



PERSGA

الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن
Regional Organization for the Conservation of
Environment of the Red Sea and Gulf of Aden

ورقة توضيحية

حول متطلبات دولة الميناء ودولة العلم تمهيداً لدخول
إعلان البحر الأحمر وخليج عدن كمناطق بحرية خاصة حيز
النفاذ اعتباراً من تاريخ 1 يناير 2025



PERSGA

مذكرة حول متطلبات دولة العلم ودولة الميناء للتنفيذ الفعال تمهيداً لدخول إعلان البحر الأحمر وخليج عدن كمناطق بحرية خاصة بموجب الملحقين الأول والخامس من اتفاقية ماربول جيز النفاذ اعتباراً من تاريخ 1 يناير 2025

يعتبر البحر الأحمر وخليج عدن ممراً بحرياً استراتيجياً هاماً يربط ما بين آسيا وأفريقيا وأوروبا عبر مضيق باب المندب وقناة السويس ويتوقع أن تزداد أهمية هذا الممر بشكل مطرد مستقبلاً، إذ أصبح النقل البحري أحد دعائم الاقتصاد العالمي، حيث يتم نقل ما يزيد عن 90% من البضائع حول العالم بواسطة السفن. بالإضافة لذلك، فإن للبحر الأحمر وخليج عدن أهمية اقتصادية كبيرة لدول الإقليم، كموارد مهمة للأمن الغذائي والمائي والجذب السياحي لما يتمتعان به من تنوع بيولوجي وبيئة بحرية فريدة ومياه صافية نقية وشفافة. كما يحظى البحر الأحمر بأهمية دولية من حيث التراث الطبيعي والإنساني وخصوصيته المتنامية كمقصد للبحوث العلمية في شتى المجالات لفهم أنماط التغيرات البيئية والمناخية على كوكب الأرض.

إن طبيعة البحر الأحمر كبحر شبه مغلق تجعله أكثر تأثراً بالتلوث في حال إلقاء النفايات والزيوت من السفن، مما يشكل تهديداً كبيراً للتنوع الأحيائي الفريد الذي يتميز به، وللإستثمارات التنموية الكبيرة المقامة في المناطق الساحلية والتي لها أهمية كبيرة مثل محطات تحلية المياه والمشاريع السياحية. من هذا المنطلق فإن المنظمة البحرية الدولية (IMO) وضمن الجهود الدولية للحد من التلوث البحري قد أعلنت البحر الأحمر وخليج عدن كمناطق خاصة بموجب الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن (ماربول MARPOL) تحت الملحقين الأول والخامس.

تعرف المناطق الخاصة بحسب نصوص الاتفاقية بأنها مناطق بحرية تستدعي اتباع أساليب إلزامية خاصة لمنع التلوث سواء بالزيت (الملحق الأول) أو بالنفايات (الملحق الخامس) وذلك لأسباب تقنية معترف بها تتعلق بظروفها المحيطية والبيئية والطابع الخاص لحركة الملاحة فيها. ويجب على السفن التي تبحر في المناطق الخاصة الالتزام بلوائح أكثر صرامة فيما يتعلق بتصريف النفايات والمخلفات الناتجة عنها في البحر. وكذلك، تتحمل الموانئ داخل المنطقة الخاصة مسؤولية ضمان توفير مرافق استقبال كافية في جميع الموانئ التي تتلقى هذه النفايات والمخلفات على النحو المنصوص عليه في الاتفاقية.

تم إعلان البحر الأحمر وخليج عدن من قبل المنظمة البحرية الدولية IMO لتكون مناطق

خاصة بموجب الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن «اتفاقية ماربول»، حيث تم إعلان البحر الأحمر كمنطقة خاصة تحت الملحقين الأول والخامس من الاتفاقية وذلك في الثاني من نوفمبر عام 1973م، وبالنسبة لخليج عدن فقد تم إعلانه كمنطقة خاصة تحت الملحق الأول من نفس الاتفاقية في الأول من ديسمبر عام 1989م.

1. ما هي المناطق البحرية الخاصة؟

«المنطقة الخاصة»: هي منطقة بحرية تستدعي اتباع أساليب إلزامية خاصة لمنع التلوث البحري من السفن، وذلك نظراً لأسباب تقنية معترف بها تتعلق بظروفها الأوقيانوغرافية والايكولوجية، والطابع الخاص لحركة الملاحة فيها.

2. كيف يمكن للدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن تلبية المتطلبات الجديدة المتعلقة بالمناطق الخاصة والتي ستدخل حيز التنفيذ في الأول من يناير 2025؟

بحسب اشتراطات المنظمة البحرية الدولية فإنه يجب توفر مرافق استقبال كافية ومناسبة (Adequate and Sufficient Reception Facilities) لنفايات السفن ذات الصلة بالملحقين الأول والخامس في جميع الموانئ في الإقليم، وتحديث البيانات للدول المشاطئة لتعكس ذلك في قاعدة بيانات المنظومة العالمية المتكاملة لمعلومات النقل البحري GISIS التابعة للمنظمة البحرية الدولية.

بالإضافة لذلك، تتعهد حكومة كل طرف في الاتفاقية، الذي لديه خط ساحلي يحد المنطقة الخاصة، بدمج هذه المتطلبات وتوطينها محلياً في الترتيبات القانونية والتشريعات القائمة أو وضع لوائح جديدة لتصريف النفايات الناتجة عن السفن في البحر وإبلاغ المنظمة البحرية الدولية والهيئة الإقليمية بالتدابير المتخذة في هذا الشأن.

3. وما هي مرافق الاستقبال الكافية والمناسبة

وفقاً للمنظمة البحرية الدولية، فإنه:

«لتحقيق الكفاية، يجب أن يراعي الميناء الاحتياجات التشغيلية للمستخدمين وأن يوفر مرافق استقبال مناسبة لأنواع وكميات النفايات من السفن التي تزور الميناء عادة». على الرغم مما سبق، يمكن تعريف المرافق المناسبة على أنها:

- مخصصة للاستخدامات البحرية؛
- يجب أن تلبى تماماً احتياجات السفن التي تستخدمها بانتظام دون التسبب في تأخير غير مبرر
- تسمح بالاستخدام السهل للبحارة والكبائن ولا تشكل عوامل منفرة (تثبيط) للاستخدام؛

- المساهمة في تحسين البيئة البحرية
- علاوة على ذلك، يجب أن تسمح مرافق الاستقبال التي يوفرها الميناء بالتخلص النهائي من النفايات والمخلفات الناتجة عن السفن بطريقة سليمة بيئياً.

4. خطة عمل لمعالجة عدم كفاية مرافق الاستقبال في الموانئ

في أكتوبر 2006 وافقت لجنة حماية البيئة البحرية رقم 55 على خطة عمل لمعالجة النقص المزعوم في مرافق الاستقبال في الموانئ - وهو ما يُنظر إليه على أنه عقبة رئيسية يجب التغلب عليها من أجل تحقيق الامتثال الكامل لاتفاقية ماريبول. تم تطوير الخطة من قبل اللجنة الفرعية المعنية بالتنفيذ من قبل دولة العلم (FSI) من أجل المساهمة في التنفيذ الفعال لاتفاقية ماريبول وتعزيز الجودة والوعي البيئي بين الإدارات والشحن.

وتضمنت الخطة بنود عمل تهدف إلى:

- تحسين توفير واستخدام مرافق الاستقبال الملائمة في الموانئ، بما في ذلك بنود العمل المتعلقة بمتطلبات إعداد التقارير؛
- توفير المعلومات عن مرافق الاستقبال في الموانئ؛
- تحديد أي مشاكل فنية تتم مواجهتها أثناء نقل النفايات بين السفينة والشاطئ وتوحيد متطلبات فصل القمامة وتحديد الاستلام؛
- مراجعة نوع وكمية النفايات المتولدة على متن السفينة ونوع وقدرة مرافق الاستقبال في الميناء؛
- مراجعة الدليل الشامل للمنظمة البحرية الدولية بشأن مرافق الاستقبال في الموانئ؛
- وضع دليل للممارسات الجيدة بشأن مقدمي ومستخدمي مرافق الاستقبال في الموانئ.

فيما يتعلق بالترتيبات الإقليمية اعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية (MEPC) في مارس 2012 في دورتها 63، بموجب القرار (63) MEPC.216، تعديلات المرفق الخامس لاتفاقية ماريبول والتي تنص على أنه «يجوز للدول الجزرية الصغيرة النامية (SIDS) تلبية المتطلبات ذات الصلة بمرافق الاستقبال من خلال الترتيبات الإقليمية، وذلك نظراً للظروف الفريدة لتلك الدول، ولأن عملية الترتيب هذه تعتبر الوسيلة الوحيدة لتلبية هذه المتطلبات.

وكجزء من العمل على خطة العمل تم تطوير نموذج إخطار مسبق لتعزيز التنفيذ السلس والتطبيق الموحد لهذا المطلب، وبالتالي تقليل مخاطر تعرض السفينة للتأخير، كما تم تطوير نموذج لإخطار تسليم النفايات لتوفير توحيد السجلات في جميع أنحاء العالم.

وفي إطار عملها بشأن خطة العمل قامت دولة العلم FSI أيضاً بتطوير دليل الممارسات الجيدة بشأن مقدمي ومستخدمي مرافق الاستقبال في الموانئ والذي يوفر إرشادات

ومرجعاً سهلاً للممارسات الجيدة المتعلقة باستخدام وتوفير مرافق الاستقبال في الموانئ بالإضافة إلى قائمة اللوائح والمبادئ التوجيهية المعمول بها.

في مارس 2018 اعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية (MEPC.1/Circ.834/Rev.1) الإرشادات الموحدة المنقحة لمقدمي ومستخدمي مرافق استقبال الموانئ، والتي تم دمجها في وثيقة واحدة وهي دليل الممارسات الجيدة لمقدمي ومستخدمي مرافق استقبال الموانئ (MEPC.1/Circ.671/Rev.1) وأربعة تعميمات أخرى تتعلق بمرافق استقبال الموانئ (MEPC.1/Circ.469/Rev.1، MEPC.1/Circ.645/Rev.1، MEPC.1/Circ.644/Rev.1، MEPC.1/Circ.470/Rev.1g Rev.2).

مثال على المنظومة العالمية المتكاملة لمعلومات النقل البحري (المملكة العربية السعودية، ميناء جدة).

5. لماذا نحتاج إلى تفعيل إعلان البحر الأحمر وخليج عدن كمناطق خاصة؟

- منع التصريف غير المشروع والعرضي للنفايات من السفن في المنطقة الخاصة
- منع أي خسائر اقتصادية ناتجة عن تدمير وتدهور الموانئ البحرية والساحلية (مثل الشواطئ ومصايد الأسماك) بسبب النفايات الزيتية الضارة والمخلفات الصلبة التي تؤثر على السياحة والموارد البحرية.
- تعزيز الأمن البحري وسلامة النقل البحري
- تعزيز الحفاظ على الحياة في المحيطات، وازدهار الحياة البحرية والتنوع البيولوجي.

6. ما هي لائحة المنظمة البحرية الدولية الصارمة التي سيتم تطبيقها بمجرد تفعيل الإعلان؟

سيتم تطبيق المتطلبات الخاصة لتصريف القمامة (الملحق الخامس) والمخلفات التشغيلية كالزيوت والأخلاق الزيتية (الملحق الأول) داخل المناطق الخاصة. ستدخل اللوائح 15ب و34ب للمرفق الأول واللائحة 6 للمرفق الخامس حيز التنفيذ.

7. مزايا تفعيل إعلان البحر الأحمر وخليج عدن كمناطق خاصة تحت الملحق الأول والخامس من ملاحق اتفاقية ماربول:

- الحد بشكل مباشر من الاضرار الاقتصادية التي قد تنتج عن التلوث البحري مثل (السياحة الشاطئية- الصيد والاستزراع السمكي - الخدمات الملاحية).
- إن انضمام دول الهيئة لاتفاقية ماربول ونجاحها في تفعيل إعلان البحر الأحمر وخليج عدن كمناطق خاصة سيعطي انطباعاً جيداً أمام المجتمع الدولي بمدى حرص هذه الدول على الحفاظ على البيئة البحرية والساحلية.
- كما سيترتب على دخول الإعلان حيز التنفيذ تعزيز الأمن البحري وسلامة الملاحة بما يضمن تسهيل التجارة البحرية من خلال توفير الخدمات والمرافق الكافية والملائمة

للتعامل بشكل سليم مع النفايات (الزيتية والقمامة) التي تولدها السفن والحد بشكل كبير من التخلص الخاطئ من هذه النفايات.

□ حماية وتشجيع الاستثمارات التي تعتمد بشكل مباشر على سلامة البيئة البحرية مثل محطات تحلية المياه والسياحة وصناعة الشحن والتجارة.

8. ماهي الواجبات على الدول الأعضاء (السلطة الوطنية)؟

□ سيتعين على السلطة المعنية في كل دولة لها حدود داخل المنطقة البحرية الخاصة القيام بتعديل وتحديث الانظمة واللوائح والتشريعات الوطنية الخاصة بها والتي تعنى بالتخلص من النفايات الزيتية والقمامة الناتجة من السفن وبما يتلائم مع المتطلبات الالزامية لاتفاقية ماربول وتحديداً تحت ملاحق رقم 1 و5 من ملاحق الاتفاقية.

□ تعزيز وتحسين المنظومة القانونية في كل دولة بشأن التخلص بطريقة غير صحيحة من النفايات الزيتية والقمامة الناتجة من السفن، مع التأكد من توفر الاليات القانونية التي ستمكنها من ردع وادانة كل من يخالف هذه القوانين.

□ التأكد من تحديث منظومة GISIS بشأن بيانات مرافق الاستقبال المتاحة في دولها بناء على متطلبات الاتفاقية.

□ التطوير والتعزيز المستمر لقدرات ضباط التفتيش في الموانئ والسلطة البحرية بما يضمن التزامهم بتطبيق المعايير الجديدة اعتباراً من تاريخ تفعيل هذا الاعلان.

□ التأكد من القيام بتنفيذ تفتيش منتظم ومستمر على كافة السفن التي تطلب الدخول لموانئها، بموجب مذكرات التفاهم الاقليمية ذات الصلة مثل (مذكرة تفاهم الرياض للرقابة والتفتيش على السفن، مذكرة تفاهم البحر الابيض المتوسط بشأن التفتيش ورقابة دولة الميناء، مذكرة تفاهم المحيط الهندي بشأن رقابة دولة الميناء وغيرها....).

□ اخطار كل من المنظمة البحرية الدولية والهيئة الإقليمية (PERSGA) بالخطوات التي تمت بهذا الخصوص.

9. ماهي الواجبات على الهيئة الإقليمية (PERSGA)؟

□ تقديم الدعم الفني لدولها الأعضاء بهدف بناء قدرات ضباط رقابة الميناء على السفن لتنفيذ التفتيش البيئي على السفن بفعالية وكفاءة وبحسب متطلبات المناطق الخاصة وبحسب بنود الاتفاقية.

□ تشجيع دولها الاعضاء التي لم تنضم بعد الى اتفاقية ماربول للعمل على سرعة الانضمام الى الاتفاقية.

□ إحاطة متخذي القرار في دولها الاعضاء بشأن الاثار الاقتصادية والاجتماعية الاجتماعية لتفعيل البحر الاحمر وخليج عدن كمناطق خاصة وبانعكاسات ذلك على النظام الأيكولوجي للإقليم.

□ المتابعة المستمرة وتقديم الدعم الفني بغرض التأكد من تضمين الانظمة واللوائح الوطنية لدولها الاعضاء لبنود الاتفاقية ذات العلاقة بالمناطق الخاصة.

□ تشجيع دولها الاعضاء على المشاركة المستمرة في كافة اجتماعات المنظمة البحرية الدولية ذات الصلة باتفاقية ماربول.

10. ماذا سيتعين على الموانئ عمله؟

- يجب على الموانئ التي تقع داخل المناطق البحرية الخاصة التأكد من وجود مرافق استقبال مناسبة وكافية داخل المنطقة الخاصة وبما يضمن عدم تأخير السفن بسبب طلبها لاستخدام هذه المرافق.
- الرد على أي بلاغ صادر سواء من دولة العلم أو من مالك/مشغل السفينة يتضمن الإشارة إلى وجود نقص أو عدم كفاية مرافق الاستقبال في هذا الميناء عبر منظومة GIS.

11. ماذا سيتعين على ملك السفن عمله؟

- معرفة أن إجراءات التخلص من النفايات (الزيتية والقمامة) ستكون أكثر صرامة اعتباراً من تاريخ تفعيل الإعلان.
- سيجب عليهم الالتزام بالمتطلبات الجديدة اعتباراً من تاريخ تفعيل الإعلان.
- معرفة أن أي مخالفة للمتطلبات الجديدة الخاصة بالتخلص من النفايات (الزيتية والقمامة) سوف يكون لها عواقب أكثر خطورة عليهم من سواء ناحية السفن التي سيصرح لها بالعمل في المنطقة أو من ناحية سلطة الشحن التي تمنح تصاريح بالعمل في المنطقة.

12. متطلبات التصريف في المناطق الخاصة بموجب الملحق الأول من اتفاقية ماربول

يُحظر أي تصريف للزيوت أو الأخطاط الزيتية في البحر من السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر إلا إذ تم استيفاء الشروط التالية:

1. أن تكون السفينة مبحرة؛
2. أن تتم معالجة الخليط الزيتي بواسطة معدات لترشيح الزيوت تستوفي متطلبات اللائحة 14.7 من هذا المرفق.
3. ألا يتجاوز المحتوى الزيتي للتدفيق بدون تخفيف 15 جزءاً بالمليون.
4. ألا يكون الخليط الزيتي ممزوجاً بمخلفات البضاعة الزيتية.
5. ألا يكون الخليط الزيتي إذا كان الامر يتعلق بناقلات النفط الصهريجية، ممزوجاً بمخلفات البضاعة النفطية.

دفاتر سجل السفن

تتضمن شروط دفاتر سجل السفن كحد أدنى المستندات التالية:

- سجل الزيت الجزء الأول والثاني
- سجل البضائع
- سجلات الأنشطة الملاحية

سجلات المحرك

سجل القمامة الجزء الأول والثاني

سجل الزيت وسجل البضائع

يجب أن يكون لكل سفينة تبلغ حمولتها 400 طن وما فوق وكل ناقلة نפט تبلغ حمولتها 150 طن وما فوق سجل للزيت الجزء الأول (عمليات مساحة الآلات) ويجب أن يكون لدى كل ناقلة نפט تبلغ حمولتها 150 طن وما فوق سجل للزيت الجزء الثاني (عمليات الشحن/الصابورة) موجود على متنها. ويجب أن يكون لدى جميع ناقلات المواد الكيميائية أيضًا سجل شحن على متنها، كما ينبغي ان تكون لغة إدخال المعلومات في سجل الزيت وسجل البضائع باللغة الإنجليزية أو الفرنسية أو الإسبانية على الأقل.

يجب الاحتفاظ بسجل الزيوت وسجل البضائع على متن السفينة في مكان يسهل التفتيش عليه، ويجب الاحتفاظ به لمدة ثلاث سنوات بعد آخر إدخال للتحقق من الامتثال للتوجيه، ويعتبر سجل الزيت وسجل البضائع أجزاء أساسية من فحص مرافق استقبال الموانئ PRF عند الحاجة اليه.

سجلات الأنشطة الملاحية

يجب الاحتفاظ بسجلات الأنشطة الملاحية على متن جميع السفن التي تبلغ حمولتها 150 طن فما فوق والتي تقوم برحلات دولية وعلى جميع السفن الأخرى التي تبلغ حمولتها 500 طن وما فوق (باستثناء سفن الصيد). وبالإضافة إلى ذلك يجب على كل سفينة تبلغ حمولتها 500 طن وما فوق ان تحتفظ بسجل أنشطة الملاحة في حالة تجاوز الرحلة 48 ساعة، وأن تقدم تقريرًا يوميًا إلى شركتها ويجب أن تحتفظ الشركة بهذا التقرير وجميع التقارير اليومية اللاحقة طوال مدة الرحلة، كما يجب أن تحتوي التقارير كحد أدنى على المعلومات التالية:

موقع السفينة

مسار السفينة وسرعتها

تفاصيل أي ظروف خارجية أو داخلية تؤثر على رحلة السفينة أو التشغيل الآمن العادي للسفينة

المعلومات المذكورة أعلاه ضرورية للحصول على سجل كامل للرحلة والذي يمكن استخدامه أثناء تفتيش PRF. كما يجب أن يسمح لمفتش PRF بفحص هذه المستندات للتأكد من أن العمليات على السفينة تتوافق مع الخطط التشغيلية على متن السفينة وما إذا كانت السفينة قد استوفت متطلباتها بموجب توجيه PRF خاصة فيما يتعلق بتسليم مياه الصرف الصحي والسفن التي لديها إعفاء بذلك.

الشهادة الدولية لمنع التلوث بالزيت (شهادة IOPP) وملحق الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي

توفر شهادة IOPP سجلاً لبناء ومعدات ناقلات النفط والسفن بخلاف ناقلة النفط التي تحتوي على صهاريج بضائع تخضع للائحة 2.2 من المرفق الأول لاتفاقية ماربول وجميع السفن بخلاف أي مما سبق. تنص الشهادة على معلومات حول سعة كل من:

- صهريج المخلفات الزيتية (الحمأة)
 - صهريج المخلفات الزيتية للاحتفاظ الكامل على متن السفينة بجميع المياه الآسنة الزيتية
 - صهريج احتجاز مياه الجمة الزيتية قبل تصريفها أو نقلها أو التخلص منها (الحمأة)
 - أي محرقة لبقايا الزيت.
 - أي غلاية مساعدة مناسبة لحرق بقايا الزيت.
 - صهريج خلط بقايا الزيت مع زيت الوقود.
 - أي وسيلة أخرى مقبولة للتخلص من المخلفات بالإضافة إلى أحكام صهاريج الحمأة.
- يجب أن تكون شهادة IOPP باللغة الإنجليزية أو الفرنسية أو الإسبانية على الأقل.

خطة السفينة لمواجهة طوارئ التلوث الزيتي (SOPEP)

تتطلب اللائحة 37 من المرفق الأول لاتفاقية ماربول أن يكون على متن كل ناقلة نفط صهريجية تبلغ حمولتها الإجمالية 150 طنًا فأكثر وكل سفينة بخلاف ناقلات النفط الصهريجية التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر خطة طوارئ خاصة بتلك السفينة لمواجهة طوارئ التلوث الزيتي التي تقرها الإدارة (SOPEP). كما تشترط المادة 3 من الاتفاقية الدولية بشأن الاستعداد والاستجابة والتعاون في مجال التلوث الزيتي لعام 1990 وجود مثل هذه الخطة بالنسبة لبعض السفن.

وتنص اللائحة 17 من المرفق الثاني لاتفاقية ماربول على أنه يجب على جميع السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 150 طنًا أو أكثر والتي تحمل مواد سائلة ضارة سائبة أن يكون عليها خطة طوارئ معتمدة للتلوث البحري على متن السفينة فيما يتعلق بالمواد السائلة الضارة.

ويمكن دمج الأخير مع خطة السفينة لمواجهة طوارئ التلوث الزيتي، نظرًا لأن معظم محتوياتهما متشابهة وتكون الخطة المدمجة على متن السفينة خطة عملية أفضل من خطتين منفصلتين في حالة الطوارئ ولتوضيح أن الخطة هي خطة موحدة ينبغي الإشارة إليها باسم خطة طوارئ التلوث البحري على متن السفن (SMPEP).

ولمساعدة الإدارات وأصحاب السفن على تلبية هذه المتطلبات أصدرت المنظمة البحرية الدولية المبادئ التوجيهية لوضع خطط طوارئ التلوث البحري على متن السفن طبعة 2010 والتي تتضمن مبادئ توجيهية لوضع خطط طوارئ التلوث الزيتي على متن السفن (SOPEP) (القرار 32/54 MEPC) بصيغته المعدلة بالقرار (44/86 MEPC) والمبادئ التوجيهية لوضع خطط طوارئ التلوث البحري على متن السفن الناجمة عن الزيت و/أو المواد السائلة الضارة (القرار 44/85 MEPC) بصيغته المعدلة بالقرار (53/137 MEPC).

ملصقات إعلانية

تحدد اللائحة 10.1 يجب على كل سفينة يبلغ طولها أو يزيد عن 12 متراً وكل منصة ثابتة أو عائمة أن تعلق على متنها ملصقات تبين للركاب والطاقم بمتطلبات التصريف حسب الملحق؛ ويجب أن تكون هذه الملصقات مكتوبة بلغة عمل طاقم السفينة وأيضاً باللغة الإنجليزية أو الفرنسية أو الإسبانية للسفن التي تقوم برحلات إلى موانئ أو محطات بحرية تخضع لسيادة أطراف أخرى حسب الاتفاقية.

13. ماهي واجبات دولة العلم بناء على هذا التفعيل؟

- المفتشين في دولة العلم سيجب عليهم الالتزام بالتأكد من أن السفن التي ترفع اعلامها تنفذ كافة الشروط الالزامية لاتفاقية ماربول وذلك اعتباراً من تاريخ تفعيل الاعلان.
- اخطار المنظمة البحرية الدولية والهيئة الإقليمية (PERSGA) بشأن ما يتم من اجراءات بهذا الخصوص.

رقابة دولة الميناء

تم توسيع صلاحيات رقابة دولة الميناء لتشمل المتطلبات التشغيلية فيما يتعلق بمنع التلوث البحري في عام 1994 ودخلت حيز التنفيذ في 3 مارس 1996، توضح اللائحة 9 من المرفق الخامس أن يجوز لضباط تفتيش رقابة دولة الميناء التفتيش على سفينة ترفع علماً أجنبياً في ميناء أو محطة بحرية تابعة لدولتها «حيث توجد أسباب واضحة للاعتقاد بأن الربان أو الطاقم ليسوا على دراية بالإجراءات الأساسية على متن السفينة المتعلقة بمنع التلوث بالقمامة».

14. بيان بمرافق الاستقبال والترتيبات المتاحة في كل دولة من الدول الأعضاء في الهيئة كما في مايو 4202

اسم الدولة	العدد الكلي لمرافق الاستقبال أو الترتيبات	ملحق رقم 1	ملحق رقم 5
جيبوتي	توجد ترتيبات وخطط	--	--
مصر	513	متاحة	متاحة
الأردن	11	متاحة	متاحة
السعودية	259	متاحة	متاحة
السودان	18	--	--
الصومال	توجد ترتيبات وخطط	--	--
اليمن	6	متاحة في ميناء عدن فقط	متاحة في ميناء عدن فقط

خطة إدارة القمامة

يجب على جميع السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 100 طن فما فوق وعلى كل سفينة مرخص لها بنقل 15 شخصًا أو أكثر، وعلى المنصات الثابتة أو العائمة أن تحمل على متنها خطة لإدارة القمامة، ويجب أن تتضمن هذه الخطة إجراءات مكتوبة لتقليل القمامة إلى أدنى حد ممكن وجمعها وتخزينها ومعالجتها والتخلص منها، بما في ذلك استخدام المعدات الموجودة على متن السفينة (اللائحة 10.2). يجب أن تحدد الخطة الشخص المسؤول عن الخطة وأن تكون مكتوبة بلغة عمل الطاقم. يوفر القرار (63) MEPC.220 الخطة التوجيهية لعام 2012 لتطوير خطط لإدارة القمامة.

سجل القمامة

تركز اللائحة 10.3 على عملية التنفيذ والإنفاذ، والتي تتطلب من جميع السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 100 طن فما فوق وكل سفينة مرخص لها بنقل 15 شخصًا أو أكثر تشارك في رحلات إلى الموانئ والمحطات البحرية الخاضعة لولاية طرف آخر في الاتفاقية وعلى كل منصة ثابتة أو عائمة توفير دفتر سجل النفايات وتسجيل كافة عمليات التخلص والترميد.

يجب أن يتم تسجيل أي عملية تصريف في البحر أو في مرافق استقبال النفايات في سجل القمامة، وأن يوقع الشخص المسؤول في التسجيل مع ذكر التاريخ ووقت وموقع السفينة ووصف القمامة والكمية التقديرية المترمة أو التي تم تصريفها، يجب الاحتفاظ بدفتر سجل القمامة لمدة عامين بعد تاريخ آخر إدخال، لا تفرض هذه اللائحة في حد ذاتها متطلبات أكثر صرامة - ولكنها تسهل التحقق من الالتزام باللوائح المتعلقة بالقمامة لأنها تعني أنه يجب على موظفي السفينة متابعة القمامة وما يحدث لها.

يجوز للهيئة المختصة التابعة لحكومة طرف في الاتفاقية أن تدقق في سجل القمامة أو سجل السفينة الرسمي على متن أي سفينة تنطبق عليها اللائحة اثناء وجود السفينة في موانئ ذلك الطرف أو محطاته البحرية. يوفر الملحق 2 من الملحق الخامس من اتفاقية ماربول نموذجًا قياسيًّا لسجل القمامة.

15. بعض الفروق الفنية بين سلوك السفن فيما يتعلق بتصريف القمامة والزيت داخل وخارج المناطق البحرية الخاصة بموجب اتفاقية ماربول

أولاً : فيما يتعلق بتصريف القمامة

نوع القمامة	خارج المنطقة الخاصة	داخل المنطقة الخاصة
اللداائن البلاستيكية (بكافة أنواعها) بما فيها على سبيل المثال لا الحصر، شبك الصيد، الجبال المصنعة، أكياس القمامة المصنوعة من البلاستيك، الرماد الناتج عن حرق النفايات البلاستيكية	محظورة تماماً	محظورة تماماً
الأخشاب والأقمشة ومواد التعبئة التي تطفو فوق سطح الماء	محظورة حتى مسافة 25 ميل بحري من خط الساحل	محظورة تماماً
النفايات الغذائية، الورق، الأقمشة، الزجاج، القطع المعدنية، القوارير، المواد الفخارية، وكل ما شابه هذه الأنواع	محظورة حتى مسافة 12 ميل بحري من خط الساحل	محظورة تماماً
النفايات الغذائية المجروشة أو المطحونة	محظورة حتى مسافة 3 ميل بحري من خط الساحل	محظورة حتى 12 ميل بحري من خط الساحل

ثانياً : فيما يتعلق بتصريف الزيت

نوع القمامة	خارج المنطقة الخاصة	داخل المنطقة الخاصة
السفن ذات الحمولة 400 طن فأكثر	<p>يحظر التخلص من الزيت أو الخليط الزيتي في البحر إلا تحت الشروط التالية:</p> <ul style="list-style-type: none"> • أن تكون السفينة في حالة إبحار • أن يتم معالجة الخليط الزيتي بواسطة معدات ترشيح الزيوت (أية سفينة ذات حمولة فوق 400 طن وأقل من 10 الاف طن تستخدم معدات ترشيح الزيت وأي سفينة ذات حمولة أعلى من 10 الاف طن تستخدم معدات لتشريح الزيت ذات تجهيزات للإنذار والتوقف التلقائي) • ألا يتجاوز المحتوى الزيتي للدفيق مخفف 15 جزء في المليون • ألا يكون الخليط الزيتي نابعاً من غرف ضخ البضائع في ناقلات الزيت • ألا يكون الخليط الزيتي ممزوجاً بنفايات الشحنة الزيتية (في حالة ناقلات الزيت) 	<p>يحظر التخلص من الزيت أو الخليط الزيتي في البحر إلا تحت الشروط التالية:</p> <ul style="list-style-type: none"> • أن تكون السفينة في حالة إبحار • أن يتم معالجة الخليط الزيتي بواسطة معدات ترشيح الزيوت مع تجهيز الإنذار ووسيلة التوقف التلقائي • ألا يتجاوز المحتوى الزيتي للدفيق الغير مخفف 15 جزء في المليون
السفن ذات الحمولة أقل من 400 طن	<p>يتعين الاحتفاظ بالزيت والخليط الزيتي على متن السفن لحين التخلص منها في مرافق الاستقبال أو التخلص منها في البحر تحت الشروط التالية</p> <ul style="list-style-type: none"> • أن تكون السفينة في حالة إبحار • أن يتم استخدام معدات ذات تصميم معتمد وبما يضمن ألا يتجاوز المحتوى الزيتي للدفيق الغير مخفف 15 جزء في المليون • ألا يكون الخليط الزيتي نابعاً من غرف ضخ البضائع في ناقلات الزيت • ألا يكون الخليط الزيتي ممزوجاً بنفايات الشحنة (في حالة ناقلات الزيت) 	<p>يجب إبقاء الزيت والخليط الزيتي على متن السفينة لتصريفها في مرافق الاستقبال أو التخلص منها في البحر تحت الشروط التالية:</p> <ul style="list-style-type: none"> • أن تكون السفينة في حالة إبحار • أن يتم استخدام معدات ذات تصميم معتمد وبما يضمن ألا يتجاوز المحتوى الزيتي للدفيق الغير مخفف 15 جزء في المليون • ألا يكون الخليط الزيتي نابعاً من غرف ضخ البضائع في ناقلات الزيت • ألا يكون الخليط الزيتي ممزوجاً بنفايات الشحنة (في حالة ناقلات الزيت)

16. التحكم في تصريف الزيت من محركات وماكينات السفن

المنطقة البحرية	نوع السفينة/ وحجمها	معايير التصريف
أي كان خارج المنطقة الخاصة	أي سفينة ذات حمولة 400 طن فأكثر	لا يسمح بالتصريف إلا في حالة: • أن تكون السفينة في مبحرة • تتم معالجة الخليط الزيتي من خلال معدات ترشيح الزيت كما هو مطلوب في الأجزاء التطبيقية من اللائحة 14 من الملحق الأول (للسفن التي تتراوح حمولتها بين 400 و10.000 طن، اللائحة 14.6؛ وللسفن التي تزيد عن 10.000 طن اللائحة 14.7)
أي مكان داخل المنطقة الخاصة	أي سفينة ذات حمولة 400 طن فأكثر	هي نفس الإجراءات المطبقة في حالة التصريف في أي مكان خارج المنطقة الخاصة، يجب تزويد معدات ترشيح الزيت بمعدات إنذار ويتم الترتيب بحيث يتم إيقاف التصريف تلقائياً عندما يتجاوز تصريف النفايات السائلة 15 جزء في المليون.
جميع المناطق باستثناء منطقة القطب الجنوبي	السفن التي تقل حمولتها عن 400 طن	يمنع التصريف، يجب الاحتفاظ بالزيت أو المخالط الزيتية على متن السفينة أو تصريفها في البحر بالشروط التالية: • أن تكون السفينة مبحرة • يجب تشغيل المعدات المعتمدة من قبل الإدارة للتأكد من أن المحتوى الزيتي للتدفق دون تخفيف لا يتجاوز 15 جزء في المليون • يجب ألا ينشأ الخليط الزيتي في ناقلات النفط من غرف مضخة الشحن وألا تختلط مع بقايا شحنة الزيت.
منطقة القطب الجنوبي	جميع السفن بغض النظر عن حجمها	يمنع التصريف فيها
المناطق الخاصة هي: منطقة البحر الأبيض المتوسط، منطقة بحر البلطيق، منطقة البحر الأحمر، منطقة الخلجان، منطقة القطب الجنوبي، مياه اروبأ الشمالية الغربية، المنطقة العمانية من بحر العرب، خليج عدن، منطقة جنوب أفريقيا البحرية الجنوبية		

المصدر: المنظمة البحرية الدولية «ماربول كيفية القيام بذلك» ص 55

17. التحكم في تصريف الزيت من صهاريج البضائع في ناقلات النفط

معايير التصريف	نوع السفينة/ وحجمها	المنطقة البحرية
يمنع التصريف باستثناء مياه الصابورة النظيفة أو المنفصلة	أي ناقله نطف	في حدود 50 ميلا بحريا من اليابسة
يمنع التصريف إلا في حالة: • أن تكون السفينة مبحرة • ألا يتجاوز معدل التصريف اللحظي للزيت 30 لتراً لكل ميل بحري • يجب ألا يتجاوز إجمالي كمية التصريف الكمية المبينة في اللائحة 34.1.5 (1/30.000 من إجمالي الشحنة) • أن تكون الناقله قيد التشغيل يوجد بها نظام مراقبة وأنظمة تحكم لتصريف الزيت وترتيبات صهاريج النفايات الزيتية كما هو مطلوب في اللائحتين 29 و31. لا تنطبق هذه المتطلبات على تصريف مياه الصابورة النظيفة أو المنفصلة.	أي ناقله نطف	في أي مكان خارج المنطقة الخاصة باستثناء مسافة 50 ميلاً بحرياً من اليابسة
يمنع التصريف باستثناء مياه الصابورة النظيفة أو المنفصلة	أي ناقله نطف	أي مكان داخل المنطقة الخاصة
من حيث المبدأ، يمنع التصريف ويجب الاحتفاظ بجميع المخاليط الزيتية/الزيت على متن السفينة في صهريج تخزين ويتم تصريفه في مرافق الاستقبال على الشاطئ، على الأقل يتم اتخاذ الترتيبات الكافية بحيث يتم رصد التصريف بشكل فعال لضمان الامتثال للمتطلبات ذات الصلة.	ناقلات النفط أقل من 150 طن	جميع المناطق باستثناء منطقة القطب الجنوبي
يمنع التصريف	جميع السفن بغض النظر عن حجمها	منطقة القطب الجنوبي
		المناطق الخاصة هي: منطقة البحر الأبيض المتوسط، منطقة بحر البلطيق، منطقة البحر الأحمر، منطقة الخلجان، منطقة القطب الجنوبي، مياه اروبا الشمالية الغربية، المنطقة العمانية من بحر العرب، خليج عدن، منطقة جنوب أفريقيا البحرية الجنوبية

المصدر: المنظمة البحرية الدولية «ماربول كيفية القيام بذلك» ص 58

Simplified overview of the discharge provisions of the revised MARPOL Annex V which entered into force on 1 March 2018

DISCLAIMER: Additional requirements may apply.

(Note: The table below is intended as a summary reference. The provisions in MARPOL Annex V and the Polar Code, not the table below, prevail.)

Garbage type ¹	All ships except platforms ⁴		Regulation 5 Offshore platforms located more than 12 nm from nearest land and ships when alongside or within 500 metres of such platforms ⁴
	Regulation 4 Outside special areas and Arctic waters (Distances are from the nearest land)	Regulation 6 Within special areas and Arctic waters (Distances are from nearest land, nearest ice-shelf or nearest fast ice)	
Food waste comminuted or ground ²	≥3 nm, en route and as far as practicable	≥12 nm, en route and as far as practicable ³	Discharge permitted
Food waste not comminuted or ground	≥12 nm, en route and as far as practicable	Discharge prohibited	Discharge prohibited
Cargo residues ^{5, 6} not contained in washwater	≥ 12 nm, en route and as far as practicable	Discharge prohibited	Discharge prohibited
Cargo residues ^{5, 6} contained in washwater		≥ 12 nm, en route and as far as practicable (subject to conditions in regulation 6.1.2 and paragraph 5.2.1.5 of part II-A of the Polar Code)	
Cleaning agents and additives ⁶ contained in cargo hold washwater	Discharge permitted	≥ 12 nm, en route and as far as practicable (subject to conditions in regulation 6.1.2 and paragraph 5.2.1.5 of part II-A of the Polar Code)	Discharge prohibited
Cleaning agents and additives ⁶ in deck and external surfaces washwater		Discharge permitted	
Animal Carcasses (should be split or otherwise treated to ensure the carcasses will sink immediately)	Must be en route and as far from the nearest land as possible. Should be >100 nm and maximum water depth	Discharge prohibited	Discharge prohibited
All other garbage including plastics, synthetic ropes, fishing gear, plastic garbage bags, incinerator ashes, clinkers, cooking oil, floating dunnage, lining and packing materials, paper, rags, glass, metal, bottles, crockery and similar refuse	Discharge prohibited	Discharge prohibited	Discharge prohibited

¹ When garbage is mixed with or contaminated by other harmful substances prohibited from discharge or having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply.

² Comminuted or ground food wastes must be able to pass through a screen with mesh no larger than 25 mm.



PERSGA

الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن
Regional Organization for the Conservation of
Environment of the Red Sea and Gulf of Aden