



الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

مقر مذكرة التفاهم للمنظمة البحرية الدولية
IMO MoU Office

أضواء

على أهم الموضوعات التي صدرت عن المنظمة البحرية الدولية

دورية تصدر كل ثلاث شهور
ديسمبر 2005

تقديم :

- على أثر حادث الناقل (Prestige) بتاريخ 13 نوفمبر 2002 غرب شاطئ جاليسيا بأسبانيا , والتي انشطرت نصفين وعلى متنها 77 ألف طن من زيت الوقود الثقيل – الأمر الذي أسفر عن كارثة بيئية بالمنطقة – عكفت لجنة حماية البيئة البحرية بالمنظمة البحرية الدولية على دراسة إجراء بعض التعديلات على الملحق الأول لبروتوكول عام 1978 المعدل لاتفاقية منع التلوث من السفن (ماربول) لعام 1973 , وذلك بهدف صياغة أحكام تعمل على الحد من وقوع مثل هذه الحوادث مستقبلاً , وعلى نسق القواعد التي وضعها الاتحاد الأوروبي بشأن التخلص من ناقلات الزيت أحادية البدن " single hull oil tankers " , والتي دخلت حيز النفاذ في أكتوبر 2004 .
- وفي الدورة الخمسين للجنة حماية البيئة البحرية التي انعقدت في أوائل ديسمبر 2003 أعدت القرار (50)111 بتعديل اللائحة 13G وشهادة IOPP وإضافة اللائحة الجديدة 13H للملحق الأول من بروتوكول عام 1978 المعدل لاتفاقية ماربول لعام 1973 . كما أعدت القرار (50)112 بتعديل أسلوب شرط التقييم بهدف تحسين برامج تفتيش ناقلات الزيت .
- دخلت هذه التعديلات حيز النفاذ 5 أبريل 2005 , مع الأخذ في الاعتبار أنه قد تم تقديم تاريخ انتهاء التنفيذ على مراحل بالنسبة لناقلات النفط من الفئتين الثانية والثالثة إلى عام 2010 بدلاً من عام 2015 , وذلك على التفصيل الموضح في الجزء الأول من هذه الدورية .
- هذا وانطلاقاً من المبادئ التي أرسلتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بشأن قيام الدول باتخاذ ما يلزم من التدابير لمنع وخفض تلوث البيئة البحرية والسيطرة عليه , طلب مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية لعام 1992 إلى المنظمة البحرية الدولية أن تنظر في اعتماد النظم الملأمة بشأن تصريف مياه الصابورة والرواسب من السفن حيث ترتب على تصريفها بدون ضوابط نقل كائنات مائية ضارة وجراثيم مسببة للأمراض وهو الأمر الذي أدى إلى إلحاق الأذى أو الضرر بالبيئة وبصحة الإنسان وبالممتلكات والموارد .
- وعملاً على منع أو تقليل الأخطار الناجمة عن هذا التصريف أجازت المنظمة البحرية الدولية في فبراير 2004 اتفاقية تهدف إلى ضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن من خلال عدد من القواعد تنقادي بها في ذات الوقت التأثيرات الجانبية الغير مرغوبة والتي قد تنشأ عن عملية الضبط , مع تشجيع تطوير المعلومات والتكنولوجيا ذات الصلة بهذه المسألة .
- وتدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ على المستوى الدولي بعد موافقة 30 دولة لا تقل حمولة أساطيلها التجارية عن 35% من إجمالي الحمولة العالمية , وحتى 19 أغسطس 2005 لم يوقع عليها سوى دولة واحدة متعاقدة فقط , ويوضح الجزء الثاني من هذه الدورية تفاصيل الأحكام التي تتضمنها القواعد التي أرسلتها تلك الاتفاقية .



مستشار / محمود بهي الدين

بمقر مذكرة التفاهم للمنظمة البحرية الدولية

الفهرس

الصفحة

الموضوع

3	التعديلات على اللائحة 13G واللائحة الجديدة 13H بروتوكول عام 78 المعدل لاتفاقية MARPOL لعام 73 وتعديل أسلوب شرط تقييم ناقلات الزيت	
4	أولاً: التعديلات على اللائحة 13G من الملحق الأول لبروتوكول عام 78 المعدل لاتفاقية MARPOL لعام 73 معايير منع حوادث التلوث بالزيت من ناقلات الزيت الموجودة	
7	ثانياً: اللائحة الجديدة 13H منع التلوث بالزيت من ناقلات الزيت التي تنقل زيت من الدرجة الثقيلة كسحنة	
10	ثالثاً: تعديل أسلوب شرط التقييم <i>Amendments to the condition assessment scheme</i>	
13	الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن لعام 2004 International convention for the control and management of ship's ballast water and sediments 2004	
14	تعريف	
14	نطاق التطبيق	
15	التزامات الدول الأطراف في الاتفاقية	
16	متطلبات ضبط السفن	
19	معاينات السفن	
19	الشهادة الدولية لإدارة مياه الصابورة	
20	تفتيش السفن	
21	الخلاصة	

التعديلات على اللائحة 13G
و
اللائحة الجديدة 13H
ببروتوكول عام 78 المعدل لاتفاقية MARPOL
لعام 73
و
تعديل أسلوب شرط تقييم ناقلات الزيت

**أ: التعديلات على اللائحة 13G من الملحق الأول لبروتوكول عام 78 المعدل لاتفاقية
MARPOL لعام 73
معايير منع حوادث التلوث بالزيت من ناقلات الزيت الموجودة**

1. هذه اللائحة :

- أ- تنطبق على ناقلات الزيت ذات الحمولة 5000 طن/ساكن فأكثر (والتي تم التعاقد عليها) أو المسلمة قبل التواريخ المنصوص عليها في اللائحة *13F(1) من هذا الملحق .
- ب- لا تنطبق على ناقلات الزيت التي تتوافق مع أحكام اللائحة 13F (والتي تم التعاقد عليها أو المسلمة قبل التواريخ المنصوص عليها في هذه اللائحة) .
- ج- لا تنطبق على ناقلات الزيت التي تشملها الفقرة الفرعية (أ) أعلاه , والتي تتوافق مع اللائحة (b) , (a) 13F (3) أو *13F(5) فيما عدا متطلبات الحد الأدنى للمسافات بين فواصل صهريج البضاعة , وطلاء جانب وقاع السفينة . وفي هذه الحالة فان مسافات حماية الجانب لن تقل عما هو منصوص عليه في الكود الدولي للكيمائيات الصب للنمط (2) من موقع صهريج البضاعة , مع توافق مسافات حماية القاع عند خط المنتصف مع القاعدة (4) 13E (b) من هذا الملحق .

2. لأغراض هذه اللائحة :

- أ- يقصد بزيت الديزل الثقيل زيت الديزل خلاف ذلك الذي ينخفض حجمه بنسبة 50 % على الأكثر إذا تم تقطيره في درجة حرارة لا تزيد عن 340°C عند اختباره بإحدى الطرق التي تقبلها المنظمة .
- ب- يقصد بزيت الوقود (المازوت) الزيت الثقيل المرشح أو المتخلف من الزيت الخام , أو مزيج من مواد مماثلة بغرض استخدامها كوقود لانتاج الحرارة أو الطاقة من نوع معادل لما يعتبر تحديده مقبولاً لدى المنظمة .

* تنطبق اللائحة 13F على ناقلات الزيت حمولة 600 طن فأكثر , والتي تحرر عقد بنائها في أو بعد 6 يوليو 93 , أو التي بدأ انشائها في أو بعد 6 يناير سنة 94 , أو سلمت في أو بعد 6 يوليو 96 , وبالنسبة للناقلات التي أجريت بها تعديلات جوهرية فتسري على تلك التي تحرر عقدها بعد 6 يوليو سنة 93 , أو التي بدأ العمل بها بعد 6 يناير 94 , أو اكتمل العمل بها بعد 6 يوليو 96 .

* المزود صهاريج البضاعة بها من الداخل بجناح أو يوجد به تجويف ممتد الى عمق جانب السفينة أو من قمة القاع المزدوج الى السطح العلوي , أو تكون مجهزة بقاع مزدوج أو تجاويف , أو مصممة بوسيلة أخرى بديلة في ذات المستوى .

3. لأغراض هذه اللائحة تنقسم ناقلات الزيت إلى الفئات الآتية :

أ- ناقلة زيت من الفئة (1)

ويقصد بها ناقلة الزيت ذات الحمولة 20 ألف طن / ساكن فأكثر , والتي تنقل زيت خام , أو زيت وقود , أو زيت ديزل ثقيل , أو زيت تشحيم (كشحنة) .
والسفن حمولة 30 ألف طن / ساكن فأكثر والتي تنقل زيوت أخرى بخلاف ما تقدم , والتي لا تتوافق مع المتطلبات الجديدة لناقلات الزيت كما هي معرفة في القاعدة (26) / من هذا الملحق .

ب- ناقلة زيت من الفئة (2)

ويقصد بها ناقلة الزيت ذات الحمولة 20 ألف طن / ساكن فأكثر , والتي تنقل الزيت الخام , أو زيت الوقود , أو زيت الديزل الثقيل , أو زيت التشحيم (كشحنة) .
والسفن حمولة 30 ألف طن / ساكن فأكثر والتي تنقل زيوت أخرى بخلاف ما تقدم , والتي **تتوافق** مع المتطلبات الجديدة لناقلات الزيت كما هي معرفة في القاعدة (26) / من هذا الملحق .

ج- ناقلة زيت من الفئة (3)

ويقصد بها ناقلات الزيت حمولة خمسة آلاف طن / ساكن فأكثر , ولكن أقل مما تم تحديده في الفقرتين الفرعيتين أ و ب من هذا البند .

4- ناقلة الزيت التي تنطبق عليها هذه اللائحة سوف تتوافق مع متطلبات اللائحة 13F من هذا الملحق في موعد لا يتجاوز 4 أبريل 2005 , أو في الموعد السنوي المقابل لتاريخ تسليم السفينة وفقاً للتاريخ أو السنة المشار إليها في القائمة الآتية :-
الفئة (1) : 4 أبريل 2005 بالنسبة للسفن المسلمة في أبريل 1982 أو قبلها و 2005 للسفن المسلمة بعد أبريل 1982 .

الفئتين (2) و (3) : 4 أبريل 2005 للسفن المسلمة في 4 أبريل 1977 و ما قبلها و 2005 للسفن المسلمة بعد 4 أبريل 1977 , ولكن قبل أول يناير 1978 .
و 2006 للسفن المسلمة في عام 1978 و عام 1979
و 2007 للسفن المسلمة في عام 1980 و عام 1981
و 2008 للسفن المسلمة في عام 1982
و 2009 للسفن المسلمة في عام 1983
و 2010 للسفن المسلمة في عام 1984 و ما بعدها

5- ومع ذلك فإن أحكام البند (4) من هذه اللائحة (في حالة ناقلات الزيت من الفئتين (2) و (3)) المعدة بقاء مزدوج واحد أو جوانب مزدوجة , ولا تستخدم في نقل الزيت وتمتد بطول صهاريج الشحنة ولا تستوف شروط إعفائها من تطبيق أحكام الفقرة (2) (1) من هذه اللائحة ,

فانه يجوز للإدارة أن تصرح باستمرار عمل مثل هذه السفن لتاريخ ابعدها من المحدد في البند (4) من هذه اللائحة بشرط :-

- أ. أن تكون السفينة بالخدمة في أول يوليو 2001
- ب. افتتاح الإدارة من خلال فحص السجلات الرسمية أن السفينة مستوفاة للشروط السابق تحديدها
- ج. أن تظل حالة السفينة المذكورة دون تغيير
- د. ألا يتجاوز استمرارها في العمل التاريخ الذي يصل فيه عمر السفينة 25 عاماً بعد تاريخ استلامها

6- ناقلات الزيت من الفئتين (2) أو (3) التي يصل عمرها 15 سنة فاكثر بعد تاريخ استلامها سوف تتوافق مع شرط أسلوب التقييم الذي قبلته لجنة حماية البيئة البحرية بموجب القرار MEPC.94(46) المعدل , والذي ينص على أن مثل هذه التعديلات سوف تقبل وتدخل حيز النفاذ وترتب آثارها طبقاً لنصوص المادة 16 من الاتفاقية الحالية الخاصة بتعديل الإجراءات التي تنطبق على مرفق الملحق .

7- يجوز للإدارة أن تصرح باستمرار عمل ناقلات الزيت من الفئتين (2) , (3) إلى ما بعد التاريخ المحدد في البند (4) من هذه اللائحة إذا كانت هناك نتائج مقنعة لشرط أسلوب التقييم تبرر ذلك - في رأي الإدارة - وفي هذه الحالة تستمر السفينة في عملها بشرط ألا يتعدى ذلك الموعد السنوي المقابل لتاريخ تسليمها في عام 2015 , أو التاريخ الذي يصل فيه عمر السفينة 25 عاماً بعد تاريخ تسليمها أيهما يحل أولاً .

8- (أ) يجب على الإدارة التابعة لدولة طرف في الاتفاقية الحالية , والتي تصرح بتطبيق البند (5) من هذه اللائحة , أو تسمح بتعليق , أو سحب , أو التخلي عن تطبيق البند (7) من هذه اللائحة بالنسبة لسفينة مصرح لها برفع علمها أن تبلغ المنظمة فوراً بذلك لتقوم بدورها بنشر هذه المعلومات على الدول الأطراف في الاتفاقية الحالية

(ب) تخول الدولة الطرف في الاتفاقية الحالية حق منع دخول ناقلات الزيت العاملة إلى الموانئ أو محطات الوصول على الشاطئ , والخاضعة لولايتها القضائية وفقاً لاحكام :-

1. البند (5) من هذه اللائحة بعد حلول الموعد السنوي لتاريخ تسليم السفينة عام 2015 أو

2. البند (7) من هذه اللائحة .

وفي هذه الحالات تبلغ الدولة الطرف المنظمة بذلك لنشر هذه المعلومات على الدول الأعضاء في الاتفاقية الحالية .

ثانياً : اللائحة الجديدة 13H منع التلوث بالزيت من ناقلات الزيت التي تنقل زيت من الدرجة الثقيلة كشحنة

1. هذه اللائحة :

أ- تنطبق على ناقلات الزيت ذات الحمولة 600 طن / ساكن فأكثر , والتي تنقل زيت من الدرجة الثقيلة كشحنة , بصرف النظر عن تاريخ استلامها و
ب- لا تنطبق على ناقلات الزيت الواردة في الفقرة الفرعية (أ) أعلاه , والتي تتوافق مع اللائحة (b), (a) 13F(3) أو 13F(4) أو 13F(5) من هذا المرفق فيما عدا طلب الحد الأدنى للمسافات بين الصهريج الفاصل للشحنة و جانب السفينة و مسطح القاع (لا يحتاج للتلاقي من كل جهة) , وفي هذه الحالة لن تقل مسافة حماية الجانب عما هو محدد في الكود الدولي للكيمائيات الصب للنمط (2) من موقع صهريج الشحنة مع توافق مسافات حماية القاع عند خط المنتصف مع اللائحة (b) 13E(4) من هذا المرفق .

2. لأغراض هذه اللائحة :

يقصد بالزيت من الدرجة الثقيلة أي مما يلي :-

- أ- الزيت الخام الذي يزيد درجة كثافته عن 900 kg/m^3 في درجة حرارة 15°C .
- ب- زيوت الوقود سواء تلك التي تزيد درجة كثافتها عن 900 kg/m^3 في درجة حرارة 15°C أو لزوجتها الحركية عن $180 \text{ mm}^2 / \text{s}$ في درجة حرارة 50°C .
- ج- القطران أو القار و مستخرجاتها .

3. ناقلة الزيت التي تنطبق عليها أحكام هذه اللائحة سوف تتوافق مع أحكام البنود من 4-8 من هذه اللائحة , بالإضافة إلى توافقها مع الأحكام المنصوص عليها في اللائحة 13G .
4. تسري أحكام البنود 5 , 6 , 7 من هذه اللائحة على ناقلات الزيت التي ستطبق عليها اللائحة :-
 - أ- إذا كانت حمولتها 5000 طن / ساكن وتتوافق مع متطلبات اللائحة 13F من هذا الملحق في موعد لا يتجاوز 4 أبريل 2005 أو
 - ب- إذا كانت حمولتها 600 طن / ساكن فأكثر ولكن أقل من 5000 طن / ساكن وتتوافق مع متطلبات اللائحة 13F(7) من هذا الملحق بشرط أن تكون مجهزة بقاع صهاريج مزدوج أو فراغات وجناح صهاريج أو فراغات طبقاً لللائحة 13F(7) من هذا الملحق بما لا يتجاوز الموعد السنوي لتاريخ استلام السفينة في عام 2008 .

5. في حالة ما إذا كانت ناقلة الزيت حمولتها 5000 طن / ساكن فأكثر وتتنقل زيت من درجة ثقيلة كشحنة ومجهزة بقاع واحد مزدوج أو جوانب مزدوجة , ولا تستخدم في نقل الزيت , ومدت بطول صهاريج الشحنة , ولكن ليس لدرجة الامتلاء من أجل إعفائها من حكم البند 1(b) من هذه اللائحة فإنه يجوز للإدارة أن تصرح باستمرار عمل مثل هذه السفينة إلى ما بعد التاريخ المحدد في البند (4) من هذه اللائحة بشرط :-

أ- أن تكون السفينة بالخدمة في 4 ديسمبر 2003 .
ب- أن تكون الإدارة مقتنعة من خلال فحص السجلات الرسمية بأن السفينة مستوفاة للشروط السابق تحديدها .

ج- أن تظل اشتراطات السفينة بالحالة التي هي عليها دون تغيير .

د- ألا تواصل العمل إلى ما بعد التاريخ الذي يصل فيه عمرها إلى 25 عاماً بعد تاريخ استلامها .
6. أ- يجوز للإدارة أن تصرح باستمرار عمل ناقلة زيت حمولتها 5000 طن / ساكن فأكثر في نقل زيت خام كثافته تزيد عن 900 kg/m^3 في درجة حرارة 15°C ولكن أقل من 945 kg/m^3 إلى ما بعد التاريخ المحدد في البند 4(أ) من هذه اللائحة إذا كانت نتائج أسلوب شرط التقييم المشار إليها في اللائحة 13G(6) مقنعة ومبررة إذا رأت الإدارة بأن السفينة صالحة لاستمرارها في عملها بالنظر للحجم والعمر ومنطقة عملها واشتراطات بنائها , وذلك بشرط ألا يتجاوز عملها التاريخ الذي يصل فيه عمر السفينة 25 عاماً بعد تاريخ استلامها .

ب- كما يجوز للإدارة أن تصرح باستمرار عمل ناقلة زيت حمولتها 600 طن/ساكن في نقل زيت من الدرجة الثقيلة كشحنة إلى ما بعد التاريخ المحدد في البند 4 (ب) من هذه اللائحة إذا رأت الإدارة أن السفينة صالحة لاستمرارها في عملها بالنظر للحجم والعمر ومنطقة عملها واشتراطات بنائها , بشرط ألا يتجاوز عملها التاريخ الذي يصل فيه عمر السفينة 25 عاماً بعد تاريخ استلامها .

7. يجوز للإدارة التابعة لدولة طرف في الاتفاقية الحالية إعفاء ناقلة بترول حمولتها 600 طن/ساكن فأكثر تتقل زيت من الدرجة الثقيلة كشحنة من أحكام هذه اللائحة إذا كانت الناقلة :

أ- إما أن تشغل في رحلات خاصة في منطقة خاضعة لولايتها القضائية , أو تستخدم كمخزن عائم لزيت ذو درجة ثقيلة يقع داخل منطقة خاضعة لولايتها القضائية أو
ب- إما أن تشغل في رحلات خاصة داخل منطقة خاضعة للولاية القضائية لطرف آخر , أو تستخدم كمخزن عائم لزيت ذو درجة ثقيلة ويقع داخل منطقة خاضعة للولاية القضائية لطرف آخر بشرط موافقة الطرف الذي يخضع لتشغيل الناقلة لولايتها القضائية داخل المنطقة الخاضعة لقضائه .

8. أ- الإدارة التابعة لدولة طرف في الاتفاقية الحالية , وتسمح بتعليق , أو سحب , أو التخلي عن تطبيق البنود 5 , 6 , 7 من هذه اللائحة على سفينة تم التصريح برفع علمها سوف تبلغ المنظمة فوراً لتقوم بدورها بنشر هذه المعلومات والإجراء المناسب على أطراف الاتفاقية الحالية .

ب- مع عدم الإخلال بأحكام القانون الدولي فان الدولة الطرف في الاتفاقية الحالية سوف تخول حق منع ناقلات الزيت التي تعمل طبقاً لأحكام البند 5 أو 6 من هذه اللائحة من دخول

وفي مثل هذه الحالات فان الدولة الطرف سوف تبلغ المنظمة لنشر هذه المعلومات على
الدول الأعضاء في الاتفاقية الحالية .

ثالثاً : تعديل أسلوب شرط التقييم

Amendments to the condition assessment scheme

البند 5.1

تتطبق متطلبات CAS على :-

1. ناقلات الزيت حمولة 5000 طن/ساكن فأكثر والتي يصل عمرها 15 سنة فأكثر بعد تاريخ استلامها طبقاً للائحة 13G(6) .
2. ناقلات الزيت الخاضعة لأحكام اللائحة 13G(7) والمطلوب الترخيص لها بالاستمرار في الخدمة إلي ما بعد الموعد السنوي لتاريخ استلامها في عام 2010 .
3. ناقلات الزيت حمولة 5000 طن/ساكن فأكثر والتي تنقل زيت من الدرجة الثقيلة , والتي تخضع لأحكام اللائحة 13H(6)(a) .

البند 5.3

- 5.3.1 تنفذ المعاينة التي تتم وفقاً ل CAS لتحسين برنامج التفتيش .
- 5.3.2 تنفذ المعاينة الأولى وفقاً ل CAS طبقاً للائحة 13G(6) متلازمة مع المعاينة الوسطى الأولى المدرجة على الجدول , أو عند إعادة المعاينة بعد 4 أبريل 2005 , أو عندما يصل عمر السفينة 15 سنة , أيهما يحل مؤخراً .
- 5.3.3 تنفذ المعاينة الأولى وفقاً ل CAS طبقاً للائحة 13G(7) متلازمة مع المعاينة الوسطى الأولى , أو عند إعادة المعاينة المطلوبة مسبقاً في الموعد السنوي لتاريخ تسليم السفينة في عام 2010 .
- 5.3.4 تنفذ المعاينة الأولى وفقاً ل CAS طبقاً للائحة 13G(6) متلازمة مع المعاينة الوسطى الأولى , أو عند إعادة المعاينة بعد 4 أبريل 2005 .
- 5.3.5 يجوز التعويل على CAS باعتباره الأول المنفذ امتثالاً للائحة 13G(7) في حالة صدور تقرير الامتثال عقب المعاينة الأولى وفقاً ل CAS بموجب 5.3.2 ويكون صحيحاً لما بعد الموعد السنوي لتاريخ تسليم السفينة في عام 2010 .
- 5.3.6 أي معاينة لاحقة وفقاً ل CAS تطلب من أجل التجديد بما يفيد الامتثال تنفذ في فترات متقطعة (بين وقت وآخر) وفيما لا يزيد عن 5 سنين و 6 شهور .
- 5.3.7 ومع ذلك فإنه يجوز للشركة بالاتفاق مع الإدارة تنفيذ المعاينة وفقاً ل CAS في تاريخ مبكر عن التاريخ الواجب فيه إجراء المعاينة المشار إليها سالفاً بشرط أن تتوافق مع كل متطلبات CAS .

البند 6.1.1.7

مثل هذا التراخي يخضع – في جميع الأوقات – لـ Ro " هيئة الإشراف المعترف بها " والتي سيكون لديها الوقت الكافي لاستكمال المعاينة وفقاً لـ CAS , وإصدار تقرير الامتثال المرحلي بموجب اللائحة 13G(6) أو 13H(6)(a) , أو يكون للإدارة مراجعة التقرير النهائي لـ CAS وإصدار تقرير الامتثال بموجب اللائحة 13G(7) , الممكن تطبيقه , والسابق لإعادة دخول السفينة للخدمة .

البند 10.2.2

سوف يعرض التقرير النهائي لـ CAS بدون تأخير عن طريق هيئة الإشراف المعترف بها لدى الإدارة :

1. في حالة المعاينة وفقاً لـ CAS طبقاً لللائحة 13G(6) أو 13H(6)(a) فيما لا يجاوز 3 شهور بعد اكتمال المعاينة .
2. في حالة المعاينة وفقاً لـ CAS طبقاً لللائحة 13G(7) فيما لا يجاوز 3 شهور بعد اكتمال المعاينة , أو شهرين سابقين على التاريخ الذي يطلب فيه من السفينة إصدار تقرير الامتثال أيهما يحل مؤخراً .

البند 11.1

إحلال كلمات : " من الفئة الثانية والثالثة " محل الكلمات : " من الفئة الأولى والثانية " .

البند 13.1

تصدر الإدارة – طبقاً لإجراءاتها – عن كل سفينة تكمل CAS تقرير الامتثال , ويصدر هذا التقرير :
1. طبقاً لللائحة 13G(6) فيما لا يجاوز 5 شهور بعد اكتمال معاينة CAS أو
2. طبقاً لللائحة 13G(7) فيما لا يجاوز 5 شهور بعد اكتمال معاينة CAS أو الموعد السنوي لتاريخ تسليم السفينة في عام 2010 , أيهما يحل أولاً , وذلك لأجل المعاينة الأولى , وبما لا يجاوز تاريخ انتهاء تقرير الامتثال لأي معاينة لاحقة وفقاً لـ CAS .

البند 13.6

لا تزيد صلاحية تقرير الامتثال عن خمس سنوات وستة أشهر من تاريخ اكتمال معاينة CAS .

البند 13.7

تصدر هيئة الإشراف المعترف بها والتي نفذت المعاينة وفقاً لـ CAS طبقاً للائحة 13G(6) أو 13H(6)(a), وذلك عن اقتناع باستكمال المعاينة, وتقرير مرحلي بالامتثال في شكل نموذج المراسلة الموضح في المرفق (1), ولمدة لا تزيد عن خمسة أشهر, ويظل سارياً حتى تاريخ انتهائه, أو تاريخ إصدار تقرير الامتثال, أيهما يحل أولاً, ويعد مقبولاً من الأطراف الأخرى في اتفاقية ماربول 1978/73.

الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه الصابورة
والرواسب في السفن لعام 2004

International convention for the
control and management of ship's
ballast , water and sediments 2004

الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه الصابورة
والرواسب في السفن لعام 2004
International Convention for the Control
and Management of Ship's Ballast
Water and Sediments , 2004

تعريف

لأغراض تطبيق هذه الاتفاقية :

- يقصد **بالإدارة** حكومة الدولة التي تعمل السفينة تحت سلطتها , وفي حالة المنصات العائمة المستخدمة في استكشاف واستغلال قاع البحار , تكون الإدارة هي حكومة الدولة الساحلية المعنية .
- تعني **مياه الصابورة** المياه والمواد العالقة بها المحمولة على متن السفينة لضبط اتزانها أو اجهااداتها .
- **إدارة مياه الصابورة** تعني العمليات البدنية والآلية والكيميائية والبيولوجية التي تهدف إلى إزالة الكائنات المائية الضارة والجراثيم المسببة للأمراض الموجودة في مياه الصابورة والرواسب , أو القضاء على ضررها , أو تفادي حملها أو تصريفها .
- **الكائنات المائية الضارة والجراثيم المسببة للأمراض** هي تلك التي قد تشكل خطراً على البيئة أو صحة الإنسان أو الممتلكات أو الموارد , أو قد تخل بالتنوع البيولوجي في البحار , وتعني **الرواسب** المواد المترسبة في مياه الصابورة في السفينة .
- **السفينة** تعني سفينة من أي نوع كان تعمل في البيئة المائية , وتشمل الوحدات القابلة للغمر والقوارب العائمة والمنصات العائمة ووحدات التخزين العائمة ووحدات الإنتاج العائمة , ووحدات الشحن والتفريغ العائمة .

نطاق التطبيق

تنطبق الاتفاقية على :

- السفن التي ترفع علم دولة طرف في الاتفاقية .
- السفن التي تعمل تحت سلطة أحد الدول الأطراف في الاتفاقية حتى ولو لم تكن ترفع علم دولة طرف في الاتفاقية .

ولا تنطبق الاتفاقية على :

- السفن التي لم تصمم أو تبنى لحمل مياه الصابورة , أو تحمل مياه صابورة دائمة ليست عرضة للتصريف .
- السفن الحربية , والسفن المخصصة للخدمات الحكومية غير التجارية .
- السفن التابعة لدولة طرف والتي تعمل فقط في المياه الخاضعة لولايتها القانونية دون سواها , أو للولاية القانونية لطرف آخر بإذن منها , بشرط ألا يسفر ذلك عن إلحاق الضرر بالبيئة أو بصحة الإنسان أو بالملكيات أو الموارد الموجودة بها أو بالدول المتاخمة أو بدول أخرى مجاورة .

وتعفى السفينة من تطبيق أحكام هذه الاتفاقية في الحالات الآتية :

1. التصريف الاضطراري لمياه الصابورة والرواسب بغرض كفالة سلامة السفينة في حالات الطوارئ , أو إنقاذ الأرواح في البحار .
2. التصريف على اثر ضرر يلحق بالسفينة أو معداتها نتيجة حادث بشرط اتخاذ كافة الاحتياطات المعقولة قبل وبعد حدوث الضرر لمنع أو تقليل التصريف إلى أدنى حد ممكن .
3. إذا استخدم التصريف لمواجهة تقادى حوادث تلوث من السفينة أو تقليلها .
4. تصريف مياه الصابورة والرواسب من سفينة في ذات الموقع الذي استمدت منه .

التزامات الدول الأطراف في الاتفاقية

يمكن حصرها فيما يلي :-

1. التنفيذ التام والكامل لأحكام هذه الاتفاقية ومرفقها من خلال ضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن , والتعاون مع الأطراف الأخرى بغية الامتثال لاحكامها وأعمالها بصورة فعالية .
2. اتخاذ التدابير اللازمة لعدم إلحاق الضرر ببيئتها وبصحة الإنسان والملكيات أو الموارد بها أو في دول أخرى , على ألا تؤدي الممارسات التي تتبعها لإدارة مياه الصابورة امتثالاً لأحكام هذه الاتفاقية إلى حدوث أضرار تفوق تلك الواقعة قبل إجرائها .
3. حث السفن التي يحق لها رفع علمها على تجنب التزود بمياه الصابورة التي تحتوي على كائنات مائية ضارة أو جراثيم مسببة للأمراض أو رواسب قد تحتوي على هذه العضويات , مع امتثالها لمتطلبات الاتفاقية .
4. إعداد سياسات أو استراتيجيات أو برامج وطنية – كل حسب ظروفه وقدراته الخاصة – لإدارة مياه الصابورة في موانئه والمياه الخاضعة لولايته القانونية , على أن تتسق مع أهداف هذه الاتفاقية .
5. إقامة المنشآت الملائمة لاستقبال مياه الصابورة والرواسب في المواني , وتجهيزها بما يلزم لتنظيف أو إصلاح صهاريج الصابورة , على أن تعمل على نحو لا يؤدي إلى تعطيل السفن دون

مبرر , ويكفل التصرف الأمن في هذه الرواسب على نحو لا يفسد البيئة أو صحة الإنسان أو الممتلكات أو الموارد بها أو في الدول الأخرى , مع إخطار المنظمة البحرية الدولية في حالة عدم ملاءمتها لإحاطة الأطراف الأخرى بذلك .

6.السعي نحو تشجيع وتيسير البحث العلمي والتقني المتعلق بإدارة مياه الصابورة , ورصد تأثيراتها , على أن يشمل ذلك عمليات المراقبة والقياس وأخذ العينات وتحليل كفاءة أي تكنولوجيا أو منهجية والتأثيرات السلبية الناجمة عنها , مع توفير المعلومات المفيدة في هذا الشأن للأطراف الأخرى التي تطلبها .

7.تضمنين القوانين الوطنية عقوبات على السفن التي تنتهك متطلبات الاتفاقية , مع إبلاغ الإدارة التابع لها السفينة وكذلك المنظمة البحرية الدولية بأية إجراءات تتخذ في هذا الصدد , بالإضافة إلى إبلاغ إدارة السفينة المعنية وهيئة الإشراف التابعة لها بأي تدبير يتخذ نحوها , وإخطار ميناء التوقف التالي بجميع المعلومات ذات الصلة بالانتهاك إذا لم تتمكن من اتخاذ التدابير أو إذا كان قد سمح للسفينة بالتوجه إلى الميناء التالي .

8.تبذل كافة الجهود الممكنة لتقاضي احتجاز أو تأخير السفينة دون مبرر , وإلا استحوطت تعويضاً عن أي خسارة تتكبدها أو ضرر يلحق بها .

9.إبلاغ المنظمة البحرية الدولية بالمعلومات حول أية متطلبات أو إجراءات تتصل بمياه الصابورة بما في ذلك قوانينه ولوائحه الصادرة لتنفيذ هذه الاتفاقية , وكذا بموقع المنشآت المتوفرة لاستقبال التصريف لمياه الصابورة والرواسب , بالإضافة إلى المعلومات عن أي سفينة تعجز عن الامتثال لأحكام هذه الاتفاقية .

10.التعاون النشط في نقل تكنولوجيا ضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب , والسعي في حماية البيئة وصحة الإنسان والممتلكات والموارد في المناطق الجغرافية للأطراف ذات المصلحة المشتركة لاسيما تلك المتاخمة لبحار مغلقة أو شبه مغلقة .

متطلبات ضبط السفن

1- مخطط إدارة مياه الصابورة :

تحمل كل سفينة على متنها مخططاً لإدارة مياه الصابورة وتقوم بتنفيذه , على أن يتضمن ما يلي:-

- تدابير السلامة بالنسبة للسفينة والطاقم فيما يتعلق بإدارة مياه الصابورة.
- التدابير الواجب اتخاذها لتنفيذ متطلبات إدارة مياه الصابورة .
- التدابير المتعلقة بتصريف الرواسب في البحر أو على الشاطئ .
- إجراءات التنسيق مع سلطات الدولة التي يتم التصريف في مياهها .
- تعيين الضابط المسئول على متن السفينة عن تنفيذ المخطط.

2- سجل مياه الصابورة :

- على كل سفينة أن تحمل على متنها سجلاً لمياه الصابورة , ويحتفظ ببيانات السجل لمدة لا تقل عن سنتين , ثم يوضع السجل في عهدة الشركة المالكة للسفينة لمدة لا تقل عن ثلاث سنوات .
- تدون كل عملية تخص مياه الصابورة في السجل دون إبطاء , ويوقع الضابط المسئول عن العملية المعنية , ويوقع الربان على كل صفحة مكتملة.
- ينبغي أن يكون السجل متاحاً للتفتيش في جميع الأوقات , ويجوز للموظفين المخولين أصلاً من قبل أحد الأطراف تفتيش السجل على متن أي سفينة تطبق عليها الاتفاقية عندما تكون في ميناء هذا الطرف.

3- معيار إدارة مياه الصابورة :

- أ. على السفن التي تقوم بتبديل مياه الصابورة أن تمارس هذه العملية بكفاءة استبدال حجمي تعادل 95% من مياه الصابورة .
وبالنسبة للسفن التي تستبدل مياه الصابورة بطريقة الضخ يعتبر ضخ ما يعادل ثلاثة أمثال حجم كل صهريج مستوفياً المعيار المذكور .
 - ب. على السفن التي تقوم بإدارة مياه الصابورة أن تصرف أقل من 10 كائنات حية في المتر المكعب من تلك التي يعادل حجمها الأدنى 50 ميكرومتر أو أكثر , وأقل من 10 كائنات حية في كل مليمتر يقل حجمها الأدنى عن 50 ميكرومتر ويعادل أو يفوق 10 ميكرومتر .
 - ج. ينبغي أن تتضمن الجراثيم الكاشفة بوصفها معيار للصحة البشرية ما يلي :-
 - بكتيريا الكوليرا السامة : (01,0139) بأقل من وحدة واحدة في كل 100مليمتر.
 - زحار العجول : أقل من (250) وحدة في كل 100 مليمتر .
 - الجراثيم الكروية المعوية : أقل من (100) وحدة في كل 100 مليمتر.
- السفن المبنية قبل عام 2009 وتتراوح سعة مياه الصابورة فيها بين 1500 و 5000 متر مكعب تستوفي المعيار الوارد في (أ) أو (ب و ج) حتى عام 2014 وبعد ذلك المعيار الوارد في (ب و ج) .
- السفن المبنية قبل عام 2009 التي تقل سعة مياه الصابورة فيها عن 1500 متر مكعب أو تتجاوز 5000 متر مكعب تستوفي المعيار الوارد في (أ) أو (ب و ج) حتى عام 2016 وبعد هذا التاريخ المعيار الوارد في (ب و ج) .
- السفن المبنية في أو بعد 2009 و تقل سعة مياه الصابورة عن 5000 متر مكعب تستوفي المعيار الوارد في (ب و ج) .
- السفن المبنية في أو بعد 2009 ولكن قبل عام 2012 , وتبلغ سعة مياه الصابورة فيها 5000 متر مكعب أو أكثر تستوفي المعيار الوارد في (أ) .
- السفن المبنية في أو بعد عام 2012 وتبلغ سعة مياه الصابورة 5000 متر مكعب أو أكثر تستوفي المعيار الوارد في (ب و ج) .

ويراعى الآتي :-

1. لا ينطبق ما تقدم من أحكام على السفن التي تصرف مياه الصابورة في منشأة استقبال مصممة على نحو يراعي الخطوط التوجيهية التي أعدتها المنظمة البحرية الدولية بشأن هذه المنشآت .
2. السفن التي تقوم باستبدال مياه الصابورة استيفاء للمعيار الوارد في (أ) أن تقوم بإجراء عملية التبديل على بعد 200 ميل بحري على الأقل من اقرب يابسة وفي مياه لا يقل عمقها عن 200 متر , وان تعذر ذلك في ابعـد موقع مستطاع من اقرب يابسة , وفي جميع الحالات على بعد 50 ميلاً بحرياً على الأقل من اقرب يابسة وفي مياه لا يقل عمقها عن 200 متر .
وفي المناطق البحرية التي لا تستوف فيها المسافة أو العمق المذكور يجوز لدولة الميناء ان تحدد بالتشاور مع الدول المتاخمة مناطق تستبدل فيها مياه الصابورة.
3. تقوم جميع السفن بإزالة الرواسب وتصريفها من الأماكن المخصصة لنقل مياه الصابورة وفقاً لاحكام مخطط مياه صابورة السفن .
4. ينبه الطرف المعني البحارة بالمناطق الواقعة تحت ولايته القانونية والتي ينبغي على السفن ألا تتزود فيها بمياه الصابورة والتي تنقشى فيها الكائنات المائية الضارة والجراثيم المسببة للأمراض أو تكون موبوءة بها أو توجد بها أصناف منها مثل تكاثر الطحالب السامة , وكذا المناطق القريبة من مخارج تصريف المجاري , وتلك التي يكون فيها الكسح ضعيفاً بفعل المد والجزر .

معاينات السفن

❖ تخضع السفن* التي تصل حمولتها الكلية 400 طن فأكثر , وتنطبق عليها هذه الاتفاقية للمعاينات الآتية :-

1. معاينة أولية قبل بدء السفينة الخدمة , أو قبل إصدار الشهادة الدولية لإدارة مياه الصابورة .
2. معاينة دورية تجري على فترات تحددها الإدارة , على ألا تتجاوز خمس سنوات .
3. معاينة بينية تجري في غضون ثلاثة أشهر قبل أو بعد السنة الثانية أو السنة الثالثة لتاريخ إصدار الشهادة .
4. معاينة بينية تجري في غضون ثلاثة أشهر قبل أو بعد تاريخ إصدار الشهادة , وتشمل تفنيشاً عاماً للهيكل , وأي معدات أو نظم أو تركيبات أو تجهيزات أو مواد أو عمليات تقترن بمخطط إدارة مياه الصابورة .
5. معاينة إضافية – عامة أو جزئية – تجري وفقاً للظروف عند تغيير أو استبدال أو إجراء إصلاح كبير للهيكل أو المعدات أو النظم أو التركيبات أو التجهيزات .

❖ يتولى موظفون تابعون للإدارة إجراء المعاينات المذكورة , كما يجوز للإدارة أن تعهد بها إلى هيئات تعترف بها

الشهادة الدولية لإدارة مياه الصابورة

- تصدر الإدارة شهادة للسفينة بعد اكتمال معاينتها وفقاً لما سبق , وتحمل المسؤولية كاملة عن هذه الشهادة .
- ويجوز للإدارة التابع لها السفينة أن تأذن لطرف آخر بإصدار هذه الشهادة بعد قيامه بمعاينتها , وتكون لها ذات الصلاحية .
- لا يجوز إصدار هذه الشهادة لسفينة ترفع علم دولة ليست طرف في هذه الاتفاقية .
- تصدر الشهادة باللغة الرسمية للدولة التي أصدرتها , على أن تتضمن ترجمة إلى إحدى اللغات الإنجليزية أو الفرنسية أو الأسبانية إذا لم تكن أي منها هي اللغة المستخدمة .
- تصدر الشهادة لمدة تحددها الإدارة , على ألا تتجاوز خمس سنوات .
- إذا اكتملت المعاينة الدورية بعد تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة تكون الشهادة الجديدة صالح من تاريخ اكتمال المعاينة لمدة لا تتجاوز خمس سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة .
- إذا انتهت صلاحية الشهادة ولم تكن السفينة موجودة في الميناء المقرر معاينتها فيه يجوز للإدارة أن تمد فترة صلاحية الشهادة إلى أن تكمل رحلتها إلى الميناء المقرر معاينتها وبما لا يتجاوز ثلاثة أشهر .

* تستثنى المنصات العائمة , ووحدات التخزين العائمة , ووحدات الإنتاج والشحن والتفريغ العائمة من المعاينات المنوه عنها أعلاه

- تصبح الشهادة غير صالحة في أي من الحالات الآتية :-
- إذا تم تغيير أو استبدال أو إدخال إصلاحات كبيرة على الهيكل أو المعدات أو النظم أو التركيبات أو التدابير أو المواد اللازمة للامتثال الكامل لهذه الاتفاقية .
 - إذا انتقلت السفينة إلى علم دولة أخرى .
 - إذا لم تكتمل المعاينات وفقاً لما سبق تحديده .
 - إذا لم تعتمد الشهادة .

تفتيش السفن

- ❖ يجوز أن تكون السفينة التي تنطبق عليها هذه الاتفاقية عرضة للتفتيش في أي ميناء تابع لطرف آخر بغية التأكد من امتثالها لهذه الاتفاقية , ويغطي هذا التفتيش ما يلي :-
- التأكد من وجود شهادة صالحة على متن السفينة.
 - تفتيش سجل مياه الصابورة .
 - أخذ عينة من مياه صابورة السفينة وفقاً للخطوط التوجيهية التي تصدرها المنظمة البحرية الدولية .

- ❖ يجري تفتيش دقيق للسفينة في الحالات الآتية :-
- إذا لم تكن بحوزة السفينة شهادة صالحة .
 - إذا وجدت أسباب واضحة للاعتقاد بعدم تطابق حالة السفينة أو معداتها إلى حد كبير مع تفاصيل الشهادة .
 - إذا لم يكن الربان أو الطاقم على إلمام بالإجراءات الأساسية المتعلقة بإدارة مياه الصابورة أو إذا لم ينفذ هذه الإجراءات .
- وفي هذه الحالات لا يسمح للسفينة بتصريف مياه الصابورة إلى أن يكون بمقدورها أن تفعل ذلك دون أن تشكل خطر على البيئة أو صحة الإنسان أو الموارد أو إلحاق ضرر بها .

الخلاصة

❖ يمكن حصر الالتزامات الأساسية التي تضعها الاتفاقية على عاتق الجهات المعنية فيما يلي :-

أولاً: التزامات الدولة ممثلة في السلطة البحرية :

1. اتخاذ التدابير اللازمة لعدم إلحاق الضرر بالبيئة وصحة الإنسان والممتلكات أو الموارد , واعداد السياسات أو الاستراتيجيات أو البرامج الوطنية لإدارة مياه الصابورة في موانئها والمياه الخاضعة لولايتها القانونية , والتعاون مع الدول المجاورة نحو تحقيق هذا الهدف .
2. إصدار القوانين الوطنية التي تتضمن عقوبات على السفن التي تخالف أحكام الاتفاقية .
3. إخطار المنظمة البحرية الدولية بأية انتهاكات تحدثها السفن بموانئها , وكذا بالمعلومات حول أية متطلبات أو إجراءات لها صلة بمياه الصابورة .

ثانياً : التزامات المواني :

1. إقامة المنشآت الملائمة لاستقبال مياه الصابورة والرواسب في المواني .
2. إخطار السفن بالمعلومات التي تتعلق بإدارة مياه الصابورة بما فيها التسهيلات المتاحة بالمواني , وكذا المناطق التي تقع في دائرتها والتي ينبغي على السفن ألا تتزود بمياه الصابورة بها لتفشي الكائنات المائية والجراثيم الضارة .

ثالثاً : التزامات إدارات التفتيش البحري :

1. إجراء المعاينات التي حددتها الاتفاقية للسفن الرافعة لعلم الدولة التي تتبعها هذه الإدارات .
2. إصدار أو اعتماد الشهادة الدولية لإدارة مياه الصابورة لتلك السفن .
3. التفتيش على السفن التي تسري عليها أحكام هذه الاتفاقية عند تردها على المواني التابعة لهذه الإدارات .

رابعاً : التزامات ملاك السفن ممثلين في الربابنة :

1. إعداد مخطط لكل سفينة لإدارة مياه الصابورة يتواجد على متنها مع تنفيذه
2. حمل سجل مياه الصابورة على متن السفينة , وتدوين بيانات أي عملية تتم به .
3. الالتزام بالمعايير المحددة لتصريف مياه الصابورة .
4. إجراء المعاينات المطلوبة للسفن في مواعيدها واستصدار الشهادة الدولية لإدارة مياه الصابورة