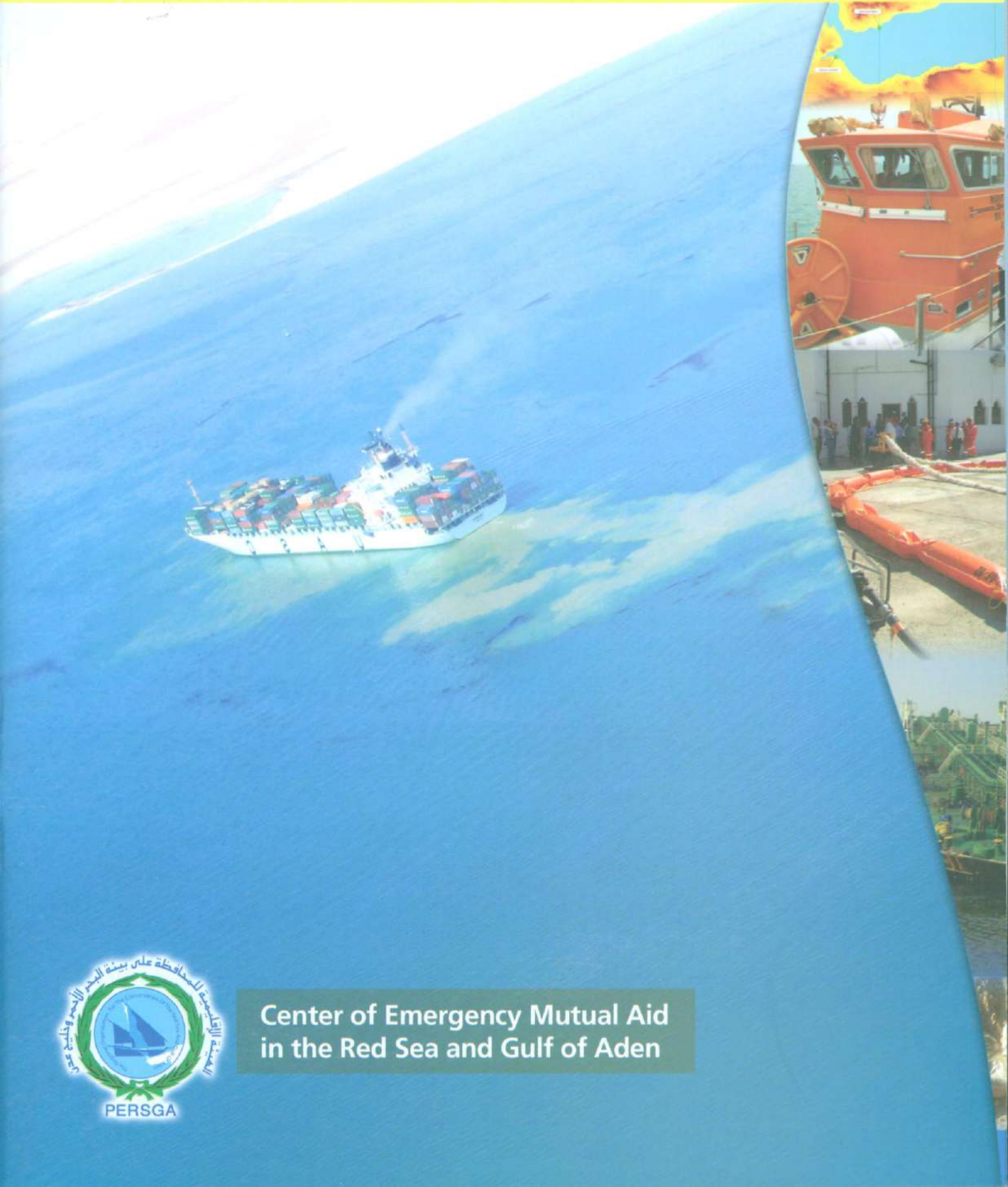


EMARSGA

NEWSLETTER FOR EMARSGA CENTER



Center of Emergency Mutual Aid
in the Red Sea and Gulf of Aden

General Supervision

Prof. Ziad H. Abu Ghararah
Secretary General

Editorial Board

Dr. Mohamed Badran
Rear Admiral Mohamed Genina
Mr. Kahlan Ahmed Abu-Ghanim

To join our mailing list or
to receive additional copies
please contact:

Marine Emergency Mutual Aid in the Red Sea and Gulf of Aden

Alnasr St.-Aldahar
Hurgada-Egypt P.O.Box 669
E-mail:emarsga@persga.org

for PERSGA Publications
Please visit our website:
<http://www.Persga.org>

The editors encourage you
to submit articles, reviews and
photographs for publication
but cannot guarantee that
they will be used.

Designed by
Information Technology Unit
in PERSGA

CONTENTS

- **MARPOL**
Requirements in Yemen.....4
Within the PERSGA Region, MARPOL has been ratified by Djibouti, Egypt, Jordan and Saudi Arabia. Yemen is one of the countries that have not yet ratified the convention.....
- **EMARSGA**
efforts in supporting member countries.....7
EMARSGA continued its efforts in collaboration with PERSGA member states in providing technical support and capacity building.....
- **STATUS**
of regional response capabilities..... 12
EMARSGA has been kept ever since it has been established in May 2006 to collaborate with the member states for capacity building and enhancing oil response capabilities.....
- **INCIDENTS**
reported to EMARSGA 17
The Centre of Emergency Mutual Aid in the Red Sea and Gulf of Aden "EMARSGA" has been alerted about four different incidents over the last 12 months.....

The Regional Organization for the Conservation of the Environment of the Red Sea and Gulf of Aden-PERSGA-is an intergovernmental organization dedicated to the conservation of coastal and marine environment in the region. Its legal basis stems from the Regional Convention for the conservation of the Red Sea and Gulf of Aden Environment known as the Jeddah Convention and signed in 1982. The PERSGA member countries include Djibouti, Egypt, Jordan, Saudi Arabia, Somalia, Sudan and Yemen. The headquarters are based in Jeddah, Saudi Arabia.

The aim of the newsletter is to provide you with the activities and news of the marine Emergency Mutual Aid Center of the Red Sea(EMARSGA). The contents of the newsletter do not necessarily represent the position or views of PERSGA or the editorial board,nor do they imply the expression of any opinion on the part of PERSGA concerning the legal status of any country,territory,frontier or border.

All non-copyright material may be freely reproduced. Al-Sanbouk cordially requests that due reference is made to the source if any news/articles/pictures are reprinted in other publications.

The Red Sea is distinguished for its coastal and deepwater Environment.

It has a profound reputation for its rich biodiversity and highly productive habitats. The Gulf of Aden also shares the Red Sea these characteristics. This has given them special consideration in MARPOL Convention and have been identified as a special areas. But the special area status does not get into effect spontaneously. Specific actions by the countries bordering special areas are needed. Basic requirements are that such countries should accede the MARPOL Convention and that adequate reception facilities are available in the region. PERSGA and its Emergency Mutual Aid Centre EMARSGA, are exerting continuous efforts on the different fronts, both with the International Maritime Organization "IMO" and the member states. Efforts may even be extended to coordinate with PERSGA non member states. PERSGA is providing all possible technical assistance to its member countries to realize the condition of availability of adequate reception facilities in the region and also facilitate acceding the MARPOL Conventions to countries that have not yet done so.



Countries that have acceded the Convention are Saudi Arabia, all the six annexes; Egypt, Annexes 1-V; Jordan and Djibouti, Annexes 1&2. Sudan and Yemen are in the process of acceding the Convention, which reflects the harmony between the directions of PERSGA and its member states and the significant support that PERSGA initiatives receive from its member states.

Getting the special area status of the Red Sea and Gulf of Aden into effect is also a concern of PERSGA Ministerial council. It has been emphasized in the last three Council Meetings; 2008, 2009 and 2010. In accordance with the decisions of the Council the activities of PERSGA and EMARSGA are continuously increasing. Especially that the Red Sea and Gulf of Aden are witnessing steady increase in navigation and freight both in quantity and diversity.

The two basins of PERSGA, are getting increasingly crowded with ships and oil tankers that carry about 12% of the world trade between Europe, Americas and the Middle East. In addition there is active movement of war ships in the region. These factors collectively provide a strong driving force towards putting the special area status of the Red Sea and Gulf of Aden into effect.

Joining the MARPOL Convention is the only legal instrument that would prevent such ships from dumping any of their waste oil, sewage or garbage into the sea, a matter that is strictly forbidden in the especial areas. Noteworthy is that all the surrounding identified special area status have entered into effect, which forces the ships to be more careful about avoiding polluting the environment in these areas as compared to the Red Sea and Gulf of Aden.

There are several positive signs reflected in the continuous improvement in realization of the MARPOL Convention requirements in all countries including those that have not acceded to the Convention yet. Also, the continuous advancement in the ship building technologies results in a continuous decrease in the ships needs for coastal reception facilities, which makes conformity with the Convention much easier.

In conclusion, putting the special area status of the Red Sea and Gulf of Aden into effect in the near future is possible. But it still needs more efforts from surrounding countries for realizing the following requirements. These have been identified in a workshop organized specially for this purpose, supported by IMO and facilitated by an international expert nominated by IMO:

1. Acceding to the MARPOL Convention by PERSGA member states that have not yet acceded the convention plus Eretria will significantly improve the chances of approval of any application to the IMO for identifying a date at which the special area status of the Red Sea and Gulf of Aden enter into effect under Annex 1. Also acceding to Annex V by the countries that have not acceded Annex V yet will improve the chances of approval of an application for putting the special area status of the Red Sea into effect under Annex V.

- In a special study PERSGA conducted in collaboration with IMO and the Maritime Affairs Authority in Yemen it has been recommended that when Yemen ratifies the MARPOL Convention, it may apply for the readjustment of the definition of the Gulf of Aden to include an area that is not currently covered in any special area under MARPOL, which includes the Socotra Archipelago that has been recognized as a World Heritage Site. Yemen in coordination with the other countries surrounding the Gulf of Aden may also request to denote the Gulf of Aden a special area under Annex V.
- Update of the information on reception facilities of the countries bordering the Red Sea and Gulf of Aden in the GISIS database of IMO would help

significantly in approval of the special area status putting into effect request when filed.

- A request needs to be filed at IMO by the countries surrounding the Red Sea and Gulf of Aden individually or collectively, advising IMO of the availability of adequate reception facilities in the region and asking for specifying a date at which the special area status of the Red Sea and Gulf of Aden would get into effect.

PERSGA and EMARSGA will not save any efforts in continuing to support any of the countries in realization of these issues.

Prof. Ziad H. Abu Ghararah
Secretary General

MARPOL Requirements in Yemen

Within the PERSGA Region, MARPOL has been ratified by Djibouti, Egypt, Jordan and Saudi Arabia. Yemen is one of the countries that have not yet ratified the convention.

The Republic of Yemen occupies a strategic and unique position within the Red Sea and Gulf of Aden (RSGA) as it has extensive coastlines in both the Red Sea and the Gulf of Aden. therefore, it is particularly important that Yemen should become a party to the MARPOL Convention. In addition, under MARPOL a number of Special Areas were identified throughout the world where pollution might causes great harm to the marine environment.

Each Party to MARPOL is expected to notify the IMO of the measures they have taken to provide such reception facilities. When all the States bordering a Special Area have confirmed that they have provided adequate reception facilities, IMO will be able to set the date from which requirements applying to ships operating in the Special Area shall take effect. IMO will then notify all IMO Member States of the date established well in advance of that date.



Both the Red Sea and the Gulf of Aden are designated as special areas under MARPOL Annex I. The Red Sea has also been designated as a special area with regard to the dumping of garbage under Annex V. So far, because of the lack of notification from the States bordering the RSGA it has not been possible for IMO to recommend that the status of the RSGA under MARPOL, under either Annex I or Annex V, can enter into effect. As in the Table below.

Entry into Force of Regional Special Areas

Special Areas	Adopted	Date of Entry into Force	In Effect From
Annex I Oil			
Red Sea Area	2 Nov 1973	2 Oct 1983	Not yet
Gulf of Aden Area	1 Dec 1987	1 April 1989	Not yet
Annex V Garbage			
Red Sea Area	2 Nov 1973	31 Dec 1988	Not yet

PERSGA has in collaboration with IMO organized a mission with the objectives of:

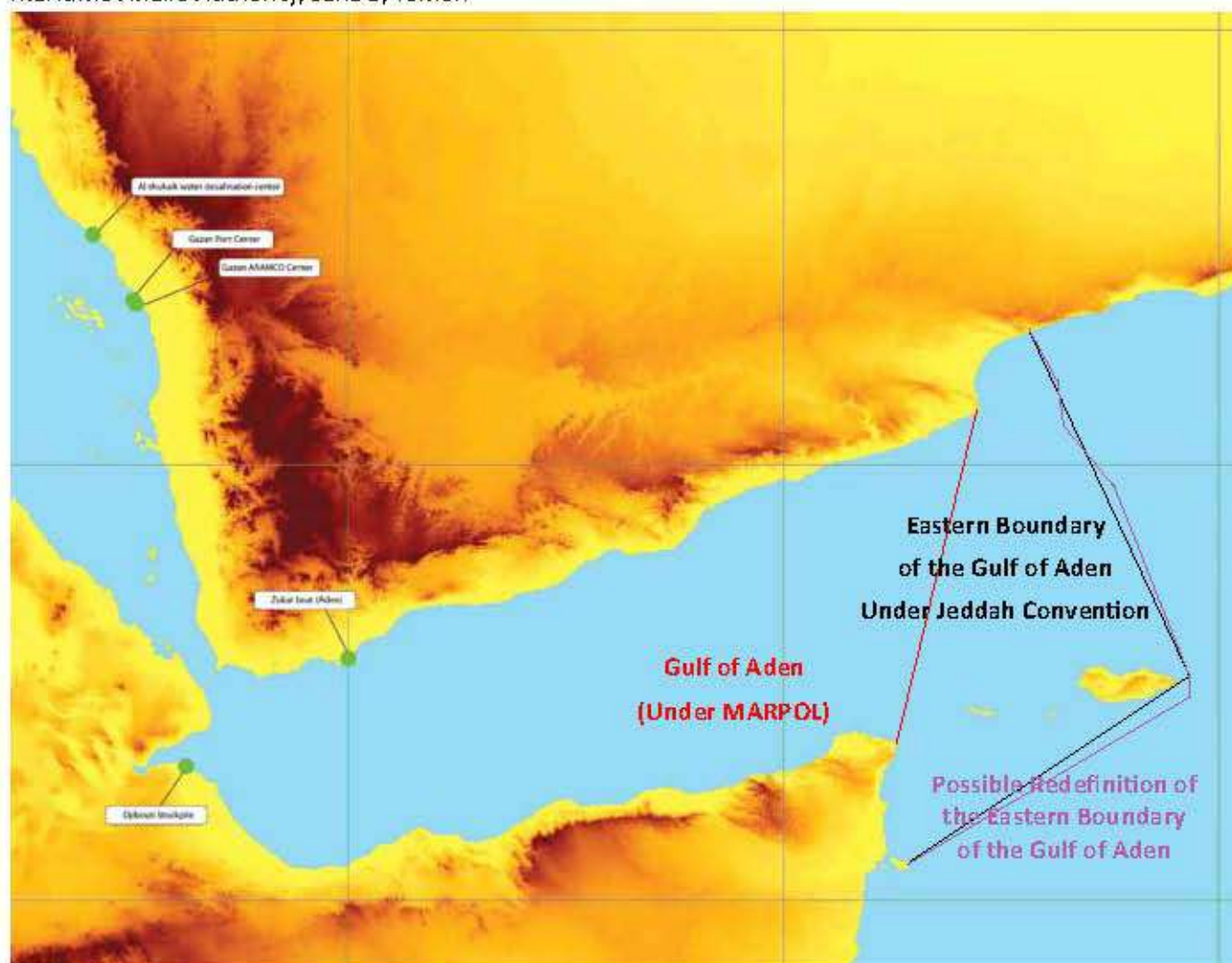
- Identifying the requirements and actions to be taken in order to allow the Republic of Yemen to become a party to the MARPOL Convention.
- Examining the current definition of the Gulf of Aden under MARPOL Annex I and develop recommendations for the potential amendment of this definition so that the sea area between the Gulf of Aden, as defined in MARPOL Annex I, and the Oman area of the Arabian Sea that was adopted on 15 October 2004 and entered into force on 01 January 2007 (but is not yet in effect), and that is not included in either of the Special Areas, could be made part of the Gulf of Aden Special Area in order to protect this area from any misuse by shipping.

The mission consisted of Dr Mohammed Badran, Director, Projects' Management, Scientific Research and Development, PERSGA; Captain Roy Facey, IMO Consultant; Mr. Mohammed Al-Jabbari, Environmental Inspector and Marine Pollution Control Officer, Maritime Affairs Authority, Sana'a, Yemen and Mr. Abdulfattah Al-Miqdad, Environmental Inspector and Marine Pollution Control Officer, Maritime Affairs Authority, Sana'a, Yemen

Identifying the requirements and actions concerning MARPOL Convention in Yemen

The team started their mission by meeting with the Executive Chairman of MAA Captain Abd Allah Abkar in July 2009 in Sana'a at the MAA Headquarters building. The Chairman emphasized the responsibility of MAA for MARPOL matters within Yemen, and expressed his wish that the government, through the Ministry of Transport, should be in a position to accede to the MARPOL Convention as soon as possible.

Subsequently all port terminals and other stakeholders concerned with the disposal of oil and garbage from ships have been visited. The mission specifically noted the operation of several agents involved in handling used engine oil and garbage on ships. The mission also noted the existence of a fully operational used oil recycling factory in Aden. Handling of oily ballast was not needed in most terminals as ships calling at these terminals use segregated ballast tanks. The field visits and the interviews with responsible persons have shown clearly that Yemen does have the necessary facilities that enables the country to ratify the MARPOL Convention smoothly.



Definition of the Gulf of Aden under MARPOL

The geographical coverage of the Red Sea and Gulf of Aden is defined in Article II of the Regional Convention for the Conservation of the Red Sea and Gulf of Aden Environment, Jeddah Convention, as follows: Article II - The present Convention shall apply to the entire sea area, taking into account integrated ecosystems, of the Red Sea, the Gulf of Aqaba, the Gulf of Suez,

the Suez Canal to its end on the Mediterranean, and the Gulf of Aden as bounded by the following rhumb lines: From Ras Dharbat Ali in Latitude 16° 39' 00" N, Longitude 53° 03' 05" E, to a point in Latitude 16° 00' 00" N, Longitude 53° 25' 00" E, thence to a point in Latitude 12° 40' 00" N, Longitude 55° 00' 00" E lying ENE of Socotra Island, then to Ras Hafun in Latitude 10° 26' 00" N, Longitude 51° 25' 00" E. Thus the boundary between the Red Sea and Gulf of Aden is not identified in the Jeddah Convention. The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, MARPOL, defines the Red Sea area as follows (MARPOL Regulation 10 (1) d): "The Red Sea Area means the Red Sea proper including the Gulfs of Suez and Aqaba bounded at the south

by the rhumb line between Ras Si Ane [Ras Siyyan] (12° 28.5' N, 43° 19.6' E) and Husn Murad (12° 40.4' N, 43° 30.2' E)".

Thus Mayyun (or Perim) island is considered by MARPOL to lie within the Red Sea. The Gulf of Aden as defined by MARPOL covers a significantly smaller area than that encompassed within the definition used in the Jeddah Convention. For the purposes of MARPOL the islands of the Socotra Archipelago are not included, and the Gulf of Aden area is defined as follows:

"The Gulf of Aden Area means that part of the Gulf of Aden between the Red Sea and the Arabian Sea bounded to the west by the rhumb line between Ras Si Ane [Ras Siyyan] (12° 28.5' N, 43° 19.6' E) and Husn Murad (12° 40.4' N, 43° 30.2' E) and to the east by the rhumb line between Ras Asir (11° 50' N, 51° 16.9' E) and the Ras Fartak (15° 35' N, 52° 13.8' E)".

Thus the Archipelago, which is now a World Heritage Site, is excluded from the Special Area as defined by MARPOL.

Conclusions :

- All the commercial ports of Yemen including the new LNG Terminal were visited.
- The introduction of segregated ballast tankers in international trade under MARPOL requirements have made a great difference to Yemen and to the facilities needed at its oil terminals.
- Regulations introduced by the Ministry of Transport are in line with MARPOL requirements.
- In general Reception Facilities for waste oil, garbage and sewage are adequate at all ports.
- Some small sub-standard coastal tankers operating from Yemeni ports are not compliant with MARPOL requirements.
- Facilities for oil reception in the country have been greatly improved in the past year, with the establishment of an international oil reception and processing plant in the Aden Free Zone.
- Overall, it appears that there is no reason why Yemen would be unable to accede to the MARPOL Convention. Thus the mission recommends that the Maritime Affairs Authority would proceed with the legal instruments according to the constitution of the Republic of Yemen to accede to the MARPOL Convention
- The extent is the Gulf of Aden as defined by MARPOL is an important issue and the current boundaries should be reconsidered so that the Socotra Archipelago is included, and the gap between two Special Areas on the southern coast of the Arabian Peninsula is closed.

EMARSGA effort in supporting member states during the period Oct. 2009 to Oct. 2010

EMARSGA continued its efforts in collaboration with PERSGA member states in providing technical support and capacity building. The main activities over the last year consisted of regional and national training and consultation workshops. Following is a number of workshops organized between October 2009 and October 2010.

Putting Special Area Status of RSGA into Effect



The Red Sea is designated as a special area under both Annex I and Annex V "oil and garbage" and the Gulf of Aden under Annex I "oil". However, up to date the Special Area status has not yet become effective for any of the areas for any of the Annexes.

A workshop was convened at EMARSGA in order to raise further awareness in the region of the necessary provisions to ensure that the Special Area status will become effective in the near future. The workshop was successful in as much as the participants were highly satisfied with the arrangements made on their behalf and appreciative of the efforts of PERSGA/EMARSGA and the

The Red Sea and the Gulf of Aden have been designated by the International Maritime Organization (IMO) to be Special Areas under the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, known as the MARPOL Convention.

independent consultant. There was consensus that further follow up was necessary and that there was an urgent need to meet the obligations to ensure the proper provision of adequate facilities and

arrange for effective reception of ships' wastes in their parts. The inventory in line with resolution MEPC.83(44), Guidelines for ensuring the adequacy of port waste reception facilities, was acknowledged to be of unlimited value. The participants felt responsible for the follow up on ten recommendations agreed on in the workshop, particularly on the identified priority items and national self assessment follow up for provision of needed requirements.

Legal Aspects of Ballast Water Management

A regional workshop on the legal aspects of the international convention on ballast water management has been organized at EMARSGA as one of the components of the GloBallast Partnership Project. Preparation for the workshop started about two months earlier of the date of the workshop. The materials has been provided by the GloBallast Partnership PCU.

PERSGA in turn has contracted the consultant Dr. H. Baban and completed all the necessary regional arrangements. PERSGA has also translated the materials provided by IMO to Arabic and the

Enforcement is a set of actions that governments or others take, to correct situations that endangers the environemnt



Gulf of Aden followed by an introductory address and presentation by the Regional Coordinator of the GloBallast Partnership Project who emphasized the importance of the project and the fruitful collaboration between PERSGA and IMO in handling

workshop was carried out in Arabic. This has the advantage of providing the information by a highly experienced Arabic native consultant that helped in better communication between instructor and the participants.

The workshop started at 9:00 am of Wednesday December 16th 2009. A welcome address has been given by the Director of the Centre of Emergency Mutual Aid in the Red Sea and



different aspects of protection of the marine and coastal environment from pollution. Discussion of the different modules then started by the instructor. Topics discussed focused on the legal aspects of the international convention of ballast water management, namely the legal reforms needed to facilitate putting the convention into effect.

Port State Control Regional MoU



The workshop was organized pursuant to the PERSGA council decree number "م هـ - 9/13 - 10/3/2010". The workshop was organized at the Centre of Emergency Mutual Aid in the Red Sea and Gulf of Aden – EMARSGA – during the period July 26th – 27th 2010. It was attended by 15 participants from PERSGA member states, PERSGA staff and invited speakers.

The workshop language was mainly Arabic, however, some parts were given in the English language, particularly the presentation of the IMO representative and some parts of the other presentations that were necessary to be communicated to the IMO representative.

The workshop was facilitated by PERSGA coordinator Dr. Mohammad Badran. Captain Emad Islam, Deputy Secretary General of the Mediterranean MoU, played a key role in the discussions pointing out the benefits of a new PSC MoU in the Red Sea and Gulf

of Aden and how to utilize the existing MoUs based on the experience in the Mediterranean MoU. An IMO representative participated in the workshop and expressed his blessings of PERSGA initiative in establishing a Port State Control MoU in the Red Sea and Gulf of Aden.



Guidelines for Regional Response to Oil and Chemical Spills

The Regional Organization for the Conservation of Environment of the Red Sea and Gulf of Aden organized at the Center of Emergency Mutual Aid in the Red Sea and Gulf of Aden in Hurghada Egypt, a regional workshop on Guidelines for Response to Oil and Hazardous Chemical Spills in the Marine and Coastal Environment that took place during the period October 26th–28th 2010. The workshop was attended by twenty specialists from the region and discussions were facilitated by the International

consultant Stéphane Grenon and Dr. Mohammad Badran, Director of Projects Management, Scientific Research and Monitoring at PERSGA.

The workshop started with an opening address of Admiral Mohammed Genina Director of EMARSGA, who welcomed the participants and emphasizes the role of the Centre in communicating with them for the realization of its objectives in protection of the marine and coastal environment. Dr. Mohammad Badran

then spoke conveying to the participants the greetings of H E PERSGA Secretary General his wishes of having a successful and fruitful workshop. Dr. Badran also welcomed the Consultant Mr. Grenon and pointed out the workshop comes in the framework of enhancing the capacity building at the countries for response to oil spills and a move step forward towards establishing response to hazardous chemical spills mechanisms in the region. Then Dr. Badran discussed the context in which the workshop is being organized, pointing out that it will end with identifying operational guidelines for response to oil and hazardous chemical spills.



The consultant Mr. Grenon then gave his first overview presentation on mechanisms for responding to oil and hazardous chemical spills. This was followed by country presentations on the national status of the participant's countries concerning response capabilities and contingency planning concerning basically oil, as PERSGA region countries still lack well identified mechanism for response to hazardous chemical spills. Then the workshop's sessions continued discussing practical aspects of response to oil and hazardous chemicals in the marine and coastal environments.

Updating National Contingency Plan in Djibouti

A national training workshop on updating the national contingency plan for response to oil and other hazardous substances spills was held in the Republic of Djibouti during the period February 15th – 18th 2010. The workshop was inaugurated by HE Mr. Ali Hassan Bahdon Minister of Transport and equipment in Djibouti in the presence of Mr. Aboubaker Douale Wais Secretary-General of the

Ministry of Housing and Urbanization, Environment and Land Planning. Mr. Habib Abdi Houssein represented PERSGA. Representatives of all stakeholders in the implementation of the National Contingency Plan also participated in the workshop. In addition to updating the national contingency plan, the workshop aimed at training participants on oil response according to IMO standards.



Ballast Water Management in RSGA

Three national training workshops on ballast water management have been carried out in Egypt, Jordan and Yemen during February 2010. The three workshops have been carried out within the framework of implementation of the GloBallast Partnerships Project, in which PERSGA is a partner with the International Maritime Organization "IMO".

The workshop in Egypt was carried out at the Suez Regional Branch of the Egyptian Environmental Affairs Agency during the period February 8th – 10th 2010. General aspects of ballast water management have been discussed using the training material produced by IMO, national coordinator of the project Engineer Kamal El Kazzas from the Red Sea Ports. He discussed the progress made and the upcoming steps of the project's implementation at the nation level.



The workshop in Jordan was carried out at the Headquarters of Jordan's Maritime Authority during the period February 14th – 16th 2010. The Director General of the Jordanian Maritime Authority participated in the opening. General aspects of ballast water management have been discussed using the training material produced by IMO. Engineers Walied Al Suhaimat and Omer Al Dabbas discussed the progress made and the upcoming steps of the project's implementation at the national level.



The workshop in Yemen was carried out at the Hudayedah Branch of Yemen's Maritime Affairs Authority during the period February 22nd – 24th 2010. The Governor of Hudayedah Governorate participated in the opening session and addressed the participants, acknowledging the role of PERSGA in protection of the marine and coastal environment. General aspects of ballast water management have been discussed using the training material produced by IMO. Dr. Nabil Al Shawafi discussed the progress made and the upcoming steps of the project's implementation at the national level.

Status of Regional Capabilities for Response to Oil Spills

EMARSGA has been kept ever since it has been established in May 2006 to collaborate with the member states for capacity building and enhancing oil response capabilities. This is manifested in the countries adopting oil response national contingency plans. One of the fruitful outcomes of this collaboration is that all PERSGA member states currently have national contingency plans for responding to oil spills and treating its effects. This has encouraged the EMARSGA to start a series of national training workshops on IMO Level II on response to oil spills and updating the national contingency plans. There is also a parallel effort on establishing an oil response regional contingency plan. This will be discussed in a regional workshop supported by the International Maritime Organization "IMO" during the year 2011. Amongst the basic pillars of the Center's work is its continuous



efforts towards meeting the MARPOL Convention requirements for putting the Special Area Status of the Red Sea and Gulf of Aden into effect.

In fulfillment of its duties according to the Regional Protocol for Protection of the Marine Environment from Oil and other Hazardous Chemicals, the Centre continues to collect information on regulations concerning contingency and also of experts and equipment in PERSGA member states. This information is maintained in a special database that is continuously updated. The database is available on the newly established web site of the Centre www.emarsga.org. The mechanism of updating the database information is what is provided by the authorized national bodies and the contact persons in the countries. The following is a summary of the information on the database as of the end of November 2010:



First. Information of Experts

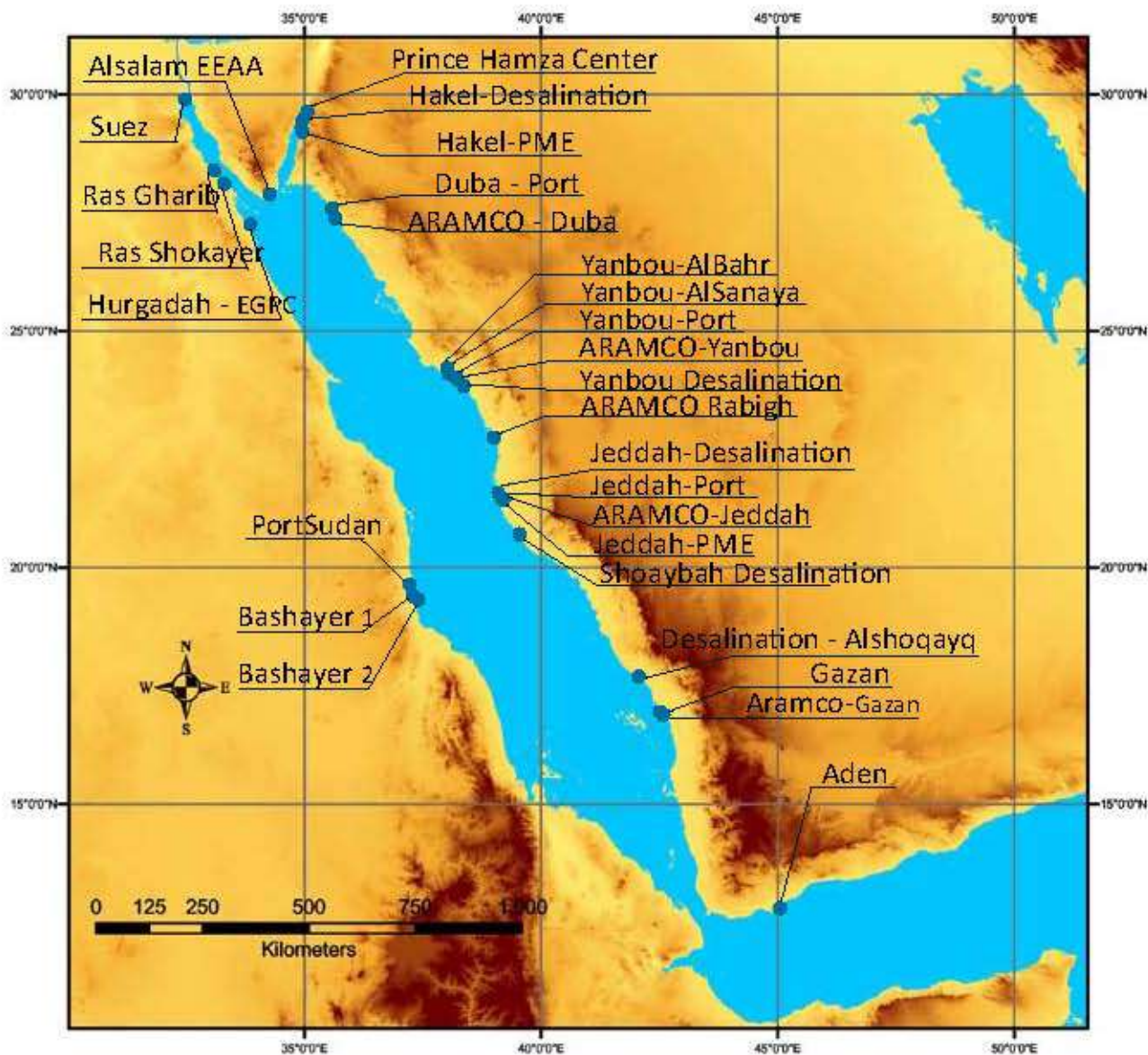
The database contains information of more than 150 experts from the region and 150 international experts

Country	Jordan	KSA	Sudan	Somalia	Djibouti	Egypt	Yemen
Experts	11	26	11	NA	8	40	36

Second. Information of National Oil Response Contingency Plans

No information is available about Somalia. Otherwise all PERSGA members states have established oil response contingency plans:

Country	ORNCP	Year Adopted
Jordan	1	2002
Djibouti	1	Under Adoption
Saudi Arabia	1	2002
Sudan	1	2003 Under Review
Somalia	NA	NA
Egypt	1	1989
Yemen	1	2007



Distribution of oil pollution response and combating centers in PERSGA region. The map was developed based on the available data in EMARSGA center, it is continuously updated.

Third. Information of Response Equipment

Response equipment in the database is divided into four main categories:

Country	Booms	Skimmers	Response Boats	Centers
Jordan	Available	5	6	Available
Djibouti	No Data	No Data	No Data	No Data
Saudi Arabia	5,000 m	10	14	18 local centers
Sudan	Available	5	3	1
Somalia	No Data	No Data	No Data	No Data
Egypt	11,000 m	27	16	4 Main Centers
Yemen	4	23	3	No Data

Djibouti

Within its continuing efforts to establish a regional contingency plan for response to marine pollution, PERSGA / EMARSGA is currently supporting the implementation of a national project in Djibouti to establish a National Marine Pollution Response Centre. PERSGA / EMARSGA provides technical support to the project that is implemented in partnership between the ministry of Transport and Equipments and the ministry of Housing and Urbanization, Environment and Land Planning, The National Contingency Plan NCP has been updated and participants from different agencies have been trained on response to oil spill incidents. The responsible authorities in Djibouti have also made good progress towards establishing the buildings for the Centre and hiring the necessary staff.

Egypt

Contingency planning in Egypt is the responsibility of the Egyptians Environmental Affairs Agency "EEAA". Emergency of response to oil pollution is not an exception. EEAA is continuously alerted to keep the oil response capabilities at the best possible level. EEAA is also the central contact point that receives oil pollution alerts and takes action to contact other agencies involved at the national and international levels.

The General Corporation for Petroleum operates a number of oil response centers. One of these centers is owned by EEAA and there are plans that they establish another one. The presence of such substantial capabilities in Egypt for response to oil spill incidents along with the good number of experts in this field, and this gives Egypt a significant role in the implementation of the Regional Protocol on Technical Assistance and Transfer of Personnel and Equipment During Emergency, signed in 2009.

Jordan

Jordan owns one response centre; that is Prince Hamza Centre for Oil Pollution Contingency. The

capabilities at Prince Hamza Centre are mainly for responding to incidents of tier I and tier II. It is managed by the Aqaba Special Zone Authority, where it receives substantial attention. With this official attention and the highly qualified personnel at Prince Hamza Centre it is very effective in covering the Jordanian territorial waters and the adjacent area. The centre can be very useful in the implementation of the Regional Protocol on Technical Assistance and Transfer of Personnel and Equipment During Emergency, signed in 2009.

Saudi Arabia

Responsibilities for the Oil Spill Contingency Plan in the Kingdom of Saudi Arabia are vested at the Presidency of Meteorology and Environmental Protection "PME", which plays the role of the national coordinator. The National Contingency Plan has been approved by the Ministerial Council in 1991, since then, PME has been working with the national authorities and entities that manage constructions on the coastline to prepare a local response center for each one of them, and a an alert and communication system for reporting incidents round the clock has been developed. PME is also the international and regional focal point for combating oil pollution, and it conducts several periodical training drills with scenarios to insure the preparedness of all pollution combating units. Thus, the Kingdom of Saudi Arabia has a great potential in supporting the protocol of technical collaboration and transfer of personnel and equipment during marine emergency.

Sudan

With continuously increasing shipping activities at the three ports of Sudan: Bashayer, Othman Digna and Port Sudan, and for the need to respond to possible oil spill incidents, the Sudanese Authorities followed a number of steps to compact oil spill incidents.

The first National Oil Response Contingency Plan has been prepared in collaboration with PERSGA. The plan draws clear lines for responding to and

protecting the Sudanese coasts from oil pollution. The Sudanese Maritime Agency has been set as the central national body for implementation of the National Contingency Plan. The Coastal Station at the Agency of Marine Ports has been set as the contact point for receiving incident alerts and alerting other agencies involved. The National Contingency Plan provides a description of the procedures to be followed in the case of an incident and specifies the connections between the different agencies.

Yemen

The Maritime Affairs Authority "MAA" in Yemen is

responsible for dealing with oil spill contingency. MAA is the central national body in the implementation of the National oil Spill Contingency Plan and owns the governmental oil response equipment. Most of the equipment is mounted on two boats; one of them stays mainly at Al Hodayedah on the Red Sea and the other stays mainly at Aden on the Gulf of Aden. In addition to the official oil response capabilities owned by MAA, oil companies operating in Yemen have their own oil response centers. These are capable mainly of responding to tier I and tier II incidents.

Djiboti Code of Conduct to Repress Acts of Piracy and Armed Robbery against ships



©UK MOD Crown Copyright 2010

A high-level meeting of 17 States from the Western Indian Ocean, Gulf of Aden and Red Sea areas, convened by IMO in Djibouti to help address the problem of piracy and armed robbery against ships off the coast of Somalia. The meeting was opened on 26 January 2009 by IMO Secretary-General Efthimios E. Mitropoulos and the Prime Minister of Djibouti, H.E. Mr. Dileita Mohamed Dileita. PERSGA participated in the meeting that was attended by Ministers, Ambassadors, senior officials and legal experts from Comoros, Djibouti, Egypt, Ethiopia, France, Jordan, Kenya, Madagascar, Maldives, Oman, Saudi Arabia, Seychelles, Somalia, South Africa,

Sudan, the United Republic of Tanzania and Yemen, as well as observers from other IMO Member States; United Nations specialized agencies and bodies; and international and regional inter-governmental and non-governmental organizations.

The Djibouti meeting adopted four resolutions:

- Resolution 1 on Adoption of the Code of Conduct concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden;

- Resolution 2 on Technical Co-operation;
- Resolution 3 on Enhancing Training in the Region, which accepts the offer of Djibouti to host a training centre; and
- Resolution 4 on Expressions of Appreciation.

The Code of Conduct was opened for signature by 21 countries in the region. On the occasion of the meeting in Djibouti, 9 countries in the region including three of PERSGA member states signed the Code of Conduct: Djibouti, Ethiopia, Kenya, Somalia (TFG), Yemen, Madagascar, Maldives, Seychelles and Tanzania. This brought it into effect immediately

The signatories of the Djibouti Code of Conduct have agreed to implement and/or reinforce the following mechanisms and activities:

1. Establishment of Piracy Information Exchange Centers in the following locations: a- Regional



Maritime Rescue Coordination Centre in Mombasa/ Kenya; b- Sub-regional Coordination Centre in Dar el Salaam/Tanzania and c- Regional Maritime Information Centre to be established in Sana'a/ Yemen;



©UK MOD Crown Copyright 2010

2. Regional Training Centre to be established in Djibouti.

On March 10th 2010 the Kingdom of Saudi Arabia signed the Code of Conduct becoming the 13th country to do so. His Excellency Dr. Jubarah Bin Eid Alsuraisy, Minister of Transport of Saudi Arabia, signed the Code on behalf of his Government. Dr. Alsuraisy said at signing of the conduct: "The Kingdom of Saudi Arabia, following instructions of King Abdullah, exerts every effort to build bridges of cooperation with countries all over the world, especially by taking initiatives and participating in an effective way in order to achieve stability and world security, whether through the United Nations and its specialized agencies, or through continuous co-operation with all countries in this field. Other countries that have acceded the code of conduct include Egypt, Sudan and Jordan. This makes all PERSGA member states partners to the Djibouti Code of Conduct.

Incidents reported from Oct. 2009 to Oct. 2010

The Centre of Emergency Mutual Aid in the Red Sea and Gulf of Aden "EMARSGA" has been alerted about four different incidents over the last 12 months.

Incident of partial sinking of the oil tanker ELLI



The tanker was flying the flag of Panama was reported to EMARSGA by the Ministry of State of Environmental Affairs in Egypt on September 28th 2009. This is just before the period covered in this report, but we are including it herein as it was not included in any of our previous reports.

The tanker was sailing from Yemen, empty heading to the repair workshops in Suez Canal for overhauling complete hull and equipment of the ship.

The local officials and the Ministry of State for Environmental Affairs in coordination with the Ports Authority of Red Sea and Suez Canal Authority mobilized the oil compacting equipment to the area. And in coordination with the Petroleum and Environmental Services Company (PESCO) and SUMED sector-in Ain Al-Sukhna, they were able to rescue all crew members that consisted of 24 persons. The ship has then been tugged from its location to a shallow safe area in front of Ataka in Suez



Incident of dead sheep

Incident of dead sheep on the shores of the Gulf of Suez was reported in December 2009, when EMARSGA received an incident report from the Ministry of State of Environmental Affairs in Egypt. The incident report stated that after crossing the Suez canal a ship dumped some 400 dead sheep in the Gulf of Suez. EMARSGA informed all member countries, and circulated a detailed description of the ship. Maritime Authorities in both Saudi Arabia and Yemen followed up the path of the ship and prevented it from causing any further damage to the marine environment.

Getting significant assistance in identifying the ship, the Egyptian authorities took legal action against her. Such incidents usually require substantial efforts for their effects to be treated. They can also be very costly in terms of damage to the marine environment and to the health and economic conditions of the coastal communities.

Incident of oil pollution in Ras Shokeir

Incident of dead sheep Arab Republic of Egypt was reported in April 2010. The report was also received from the Ministry of State of Environmental Affairs in Egypt and stated that a ship discharge oil waste that results in an oil slick of 1 km length and 200 meters width in front of Ras Shukair port in Egypt. Once received EMARSGA circulated the incident report to all its network contact officers.



The Egyptian Authorities conducted an extensive aerial and land survey of the coastal area near Ras shukair port, and activated the protection and clean up emergency plans. The fast actions taken by the Egyptian authorities had a significant impact on reducing the damage resulting from the incident.

Incident of oil slicks in Hurghada

The incident was brought to the attention of EMARSGA by the media.

On Thursday June 17th 2010 some scattered oil slicks appeared at different places along the Red Sea coasts in Hurghada.

The Red Sea Protectorates



and the Regional Branch of the Red Sea of the Egyptian Environmental Affairs Authority moved to the site and started investigations of the source and extent of the oil contamination. In a parallel effort the shoreline clean up and assessment technique were initiated.

Light booms were also deployed to prevent the oil from reaching sensitive tourist areas and absorbent skimmers were used to remove the thin layer of oil from the surface water.

Beaches were also manually cleaned of any oil residues that reached the shoreline.

المحتويات



إيمارسجا

العدد الثاني - ديسمبر 2010 م

الإشراف العام

أ.د. زياد حمزه أبو غراره
الأمين العام

هيئة التحرير

د. محمد بدران
لواء م. محمد فريد جنييه
أ. كهلان أبو غانم

للإضمام للقائمة البريدية
أو لاستلام نسخة إضافية
الرجاء الاتصال على العنوان التالي:

مركز المساعدات المتبادلة
للطوارئ البحرية في البحر
الأحمر وخليج عدن
ش النصر - الدهار - الغردقه -
جمهورية مصر العربية ص ب 669

البريد الإلكتروني:

Emarsga@persga.org

يمكن الحصول على نسخته
إلكترونية من هذه النشرة من:
<http://www.emarsga.org>

تم التصميم والخراج الفني بوحدة نظم
المعلومات بالهيئة

● إتفاقية "ماربول"

الوضع الخاص باتفاقية ماربول في اليمن.....4

تم الانضمام إلى اتفاقية ماربول في إقليم البحر الأحمر وخليج عدن من قبل أربع دول هي الأردن والسعودية وجيبوتي ومصر.....

● جهود إيمارسجا

9 جهود إيمارسجا في دعم الدول الأعضاء.....

واصل مركز المساعدات المتبادلة التعاون مع دول الإقليم بهدف تقديم الدعم الفني. وقد تركزت جهود المركز في تنظيم ورش عمل تدريبية وتنشائية. فقد ساهم المركز خلال الاثني عشر شهر الماضية في تنفيذ عدة ورش عمل

● الوضع الراهن

12 وإمكانيات التصدي لحوادث التلوث.....

يسعى للمركز منذ تأسيسه في مايو 2006 م إلى التعاون المستمر مع دول الإقليم في تعزيز قدراتها الوطنية ورفع الإمكانيات للاستجابة ومكافحة التلوث بالزيت. حيث تبنى دول الإقليم خطط طوارئ وطنية للتصدي لحوادث التلوث.....

● حوادث التلوث

17 حوادث التلوث خلال العام الماضي.....

تلقى مركز الطوارئ البحرية في إقليم البحر الأحمر وخليج عدن (إيمارسجا) بلاغات بوقوع أربع حوادث خلال الفترة من سبتمبر ٢٠٠٩ وحتى أكتوبر ٢٠١٠

الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن، هي هيئة حكومية تهتم بالمحافظة على البيئات الساحلية والبحرية في الإقليم. وتستمد قاعدتها القانونية من الاتفاقية الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن المعروفه باتفاقية جدة و التي تم التوقيع عليها في عام 1982م، وتضم الهيئة في عضويتها كلا من الاردن، جيبوتي، المملكة العربية السعودية، السودان، الصومال، مصر واليمن، ويقع المقر الرئيسي لها في مدينة جدة بالمملكة العربية السعودية.

وتهدف هذه النشرة إلى تزويدكم بأخبار و أنشطة مركز المساعدات المتبادلة للطوارئ البحرية في البحر الأحمر وخليج عدن (إيمارسجا). إن محتويات النشرة الإخبارية لاتعكس بالضرورة وضعاً أو تصوراً للهيئة أو هيئة التحرير، كما أنها لاتتضمن التعبير عن رأي أي طرف من الهيئة فيما يختص بالوضع القانوني أو الحدود السياسية لأية دولة.

حقوق الطبع لمحتويات هذه النشرة:

يصرح بإعادة استخدام هذه النشرة أو أي من محتوياتها مع مراعاة توضيح المصدر

البحر الأحمر ذو طبيعة بيئية بحرية وساحلية متميزة، فهو جسم مائي شبه مغلق ويحظى بشهرة عالمية من ناحية التنوع الحيوي وبنية الشعاب المرجانية والموائل الأخرى المزدهرة فيه، مثله في ذلك أيضا خليج عدن.



لذلك تم تمييزهما في اتفاقية ماربول الدولية كمناطق خاصة، ولكن هذه التسمية بموجب الاتفاقية تحتاج إلى تفعيل ما يتطلب تحقيق عدد من الأمور، منها توفير مرافق استقبال بشكل كاف في دول المنطقة وانضمام دول المنطقة إلى الاتفاقية، والهيئة تبذل جهداً متواصلاً في هذا المجال على كافة الصعد منها ما يتم بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية، ومنها ما يتم بالتعاون مع الدول لإنشاء مرافق استقبال لنفايات السفن، واستكمال إجراءات الانضمام إلى اتفاقية ماربول، ولقد تم حتى الآن انضمام المملكة العربية السعودية للاتفاقية بكافة ملاحقها، وجمهورية مصر العربية باستثناء الملحق السادس المتعلق بتلوث الهواء والمملكة الأردنية الهاشمية وجمهورية جيبوتي فيما يختص بالاتفاقية والملحق الثلثاني الأول والثاني، وبدأ كل من السودان واليمن إجراءات الانضمام لهذه الاتفاقية ما يؤكد توافق توجهات دول الإقليم مع توجهات الهيئة في هذا المجال ودعم دول الإقليم لأنشطة الهيئة.

وقد أكد المجلس الوزاري للهيئة في اجتماعاته الثلاث الأخيرة 2008، 2009، 2010 على ضرورة تفعيل إعلان البحر الأحمر وخليج عدن كمناطق خاصة، وتمسكاً مع قرارات المجلس الوزاري فإن جهود الهيئة ومركز المساعدات المتبادلة تزايد مستمر، لاسيما أن البحر الأحمر وخليج عدن يشهدان تزايداً مستمراً في حركة الملاحية وزيادة الحمولات وتنوعها؛ واكتظاظاً بالسفن وناقلات النفط والبضائع المختلفة التي تمر عبرهما حاملة ما يقرب من 12% من التجارة العالمية البحرية بين أوروبا والأمريكتين والشرق الأوسط. علاوة على السفن الحربية، فهنا كله يشكل دافعاً قوياً للسعي إلى تفعيل هذه التسمية إذ أن كثافة الحركة الملاحية لهذه السفن بدون تفعيل إعلان المنطقة الخاصة لا تشكل رادعاً قانونياً كافياً لمنع مثل هذه السفن من التخلص من مخلفات الزيوت والنفايات في البحر الأحمر وخليج عدن وهو الأمر الذي يحظر تماماً في المناطق الخاصة حسب اتفاقية ماربول، وهذا ما نريده أن نتحقق للبحر الأحمر وخليج عدن لما فيه من إضافة جوهرية إلى الجهود الأخرى التي تبذلها الهيئة بالتعاون مع الدول في حماية البيئة البحرية والساحلية.

ولابد من التنويه هنا أن جميع المناطق الخاصة الأخرى قد تم تفعيلها ما يجعل السفن تلتزم بأنواعها أكثر التزاماً بمعايير المناطق الخاصة فيها ما هي في البحر الأحمر وخليج عدن.

ولكن ما يبشر بالخبر أن هناك حسناً مستمراً في استعداد الدول لتحقيق متطلبات اتفاقية ماربول، حتى تلك غير الموقعة منها على الاتفاقية، كما أن التقدم المستمر في صناعة السفن يقلل من احتياجاتها لمرافق الاستقبال ما يجعل التوافق مع الاتفاقية أكثر يسراً، وخلاصة القول فإن تفعيل حالة المنطقة الخاصة للبحر الأحمر وخليج عدن في المستقبل القريب أمر ممكن إذا ما تحققت الأمور التالية وهي نتائج العديد من الدراسات وورش العمل التي عقدت خصيصاً لهذه الغاية:

- قيام دول الهيئة غير الموقعة على اتفاقية ماربول -بالإضافة إلى إريتريا- بالتوقيع على الاتفاقية سيعزز من فرصة الموافقة على أي طلب يتم التقدم به لتفعيل إعلان البحر الأحمر وخليج عدن كمناطق خاصة بموجب الملحق 1، كذلك فإن قيام الدول غير الموقعة على الملحق 5 بالتوقيع عليه سيعزز من فرصة الموافقة على أي طلب يتم التقدم به لتفعيل إعلان البحر الأحمر كمناطق خاصة بموجب الملحق 5.
- في دراسة خاصة أعدتها الهيئة بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية والهيئة العامة للشؤون البحرية في اليمن تمت التوصية أن تقوم اليمن بالانضمام إلى اتفاقية ماربول وأن تقوم عند ذلك بطلب تعديل تعريف خليج عدن بحيث يشمل المنطقة غير المغطاة حالياً في الاتفاقية وهي المنطقة التي تشمل أرخبيل سويقطر، الذي أصبح معتمداً كموقع إرت عالمي، وأن تطلب كذلك وبالتنسب مع الدول الأخرى المشاطئة لخليج عدن أن يتم تعريف الخليج كمناطق خاصة بموجب الملحق الخامس من الاتفاقية.
- قيام كل الدول المعنية بتعبئة نموذج مرافق الاستقبال في قاعدة بيانات GISIS التابعة للمنظمة البحرية الدولية والتي تمثل كل دولة كلمة مرور تعطى لمسؤول محدد فيها لتحديث بياناتها في قاعدة البيانات، مما سيوفر قدراً كبيراً من التقسيم الذاتي المطلوب لتوافر وسائل الاستقبال الكافية وسينظر إليه كمؤشر إيجابي من قبل أعضاء لجنة حماية البيئة البحرية عند مناقشة أي طلب مقدم لتفعيل حالة المنطقة الخاصة للبحر الأحمر وخليج عدن.

إن إخطار المنظمة البحرية الدولية بوجود مرافق استقبال كافية وطلب تحديد موعد لتفعيل حالة المنطقة الخاصة للبحر الأحمر وخليج عدن يتم من قبل الدول مجتمعة أو منفردة وطلب يقدم إلى لجنة حماية البيئة البحرية، من الأمثلة على ذلك الطلب المقدم من دول منطقة الخليج العربي MEPC 56/8/2 والطلب المقدم من دول منطقة البحر الأبيض المتوسط MEPC 57/7/2

والهيئة من جانبها لن تدخر جهداً لاستمرار التعاون مع الدول الأعضاء لتحقيق هذه الأهداف.

أ.د. زياد خمزة أبو غراره
الأمين العام

الوضع الخاص باتفاقية ماربول في اليمن



كل من البحر الأحمر وخليج عدن معرفان كمناطق خاصة بموجب الاتفاقية، البحر الأحمر معرف كممنطقة خاصة بموجب الملحق 1 والملحق 5 فيما يتعلق بالزيت والنفايات بينما خليج عدن معرف كممنطقة خاصة بموجب الملحق 1 فيما يتعلق بالزيت فقط كما هو مبين في الجدول التالي:

المنطقة الخاصة	تاريخ الإعلان	تسني الإعلان	تاريخ الدخول حيز التنفيذ
بموجب ملحق رقم 1 الخاص بالزيت			
البحر الأحمر	2 نوفمبر 1973	2 أكتوبر 1983	لم يتحقق
خليج عدن	1 ديسمبر 1987	1 ديسمبر 1987	لم يتحقق
بموجب ملحق رقم 5 الخاص بالنفايات			
البحر الأحمر	2 نوفمبر 1973	2 نوفمبر 1973	لم يتحقق

عن الأمور المتعلقة باتفاقية ماربول في اليمن مبينا حرصه على سرعة انضمام اليمن إلى الاتفاقية، بعد ذلك قام الفريق بزيارة كل الموانئ اليمنية والجهات الأخرى المعنية بالتعامل مع الزيت والنفايات على السفن، وقد لاحظ الفريق بشكل خاص وجود عدد من المتعهدين اللذين يوفرن خدمات التخلص من الزيوت العادمة والنفايات على السفن كما لاحظ وجود مصنع لتكرير الزيوت العادمة في مدينة عدن، أما مياه التوازن الزيتية فلم يكن هناك حاجة للتعامل معها في معظم الموانئ التي تمت زيارتها لأن ناقلات الزيت التي تؤم تلك الموانئ تستخدم خزانات منفصلة لمياه التوازن



ثم الانضمام إلى اتفاقية ماربول في إقليم البحر الأحمر وخليج عدن من قبل أربع دول هي الأردن والسعودية وجيبوتي ومصر .

الجمهورية اليمنية هي إحدى دول الإقليم التي لم تنضم حتى الآن إلى الاتفاقية وبشاركها في ذلك كل من السودان والصومال من الدول الأعضاء في الهيئة وأريتريا من الدول غير الأعضاء. وتشغل اليمن جزءاً متميزاً من إقليم البحر الأحمر وخليج عدن حيث تطل سواحلها على كل منهما. ومن هنا فإن انضمام اليمن إلى الاتفاقية له أهمية كبيرة بالإضافة إلى ذلك فإن اتفاقية ماربول قد عرّفت عدداً من المناطق الخاصة بسبب خصوصية صفاتها البيئية يمنع فيها إلقاء الزيوت أو النفايات ويطلب من كل دولة مشاطئة لهذه المناطق إعلام المنظمة البحرية الدولية عما يتوفر لديها من مرافق استقبال للزيوت والنفايات وعندما يتحقق قدر كاف من مرافق الاستقبال لدى الدول المشاطئة للمناطق الخاصة تقوم المنظمة البحرية الدولية بإعلان دخول هذه المناطق الخاصة حيز النفاذ .

وقد نظمت الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية مهمة تتعلق بوضع اليمن تجاه اتفاقية ماربول أهدافها :

- تحديد المتطلبات والإجراءات التي يحتاجها اليمن للانضمام إلى الاتفاقية
- مراجعة التعريف الحالي لخليج عدن بموجب اتفاقية ماربول وإعادة تسمية بشأن المنطقة الواقعة ما بين خليج عدن وخليج عمان و بحر العرب والتي تقع خارج حدود كل المناطق الخاصة المعروفة في المنطقة حالياً .

وقد تكون فريق العمل من كل من د.محمد ندران مدير إدارة المشاريع ومنسق برنامج التعاون الفني مع المنظمة البحرية الدولية، الفبطان روي فبسي مستشاراً من قبل المنظمة البحرية الدولية، الأستاذ محمد الجباري والأستاذ عبد الفتاح الفناد مفتشين بيئيين في هيئة الشؤون البحرية اليمنية .

تحديد المتطلبات والإجراءات اللازمة لانضمام اليمن إلى الاتفاقية بدأ فريق العمل مهامه باجتماع مع الرئيس التنفيذي لهيئة الشؤون البحرية اليمنية الفبطان عبد الله بكر الذي أكد مسؤولية الهيئة



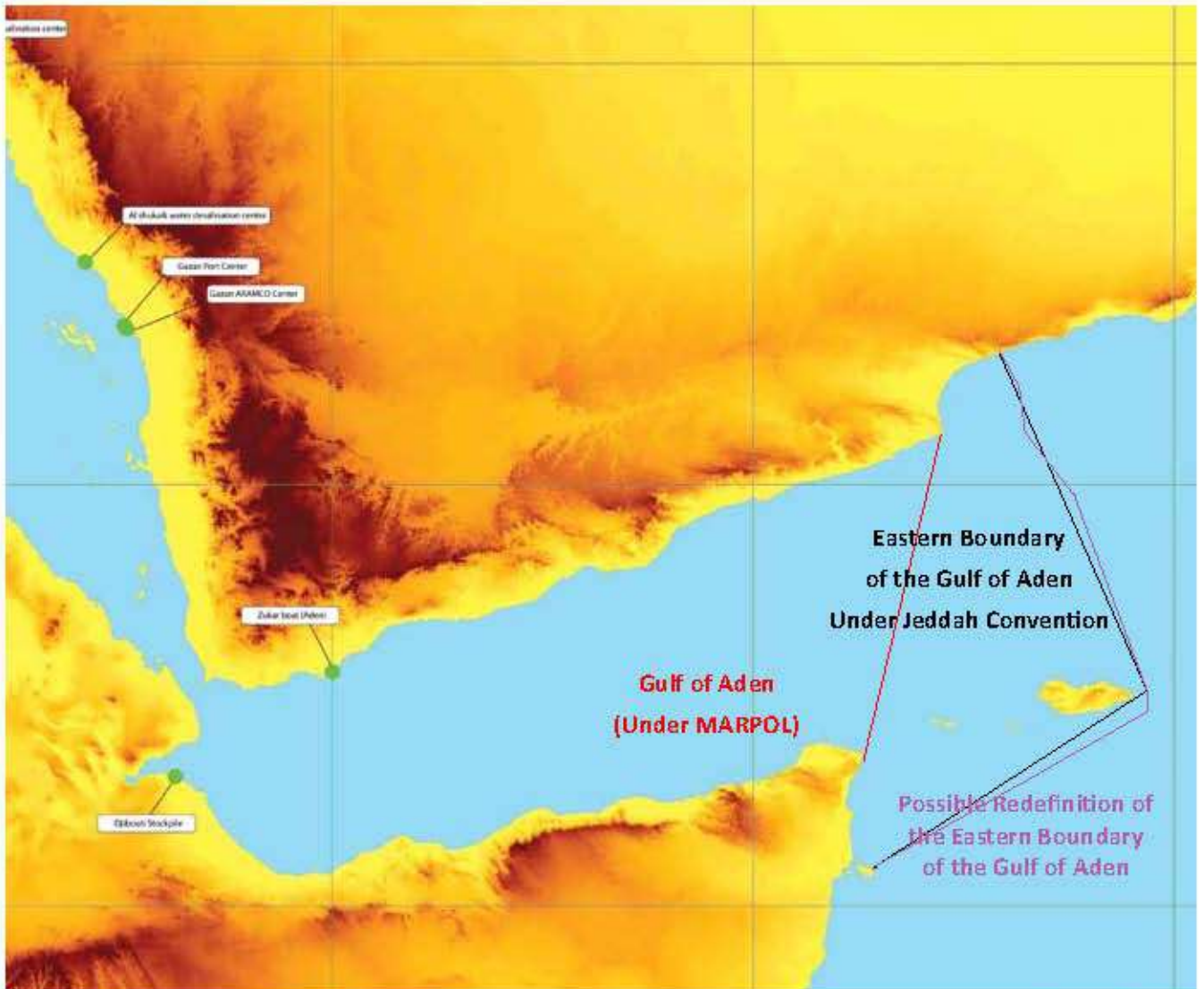
وقد بنيت الزيارات الميدانية والمفاوضات التي تم إجراؤها مع الأشخاص المعنيين انه يتوفر لدى اليمن ما يكفي لخدمة السفن التي تؤم موانئها من مرافق الاستقبال الأمر الذي يجعل من الممكن لليمن الانضمام إلى الاتفاقية بون الحاجة لتوفير التزامات إضافية

تعريف حدود خليج عدن بموجب اتفاقية ماربول

الحدود الجغرافية للبحر الأحمر وخليج عدن معرفة في المادة الثانية من الاتفاقية الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن « اتفاقية جدة » وهي كما يلي :

تسري أحكام الاتفاقية على مجموع المياه في إطار النظم البنينة المتمثلة في البحر الأحمر وخليج العقبة وخليج السويس حتى نقطة التقائه بالبحر الأبيض المتوسط، وكذلك خليج عدن الذي تحده بموجب هذه الاتفاقية

خطوط الاتجاه الثالث التالية: من رأس ضربة علي . على خطي (39 ^ 16 شمالا . 5 ^ 53 شرقا) ثم إلى موقع خطي (00 ^ 16 شمالا . 25 ^ 53 شرقا) ثم إلى موقع شرق شمال شرق جزيرة سدوقطرة



توضح الخريطة الحدود الشرقية لخليج عدن باللون الأحمر كما تحدها إتفاقية ماربول وباللون الأسود كما تحدها إتفاقية جدة الموقعة عام 1982 بين أعضاء الهيئة، وأما اللون الأزرق فيوضح حدود خليج عدن كما يقترحها العديد من الخبراء، لكي يتم استكمال إعلان جميع المناطق البحرية الموجودة جنوب شبه الجزيرة العربية كمناطق خاصة، بما لا يترك فراغاً في هذه المنطقة يمكن أن تستخدمه السفن لإلقاء مخلفاتها.



على خطي (40 ^ 12 شمالا ، 00 ^ 55 شرقا) ثم إلي رأس حافون ، على خطي (26 ^ 10 شمالا ، 25 ^ 51 شرقا)

من هنا فإن الحد ما بين البحر الأحمر وخليج عدن ليس معرّفا في اتفاقية جدة، بينما تعرف الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (ماربول) البحر الأحمر على أنه البحر الأحمر شاملاً خليجي العقبة والسويس والمحد جنوباً بالخط الواصل ما بين رأس سببان وحسن مراد (5,28 ^ 12 شمالا ، 43,6 ^ 19 شرقا) و (4,40 ^ 12 شمالا ، 2,30 ^ 43 شرقا) وعلبه فإن جزيرة بريم ليست ضمن البحر الأحمر حسب ماربول وكذلك خليج عدن فإن تعريفه يغطي مساحة أقل بكثير من تلك المعرفة في اتفاقية جدة وخليج عدن

ما بين رأس العسبر (50 ^ 11 شمالا ، 9,16 ^ 51 شرقا) ورأس فرتك (35 ^ 15 شمالا ، 8,13 ^ 52 شرقا) وعلبه فإن أرخبيل سوقطرة ليس جزءاً من خليج عدن وليس منطقة خاصة حسب ماربول وهو الذي أصبح الآن موقع ارت عالمي .

بموجب اتفاقية ماربول هو المنطقة الواقعة ما بين البحر الأحمر وبحر العرب والمحددة من الغرب بالخط الواصل ما بين رأس سببان وحسن مراد (5,28 ^ 12 شمالا ، 43,6 ^ 19 شرقا) ومن الشرق بالخط الواصل

الخلاصة :

- تمت زيارة كل الموانئ اليمنية بما في ذلك ميناء الغاز الطبيعي المسال الجديد في بلحاف .
- استخدام الحسفن خزانات مياه التوازن المنفصلة أدخلت نقلة نوعية على احتياجات مرافق الاستقبال ولم يعد هناك حاجة جوهرية لمرافق استقبال مياه التوازن الزيتية .
- التعليمات الصادرة عن هيئة المشئون البحرية اليمنية متفقة مع اتفاقية ماربول والإجراءات المطبقة في الموانئ كذلك برغم عدم انضمام اليمن إلي الاتفاقية .
- بشكل عام فإن مرافق الاستقبال الخاصة بالزيوت العادمة والنفايات والمياه العادمة كافية لخدمة الحسفن التي تدخل الموانئ اليمنية .
- يوجد بعض الناقلات الصغيرة التي تعمل ما بين الموانئ اليمنية التي تحتاج إلي تحسين أوضاعها بشأن الاتفاقية .
- مرافق استقبال الزيوت العادمة تحسنت كثيرا في اليمن خلال الأعوام الماضية لاسيما بوجود مصنع لتدوير الزيوت العادمة في مدينة عدن .
- بشكل إجمالي لا يبدو أن هناك ما يمنع أن تقوم اليمن بالمصادفة على اتفاقية ماربول ومن هنا أوصي فريق العمل أن تبدأ المشؤون البحرية اليمنية عملية الانضمام إلي الاتفاقية .
- حدود خليج عدن كما هي معرفة في اتفاقية ماربول أمر هام، ويجب تعديل الحدود في الاتفاقية بحيث تشمل أرخبيل سوقطرة و بذلك يتم إغلاق الفجوة الموجودة في تعريف المناطق الخاصة للوجوده في جنوب شبه الجزيرة العربية .

تفعيل وضع البحر الأحمر وخليج عدن كمناطق خاصة



الخاصة على الاتفاقية، كما ينبغي على الدول توفير وسائل الاستقبال المناسبة لخدمة السفن ومساعدتها على التخلص من مخلفات الزيت والنفايات،

تم إعلان إقليم البحر الأحمر وخليج عدن كمناطق خاصة من قبل المنظمة البحرية الدولية IMO وذلك بموجب الاتفاقية الدولية لتحدد من التلوث الصادر من السفن والمعروفة باتفاقية ماربول وتبذل الهيئة جهودها لتفعيل الاعلان

وقد طلب في الاجتماع الوزاري الحادي عشر لمجلس الهيئة المنعقد بمدينة المكلا أن تتابع الهيئة تفعيل إعلان البحر الأحمر وخليج عدن كمناطق خاصة طبقاً للاتفاقية والتواصل مع الدول لتوفير الشروط اللازمة

لذلك، وقد جاء عقد الورشة ضمن هذا الإطار وشارك فيها خبراء دوليين وأقليميين متخصصين في مجال إدارة الموانئ ونقل الزيت من القطاع الحكومي والقطاع الخاص، وتم الاتفاق ضمن توصيات الورشة أن يقوم المشاركون بتتبع عمل التقييم الذاتي وتوفير المتطلبات الأساسية لتفعيل البحر الأحمر وخليج عدن كمناطق خاصة كل في بلده،

نظمت الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن (PERGA) بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية (IMO) في مركز المساعدات المتبادلة للطوارئ البحرية بمدينة العرفدة في الفترة من 19 - 21 أكتوبر 2009 ورشة عمل إقليمية خاصة بوضع البحر الأحمر وخليج عدن كمناطق خاصة حسب إتفاقية ماربول الدولية،

هدفت ورشة العمل إلى التعريف باتفاقية ماربول وبنودها حيث أنها تعتبر من أهم الاتفاقيات التي أعدتها المنظمة البحرية الدولية (IMO) لحماية البيئة البحرية من التلوث، وقد عرفت الاتفاقية بعض المناطق على أنها مناطق خاصة بسبب حساسية أو أهمية الأنظمة البيئية فيها ومنها منطقة البحر الأحمر وخليج عدن وقد اعتبر البحر الأحمر حسب الاتفاقية منطقة خاصة لمنع إلقاء الزيت والنفايات، أما خليج

عدن فيمنع فيه إلقاء الزيت فقط ويحتاج هذا إلى بعض الدراسة والمراجعة .

كما أن الاتفاقية أوضحت أن المناطق الخاصة لا تفعل إلا بناء على طلب تقدم به الدول المعنية إلى المنظمة البحرية الدولية (IMO) تبين فيها توفر المتطلبات اللازمة، ومن هذه المتطلبات لتفعيل هذه المناطق أن توقع الدول المحيطة بالمنطقة



التصدي لحوادث تسرب الزيت والمواد الكيميائية



عقدت الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن في مركز المساعدات المتبادلة للطوارئ البحرية التابع لها في مدينة العرقة بجمهورية مصر العربية، ورشة عمل إقليمية حول الخطوط الإرشادية للتصدي لحوادث تسرب الزيت والمواد الكيميائية الخطرة في البيئة البحرية والساحلية، وذلك خلال الفترة من 26 إلى 28 أكتوبر 2010.

شارك في الورشة عشرون متخصصاً من دول الهيئة

وقام بتحفيز الحوار فيها المستشار الدولي ستيفن جرينون والدكتور محمد بدران مدير إدارة المشاريع في الهيئة، وقد افتتح الورشة اللواء محمد فريد جنبه مدير المركز بكلمة رحب فيها بالشاركون ونوه بدور المركز في التواصل معهم لتحقيق الأهداف المرجوة في

حماية البيئة البحرية والساحلية، ثم أخذت الدكتورة بدران منسقي الورشة فنقل للشاركون خبات الأستاذة الدكتورة زياد أبو شرارة الأمين العام للهيئة ومثباته بنجاح الورشة في تحقيق أهدافها كما رحب بالمستشار جرينون وبين أن انعقاد هذه الورشة ضمن خطة وجهود الهيئة ومركز المساعدات المتبادلة الرامية إلى رفع القدرات في دول الإقليم للتصدي لحوادث التلوث بالزيت والتقدم خطوة أخرى نحو تطوير القدرات للتصدي لحوادث التلوث بالمواد الكيميائية الخطرة.



من ثم قدم د.بدران عرضاً تمهيدياً عن الهيئة والورشة تضمن الإجراءات والمشاريع التي تنفذها الهيئة بالتعاون مع دول الإقليم وأهداف الورشة

والسباق التي يأتي انعقادها فيه، مبيناً أن الورشة ستنتهي بوضع خطوط تنفيذية لتدليل إرشادي للتصدي لحوادث تسرب الزيت والمواد الكيميائية الخطرة.

ثم قدم المستشار جرينون عرضاً موجهاً عن الألية التي يتم بها التعامل مع حوادث التلوث بالزيت والمواد الكيميائية الخطرة وقدم المشاركون عروضاً عن الاستعدادات القائمة في دولهم وخطط الطوارئ الوطنية والإجراءات التي تتخذ للتصدي لحوادث التلوث بالزيت بشكل أساسي حيث أن دول الإقليم تفتقر بشكل كبير إلى البات التصدي لحوادث التلوث الكيميائي، تتابع بعد ذلك حلقات ورشة العمل التي تغطي الجوانب العملية للتصدي لحوادث التلوث بالزيت والمواد الكيميائية الخطرة في الإقليم .



جهود إيمارسجا في دعم الدول الأعضاء خلال العام الماضي

واصل مركز المساعدات المتبادلة التعاون مع دول الإقليم بهدف تقديم الدعم الفني. وقد تركزت جهود المركز في تنظيم ورش عمل تدريبية وتنشورية. فقد ساهم المركز خلال الاثني عشر شهراً الماضية في تنفيذ عدة ورش عمل إقليمية ووطنية منها:

الجوانب القانونية في إدارة مياه التوازن



تم عقد ورشة عمل تدريبية حول الجوانب القانونية في إدارة مياه التوازن في إقليم البحر الأحمر وخليج عدن في الفترة من 16 - 17 ديسمبر 2009 في مقر مركز المساعدات المتبادلة للطوارئ البحرية وبحضور ثمانية عشر مشاركاً من دول إقليم البحر الأحمر وخليج عدن.

وقد جاء انعقاد الورشة ضمن برنامج التعاون بين الهيئة والمنظمة البحرية الدولية. وقد قدم الخبراء الإقليميين د. هشام نانان و د. محمد بدران عرضاً للاتفاقية الدولية لإدارة مياه التوازن واللائحة القانونية للمنظمة لتنفيذ الاتفاقية.

كما تم خلال الورشة التعريف بإدارة مياه التوازن (الصابورة) والخبرات التي يمكن اتباعها لمعالجة هذه المياه وتم شرح المتطلبات التي تحتاجها الدول لتطبيق الاتفاقية الدولية.

هذا وقد تطرقت الورشة إلى العقوبات التي تفرضها هذه الاتفاقية الدولية والغرامات التي يمكن فرضها



على المخالفات وحدود التعويضات التي يمكن الحصول عليها من جراء تطبيق الاتفاقية. وقدم المشاركون عرضاً عن الوضع الراهن لكل دولة من حيث الإجراءات التي اتبعتها الدول سواء للتوقيع أو المصادقة على الاتفاقية أو الإجراءات المتخذة في الوقت الراهن. وقد أوصى المشاركون بأهمية استيفاء دول الإقليم لمتطلبات التوقيع على الاتفاقية الدولية وضرورة مراجعة التشريعات الوطنية بما يتواءم مع بنود الاتفاقية الدولية واللوائح المرفقة بها.

رقابة دولة الميناء على السفن

المشاركون تأييدهم لفكرة إيجاد مذكرة تفاهم لرقابة دولة الميناء على السفن في منطقة البحر الأحمر وخليج عدن، وأوصوا ببعض التصورات العملية لتنفيذ ذلك.

وخلال افتتاح الورشة ألقى مدير مركز المساعدات المتبادلة للطوارئ البحرية كلمة رحب فيها بالمشاركين من دول الإقليم من السلطات البحرية المختصة في توفير الحماية



للبيئة البحرية.

وقد عقدت الورشة في مركز المساعدات المتبادلة للطوارئ البحرية ضمن خطة الهيئة في تعزيز التعاون الإقليمي بخصوص الاهتمام بسلامة المصالح الاقتصادية والاجتماعية وحقوق السلامة البحرية وحماية البيئة من التلوث وبالتعاون مع المنظمات الدولية المعنية. وقد ناقشت الورشة المسؤوليات الأساسية للتطبيق الفعال للالتزامات المحددة في الوثائق الدولية والوطنية والوصول إلى مذكرة تفاهم إقليمية تتضمن نظام متقدم ومتجانس لرقابة دولة الميناء في موانئ البحر الأحمر وخليج عدن والاستفادة من تعزيز التعاون الفني وتبادل المعلومات بين دول الإقليم.

بناء على قرار مجلسها الوزاري المؤرخ رقم: م هـ - 9/13 "10/3/2010" في دورته الثالثة عشرة حول إيجاد مذكرة تفاهم لرقابة دولة الميناء على السفن في منطقة البحر الأحمر وخليج عدن. عقدت الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن ورشة عمل إقليمية حول "رقابة دولة الميناء على السفن"، وذلك في

مركز المساعدات المتبادلة في حالات الطوارئ البحرية EMARSGA بمدينة العرقة - جمهورية مصر العربية، خلال الفترة 26-27 يوليو 2010م.

وقد شارك في الورشة ستة عشر مشاركاً من جميع دول الإقليم الأعضاء في الهيئة بالإضافة إلى كادر الهيئة والمنظمة البحرية الدولية بهدف الإعداد لمذكرة تفاهم لرقابة دولة الميناء على يتم اعتمادها بين دول الإقليم.

وقد تم خلال الورشة إبراز أهمية مذكرات التفاهم الإقليمية لرقابة دولة الميناء على السفن ومناقشة الأوضاع القائمة في دول الإقليم في هذا الشأن وصياغة مقترح لمذكرة تفاهم خاصة بالإقليم، وقد أسدى

تحديث الخطة الوطنية للتصدي للتلوث البحري في جيبوتي

الاستعدادات لمكافحة التلوث البحري بالمستوى الثاني حسب تصنيف المنظمة البحرية الدولية بقيادة الخبير الدولي لينسي بيجي جنسون.



عقدت في مركز التدريب لعرفة التجارة في جيبوتي خلال فترة 15 إلى 18 فبراير 2010 ورشة عمل تدريبية وطنية حول تحديث الخطة

الوطنية للتصدي للتلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في جمهورية جيبوتي، وتأتي هذه الورشة في إطار تعزيز الخطة الإقليمية للتصدي للطوارئ البحرية في إقليم البحر الأحمر وخليج عدن.

افتتح الورشة معالي الأستاذ/ علي حسين بهدون وزير النقل والمعدات في جيبوتي وبحضور الأستاذ/ أبو بكر دعاله وعبس الأمن العام لوزارة الإسكان والتعمير والبيئة والتنمية الترابية والأستاذ/ حبيب عبيدي حسين. مثلاً للهيئة، وكذلك مثلي جميع الجهات المعنية والمشاركة في تنفيذ وتحديث الخطة الوطنية لمكافحة التلوث البحري، ضمت الفعالية تدريب المشاركين على المبادئ الأساسية والأولية حول

حول منظومه متكاملة لإدارة مياه التوازن في الإقليم

تم في فبراير 2010 تنفيذ ثلاث ورش عمل وطنية حول إدارة مياه التوازن في إقليم البحر الأحمر وخليج عدن وذلك في كل من جمهورية مصر العربية والمملكة الأردنية الهاشمية والجمهورية اليمنية، حيث جاء ذلك في إطار تنفيذ مشروع (جلوبالاست) والتي تنفذه الهيئة في الإقليم، بالشراكة مع المنظمة البحرية الدولية (IMO). حيث قام منسقا المشروع الإقليميين الدكتور محمد بدران والقائم بأعمال نائب مدير المركز السيد كهلان أبو غانم بالاشتراك في إدارة ورش العمل الثلاث.

عن سعادة الأمين العام للهيئة في افتتاح الورشة، وخلال الورشة استعرض م. كمال القراز المنسق الوطني الجهود التي بذلها الفريق الوطني وقدم شرحا مفصلا للخطة الموضوعية لتنفيذ المتطلبات اللازمة للوفاء بالاتفاقية خلال المرحلة المقبلة. هذا وقد تميزت الورشة بالمشاركة الفعالة من كل من جهاز الدولة لشئون البيئة وهيئة موانئ البحر الأحمر حيث استضاف الفرع الإقليمي للجهاز بحينة السويس فـعـالـات الورشة التي شارك فيها عدد كبير من منسوبي الجهاز، كما شهدت الورشة مشاركة فعالة من هيئة قناة السويس والمعاهد العلمية والبحثية المختصة.



ورشة العمل الوطنية لإدارة مياه التوازن بمدينة السويس - مصر 8 إلى 10 فبراير 2010

عقدت الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن بمشاركة كل من منسق مشروع إدارة مياه التوازن د.محمد بدران والأساتذ كهلان أبو غانم نائب مدير مركز المساعداات المتبادلة للطوارئ

البحرية وبالتعاون مع الفريق الوطني لإدارة مياه التوازن في موانئ البحر الأحمر بجمهورية مصر العربية ورشة عمل وطنية لإدارة مياه التوازن وتأتي هذه الورشة ضمن برنامج التعاون القائم بين الهيئة والمنظمة البحرية الدولية، وقدم بدران كلمة بالنيابة

الرئيسي للسلطة البحرية الأردنية، وقد شارك في افتتاح الورشة رئيس السلطة البحرية الأردنية وقدم بدران كلمة بالنيابة عن سعادة الأمين العام للهيئة، وتأتي هذه الورشة ضمن برنامج التعاون القائم بين الهيئة والمنظمة البحرية الدولية.

وقد استعرض خلال الورشة كل من المهندس وليد السحيمات والمهندس عمر النحاس الجهود التي بذلها الفريق الوطني وقدم شرحا مفصلا للخطة الموضوعية لتنفيذ المتطلبات اللازمة للوفاء بالاتفاقية خلال المرحلة المقبلة.



ورشة العمل الوطنية لإدارة مياه التوازن بمدينة العقبة- الأردن -14 فبراير 2010

عقدت الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج

عدن بمشاركة كل من منسق مشروع إدارة مياه التوازن د.محمد بدران والأساتذ كهلان أبو غانم نائب مدير مركز المساعداات المتبادلة للطوارئ البحرية وبالتعاون مع الفريق الوطني لإدارة مياه التوازن بالمملكة الأردنية الهاشمية ورشة عمل وطنية لإدارة مياه التوازن وذلك في المنى

إدارة مياه التوازن بمدينة الجديدة - الجمهورية اليمنية 22 إلى 24
فبراير 2010 :

الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن وشكر جهودها المتواصلة والملموسة بوضوح في مدينة الجديدة، وقد عقدت ورشة العمل في مبنى فرع الهيئة العامة للشئون البحرية بالجديدة وبحضور نائب رئيس الهيئة العامة للشئون البحرية، وتأتي هذه الورشة ضمن برنامج التعاون القائم بين الهيئة والمنظمة البحرية الدولية، وقد استعرض خلال الورشة الدكتور نبيل الشوافي الجهود التي بذلها الفريق الوطني وقدمنا شرحاً مفصلاً للخطة الموضوعية لتنفيذ المتطلبات اللازمة للوفاء بالاتفاقية خلال المرحلة المقبلة، هذا وقد ميزت الورشة بمشاركة كبيرة من العديد من الجهات المعنية بإدارة مياه التوازن في الجمهورية اليمنية،



عقدت الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن ورشة عمل وطنية بمشاركة كل من منسق مشروع إدارة مياه التوازن د.محمد عمران والأساتذة كهلان أبو غانم نائب مدير مركز المساعدات المتبادلة للطوارئ البحرية وبالتعاون مع الفريق الوطني لإدارة مياه التوازن بالجمهورية اليمنية ممثلة بالهيئة العامة للشئون البحرية وقد رعى افتتاح الورشة محافظ محافظة الجديدة النى الفى كلمة ترحيبية ثمن فيها على التعاون مع الهيئة

الوضع الإقليمي الراهن حول أمكانيات التصدي لحوادث التلوث بالزيت

خطة طوارئ إقليمية سنتم مناقشتها خلال ورشة عمل إقليمية بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية خلال عام 2011 .

وتدقيقاً للمهام المنوطة بالمركز بموجب البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، يستمر المركز في جمع المعلومات عن القوانين والأنظمة المختصة بالحالات البحرية الطارئة وكذلك الخبراء والمعدات المتوفرة في دول الإقليم ويتم توفير هذه المعلومات وتحديثها بشكل مستمر من خلال قاعدة المعلومات المتاحة على موقع المركز www.emarsga.org ، وتسنند البية إضافة وتحديث البيانات في قاعدة المعلومات على ما يتم تقديمه للمركز من الجهات المختصة وضباط الاتصال في دول الإقليم، ونورد فيما يلي ملخصاً عن المعلومات المتوفرة حتى نهاية شهر نوفمبر 2010.



يسعى المركز منذ تأسيسه في مايو 2006 م إلى التعاون المستمر مع دول الإقليم في تعزيز قدراتها الوطنية ورفع الإمكانيات للاستجابة ومكافحة التلوث بالزيت، حيث تبنى دول الإقليم خطط طوارئ وطنية للتصدي لحوادث التلوث بالزيت ويقدم المركز الدعم الفني اللازم، ومن الآثار الإيجابية لهذا التعاون المثمر بفضل الله أن جميع دول الإقليم أصبح لديها خطط طوارئ وطنية للتصدي لحوادث التلوث بالزيت ومعالجة أثارها، وقد بدأ المركز منذ هذا العام سلسلة ورش عمل وطنية

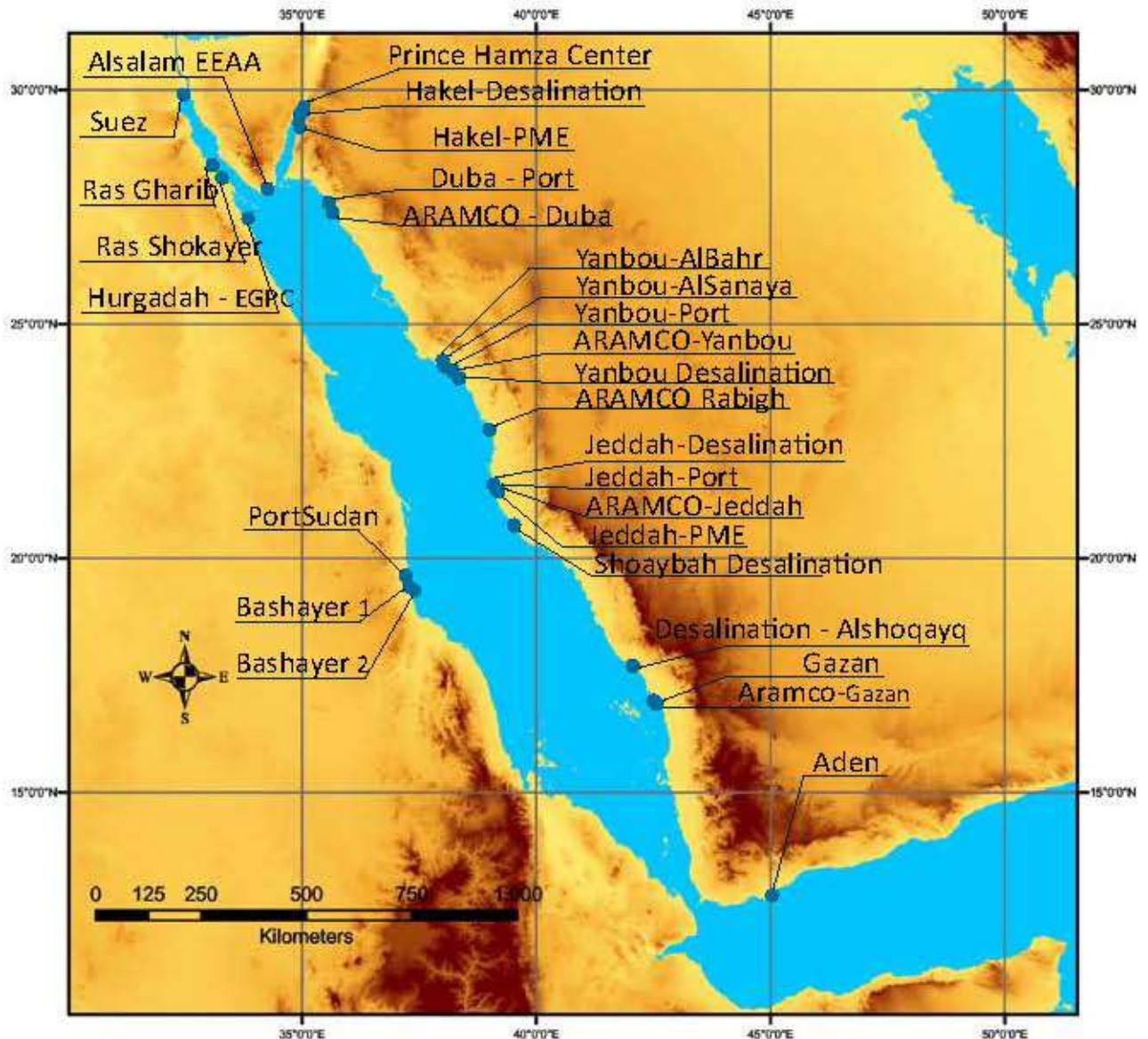
للتدريب على التصدي لحوادث التلوث بالزيت "IMO Level II" وتطوير خطط الطوارئ الوطنية، حيث تم عقد ورش عمل تدريبية حتى الآن في كل من جيبوتي والسودان و سيسىستكمل البرنامج في باقي دول الإقليم خلال عام 2011. كما يجري بشكل مواز إعداد معسودة

الدولة	الأردن	السعودية	السودان	الصومال	جيبوتي	مصر	اليمن
عدد الخبراء	11	26	11	غير متوفر	8	40	36

ثانياً : خطط الطوارئ والقوانين المختصة بالتلوث البحري

البلد	الخطة الوطنية	سنة الإصدار
الأردن	1	2002 م
جيبوتي	1	2010 م قيد الاعتماد الرسمي
السعودية	1	2002 م
السودان	1	2003 م قيد التحديث
الصومال	المعلومات غير متوفرة	المعلومات غير متوفرة
مصر	1	1989 م
اليمن	1	2007 م

خريطة توضح أماكن توزيع مراكز الاستجابة والتصدى لحوادث التلوث في الإقليم، وقد تم إعدادها بناء على المعلومات المتوفرة في قاعدة بيانات المركز ويتم تحديثها باستمرار



يبين الجدول التالي كثنفا بالمعدات المتوفرة لدى دول الإقليم حسبها وصل من الدول، وقد تم تقسيم معدات الكافحة إلى أربعة مكونات رئيسة:

البلد	الحواجز المطاطية	معدات جُميع الزيت	قوارب مكافحة	مراكز مكافحة
الأردن	متوفرة	5	6	مركز واحد
جيبوتي	المعلومات غير متوفرة	المعلومات غير متوفرة	المعلومات غير متوفرة	المعلومات غير متوفرة
السعودية	5000 متر بأنواع متعددة	10	14	18 مركز محلي
السودان	1	5	3	3 مركز محلي
الصومال	المعلومات غير متوفرة	المعلومات غير متوفرة	المعلومات غير متوفرة	المعلومات غير متوفرة
مصر	11000 متر بأنواع متعددة	27	16	4 مركز رئيسي
اليمن	غير متوفرة	23	3	4 مراكز

ويوضح هذا وجود إمكانيات كبيرة في مجال مكافحة التلوث بالإضافة إلى متخصصين لديهم خبرة واسعة في هذا المجال، وبالتالي فإن قدرة جمهورية مصر العربية على الإسهام الفعال في التعاون الإقليمي القائم على بروتوكول التعاون الفني ونقل الأشخاص والمعدات في حالة الطوارئ البحرية أمر لا جدال فيه و يعتبر عنصرا من عناصر القوة في الإقليم في هذا المجال.

جمهورية السودان:

مع الازدياد المستمر في حجم حركة الشحن البحري في موانئ بورتسودان وبشائر وعثمان دقنه ونظرا لحاجة السودان لمواجهة احتمالات وقوع حوادث تسرب الزيت في مياهه الإقليمية، قامت السلطات السودانية باتباع إجراءات وطنية لمواجهة حوادث تسرب الزيت، حيث تم إعداد الخطة الوطنية لمواجهة حوادث تسرب الزيت بالتعاون مع الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن، وتشكل الخطة إطارا وطنيا للتصدي لحوادث التسرب النفطي وحماية الموارد الساحلية للسودان، وقد أنطقت هذه الخطة الوطنية للمسؤولية على الهيئة السودانية البحرية، كما حددت المسؤولية بالمحطة الساحلية بهيئة الموانئ البحرية لتلقي وبت بلاغات التلوث بالزيت وتضمنت الخطة وصفا للسياسة والإجراءات الخاصة بمواجهة حوادث تسرب الزيت في المياه الساحلية للسودان بما في ذلك العلاقات التنظيمية بين الوحدات ذات الصلة،

الجمهورية اليمنية:

تأخذ الهيئة العامة للشؤون البحرية التابعة لوزارة النقل على عاتقها مسؤولية مواجهة التلوث البحري بالزيت وتشرف على تنفيذ الخطة الوطنية لذلك ومثلك بعض الإمكانيات التي تمكنها من تنفيذ ذلك، تتمثل قدرات اليمن في التصدي لحوادث التلوث بالزيت بفردين



المملكة الأردنية الهاشمية:

تمتلك الأردن مركز الأمير حمزة لمكافحة التلوث بالزيت الذي لديه القدرة أن يعمل لمجاهة المرحلة الأولى والثانية وتشرف عليه سلطة منطقة العقبة العفبة الاقتصادية الخاصة، ويتوقع من المركز في ظل الاهتمام الفائق به والكوادر المميزة التي تعمل فيه أن يقوم بدور فعال بالمنطقة المحيطة وطبقا للإمكانيات المتواجدة في المركز فإنه من الممكن أن يكون له دور فعال في التعاون الإقليمي القائم على بروتوكول التعاون الفني ونقل الأشخاص والمعدات في حالة الطوارئ البحرية الذي تم التوقيع عليه بالأحرف الأولى عام 2009.

جمهورية مصر العربية:

تقع مسؤولية إعداد خطط الطوارئ البينية والتي تمثل خطة الطوارئ الوطنية لمكافحة التلوث بالزيت واحدة منها على عاتق جهاز شؤون البيئة، وهو الذي يمثل الجهة الإدارية المسؤولة عن رفع درجة استعداد جمهورية مصر العربية للتصدي لحوادث التلوث بالزيت ومكافحتها وهو أيضا نقطة الاتصال المركزية لتلقى وإرسال البلاغات الخاصة بحوادث التلوث بالزيت ويخول له طلب المساعدات الخارجية أو مد الدول المجاورة بالمساعدة في حالات حوادث التلوث بالزيت وتحمل مسؤولية التنسيق مع المحافل الدولية فيما يختص بالتصدي لحوادث التلوث بالزيت، وتقوم غرفة العمليات المركزية بالجهاز بتلقي بلاغات حوادث التلوث ويمكن من خلالها إدارة أعمال الكافحة بالتنسيق مع الجهات المشاركة في تنفيذ الخطة.

وتتعدد مراكز الكافحة التابعة للهيئة العامة للبتترول على سواحل البحر الأحمر وهناك مركز تابع لجهاز شؤون البيئة نفسه، كما أن هناك خطة مستقبلية لإنشاء مركز آخر مقترح.

يحتوي على متطلبات إيجاد المركز ومن ضمنها قائمة المعدات اللازمة وأحرزت الجهات المعنية في جمهورية جيبوتي تقدماً في جهود توفير البنى للمركز وتعيين الموظفين.

المملكة العربية السعودية

أبسط مهام الخطة الوطنية للطوارئ لمكافحة تلوث البيئة البحرية بالنزيت والمواد الضارة الأخرى في المملكة العربية السعودية بالرناسة العامة

للأرصاد وحماية البيئة «الجهاز المركزي للبيئة»، وقد أقر مجلس الوزراء الخطة في العام 1991. وقد عملت الرناسة منذ ذلك الحين مع الجهات الوطنية على إعداد الخطط المحلية التابعة للجهات التي تدير منشآت ساحلية على البحر الأحمر والخليج العربي بحيث تكون هناك مراكز مكافحة محلية لكل منشأة.

وقد قامت الرناسة بتطوير نظام لاستقبال البلاغات على مدار الـ 24 ساعة وتم تحديد نقاط الاتصال الوطنية لجميع الجهات المعنية، ويصدر تحديث لها بشكل دوري كدليل وطني لضباط الاتصال، وتعتبر الرناسة نقطة الاتصال الوطنية على المستوى الإقليمي والدولي وهي المسؤولة عن الوفاء بالتزامات المملكة تجاه الاتفاقيات والبروتوكولات الخاصة بالتلوث بالنزيت، ويتم سنوياً تنفيذ تمارين وفرضيات وذلك لرفع وبناء القدرات الوطنية ودرجة الاستعداد لدى الجهات المعنية.

وتسعى الرناسة حالياً لإنشاء ثلاثة مراكز رئيسية على ساحل البحر الأحمر حيث أن العمل جار على إنشاء مركز مكافحة للتلوث بالنزيت جنوب البحر الأحمر وعلى ترسية موقع آخر في شمال المملكة، وذلك يتضح أن المملكة لديها قدرات واسعة لدعم بروتوكول التعاون الفني ونقل الأشخاص والمعدات في حالات الطوارئ.



لمكافحة يتمركز أحدهما في مدينة الحديدة على البحر الأحمر والأخرى في مدينة عدن على خليج عدن، بالإضافة إلى ذلك يوجد في اليمن مراكز مكافحة خاصة بالشركات النفطية تحتوي على بعض المعدات اللازمة للمرحلة الأولى والثانية.

جمهورية جيبوتي

في إطار دعم الهيئة ممثلة بمركز المساعدات المتبادلة لتطوير خطة إقليمية للتصدي لحوادث

التلوث البحري، يجري حالياً تفهيم الدعم الفني لوزارة الإسكان والتعمير والبيئة والتهيئة الترابية ووزارة النقل والمعدات والمسؤولية عن الشؤون البحرية بجمهورية جيبوتي لتنفيذ مشروع يهدف إلى إيجاد مركز وطني للتصدي لحوادث التلوث بالنزيت، ويتكون المشروع الجاري من أربعة أجزاء:

1. تحديث خطة الطوارئ الوطنية للتصدي لحوادث التلوث بالنزيت والمواد الضارة الأخرى.
 2. تدريب الجهات المعنية بمبادئ مكافحة التلوث وتطبيق الخطة المذكورة.
 3. توفير مبنى للمركز من قبل جمهورية جيبوتي وتعيين الموظفين اللازمين.
 4. تحديث وتوفير المعدات اللازمة والضرورية لتنفيذ عمليات التدخل في الطوارئ البحرية من مصادر محلية ومساعدات دولية.
- وقد تم تحديث الخطة وإعداد الصيغ القانونية لإتمامها، كما تم تدريب ممثلين من جميع الجهات المعنية على التصدي لحوادث التلوث بالنزيت، وقدم أيضاً تزويد جمهورية جيبوتي بتقارير فنية باللغة الفرنسية



من الواضح أن المعلومات المدرجة في هذا التقرير لا تشمل كل القدرات المتوفرة في الإقليم، ويرجع ذلك إلى إقتصار التقرير على المعلومات التي يحصل عليها المركز من ضباط الاتصال المعنيين، ونحن نشكركم هذه الفرصة لدعوة ضباط الاتصال للاستمرار في تزويد المركز بالمعلومات التي تدرج في قاعدة المعلومات التي تتشكل أحد الأدوات الهامة في التصدي لحوادث التلوث بالنزيت. بل نهنئ أعضائنا من ذلك وتدعو جميع المهتمين في الإقليم لإرسال مساهماتهم لتنتشر في الأعداد القادمة من هذه النشرة المورقة، وهذه دعوة أطلاقناها في العدد الأول لهذه النشرة وتعيد تأكيدها هنا زيادة في الحرص على تعزيز الروابط ما بين المركز وضباط الاتصال في كل دول الإقليم.

منظومة عمل جيبوتي لردع القرصنة والسطو المسلح على السفن



- قرار بشأن التدريب في المنطقة بناء على طلب جيبوتي استضافة مركز تدريب.
- قرار بتوجيه الشكر والعرفان للمنظمين والدولة المستضيفة والداعمين والحضور.

وقد أودعت منظومة العمل للاتضمام إليها من قبل الدول المعنية، وتم الاتضمام إليها من قبل تسع دول في نفس يوم إقرارها هي: جيبوتي، أثيوبيا، كينيا، الصومال، مدغشقر، المالديف، سيشلز، نوزانيا واليمن وذلك دخلت المنظومة حيز النفاذ في نفس يوم إقرارها، ويلاحظ أن من بين الدول التي انضمت إلى منظومة العمل في يوم إقرارها ثلاث من الدول الأعضاء في الهيئة.

وقد اتفق الموقعون على منظومة العمل على تطبيق وتعزيز الآليات والانشطة التالية:

- إيجاد مراكز تبادل معلومات حول القرصنة حسبما يلي:
 - أ. مركز إنفاذ وتنسيق إقليمي في مومباسا بكينيا .
 - ب. مركز تنسيق إقليمي في دار السلام نوزانيا
 - ج. مركزين لتبادل معلومات في جيبوتي واليمن.
- إقامة مركز تدريب في جيبوتي .

اجتمع في جيبوتي خلال الفترة 26-29 / 1 / 2009 مئتون رفيعو السنوي لسبعة عشر دولة من دول غرب المحيط الهندي، خليج عدن والبحر الأحمر، وقد تم تنظيم الاجتماع من قبل المنظمة البحرية الدولية IMO وتم افتتاحه من قبل أمين عام المنظمة القبطان أفيموس متروبوليس ورئيس وزراء جيبوتي معالي الأستاذ دلبنا محمد دلبنا، وقد كان الهدف من الاجتماع مناقشة مشكلة القرصنة والسطو المسلح على السفن قبالة سواحل الصومال .

وقد شاركت الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن في الاجتماع الذي شارك فيه كل من الدول: جيبوتي، مصر، أثيوبيا، فرنسا، الأردن، كينيا، مدغشقر، المالديف، عمان السعودية، سيشلز، الصومال جنوب أفريقيا، نوزانيا واليمن، بالإضافة إلى مراقبين من دول أخرى أعضاء في المنظمة البحرية الدولية والعديد من منظمات هيئة الأمم المتخصصة والمنظمات الحكومية الإقليمية والمنظمات غير الحكومية.

وقد تبني الاجتماع أربعة قرارات:

- اعتماد منظومة العمل بشأن ردع القرصنة والسطو المسلح على السفن في غرب المحيط الهندي وخليج عدن.
- قرار بشأن التعاون الفني في مجال سلامة الملاحة

لاسيما بأخذ المبادرات والمساهمة الفعالة في حفظ الاستقرار والأمن العالمي سواء أكان ذلك من خلال الأمم المتحدة ومنظماتها المتخصصة أو من خلال التعاون المباشر مع الدول في هذا المجال» . وقد انضمت كذلك إلى المنظومة بعد اعتمادها كل من مصر والسودان والأردن لتكون بذلك كل الدول الأعضاء في الهيئة أطرافاً في المنظومة.

وفي العاشر من مارس 2010 انضمت المملكة العربية السعودية إلى منظومة العمل لتكون الدولة الثالثة عشرة الموقعة عليها، وقد بين معالي الدكتور جبره بن عبد السريسي وزير النقل في السعودية عند توقيع منظومة العمل أن «المملكة العربية السعودية بناء على توجيهات خادم الحرمين الشريفين الملك عبد الله بن عبد العزيز تبذل كل جهد ممكن لبناء جسور التعاون ما بين الدول على مستوى العالم،

حوادث التلوث التي تم إبلاغ المركز عنها خلال عام

القارعة أثناء وجوده بمنطقة الخطاف، وتبين من المعاينة حدوث كسر بمنصف السفينة وانبعاج المنصف لأعلى مع تلاطم مقدمة ومؤخرة السفينة للمياه

تلقى مركز الطوارئ البحري في إقليم البحر الأحمر وخليج عدن (إيمارسجا) ثلاث بلاغات بوقوع أربع حوادث خلال الفترة من سبتمبر ٢٠٠٩ وحتى أكتوبر ٢٠١٠ وكان بيانها كالتالي:

هذا وقامت الجهات المعنية والمسئولة بوزارة الدولة لشئون البيئة بالتنسيق مع هيئة موانئ البحر الأحمر وهيئة قناة السويس والتنسيق مع شركة الخدمات البترولية والبيئية (بيسكو) وقطاع العين السخنة في (سوميد) حيث تم دفع وحدات ومعدات لمكافحة لمنطقة الحادث واتخاذ الاحتياطات اللازمة لمحاصرة أي تسرب بترولي من السفينة ومكافحته، كما تم فطر السفينة من مكانها وشحطها في منطقة آمنه مقابل جبل عناقه بمحافظة السويس.



حادثة الأثنام النافقة في خليج السويس:

في شهر ديسمبر لعام ٢٠٠٩ وبعد عبورها قناة السويس قادمة من البحر الأبيض المتوسط، قامت إحدى سفن نقل الأثنام بالقاء عدد كبير من الإثنام النافقة في مياه خليج السويس وقام التبار البحري بحرف الإثنام النافقة باتجاه ساحل الخليج حيث تم العثور على ما يزيد قليلاً عن أربع مائة رأس من رؤوس الأثنام النافقة.

وبمجرد تلقيه البلاغ من وزارة الدولة لشئون البيئة بجمهورية مصر العربية قام (إيمارسجا) بتعميم نسخه من البلاغ على جميع الدول الأعضاء في الإقليم متضمنة فيه بيانات تفصيلية عن السفينة والجهة المالكة لها، بما أدى إلى أن تقوم السلطات البحرية في كل من المملكة العربية السعودية والجمهورية اليمنية بتتبع مسار السفينة وعمل جرد بعدد رؤوس المائتية المنقبية على سطح السفينة في كل ميناء ومقارنتها بعدد رؤوس المائتية المنقبية في الأوراق الرسمية لدى عبور السفينة لقناة السويس.

وقد أدى تضافر الجهود والتنسيق بين الدول الاعضاء إلى توقف

حادثة الغرق الجزري لناقلة البترول: أثناء قديمها من البمن متجهة إلى ورفق الاصلاح والصبانه البحرية في قناة السويس بغرض عمل عمره كامل لبديها

ومعداتها، تعرضت ناقلة النفط ELLI التي ترفع علم بنما، للغرق جزئياً وقد تم الإبلاغ عن الحادث يوم ٢٨ سبتمبر ٢٠٠٩، حيث وقعت هذه الحادثة مباشرة قبل بداية الفترة الزمنية التي يغطيها هذا التقرير ولكن تم إيجازها هنا لعدم تغطيته في التقرير السابق.

حيث كانت ناقة النفط قادمة من البمن فارغة بدون حمولة، وقد أفاد ربان السفينة بأنه كان يقوم بعملية غسيل لتنكات الشحنة

العربية، حيث تم استلام البلاغ من قبل وزارة الدولة لشئون البيئة، وورد فيه أن إحدى السفن قد قامت بالقاء كمية من الزيت نتج عنها بقعة زيتية بطول ١ كم ومتوسط عرض ٢٠٠ متر تقريبا أمام منطقة رأس شقير، بمجرد استلامها للبلاغ قامت بإرسالها بتعميم نسخة منه على الدول الأعضاء، وقد قامت السلطات المصرية بعمل مسح بحري وجوي شامل لمنطقة التلوث بالقرب من رأس شقير، مما أدى للتعرف على السفينة التي سببت التلوث حيث ثبت أنها قامت بغسيل خزانات الوقود أثناء وجودها على الخطاف وتم اتخاذ الاجراءات اللازمة ضدها، وهنا جدر الإشارة إلى أن سرعة حرك الجهات المسؤولة وتفعيلها الفوري لخطط الاستجابة للتلوث البحري أدى إلى تقليل الأثار المترتبة على التلوث إلى حد كبير،



السفينة عن القيام المزيد من الرؤوس النافقة في مياه البحر، وعدم تسببها في إحداث المزيد من الأضرار البيئية، وقد ساعدت تلك السلطات المصرية على اتخاذ الاجراءات القانونية ضد السفينة والشركة المشغلة لها والمطالبة بالتعويض عن الخسائر التي أحدثتها في البيئة البحرية.

حادثة التلوث بالزيت في رأس

شقير:

تم الإبلاغ عن الحادث في شهر أبريل لعام ٢٠١٠ في منطقة رأس شقير بجمهورية مصر



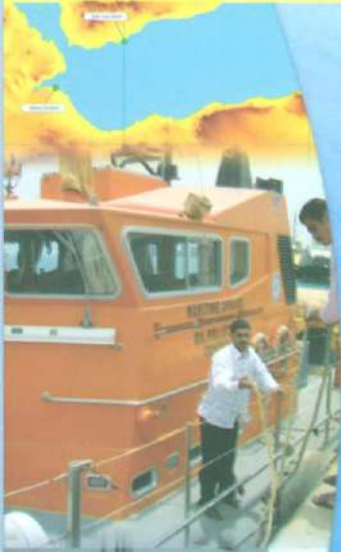
حادثة تسرب الزيت من الأرض شمال القرديقه:

توالت مجموعة بلاغات في يوم الخميس الموافق ١٧ يونيو ٢٠١٠ عن ظهور مساحات ملوثة بالزيت شمال مدينة القرديقه، ومقابل منطقة الجونه - وبعد التحرك السريع للمسؤولين من قطاع المحميات البحرية ومن فرع جهاز شئون البيئة وقيامهم بأعمال المسح للمنطقة البحرية المواجهة لمركز الجونه السياحي وبأجاء جنوب شرق (منطقة شعاب أبو نغر) تبين وجود تلوث بالزيت عبارة عن طبقة لامعة SHINE يبلغ مساحتها حوالي ١٠ ميل طول و ١ ميل عرض يتخللها بقع زيتية منقطعة من الزيت الخام بأحجام صغيرة وعلى مسافات متباعدة، وقد تم تفعيل خطط الطوارئ البحرية واستخدام الحواجز المظاطبه لمنع الزيت من الوصول الى المناطق الحساسه نسبياً كما تم الشروع في عمليات التطهير البدوية للأماكن التي وصلها التلوث،



إيمارسيجا

نشرة إخبارية لمركز المساعدات المتبادلة للطوارئ البحرية في البحر الأحمر وخليج عدن



مركز المساعدات المتبادلة للطوارئ البحرية في البحر الأحمر وخليج عدن

