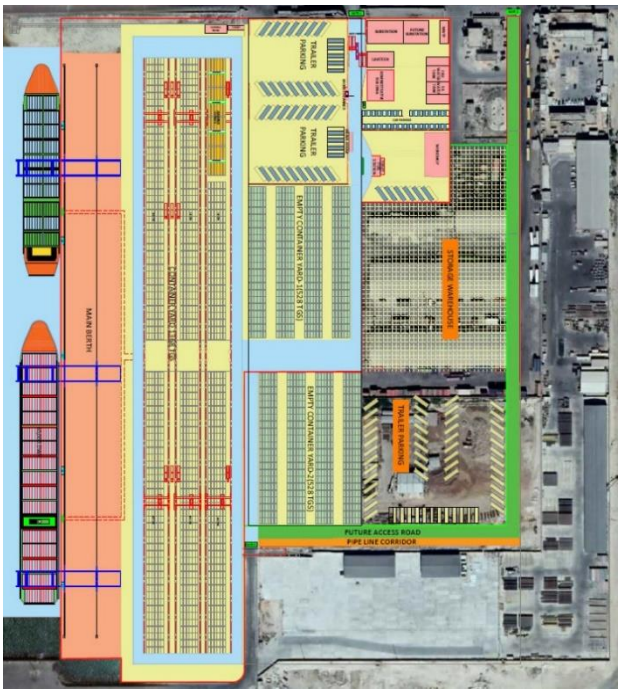
يظهر الرسم 2-2 الوضعية الحالية للميناء وتموقع أرصفته المختلفة.

كما تظهر الرسوم 2-3 و 2-4 وضعية المحطة والحدود القصوى المقترحة والتخطيط

ميناء أنواكشوط وأرصفته الموجودة (الرسم 2.2)

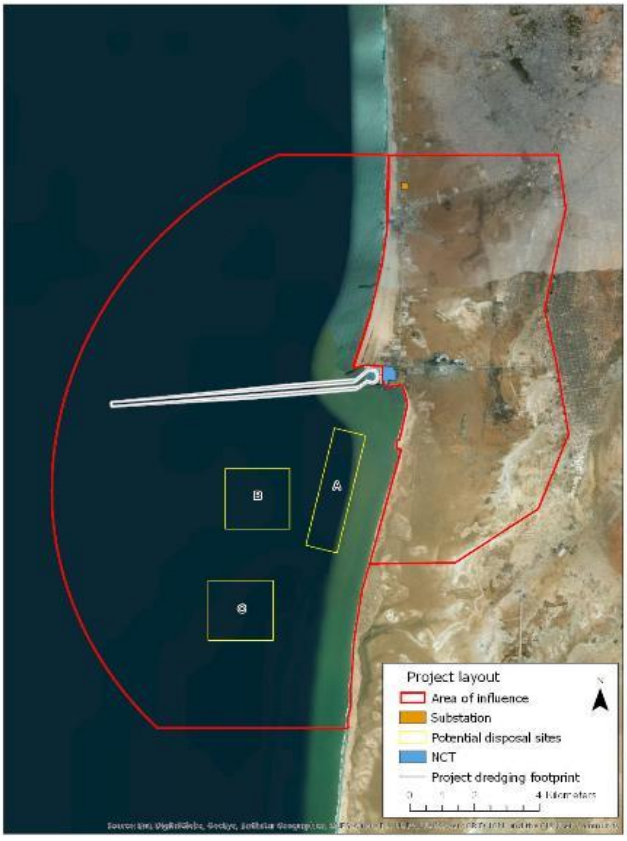


رسم هيكلي للمحطة الجديدة 2.3



2.4 رسم هيكلي للمحطة الجديدة (مفصلا)

يظهر الرسم 2.5 منظر علوي لبصمة المشروع ومنطقة تأثيره



الرسم 2.5: تموقع المكونات الأساسية للمشروع وحدود منطقة تأثيره

تمت الموافقة على المواقع الثلاثة المعهودة للتخلص من النفايات المستخرجة أثناء التجريف في قاع البحر سنة 2011 من قبل وزارة التجهيز والنقل الموريتانية وذلك لغرض أشغال توسعة الميناء التي أجرتها الشركة الصينية SNCTPC.

2.3 أنشطة المشروع

2.3.1 مرحلة البناء

من المتوقع أن يبدأ البناء خلال سنة 2019 بعد حصول شركة ARISE على جميع التراخيص المطلوبة والحقوق العقارية المشترطة للبدء في البناء وبعد اكتمال دراسة التأثير البيئي والاجتماعي للمشروع ونشرها ووضع اللمسات الأخيرة عليها على ضوء التعليقات التي قد ترد خلال فترة النشر المخطط لها بين مايو ويونيو 2019.

ستستغرق فترة الانجاز حوالي 22 شهرًا مع توقع المدد التالية لكل نشاط من أنشطة المشروع:

- 16 شهرًا لبناء الرصيف، بما في ذلك ساحة الحاويات والمرافق ؛
- 8 أشهر لأشغال تشييد البنايات ؛
- 3 أشهر لتركيب واختبار معدات الموانئ و ؛
- 5 أشهر لأعمال الحفر مع انتهاء فترة البناء.

شركة AFCONS هي المقاول من الباطن المكلف جملة بالهندسة والمشتريات والبناء (EPC) . ولم يتم بعد اختيار شركة المقاولة من الباطن المكلفة بالتجريف.

من المتوقع أن تتطلب أنشطة البناء في ذروتها حوالي 750 عاملاً. وسيتم بناء معسكر سكن للعمال داخل منطقة الميناء.

2.3.2 مرحلة التشغيل

يستلزم تشغيل المشروع عمليات تشغيل محطة الحاويات الجديدة (بسعة تداول تصل إلى ما يعادل EVP 250000) ومحطة المحروقات (بسعة تداول قصوى تصل إلى DWT 50000).

وسيتيح تشغيل المحطة الجديدة 500 فرصة عمل مباشر وغير مباشر.

2.4 سياسة المشروع والإطار التنظيمي

إن سياسة الاستدامة البيئية ل ARISE وسياستها في مجال الصحة والسلامة مؤسسان على التزام الشركة بإدارة الأعمال بحيث تحد من المخاطر على البيئة والتجمعات، والالتزام بتوفير محيط عمل صحي وآمن.

ويعرض الملحق 1 لهذه السياسات.

وسيحترم المشروع كل الترتيبات التشريعية البيئية والاجتماعية الموريتانية (ظروف العمل).

وعلاوة على ذلك، سوف يسترشد المشروع بأفضل الممارسات الدولية، وخاصة منها:

- ✓ معايير الأداء لمؤسسة التمويل الدولية (SFI) بشأن الاستدامة البيئية والاجتماعية (2012)،
- ✓ "إرشادات البيئة والصحة والسلامة الخاصة بمجموعة البنك الدولي (" إرشادات البيئة والصحة والسلامة ") ، وتحديداً إرشادات الصحة والسلامة العامة (2007) ، إرشادات الصحة والسلامة للموانئ والمرافئ والمحطات الطرفية (2017) وإرشادات البيئة والصحة والسلامة للشحن البحري (2007).

3. التأثيرات المحتملة وإجراءات التخفيف منها

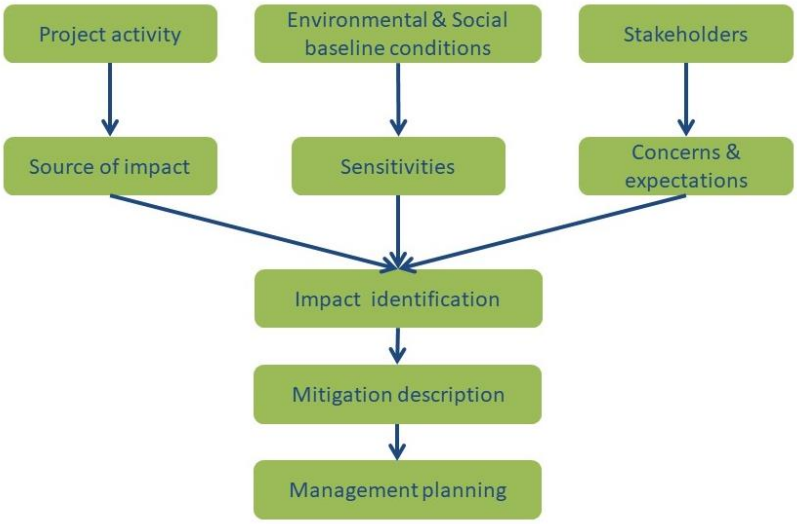
3.1 المنهجية

التأثير هو في الأساس أي تغيير في مورد أو وسط مستقبل يحدث بسبب وجود أحد مكونات المشروع أو تنفيذ نشاط متعلق بالمشروع.

وقد تم تحديد الآثار المحتملة للمشروع من قبل فريق مستقل من الأخصائيين في البيئة والمجتمعات بناءً على تحليل ما يلي:

- ✓ أنشطة المشروع التي تمثل مصدراً للتأثير،
- ✓ حساسية الظروف البيئية والاجتماعية الأساسية المتواجدة،
- ✓ المخاوف والتوقعات التي أثارها المعنيون في إطار المشروع.

وهكذا فإنه تم تحديد تدابير تخفيف لتجنب أو تقليل أو إدارة الآثار السلبية المحتملة لكل تأثير سلبي تم التعرف عليه أو تدابير أخرى لتعزيز أو زيادة الآثار الإيجابية عند الاقتضاء. وسيتم تسجيل هذه الإجراءات بصفة مفصلة في خطط تسيير تعتمد أثناء تنفيذ المشروع. ويوضح الرسم 3.1 هذه العملية.



التسلسل المفصل لدراسة التأثير البيئي والاجتماعي

شملت الدراسة تقييم المؤشرات التالية للموارد أو الوسط البيئي أو الاجتماعي المستقبل:

- **نوعية الهواء والمناخ،**
- **الضوضاء والاهتزاز،**
- **التربة ونوعية الأرضية،**
- **الهيدرولوجيا السطحية والمياه الجوفية ونوعية المياه،**
- **الجيومورفولوجيا الساحلية والعمليات الساحلية ونقل الرواسب،**
- **المياه البحرية والرواسب،**
- **تحديد المناطق المحمية،**
- **البيئة الأرضية،**
- **البيئة البحرية والساحلية،**
- **خدمات النظام البيئي،**
- **المظاهر الجمالية للبيئة،**
- **صحة المجتمع وسلامته وأمنه،**
- **الاقتصاد وسبل العيش،**
- **البنية التحتية،**
- **التراث الثقافي و،**
- **العمل وظروف الشغل.**

3.2 التأثيرات الإيجابية

سيكون للمشروع أثر إيجابي على النمو الاقتصادي لموريتانيا وسيخلق فرصًا للأعمال والتنمية الاجتماعية والاقتصادية في البلاد. وتشمل فوائده ما يلي :

- ✓ استثمار أجنبي مباشر يبلغ حوالي 390 مليون دولار أمريكي على مدار فترة انجاز المشروع؛
- ✓ خلق فرص تشغيل للعمال الوطنيين أثناء بناء المحطة وتشغيلها؛
- ✓ خلق فرص للشركات الموريتانية لتوفير الخدمات والإمدادات أثناء البناء والتشغيل؛
- ✓ زيادة القدرة التنافسية لمناولة البضائع داخل الميناء؛
- ✓ زيادة القدرة على الاستيراد / التصدير من نواكشوط.

سيسمح المشروع أيضًا بتخفيض تكلفة معيشة الموريتانيين بفضل العوامل التالية:

- ✓ ستصل الحاويات المستوردة إلى البلاد في سفن أكبر حجما، مما يتيح تحقيق وفورات في تكلفة النقل، ونتيجة لذلك فإن سعر البضائع المستوردة في البلاد يمكن أن يستفيد من هذه الوفورات،
- ✓ سيتم استيراد المحروقات مباشرة إلى نواكشوط، بدلاً من نقلها لأول مرة في نواذيبو، وهي عملية مكلفة.

على وجه التحديد، بالنسبة للمشغلين الاقتصاديين الآخرين داخل منطقة الميناء، فإن المشروع سوف تكون له الفوائد التالية:

- سيؤدي توسيع حاجز الأمواج إلى تقليل اضطراب الأمواج في حوض الميناء مما سيقلل فترات توقف جميع العمليات في الميناء. من المتوقع أن يستفيد صيد الأسماك من محطة الحاويات الجديدة، حيث ستحصل منتجات التصدير على حاويات مبردة، والحفاظ بذلك على جودة المنتجات وزيادة قيمتها كبضائع للتصدير.

3.3 التأثيرات على البيئة الأرضية

3.3.1 الوضعية الأصلية

يقع ميناء أنواكشوط على طول الساحل الموريتاني. وتتميز مدينة أنواكشوط بمناخ صحراوي حار مع ارتفاع درجات الحرارة وعدم هطول الأمطار تقريبًا على مدار السنة. تضم المنطقة المحيطة بالميناء منخفضات ساحلية. وتوجد على الخط الساحلي، إلى الشمال، أنظمة كثبان رملية توفر حماية طبيعية للسواحل. وإلى الجنوب، تم إنشاء سلسلة من الحواجز للحماية من الفيضان الساحلي. وبسبب هذه الحواجز، نشأت منطقة من الأراضي الرطبة إلى الجنوب من الميناء، حيث توجد عدة أنواع من النباتات والحيوانات.

نظرًا لأن منطقة المشروع محاطة بالرمال الصحراوية، فمن المفترض أن تكون مستويات الغبار مرتفعة. وبما أن المشروع يقع في ميناء متواجد ومنطقة صناعية قائمة، فمن المتوقع أن يحتوي الهواء على نسب عالية من الجزئيات والملوثات

الناتجة عن عوادم المحركات وانبعاثات الصناعات وحركة المرور الكثيفة (الغبار). كما أنه، من المتوقع أن تكون مستويات الضوضاء والاهتزاز الحالية عالية نسبيًا.

من أجل تحديد الوضعية الحالية لجودة التربة وتقييم طرق تسيير الأرضية التي سيتم حفرها لإزالة خط الأنابيب، تم أخذ عينات من التربة في منطقة الميناء حيث سيتم بناء الرصيف وخطوط الأنابيب الجديدة. وأظهرت النتائج أن تركيزات المواد التي تم تدارسها (المعادن والمحروقات النفطية الكلية) لم تتجاوز المستويات المخشية. كما أن حفر الخنادق اللازمة لتركيب كابل كهربائي بقوة 15 كيلو فولت مجاور للطريق الساحلي الذي يربط المدينة بالميناء، لم يظهر أي علامات مرئية لحدوث انسكاب، على جانبي الطريق.

داخل منطقة الميناء وداخل منطقة عمل المشروع يوجد القليل من النباتات والحيوانات الأرضية ولا توجد مناطق محمية بالقرب من الميناء حيث أن أقرب منطقة محمية هي حوض آركين الوطني، وتقع على بعد 150 كم شمال الميناء.

3.3.2 التأثيرات الرئيسية

بالنظر إلى مستقبلات الأرض ذات الحساسية التي تم تحديدها والمخاطر المرتبطة بأنشطة الميناء ، تتمثل الآثار البيئية الرئيسية السلبية المحتملة في:

مرحلة البناء:

- ✓ تأثر الهواء بسبب انبعاثات عوادم المركبات والسفن ومحركات التجهيزات،
- ✓ انبعاثات الغبار والأتربة نتيجة لإعداد التربة وإنتاج الخرسان ونقل المعدات،
- ✓ تلوث التربة والمياه الجوفية بسبب الانسكابات العرضية للمواد الخطرة المخزنة في الموقع وأنابيب المحروقات والتخلص غير السليم من نفايات البناء والمياه الملوثة.

مرحلة التشغيل :

- تأثر جودة الهواء بسبب انبعاثات عوادم المركبات والسفن ومحركات التجهيزات،
- انبعاثات المركبات العضوية المتطايرة (COV) من صهاريج تخزين الوقود وأنشطة نقل الوقود
- تلوث التربة والمياه الجوفية من الانسكابات العرضية للمواد الخطرة المخزنة في الموقع وخطوط أنابيب المحروقات والتخلص غير السليم من النفايات والمياه الملوثة الأرضية أو الناتجة عن السفن.

3.4 التأثيرات على البيئة البحرية

3.4.1 الوضعية الأصلية

تتميز المنطقة البحرية الموريتانية بإنتاجية بيولوجية عالية ناجمة عن ارتفاع منسوب المياه الباردة والغنية بالأكسجين على طول الساحل. تحدث فترات التفاقم ما بين شهري نوفمبر ويونيو. خلال هذه الفترة تكون درجات حرارة البحر منخفضة نسبيًا بين 15 و17 درجة مئوية. في الصيف، عندما يتغير اتجاه الرياح، يتغذى البحر الموريتاني بمياه سطحية دافئة قادمة من الجنوب (تيار غينيا) مما يزيد من درجة حرارة الماء إلى 25-27 درجة مئوية. تسمح هذه الظواهر

المختلفة بحدوث مجموعة واسعة من الأنواع والنظم الإيكولوجية على طول ساحل موريتانيا. تشمل مجموعة أنواع المستقبلات الحساسة التي تهم هذا المشروع الثدييات البحرية والسلاحف البحرية والطيور البحرية والحيوانات القاعية.

يقع المشروع خارج المناطق المحمية وموقع الاهتمام البيولوجي والبيئي. حديقة حوض آركين البحرية الوطنية التي تقع حدودها على بعد حوالي 150 كم شمال مدينة نواكشوط هي أقرب محمية للمشروع وهي موقع شتوي رئيسي لتكاثر الطيور المهاجرة.

على الرغم من أن معظم الطيور المهاجرة تتمركز في هذه المنطقة، إلا أن الساحل الموريتاني بأكمله يعتبر منطقة مهمة للطيور.

نتج عن إنشاء الميناء سنة 1979 تغير هام على الساحل. تم توسيع الخط الساحلي إلى الشمال من الميناء وتآكل الخط الساحلي إلى الجنوب. وفي عام 2014، قامت الشركة الصينية (SNCTPC) بإنشاء رصيف جديد يضم أربعة أرصفة داخل الميناء. بالإضافة إلى ذلك، تم تجريف قناة الوصول، وتم التخلص من الرواسب الجوفية في مواقع التخلص المحددة في قاع البحر. معظم المنطقة التي سيحدث فيها توسيع الميناء ليست بيئة مبدئية وقد عانت من اضطرابات حديثة نسبيًا بسبب الأنشطة السابقة المتعلقة بالميناء.

تتكون المنطقة الساحلية التي يمكن أن تتأثر بها الأنشطة من الرمال التي تحتوي على مناطق متقطعة من الصخور. المناطق الرملية ذات الأنواع القاعية مثل الديدان (polychaetes)، والقشريات (bivalves) (سرطان البحر) التي وجدت هي نفسها المتواجدة عادة على طول الساحل الموريتاني. في المواقع التي تم فيها اكتشاف الموائل الصخرية، لوحظ نمو المرجان والاسفنج. تميل المناطق ذات الصخور إلى تنوع بيولوجي أعلى، والأنواع المرتبطة به مثل الإسفنج والشعاب

المرجانية أكثر حساسية للاضطرابات بشكل عام. لم يتسنى تحديد الأنواع الدقيقة كجزء من المسح الأساسي. لم تظهر جودة الرواسب ونوعية المياه داخل بصمة التجريف أي أثر للتلوث وبالتالي فإن التخلص منها في قاع البحر لا يمثل خطورة.

3.4.2 التأثيرات الرئيسية

بالنظر إلى المستقبلات البحرية الحساسة التي تم تحديدها والمخاطر المرتبطة بأنشطة الميناء، فإن الآثار البيئية البحرية الرئيسية السلبية المحتملة هي:

أثناء مرحلة البناء:

- زيادة التعكر وتركيزات الرواسب المعلقة في الماء بسبب أنشطة الجرف والتخلص؛
- اختناق الموائل الحساسة الناتجة عن الترسبات بسبب أنشطة الجرف والتخلص؛
- فقدان الموائل نتيجة للتجريف والتخلص من مواده؛
- زيادة مستويات الملوثات في المياه البحرية في حالة تصريف المياه الملوثة غير المعالجة الناتجة عن الأنشطة البرية في الميناء؛
- تغير السلوك المحلي للكائنات البحرية (الثدييات البحرية والسلاحف والطيور) بسبب زيادة الضوضاء والاهتزازات (تحت الماء)؛

- زيادة الإزعاج ومخاطر الاصطدام بالكائنات البحرية الحساسة بسبب زيادة حركة السفن واستخدام معدات التجريف.

أثناء مرحلة التشغيل:

إمكانية تغير إضافي للساحل بسبب إطالة وتعميق قناة الوصول.

- أظهرت الدراسات البحرية الأساسية الأولية والنموذجية أن التغيرات المحلية في عمق قناة الوصول ستؤدي إلى بعض تآكل الخط الساحلي جنوبي الميناء؛
- زيادة خطر الاصطدام بالثدييات البحرية والسلاحف البحرية بسبب زيادة حركة السفن؛
- زيادة خطر حوادث التلوث بسبب اضطراد حركة السفن (بما في ذلك ناقلات النفط)؛
- تأثير صيانة الجرافات والتخلص من نفايات التجريف على أنواع المستقبلات البحرية الحساسة؛
- زيادة مستويات الملوثات في المياه البحرية في حالة تصريف المياه العادمة غير المعالجة الناتجة عن الأنشطة البرية في الميناء والنفايات السائلة الناتجة عن السفن بما في ذلك مياه الصرف الصحي ومياه تنظيف السفن وملحقاتها.

3.5 التأثيرات الاجتماعية

3.5.1 الوضعية الأصلية

منطقة الميناء هي منشأة قائمة داخل منطقة صناعية محددة. تقتصر منافذ الوصول إلى الميناء على طريقين رئيسيين يصلانها في المدينة. يحتوي الميناء الحالي على 8 أرصفة يمكنها استيعاب ناقلات النفط والغاز وسفن شحن الحاويات.

يتألف موظفو الميناء من مشغلي الشحن، ونقل الحاويات، ورابطات عمال الأرصفة، مع كون الشركات الرئيسية APM Terminalsو CMA-CGM و OPM و Maurilog وSogeco.

المنطقة المحيطة بالميناء هي منطقة صناعية اقتصادية محددة، وهي تتألف من العديد من المنشآت الصناعية (تشمل خزانات النفط المملوكة للدولة، ومصنعان للأسمنت و مصنع للطحين).

تحتضن المياه البحرية قبالة سواحل نواكشوط (وعموم موريتانيا)، أعدادًا كبيرة من أنواع الأسماك المستهدفة من أساطيل الصيد التقليدية (أو الصيد الحرفي) والساحلية والصناعية. يستهدف الصيد الحرفي أنواعًا ساحلية مثل البوري والسمك الأزرق وسمك البونغا (Ethmalosa fimbriata) وعدة أنواع من أسماك القرش والشفتين. وفي الآونة الأخيرة، طور هذا الأسطول قدرة على الصيد في عرض البحر، وبدأ في اصطياد عينات كثيرة من "أسماك السطح الصغيرة" مثل السردين وسمك الإسقمري. تتركز صناعات الصيد في الغالب حول مدينة أنواذيبو. وتعتبر تصدير وتجارة الأسماك في أنواكشوط قليلة نسبيا. ونظرا للترتيبات التنظيمية المتعلقة بالضبط ومتطلبات تأمين المنطقة داخل محيط تأثير المشروع، فإنه يتوقع أن يكون تأثيره على الصيد الحرفي محدودًا جدا. أهم رابطات الصيادين المحليين هم : SMPN, SMCP, FLPA.

لا توجد مواقع ترفيهية و / أو سياحية، ولا توجد مرافق تراث تاريخية وثقافية مهمة بالقرب من منطقة المشروع.

كما لا توجد مباني سكنية في المنطقة المباشرة للميناء. ومع ذلك، هناك ثلاثة أحياء صغيرة غير رسمية و نصف دائمة (مأهولة بالأكواخ) توجد على بعد حوالي 5 كيلومترات إلى الشمال من الميناء مما يعني داخل منطقة تأثير المشروع.

لن تتضرر هذه التجمعات مباشرة من النشاطات الأساسية للمشروع ولكن ستتأثر قليلا من أشغال اخط الكهربائي و ازدياد حركة العامة و المحلية للمرور.

و بالتالي فإن تأثيرات المشروع تقتصر على العاملين فيه وموظفي الميناء والمنطقة الصناعية الحالية و ساكني الأحياء الغير رسمية والصيادين الذين يزاولون الصيد خارج منطقة الأمن البحري الحالية.

3.5.2 التأثيرات الرئيسية

أثناء مرحلة البناء:

- زيادة خطر حوادث السلامة المرورية على الطرق ؛
- زيادة خطر حوادث السلامة المرورية للسفن ؛
- التأثير على صحة المجتمع بسبب أنشطة البناء (الغبار، الضوضاء و ازدياد خطر الحوادث) ؛
- التأثير على مناطق الصيد والنفاذ إليه ؛
- إعاقة عمليات الميناء ؛
- تأثير تدفق العمالة الوافدة على الأخلاقيات والموروث الثقافي التاريخي ؛
- المشاكل المحتملة ذات الصلة بالتظلمات المتعلقة بالعمل والتمييز وتكافؤ الفرص والتموين وخطر عمل الأطفال والعمل القسري ؛
- تأثير أنشطة البناء على الصحة والسلامة المهنية.

أثناء مرحلة التشغيل

- زيادة خطر حوادث السلامة المرورية على الطرق ؛
- التأثير على مناطق الصيد والنفاذ إليه ؛

- تأثير مرحلة التشغيل على ظروف العمل ؛
- التأثير على الصحة والسلامة المهنية أثناء أنشطة التشغيل الروتينية
- التأثير على الصحة والسلامة المهنية كاحتمال الحوادث الحريق والانفجار على رصيف المحروقات وخطوط الأنابيب.

3.6 إجراءات إدارة التأثير الرئيسية

لكل واحد من الآثار التي تم ذكرها آنفا تم تحديد التدابير التي يجب اتخاذها لتخفيف الآثار الضـــارة وتعزيز الآثار الإيجابية للمشروع.

إن غالبية إجراءات التخفيف المقررة سيتمثل في إجراءات العمل القياسية (Standard) أو الممارسات المثلى المعتمدة.

ويشمل ذلك:

- حماية بيئية مناسبة أثناء تنفيذ الأشغال، عن طريق جمع النفايات والتخلص منها بطريقة ملائمة ومراقبة،
- الاستخدام غير المفرط للآلات والمركبات الآلية،
- مراقبة استخدام الموارد مثل الماء أو الكهرباء،
- الصيانة المنتظمة للتجهيزات والمركبات لتقليل انبعاثات الضوضاء ومخاطر السلامة وانبعاثات العوادم،
- الصرف الصحي السليم للموقع بما في ذلك عزل المياه عن الزيوت وإقامة حواجز عازلة في مناطق تخزين المواد الخطرة،
- التخطيط السليم للأشغال لتجنب حركة المرور غير الضرورية وتفادي إعاقة أنشطة الموانئ الأخرى،
- الإدارة الجيدة للموارد البشرية وتوجيه العمال، بما في ذلك التدريب المناسب،
- إحاطة إعلامية منتظمة حول السلامة، وضع إشارات السلامة في الموقع، الصيانة المناسبة للمنازل، ومعدات الحماية الشخصية المناسبة، وما إلى ذلك لضمان مكان عمل آمن إضافة إلى ثقافة سلامة فعالة،
- التواصل السليم والفعال بين جميع فآت العمالة، وبين مختلف الجهات المنفذة وأصحاب المصلحة الخارجيين.

وتشمل التدابير الرئيسية الإضافية للتخفيف من الآثار المحتملة على البيئة الأرضية ما يلي :

- شراء معدات كهربائية مكتملة (STS) و (RTG) بدون محرك الديزل للتقليل من انبعاثات العادم؛
- وضع وتنفيذ خطة لتسيير النفايات لكل من مرحلة البناء والتشغيل؛
- تنفيذ تدابير محددة للحد من مخاطر وأثر الانســكابات العرضــية من خطوط أنابيب المحروقات (مثل صــمامات الإغلاق، وصــيانة التآكل، ونظام الكشــف عن التســريب، وتوفير معدات للتدخل في حالة تســرب المحروقات، والتدريب على تفادي انسكاب النفط، واحتوائه عند الاقتضاء).

تشمل التدابير الرئيسية الخاصة بالأنشطة التي يمكن أن تؤثر على البيئة البحرية ما يلي:

- وضع وتنفيذ خطة لإدارة التجريف للمساعدة في اختيار طريقة الجرف ومعدله وكذلك مواقع التخلص من المواد المستخرجة أثناء التجريف في قاع البحر سعيا إلى تقليل التأثير على أنواع المستقبلات الحساسة؛
- تحديد تدابير الحماية الساحلية المناسبة حسب أهمية التأثير المحتمل على تعديل الخط الساحلي، (مثل استخدام الجرافات لتدعيم الشواطئ)؛
- رصد تواجد السلاحف والثدييات البحرية قبل بدء أنشطة البناء البحرية بما لا يقل عن 30 دقيقة (أي إقامة الأكوام) وتعليق الأنشطة عندما تكون أنواع الحيوانات الضخمة قريبة جداً؛
- اعتماد بدء تشغيل بطيء أثناء أنشطة التجريف وبناء الأكوام؛
- الكف عن تشغيل المضخات عند استخدام جرافة للشفط، حتى يكون رأس الشفط قريبًا جدا من قاع البحر.
- في حالة حدوث مشكلات، اللجوء إلى وضع سلاسل خاصة على رأس الشفط للتقليل من احتمال سحب السلاحف؛
- معالجة المياه الملوثة ومياه الأمطار الناجمة عن الأنشطة البرية قبل تصريفها في البحر؛
- توفير خدمات التجميع والتخزين والنقل و/ أو المعالجة و / أو التسهيلات ذات السعة والنوع الكافيين لجميع مياه الصرف الصحي الناتجة عن السفن في المرفأ، وذلك بالتعاون مع هيئة الميناء وغيرها من مشغلي الموانئ، طبقا لاتفاقية MARPOL والنظم المعمول بها؛
- تحديث خطة الطوارئ الحالية لانسكاب النفط في حالة حدوث انسكاب النفط (خطة POLMAR) بالتعاون مع سلطة الميناء وذلك للتأكد من أن محطة المحروقات الجديدة مأخوذة في الحسبان وأن المعدات والموظفين المدربين متاحون لتنفيذها.

تشمل تدابير التخفيف الرئيسية المتعلقة بالآثار الاجتماعية ما يلي:

- وضع وتنفيذ خطة لإدارة حركة المرور للحد من مخاطر حوادث المرور على الطرق أثناء مرحلة البناء، ولا سيما نقل مواد البناء. ستشمل الخطة، من بين أمور أخرى، تصميم نقاط الوصول، واللافتات، وحدود السرعة، وتدريب السائقين واللياقة البدنية، وصيانة المركبات وتوعية مستخدمي الطرق الآخرين؛
- التحديد الواضح لمناطق العمل البحرية، ومعدات الملاحة المناسبة والمشاركة الفعالة مع مستخدمي البيئة البحرية لتقليل مخاطر حوادث المرور على السفن ؛
- وضع وتنفيذ خطة التوظيف المحلية لزيادة توظيف العمالة المحلية والمواطنين الموريتانيين؛
- اعتماد وتنفيذ سياسة الموارد البشرية بما يتماشى مع الحكم الساري في قانون العمل في موريتانيا ومتطلبات معيار رقم 2 أداء مؤسسة التمويل الدولية (SFI)؛
- مطالبة مقاولي البناء بالامتثال لسياسة الصحة والسلامة المهنية (OHS) الخاصة بـ ARISE وتطوير وتنفيذ خطة إدارة الصحة والسلامة المهنية الخاصة بالمشروع والإجراءات المصاحبة لها ؛

- وضع وتنفيذ خطة للتأهب والاستجابة لحالات الطوارئ ؛
- وضع وتنفيذ خطة إشراك الأطراف المعنية.

سـيتم اتخاذ تدابير التخفيف المذكورة أعلاه وإدماجها في نظام شـامل لإدارة الآثار البيئة والاجتماعية والذي سـيتم استخدامه لتحقيق أهداف المشروع المتعلقة بالبيئة والصحة والسلامة والالتزامات الأخرى ذات الصلة. سيتم تبني التدابير من قبل شـركة "ARISE" وسـتفرض كشـروط تعاقدية على المقاولين المعينين في المشـروع. وسـيتم إجراء المراقبة والمتابعة اللازمين لضمان فعاليتها.

وكما ذكر أعلاه، سيتم وضع سياسات وخطط مفصلة لدعم تنفيذ نظام إدارة الآثار البيئية والاجتماعية للمشروع. كما ستتم جدولة الخطط على مراحل:

- سوف تكتمل الخطط المتعلقة بالبناء وتدخل حيز التنفيذ قبل الشروع في الأشغال،
- سوف تكتمل الخطط المتعلقة بالتشغيل وتدخل حيز التنفيذ قبل الشروع في الأشغال.

4. التشاور وإدارة التظلمات

4.1 خطة إلزام الأطراف المعنية

اعتمدت ARISE خطة لالتزام الأطراف المعنية (PEP). الذي يحتوي على تحليل وتحديد الأطراف المعنية، ووصـف لإجراءات التشاور والكشف خلال مراحل المشروع المختلفة إضافة إلى آلية إدارة التظلمات.

4.2 مشاورات الأطراف المعنية

قامت ARISE بمشـاورة الأطراف المعنية وفريق دراسـة التأثيرات البيئية و الاجتماعية للمشـروع (Royal Haskoning DHV و EnviroConseil) كجزء من الدراسة.

تم عقد الاجتماع التشـاوري الأول في 22 نوفمبر 2018 في نفس الوقت الذي عقدت فيه الاسـتشـارة العامة الرسـمية للجمهور لتقييم التأثير البيئي الوطني. كان الهدف من هذا الاجتماع هو إعطاء الأطراف المعنية فرصة للتعبير عن مخاوفهم وتوقعاتهم وملاحظاتهم فيما يتعلق بالمشـروع، ضـمان لعدم تفويت أي مشـكلة أثناء تحديد نطاق تقييم الأثر البيئي والاجتماعي.

تم بعد ذلك عقد اجتماعات إضـافية لمجموعات تشـاورية ما بين ديسـمبر 2018 إلى يناير 2019 مع الأطراف المعنية الرئيسية التالية:

- جمعيات الصيادين المحلية: الإتحادية الحرة للصيد البحري (FLPA)، الشركة الموريتانية لتسويق الأسماك (SMCP)، الشركة الموريتانية للصيد والملاحة (SMPN)،
- السلطة المحلية لميناء أنواكشوط المستقل،
- ولاية أنواكشوط الجنوبية،
- سلطة ميناء انواكشوط الحر المعروف بميناء الصداقة (PANPA)،
- رابطة عمال الميناء (SECURIM SRMOP)،
- مشغلي الموانئ (APM, SMA – CGM, OPM)،
- الشركات المحلية: مطاحن موريتان الكبرى،
- المنظمات غير الحكومية: الاتحاد العالمي للحفاظ على الطبيعة في موريتانيا (UICN).

4.3 إدارة التظلمات

وضعت ARISE آلية لإدارة للتظلم لتجنب التقاضي في حالة وجود شكوى أو نزاع.

ويجوز لأي شخص مهتم أو متأثر بالمشروع، أن يلجأ إلى هذه الآلية دون التخلي عن حقه في استخدام النظام القضائي الموريتاني في أي وقت. تغطي هذه الآلية جميع أنواع الشكاوى مهما كان الموضوع والطبيعة، ويتضمن ثلاث خطوات رئيسية هي:

- تسجيل التظلم؛
- اقتراح تسوية من طرف شركة ARISE،
- وساطة مستقلة يمكن تفعيلها إذا لزم الأمر.

لا يعد تنفيذ هذا النظام من قِبل شركة ARISE شرطًا لازما لإيجاد حل لجميع الشكاوى، بل إنه يمثل التزامًا بتلقي وتسجيل ومعالجة وتوثيق جميع المظالم. فأي شكوى مقدمة عبر آلية التظلم:

- ستتلقى إقرارًا بالاستلام خلال فترة أقصاها ثلاثة أيام من تقديمها ؛
- سيؤدي إلى مشروع تسوية خلال ثلاثة إلى أربعة عشر يومًا كحد أقصى، اعتمادًا على أولوية التظلم.

ويمكن للمعنيين في الوقت الحالي، أن يوصلوا شكاواهم على العناوين التالية:

مسؤول البيئة و الصحة و السلامة	مسؤول الاتصال الخارجي
سيد محمد احمدان	Hilaire Courau
(+222) 43005820	(+222) 43005820
Sidi.ehmedane@arisenet.com	Hilaire.courau@arisenet.com

ويمكن تقديم التظلم كتابيا باستخدام الشكلية المرفقة في الملحق 2 أو شفهيا إذا كان صاحب المصلحة غير قادر على تقديم تظلمه كتابيا.

الملحق رقم 1

سياسة البيئة المستدامة وسياسة الصحة والسلامة لدى ARISE

الملحق رقم 2

شكلية تقديم التظلم