الوقائع العراقية

وەقایعی عیراقی

الجريدة الرسمية لجمهورية العراق

رۆژنامەی فەرمی کۆماری عیراق

محتويات العدد ٤٤٤٢

- قانون انضمام جمهورية العراق إلى الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام ١٩٧٣ في صيغتها المعدلة ببروتوكول ١٩٧٨ المتعلق بها المعروفة اختصاراً باسم ماربول ٧٣/٧٨ .

العدد ٤٤٤٢ ١٢ رجب ١٤٣٨هـ / ١٠ نيسان ٢٠١٧ م السنة الثامنة والخمسون

ژمارە ٤٤٤٢ ١٢ رەجەب ١٤٣٨ ك / ١٠ نیسان ٢٠١٧ ز ساڵی پەنجا و هەشتامین

باسم الشعب

رئاسة الجمهورية

قرار رقم (٥٠)

بناءً على ما أقره مجلس النواب طبقاً لأحكام البند (أولاً) من المادة (٦١) والبند (ثالثاً) من المادة (٧٣) من الدستور.

قرر رئيس الجمهورية بتاريخ ٢٠١٦/١٢/٢٩

إصدار القانون الآتي :

رقم (٤٢) لسنة ٢٠١٦

قانون

انضمام جمهورية العراق إلى الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام ١٩٧٣ في صيغتها المعدلة ببروتوكول ١٩٧٨ المتعلق بها المعروفة اختصاراً باسم ماربول ٧٨/٧٣

المادة -١- تنضم جمهورية العراق الى الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام ١٩٧٣ في صيغتها المعدلة ببروتوكول ١٩٧٨ المتعلق بها المعروفة اختصاراً باسم ماربول ٧٨/٧٣ والتي دخلت حيز النفاذ في ١٩٨٣/١٠/٢ .

المادة -٢- ينفذ هذا القانون من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية .

فؤاد معصوم

رئيس الجمهورية

الأسباب الموجبة

بغية انضمام جمهورية العراق إلى الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام ١٩٧٣ في صيغتها المعدلة ببروتوكول ١٩٧٨ المتعلق بها المعروفة اختصاراً باسم ماربول ٧٨/٧٣ والهادفة إلى تحقيق تعاون دولي للحد من التلوث المرتبط بتشغيل السفن أو الناجم عنها بصورة عرضية وحماية البيئة البحرية من التلوث الناشئ عن تصريف مواد ضارة من السفن أو عن نفايات متسربة منها تحتوي على مثل هذه المواد ، شرع هذا القانون .

ماربول

الطبعة الجامعة ، 2011

مواد الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ،
في صيغتها المعدلة ببروتوكولي عامي 1987 و 1997 ،
وبروتوكولاتها ومرفقاتها وتفسيراتها الموحدة

المنظمة البحرية الدولية
لندن ، 2011

مقدمة

اعتُمدت الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 في المؤتمر الدولي بشأن التلوث البحري الذي عقدته المنظمة البحرية الدولية في الفترة من 8 تشرين الأول/أكتوبر إلى 2 تشرين الثاني/نوفمبر 1973 . واعتمد في المؤتمر ذاته البروتوكول I (الأحكام المتعلقة برفع التقارير عن الأحداث التي تتسبب بتسرب مواد ضارة) والبروتوكول II (التحكيم) . وقد عدلت هذه الاتفاقية في ما بعد ببروتوكول 1978 المتعلق بها المعتمد في المؤتمر الدولي لسلامة الناقلات ومنع التلوث (مؤتمر TSPP) الذي عقدته المنظمة في الفترة من 6 إلى 17 شباط/فبراير 1978 . وتُعرف الاتفاقية ، في صيغتها المعدلة بالبروتوكول المذكور ، باسم "الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدلة ببروتوكول 1978 المتعلق بها" ، أو اختصاراً باسم "اتفاقية ماربول 78/73" . وإن اللوائح التي تغطي مختلف مصادر التلوث الناجم عن السفن ترد في مرفقات الاتفاقية الخمسة . وعدلت الاتفاقية من جديد ببروتوكول عام 1997 الذي قضى باعتماد مرفق سادس . والجدير ذكره أن لجنة حماية البيئة البحرية قررت في دورتها السادسة والخمسين أنه ينبغي استخدام التسمية "ماربول" عند إشارتها إلى الاتفاقية ومرفقاتها الستة ككل، بدلاً من التسمية "ماربول 78/73" التي تستثني المرفق VI المتعلق بمنع التلوث الناجم عن السفن ، الذي اعتمد بموجب بروتوكول عام 1997 .

وبحثت لجنة حماية البيئة البحرية ، منذ إنشائها في عام 1974 ، أحكاماً شتى من اتفاقية ماربول 78/73 اعتُبر أنها تستدعي التوضيح أو أن تنفيذها انطوى على بعض الصعوبات . ولتبديد أوجه اللبس وتذليل الصعوبات بطريقة موحدة ، ارتأت اللجنة أن من المستصوب وضع تفسيرات موحدة لهذه الأحكام . وأقرت اللجنة بأن الأمر يقتضي ، في حالات معينة ، تعديل بعض اللوائح أو إدراج لوائح جديدة بهدف الحد بقدر أكبر من التلوث الناجم عن تشغيل السفن والتلويث غير المقصود . وأفضت هذه التدابير التي اتخذتها اللجنة إلى وضع عدد معين من التفسيرات الموحدة للاتفاقية ومن التعديلات عليها .

والغرض من هذا المنشور هو تيسير الاطلاع على الأحكام وآخر التفسيرات الموحدة لمواد اتفاقية ماربول 78/73 وبروتوكولاتها ومرفقاتها . وهو يتضمن جميع التعديلات التي اعتمدتها اللجنة ودخلت حيز التنفيذ ، بما فيها تعديلات عام 2000 (كما اعتمدت بموجب القرارين MEPC.190(60)و MEPC.194(61))* . وتحرص الأمانة على التأكيد أنها لا تعتزم إدخال أي تعديلات تحريرية أو أي تعديلات أخرى على النصوص ذات الحجية . وينبغي لأغراض قانونية الرجوع دوماً إلى النصوص ذات الحجية لأحكام اتفاقية ماربول 78/73 .

وإضافة إلى ذلك ، أُدرجت في القسم المعنون "معلومات إضافية" التعديلات على المرفق III التي اعتُمدت في 1 تشرين الأول/أكتوبر 2010 بموجب القرار MEPC.193(61) ، والتعديلات على المرفقات IV و V و VI التي اعتُمدت في 15 تموز/يوليو 2011 بموجب القرارات MEPC.200(62) و MEPC.201(62) و MEPC.202(62) و MEPC.203(62) . وإن تاريخ الإعراب عن القبول الضمني للتعديلات المعتمدة بموجب القرار MEPC.193(61) هو 1 تموز/يوليو 2013 ، وإذا قُبلت بحلول هذا التاريخ ، تصبح سارية المفعول اعتباراً من 1 كانون الثاني/يناير 2014 . وبالنسبة للتعديلات على المرفقات IV و V و VI ، فإن تاريخ الإعراب عن قبولها الضمني هو 1 تموز/يوليو 2012 ، وإذا قُبلت بحلول هذا التاريخ ، تصبح سارية المفعول اعتباراً من 1 كانون الثاني/يناير 2013 . وحتى تاريخ إصدار هذه الطبعة ، لم تكن المعايير اللازمة لدخول هذه التعديلات حيز النفاذ قد استوفيت بعد . لكن في ضوء احتمال دخول هذه التعديلات حيز النفاذ قبل مراجعة هذه الطبعة الجامعة ، أُدرجت نصوص القرارات أعلاه في القسم المعنون "معلومات إضافية" من هذا المنشور . وأُدرج أيضاً في هذا القسم ، لتيسير الاطلاع عليهما ، نصا المرفقين IV و VI ، بما في ذلك ما أُدخل عليهما من تعديلات اعتُمدت بموجب القرار MEPC.200(62) بالنسبة للمرفق IV والقرار MEPC.203(62) بالنسبة للمرفق VI . وتوخياً للاتساق في عرض المعلومات ، لم تدرج في الطبعة

* أُدرج النموذج المنقح لتكملة شهادة IAPP ، الذي اعتُمد بالقرار MEPC.194(61) ، في المرفق VI ، إذ أن التعديلات قُبلت في 1 آب/أغسطس 2011 وستدخل حيز التنفيذ في 1 شباط/فبراير 2012 .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الجامعة لعام 2011 الخطوطُ التوجيهية غير الإلزامية بموجب المرفق الذي ترد فيها والمذكورة في منشور آخر من منشورات المنظمة البحرية الدولية .

البروتوكول I – الأحكام المتعلقة بالتقارير عن الأحداث التي تتسبب بتسرب مواد ضارة

اعتمد هذا البروتوكول في 2 تشرين الثاني/نوفمبر 1973 وعدل لاحقاً عن طريق :

- تعديلات عام 1985 (القرار MEPC.21(22)) التي تمت بموجبها الاستعاضة عن البروتوكول بنص منقح : دخلت حيز التنفيذ في 6 نيسان/أبريل 1987 ؛
- تعديلات عام 1996 (القرار MEPC.68(38)) على الفقرة (1) من المادة II : دخلت حيّز التنفيذ في 1 كانون الثاني/يناير 1998 .

المرفق I – لوائح منع التلوث بالزيوت

دخل المرفق I حيّز التنفيذ في 2 تشرين الأول/أكتوبر 1983 ، وهو يحل ، بالنسبة للأطراف في اتفاقية ماربول 78/73 ، محل الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالزيوت ، لعام 1954 ، في صيغتها المنقحة في عامي 1962 و 1969 ، التي كانت سارية المفعول آنذاك . واعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية عدداً من التعديلات على المرفق I . ودخلت هذه التعديلات حيز التنفيذ في التواريخ المبينة أدناه :

- تعديلات عام 1984 (القرار MEPC.14(20)) بشأن مراقبة تصريف الزيوت ، والاحتفاظ بالزيوت على متن السفن ، وترتيبات الضخ والأنابيب والتصريف في ناقلات الزيت ، والتقسيم الداخلي والاتزان ، ودخلت حيز التنفيذ في 7 كانون الثاني/يناير 1986 ؛
- تعديلات عام 1987 (القرار MEPC.29(25)) بشأن اعتبار خليج عدن منطقة خاصة ؛ دخلت حيّز التنفيذ في 1 نيسان/أبريل 1989 ؛
- تعديلات عام 1990 (القرار MEPC.39(29)) بشأن اعتماد النظام الموحد للمعاينات وإصدار الشهادات ؛ دخلت حيز التنفيذ في 3 شباط/فبراير 2000 ؛
- تعديلات عام 1990 (القرار MEPC.42(30)) بشأن اعتبار منطقة القطب الجنوبي منطقة خاصة ؛ دخلت حيز التنفيذ في 17 آذار/مارس 1992 ؛
- تعديلات عام 1991 (القرار MEPC.47(31)) على اللائحة 26 الجديدة (خطة طوارئ السفينة لمكافحة التلوث الزيتي) وتعديلات أخرى على المرفق I ؛ دخلت حيز التنفيذ في 4 نيسان/أبريل 1993 ؛
- تعديلات عام 1992 (القرار MEPC.51(32)) على معايير التصريف الواردة في المرفق I ؛ دخلت حيّز التنفيذ في 6 تموز/يوليو 1993 ؛
- تعديلات عام 1992 (القرار MEPC.52(32)) على اللائحتين الجديدتين 13واو و 13زاي وما يتصل بهما من تعديلات على المرفق I ؛ دخلت حيز التنفيذ في 6 تموز/يوليو 1993 ؛

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

- تعديلات عام 1994 (القرار 1 الذي اعتمده مؤتمر الأطراف في اتفاقية ماربول 78/73 في 2 تشرين الثاني/نوفمبر 1994) بشأن مراقبة دولة الميناء للمتطلبات التشغيلية ؛ دخلت حيز التنفيذ في 3 آذار/مارس 1996 .

- تعديلات عام 1997 (القرار (MEPC.75(40)) بشأن اعتبار مياه أوروبا الشمالية الغربية منطقة خاصة ، وإضافة لائحة جديدة "25 ألف" ؛ دخلت حيز التنفيذ في 1 شباط/فبراير 1999 ؛

- تعديلات عام 1999 (القرار (MEPC.78(43)) على اللائحتين 13زاي و26 والشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي ؛ دخلت حيز التنفيذ في 1 كانون الثاني/يناير 2001 ؛

- تعديلات عام 2001 (القرار (MEPC.95(46)) على اللائحة 13زاي ؛ دخلت حيز التنفيذ في 1 أيلول/سبتمبر 2002 ؛

- تعديلات عام 2003 (القرار (MEPC.111(50)) على اللائحة 13زاي ولائحة جديدة هي اللائحة 13حاء والتعديلات ذات الصلة على المرفق I ؛ دخلت حيز التنفيذ في 5 نيسان/أبريل 2005 ؛

- تعديلات عام 2004 (القرار (MEPC.117(52)) على المرفق I المنقّح ؛ دخلت حيز التنفيذ في 1 كانون الثاني/يناير 2007 ؛

- تعديلات عام 2006 (القرار (MEPC.141(54)) على اللائحتين 1 و21 وإضافة اللائحة 12ألف والتعديلات ذات الصلة على المرفق I : إذا تم قبولها في 1 شباط/فبراير 2007 ؛ دخلت حيز التنفيذ في 1 آب/أغسطس 2007 ؛

- تعديلات عام 2006 (القرار (MEPC.154(55)) بشأن اعتبار المياه الواقعة جنوبي جنوب أفريقيا منطقةً خاصة ؛ دخلت حيز التنفيذ في 1 آذار/مارس 2008 ؛

- تعديلات عام 2007 (القرار (MEPC.164(56)) على اللائحة 38 ؛ دخلت حيز التنفيذ في 1 كانون الأول/ديسمبر 2008 ؛

- تعديلات عام 2009 (القرار (MEPC.186(59)) بشأن إضافة فصل جديد 8 يتناول نقل حمولة الزيت بين ناقلات النفط في عرض البحر ، والتعديلات على الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي (IOPP) ؛ والقرار (القرار (MEPC.187(59)) المتعلق بالتعديلات على اللوائح 1 و 12 و 13 و 17 و 38 من المرفق I من اتفاقية ماربول وعلى الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي وسجل الزيوت ؛ دخلت كلها حيز التنفيذ في 1 كانون الثاني/يناير 2011 ؛

- تعديلات عام 2010 (القرار (MEPC.189(60)) بشأن إضافة فصل جديد 9 يتناول استخدام الزيوت أو نقلها في منطقة القطب الجنوبي ؛ دخلت حيز التنفيذ في 1 آب/أغسطس 2011 .

المرفق II – اللوائح المتعلقة بمكافحة التلوث بمواد سائلة ضارة سائبة

تيسيراً لوضع هذا المرفق موضع التطبيق ، أُدخلت في عام 1985 وبموجب القرار (MEPC.16(22 تعديلات على أحكامه المتعلقة بالضخ والأنابيب والضبط . إضافة إلى ذلك ، قررت لجنة حماية البيئة البحرية في دورتها الثانية والعشرين ، استناداً إلى المادة II من بروتوكول عام 1978 ، أن على الأطراف "أن تلتزم بأحكام المرفق II من اتفاقية ماربول 78/73 في صيغتها المعدلة ، اعتباراً من 6 نيسان/أبريل 1987" (القرار (MEPC.17(22)) . واعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية لاحقاً تعديلات دخلت حيز التنفيذ في التواريخ المبينة أدناه :

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

- تعديلات عام 1989 (القرار MEPC.34(27)) التي حذفت التذييلين II و III لجعلهما متطابقين مع الفصلين VI/17 و VII/18 من المدونة الدولية للكيميائيات السائبة (مدونة IBC) ومدونة الكيميائيات السائبة (مدونة BCH)، على التوالي ؛ دخلت حيز التنفيذ في 13 تشرين الأول/أكتوبر 1990 ؛

- تعديلات عام 1990 (القرار MEPC.39(29)) بشأن اعتماد النظام الموحد للمعاينات وإصدار الشهادات ؛ دخلت حيز التنفيذ في 3 شباط/فبراير 2000 ؛

- تعديلات عام 1992 (القرار MEPC.57(33)) بشأن اعتبار منطقة القطب الجنوبي منطقة خاصة وبشأن قوائم المواد السائلة الواردة في المرفق II ؛ دخلت حيز التنفيذ في 1 تموز/يوليو 1994 ؛

- تعديلات عام 1994 (القرار 1 الذي اعتمده مؤتمر الأطراف في اتفاقية ماربول 78/73 في 2 تشرين الثاني/نوفمبر 1994) بشأن مراقبة دولة الميناء للمتطلبات التشغيلية ؛ دخلت حيز التنفيذ في 3 آذار/مارس 1996 .

- تعديلات عام 1999 (القرار MEPC.78(43)) بشأن إضافة لائحة جديدة 16 ؛ دخلت حيز التنفيذ في 1 كانون الثاني/يناير 2001 ؛

- تعديلات عام 2004 (القرار MEPC.118(52)) على المرفق II المنقح ؛ دخلت حيز التنفيذ في 1 كانون الثاني/يناير 2007 .

المرفق III - اللوائح المتعلقة بمنع التلوث بالمواد الضارة المعبأة المنقولة بحراً

دخل المرفق III حيز التنفيذ في 1 تموز/يوليو 1992 . إلا أن لجنة حماية البيئة البحرية كانت قد قررت قبل دخوله حيز التنفيذ بوقت طويل وبالاتفاق مع لجنة السلامة البحرية أنه ينبغي تطبيقه من خلال المدونة البحرية الدولية للسلع الخطرة (مدونة IMDG) . وكانت قد أدخلت تعديلات تتعلق بالتلوث البحري (التعديل 25-89) على مدونة IMDG أعدتها لجنة السلامة البحرية وبدأ تنفيذها اعتباراً من 1 كانون الثاني/يناير 1991 . واعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية لاحقاً تعديلات أخرى وقد دخلت حيز التنفيذ في التواريخ المبينة أدناه :

- تعديلات عام 1992 (القرار MEPC.58(33)) التي تمثلت في إعادة صياغة مجمل المرفق III عبر توضيح المتطلبات الواردة في صيغته الأصلية بدلاً من تغييره جوهرياً ، وفي إدراج إشارات مرجعية إلى مدونة IMDG ؛ دخلت حيز التنفيذ في 28 شباط/فبراير 1994 ؛

- تعديلات عام 1994 (القرار 2 الذي اعتمده مؤتمر الأطراف في اتفاقية ماربول 78/73 في 2 تشرين الثاني/نوفمبر 1994) بشأن مراقبة دولة الميناء للمتطلبات التشغيلية ؛ دخلت حيز التنفيذ في 3 آذار/مارس 1996 ؛

- تعديلات عام 2000 (القرار MEPC.84(44)) التي تمثلت في إلغاء حكم يتعلق بفساد ثمار البحر ؛ دخلت حيز التنفيذ في 1 كانون الثاني/يناير 2002 ؛

- تعديلات عام 2006 (القرار MEPC.156(55)) على المرفق III ؛ دخلت حيز التنفيذ في 1 كانون الثاني/يناير 2010 ؛

- تعديلات عام 2010 (القرار MEPC.193(61)) على المرفق III المنقح ؛ إذا قبلت بحلول 1 تموز/يوليو 2013 ، تدخل حيز التنفيذ في 1 كانون الثاني/يناير 2014 .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

المرفق IV – اللوائح المتعلقة بمنع التلوث بقاذورات مجارير السفن

دخل المرفق IV حيّز التنفيذ في 27 أيلول/سبتمبر 2003 . واعتمدت لجنة السلامة البحرية لاحقاً تعديلات عليه دخلت حيّز التنفيذ في التواريخ المبيّنة أدناه:

- تعديلات عام 2004 (القرار MEPC.115(51)) على المرفق IV المنقّح ؛ دخلت حيّز التنفيذ في 1 آب/أغسطس 2005 ؛
- تعديلات عام 2006 (القرار MEPC.143(54)) على اللائحة 13 الجديدة المتعلقة بمرافق دولة العلَم للمتطلبات التشغيلية ؛ إذا قبلت في 1 شباط/فبراير 2007 ، تدخل حيّز التنفيذ في 1 آب/أغسطس 2007 ؛
- تعديلات عام 2007 (القرار MEPC.164(56)) على اللائحة 1.1.11 ؛ دخلت حيّز التنفيذ في 1 كانون الأول/ديسمبر 2008 ؛
- تعديلات عام 2011 (القرار MEPC.200(62)) على الأحكام المتعلقة بالمناطق الخاصة واعتبار بحر البلطيق منطقةً خاصة ؛ المرفق IV المنقّح ؛ إذا قبلت في 1 تموز/يوليو 2012 ، تدخل حيّز التنفيذ في 1 كانون الثاني/يناير 2013 .

المرفق V – اللوائح المتعلقة بمنع التلوث بقمامة السفن

دخل المرفق V حيّز التنفيذ في 31 كانون الأول/ديسمبر 1988 . وقد اعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية لاحقاً تعديلات عليه دخلت حيز التنفيذ في التواريخ المبيّنة أدناه :

- تعديلات عام 1989 (القرار MEPC.36(28)) بشأن اعتبار منطقة بحر الشمال منطقة خاصة وتعديل اللائحة 6 ، ("الاستثناءات")؛ دخلت حيز التنفيذ في 18 شباط/فبراير 1991 ؛
- تعديلات عام 1990 (القرار MEPC.42(30)) بشأن اعتبار منطقة القطب الجنوبي منطقة خاصة ؛ دخلت حيّز التنفيذ في 17 آذار/مارس 1992 ؛
- تعديلات عام 1991 (القرار MEPC.48(31)) بشأن اعتبار منطقة الكاريبي منطقة خاصة ؛ دخلت حيّز التنفيذ في 4 نيسان/أبريل 1993 ؛
- تعديلات عام 1994 (القرار 3 الذي اعتمده مؤتمر الأطراف في اتفاقية ماربول 78/73 في 2 تشرين الثاني/نوفمبر 1994) بشأن مرافق دولة الميناء للمتطلبات التشغيلية ؛ دخلت حيّز التنفيذ في 3 آذار/مارس 1996 ؛
- تعديلات عام 1995 (القرار MEPC.65(37)) على اللائحة 2 وإضافة اللائحة 9 الجديدة إلى المرفق V ؛ دخلت حيّز التنفيذ في 1 تموز/يوليو 1997 ؛
- تعديلات عام 2000 (القرار MEPC.89(45)) على اللوائح 1 و 3 و 5 و 9 ، وسجل القمامة المتخلص منها ؛ دخلت حيّز التنفيذ في 1 آذار/مارس 2002 ؛
- تعديلات عام 2004 (القرار MEPC.116(51)) على تذييل المرفق V ؛ دخلت حيّز التنفيذ في 1 آب/أغسطس 2005 .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

- تعديلات عام 2011 (القرار MEPC.201(62)) على المرفق IV المنقّح ؛ إذا قبلت بحلول 1 تموز/يوليو 2012 ، تدخل حيّز التنفيذ في 1 كانون الثاني/يناير 2013 .

المرفق VI – اللوائح المتعلقة بمنع تلوث الهواء من السفن

يرد المرفق VI في بروتوكول عام 1997 لتعديل الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها والذي اعتمده المؤتمر الدولي للأطراف في اتفاقية ماربول في أيلول/سبتمبر 1997 . ودخل المرفق VI حيّز التنفيذ في 19 أيار/مايو 2005 . واعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية لاحقاً تعديلات عليه دخلت حيّز التنفيذ في التواريخ المبيّنة أدناه :

- تعديلات عام 2005 (القرار MEPC.132(53) بشأن اعتماد النظام الموحد للمعاينات وإصدار الشهادات في إطار المرفق وبشأن اعتبار منطقة بحر الشمال منطقة جديدة لضبط انبعاثات أكاسيد الكبريت ؛ دخلت حيّز التنفيذ في 22 تشرين الثاني/نوفمبر 2006 ؛

- تعديلات عام 2008 (القرار MEPC.176(58)) على المرفق IV المنقّح ؛ دخلت حيّز التنفيذ في 1 تموز/يوليو 2010 ؛

- تعديلات عام 2010 (القرار MEPC.190(60)) بشأن منطقة أمريكا الشمالية لضبط الانبعاثات ؛ دخلت حيّز التنفيذ في 1 آب/أغسطس 2011 ؛

- تعديلات عام 2010 (القرار MEPC.194(61)) على الصيغة المنقحة لملحق الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء (شهادة IAPP)؛ دخلت حيّز التنفيذ في 1 شباط/فبراير 2012 ؛

- تعديلات عام 2011 (القرار MEPC.202(62)) على اللائحتين 13 و 14 للمرفق VI ؛ إذا قبلت بحلول 1 تموز/يوليو 2012 ، تدخل حيّز التنفيذ في 1 كانون الثاني/يناير 2013 ؛ والتعديلات (القرار MEPC.203(62)) على اللوائح التي تتناول فعالية استهلاك السفن للطاقة ؛ إذا قبلت بحلول 1 تموز/يوليو 2012 ، تدخل حيّز التنفيذ في 1 كانون الثاني/يناير 2013 .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy © IMO

الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

مارپول 73

الاتفاقية الدولية لمنع التلوث
من السفن لعام 1973

إن الأطراف في الاتفاقية ،

إذ تدرك ضرورة الحفاظ على بيئة الإنسان عموماً والبيئة البحرية خصوصاً ،

وإذ تسلم بأن إطلاق الزيوت وغيرها من المواد الضارة من السفن ، سواء أكان ذلك قصداً أو عن غير قصد أو بسبب الإهمال ، يشكل مصدراً خطيراً من مصادر التلوث ،

وإذ تسلم أيضاً بأهمية الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالزيوت ، لعام 1954 ، بوصفها أول صك مبرم متعدد الأطراف يكون الهدف الأساسي منه هو حماية البيئة ، وتقديراً منها للمساهمة القيمة لهذه الاتفاقية في وقاية البحار والسواحل من التلوث ،

ورغبةً منها في القضاء التام على التلوث المتعمد للبيئة البحرية بالزيوت وغيرها من المواد الضارة ، والتقليل إلى أقصى حد من خطر تصريف هذا النوع من المواد ،

وإذ ترى أن السبيل الأمثل لتحقيق هذا الهدف يتمثل في وضع قواعد ذات أبعاد شاملة ولا تقتصر على التلوث بالزيوت ،

اتفقت على ما يلي :

المادة 1
الالتزامات العامة بمقتضى الاتفاقية

(1) تتعهد الأطراف في الاتفاقية بتطبيق أحكام هذه الاتفاقية ومرفقاتها الملزمة بها ، وذلك لمنع تلوث البيئة البحرية الناشئ عن تصريف مواد ضارة أو نفايات تحتوي على مثل هذه المواد بما يخالف الاتفاقية .

(2) ما لم ينص صراحة على خلافه ، فإن كل إشارة إلى هذه الاتفاقية تمثل إشارة إلى بروتوكولاتها ومرفقاتها .

المادة 2
تعاريف

لأغراض هذه الاتفاقية وما لم ينص صراحة على خلافه ، فإن :

(1) *اللوائح* : هي اللوائح الواردة في مرفقات هذه الاتفاقية .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

(2) *المادة الضارة* : هي أي مادة يمكن أن يسفر إدخالها إلى البحر عن تعريض صحة الإنسان للخطر ، أو الإضرار بالنباتات والحيوانات البحرية ، أو المس بالبيئة الطبيعية أو بطرائق استخدام البحر المشروعة الأخرى ، ولاسيما أي مادة خاضعة للمراقبة بمقتضى هذه الاتفاقية .

(3) (أ) *التصريف* : هو ، عندما يتعلق بالمواد الضارة أو القاذورات السائلة التي تحتوي على هذه المواد ، أي عملية إطلاق لمواد من سفينة ما ، أياً كان سببها ، تشمل تسربها أو التخلص منها أو سكبها أو ضخها أو تسريبها أو تفريغها ؛

(ب) ولا يشمل التصريف ما يلي :

(i) رمي النفايات في البحر المشمول بإطار اتفاقية منع التلوث البحري الناشئ عن إغراق النفايات وغيرها من المواد التي أبرمت في لندن في 13 تشرين الثاني/نوفمبر 1972 ؛

(ii) إطلاق المواد الضارة الناتجة من التنقيب عن الموارد المعدنية في قاع البحار واستغلالها ومعالجتها على السواحل ؛

(iii) إطلاق مواد ضارة لأغراض البحث العلمي المشروع الرامي إلى التخفيف من التلوث أو مكافحته .

(4) *السفينة* : هي أي نوع من المراكب التي تعمل في البحر وتشمل القوارب الزلاّقة والمركبات ذات الوسائد الهوائية والغواصات والمراكب العائمة والمنصات الثابتة أو العائمة .

(5) *الإدارة* : هي حكومة الدولة التي تمارس سلطتها على السفينة . وفي ما يتعلق بالسفينة التي يحق لها رفع عَلَم دولة ما ، تكون الإدارة هي حكومة هذه الدولة . وبالنسبة للمنصات الثابتة أو العائمة المخصصة للتنقيب عن الموارد الطبيعية واستغلالها في قاع البحار وتربته السفلية المتاخمة للسواحل التي للدولة الساحلية حقوق السيادة عليها لأغراض التنقيب عن هذه الموارد واستغلالها ، تكون الإدارة هي حكومة الدولة الساحلية المعنية .

(6) *الحادثة* : هي الحادث الذي يستتبع أو يُحتمل أن يستتبع التصريف الفعلي لمادة ضارة أو قاذورات سائلة تحتوي على هذه المادة في البحر .

(7) *المنظمة* : هي المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية .*

المادة 3
التطبيق

(1) تنطبق هذه الاتفاقية على ما يلي :

(أ) السفن التي يحق لها رفع عَلَم أحد الأطراف في الاتفاقية ؛

(ب) السفن التي لا يحق لها رفع عَلَم طرف ما لكنها تعمل تحت سلطته .

* أصبح اسم المنظمة "المنظمة البحرية الدولية" بمقتضى التعديلات على اتفاقية المنظمة التي دخلت حيز التنفيذ في 22 أيار/مايو 1982 .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

(2) لا يجوز تفسير أي من أحكام هذه المادة على أنه يمس بحقوق السيادة التي تمتلكها الأطراف ، بمقتضى القانون الدولي ، على قاع البحار وتربته السفلية المتاخمة لسواحلها لأغراض التنقيب عن الموارد الطبيعية واستغلالها فيهما ، ولا على أنه يوسع نطاق هذه الحقوق .

(3) لا تنطبق هذه الاتفاقية على السفن الحربية أو سفن الإمداد الحربية أو السفن الأخرى التي تملكها دولة ما أو تتولى تشغيلها ما دامت هذه الدولة لا تستخدمها إلا لأغراض حكومية غير تجارية . إلا أن على كل طرف الحرص ، عبر اتخاذ التدابير المناسبة التي تمس بالعمليات أو تضعف القدرات التشغيلية للسفن التي يملكها أو يتولى تشغيلها ، على أن تعمل هذه السفن بما يتفق مع هذه الاتفاقية ، بالقدر الممكن عملياً .

المادة 4

انتهاك الاتفاقية

(1) إن انتهاك أحكام هذه الاتفاقية محظور بموجب قانون الإدارة المعنية بالسفينة ، وينص هذا القانون على العقوبات التي تفرض في حال انتهاكها ، بصرف النظر عن مكان انتهاكها . وإذا أُخطرت الإدارة بهذا الانتهاك واقتنعت بتوفر الأدلة الكافية للشروع في ملاحقات قضائية بسبب الانتهاك المفترض ، عليها بدأها في أقرب وقت بما يتفق مع قوانينها .

(2) إن انتهاك أحكام هذه الاتفاقية في المناطق المشمولة بالولاية القضائية لأي طرف في الاتفاقية محظور بموجب قانون هذا الطرف ، وينص هذا القانون على العقوبات التي تفرض في حال انتهاكها . ولدى حدوث انتهاك من هذا النوع ، على الطرف القيام بأحد الأمرين التاليين :

(أ) الشروع في الملاحقات القضائية بمقتضى قوانينه ؛

(ب) تزويد الإدارة المعنية بالسفينة بالمعلومات والأدلة المتوفرة لديه التي تثبت حدوث الانتهاك .

(3) على إدارة ما ، عند تزويدها بمعلومات أو أدلة بشأن قيام سفينة تابعة لها بخرق هذه الاتفاقية ، أن تبادر فوراً إلى إعلام الطرف الذي قدم المعلومات أو الأدلة ، والمنظمة ، بالتدابير المتخذة .

(4) يجب أن تكون العقوبات التي تنصّ عليها قوانين الأطراف وفقاً لهذه المادة صارمة لدرجة تحول دون أي عمليات انتهاك محتملة لهذه الاتفاقية ، وأن تكون على مستوى الصرامة ذاته أياً يكن وقوع الانتهاك .

المادة 5

الشهادات والقواعد الخاصة بشأن معاينة السفن

(1) مع مراعاة أحكام الفقرة (2) من هذه المادة ، على الأطراف في الاتفاقية أن تقبل الشهادات الصادرة تحت سلطة طرف ما فيها بمقتضى أحكام اللوائح وأن تعتبرها ، للأهداف المتوخاة من هذه الاتفاقية كافة ، متمتعة بنفس الصلاحية التي تتمتع به أي شهادة صادرة عنها .

(2) إن السفن التي يتعيّن عليها حيازة شهادة صادرة بمقتضى أحكام اللوائح ، تخضع في الموانئ أو المحطات البحرية المشمولة بالولاية القانونية لطرف من الأطراف ، لعملية تفقد يقوم بها موظفون مخولون أصولاً من قبل هذا الطرف . ويجب أن يكون الغرض الوحيد من هذه المعاينة هو التأكد من وجود شهادة صالحة على متن السفينة ، إلا إذا كانت لدى هذا الطرف أسباب محددة تبعث على الاعتقاد بأن مواصفات السفينة أو تجهيزاتها تختلف اختلافاً جوهرياً عن تلك الواردة في الشهادة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy © IMO

وفي هذه الحالة أو عند عدم توفر شهادة صالحة على متن السفينة ، على الطرف الذي يتولى عملية التفقد اتخاذ الخطوات اللازمة لمنع السفينة من الإبحار إلى أن يصبح في وسعها القيام به دون تعريض البيئة البحرية لتهديد شديد . على أنه يجوز لهذا الطرف السماح للسفينة بمغادرة الميناء أو المحطة البحرية للتوجه إلى أقرب حوض مناسب لتصليح السفن .

(3) إذا رفض أحد الأطراف السماح لسفينة أجنبية بالدخول إلى الموانئ أو المحطات البحرية الخاضعة لولايته القضائية ، أو اتخذ أي إجراء ضد هذه السفينة لأنها لا تتماشى مع أحكام هذه الاتفاقية ، يتعين عليه فوراً إخطار القنصل أو الممثل الدبلوماسي للطرف الذي يحق للسفينة أن ترفع علَمه ، أو ، إن تعذر ذلك ، إخطار الإدارة المسؤولة عن السفينة المعنية . وقبل رفض دخول السفينة أو اتخاذ إجراء بحقها ، يتعين على هذا الطرف طلب التشاور مع الإدارة المسؤولة عن هذه السفينة . ويتم إخطار هذه الإدارة أيضاً حينما لا تمتلك السفينة شهادة صالحة تتماشى مع أحكام اللوائح .

(4) يتعين على الأطراف أن تطبق على السفن التابعة لغير الأطراف في الاتفاقية أحكام هذه الاتفاقية على القدر اللازم لضمان عدم منح هذه السفن معاملة تفضيلية .

المادة 6

كشف انتهاكات الاتفاقية وإنفاذ أحكامها

(1) يجب أن تتعاون الأطراف في الاتفاقية لكشف حالات انتهاك هذه الاتفاقية وإنفاذ أحكامها عبر اتخاذ جميع التدابير العملية المناسبة للكشف عن هذه الانتهاكات ورصد مستوى التلوث البيئي ، وتبني الإجراءات الملائمة لإحالة المعلومات وجمع الأدلة في هذا المجال .

(2) كل سفينة تنطبق عليها هذه الاتفاقية يمكن أن تخضع ، في أي ميناء أو محطة بحرية تابعين لطرف ما ، للتفقد من قبل موظفين يعينهم أو يخولهم هذا الطرف ، وذلك للتأكد مما إذا كانت هذه السفينة قد قامت بتصريف مواد ضارة انتهاكاً لأحكام اللوائح . وإذا تبين من التفقد حدوث انتهاك للاتفاقية ، يتعين تقديم تقرير عن ذلك إلى الإدارة كي تتخذ التدابير الملائمة .

(3) يتعين على أي طرف أن يزود الإدارة بالأدلة ، إن وجدت ، على تصريف السفينة مواد ضارة أو قاذورات سائلة تحتوي على هذه المواد انتهاكاً لأحكام اللوائح . ويجب على السلطة المختصة التابعة للطرف لهذا أن تقوم ، كلما أمكن ذلك من الناحية العملية ، بإخطار ربان السفينة بالانتهاك المفترض .

(4) يتعين على الإدارة ، فور تلقيها هذه الأدلة ، التحقيق في هذه المسألة ويمكنها أن تطلب من الطرف الآخر أدلة أوفى أو أكثر دقة عن هذا الانتهاك . وإذا اعتبرت الإدارة أن الأدلة كافية لاتخاذ الإجراءات المناسبة ، عليها أن تدفع إلى اتخاذها بأسرع ما يكون وفقاً لقوانينها . وعليها أن تقوم فوراً بإطلاع الطرف الذي أبلغها بهذا الانتهاك المفترض والمنظمة على التدابير المتخذة .

(5) يجوز لكل طرف تفقُّد كل سفينة تنطبق عليها هذه الاتفاقية عند دخولها إلى الموانئ أو إلى المحطات البحرية الخاضعة لولايته القضائية ، وذلك عند تلقيه من أي طرف آخر طلباً لإجراء تحقيق على أن يكون مشفوعاً بالأدلة الكافية على أن هذه السفينة قد قامت بتصريف مواد ضارة أو قاذورات سائلة تحتوي على تلك المواد في مكان ما . ويرسل التقرير عن نتائج هذا التحقيق إلى الطرف الذي طلب إجراءه وإلى الإدارة ليتسنى اتخاذ التدابير المناسبة بمقتضى هذه الاتفاقية .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

المادة 7
تأخير السفن بلا مبرر

(1) يجب بذل كل الجهود الممكنة ، بموجب المواد 4 و 5 أو 6 من هذه الاتفاقية ، لتجنب احتجاز السفينة أو تأخيرها بلا مبرر .

(2) يحق للسفينة التي يتم احتجازها أو تأخيرها بلا مبرر ، بسبب تطبيق المواد 4 و 5 أو 6 من هذه الاتفاقية ، تلقي تعويضات لقاء أي خسائر أو أضرار تلحق بها .

المادة 8
التقارير عن الأحداث التي تتسبب بتسرب مواد ضارة

(1) عند وقوع أي حادث ، يجب تقديم تقرير عنه دون أي تأخير وبقدر الإمكان وفقاً لأحكام البروتوكول I من هذه الاتفاقية .

(2) يجب على كل طرف في الاتفاقية :

(أ) اتخاذ جميع الترتيبات اللازمة لكي يقوم موظف مختص أو هيئة مختصة بتلقي جميع التقارير عن الحوادث وبحثها ؛

(ب) إخطار المنظمة بمجمل تفاصيل هذه الترتيبات بغية تعميمها على سائر الأطراف والدول الأعضاء في المنظمة .

(3) يتعين على كل طرف ، عندما يتلقى تقريراً بمقتضى أحكام هذه المادة ، نقله دون تأخير إلى :

(أ) إدارة السفينة المعنية ؛

(ب) أي دولة أخرى قد تتأثر بالحادث .

(4) يتعهد كل طرف في الاتفاقية بإصدار التعليمات إلى سفن وطائرات التفتيش البحري التابعة له وإلى الإدارات المختصة الأخرى كي تخطر سلطاته بأية حادثة يتناولها البروتوكول I من هذه الاتفاقية . ويقوم هذا الطرف ، إذا كان ذلك مناسباً في رأيه ، بتقديم تقرير عن الأمر إلى المنظمة وإلى أي طرف معني آخر .

المادة 9
معاهدات وتفسيرات أخرى

(1) تحل هذه الاتفاقية ، فور دخولها حيز النفاذ ، محل الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالزيوت لعام 1954 في صيغتها المعدلة ، بالنسبة للأطراف فيها .

(2) ليس في هذه الاتفاقية ما يمس بتدوين وتطوير قانون البحار من جانب مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار الذي ينعقد بناء على قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 2750 جيم (الدورة الخامسة والعشرون) ، ولا بالمطالبات والآراء القانونية لأي دولة بشأن قانون البحار حاضراً أو مستقبلاً ، ولا بطبيعة ونطاق الولاية القضائية للدولة الساحلية ودولة العلم .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

(3) يفسر مصطلح "الولاية القضائية" في هذه الاتفاقية في ضوء القانون الدولي الساري وقت تطبيق هذه الاتفاقية أو تفسيرها .

المادة 10
تسوية الخلافات

إن أي خلاف ينشأ بين طرفين أو أكثر في هذه الاتفاقية بشأن تفسيرها أو تطبيقها وتعذرت تسويته عبر التفاوض بين الأطراف المعنية ، يخضع، ما لم تتفق الأطراف على خلافه ، للتحكيم بناء على طلب أحد الأطراف ، تبعاً للشروط الواردة في البروتوكول II من هذه الاتفاقية .

المادة 11
إرسال المعلومات

(1) تتعهد الأطراف في الاتفاقية بأن ترسل إلى المنظمة ما يلي :

(أ) نصوص القوانين والأوامر والمراسيم واللوائح وغير ذلك من الصكوك الصادرة بشأن مختلف المسائل المشمولة بنطاق تطبيق هذه الاتفاقية ؛

(ب) قائمة الوكالات غير الحكومية المخوّلة بالعمل نيابة عنها في كل المسائل التي تتعلق بتصميم وبناء وتجهيز السفن الناقلة لمواد ضارة بمقتضى أحكام اللوائح ؛*

(ج) العدد الكافي من نماذج الشهادات التي تصدرها بمقتضى أحكام اللوائح ؛

(د) قائمة مرافق الاستقبال ، التي تحدد مواقعها وطاقاتها والتسهيلات التي توفرها ومواصفاتها الأخرى ؛

(هـ) التقارير الرسمية التي تعرض نتائج تطبيق هذه الاتفاقية أو موجزات عن هذه التقارير ؛

(و) تقرير إحصائي سنوي يعرض في نموذج موحد تضعه المنظمة العقوبات التي فُرضت فعلياً جراء انتهاك هذه الاتفاقية .

(2) يتعيّن على المنظمة إخطار الأطراف بكل المعلومات التي تتلقاها بمقتضى هذه المادة وتعمّم عليها جميعاً ما يرد إليها ، بمقتضى الفقرات الفرعية (1)(ب) إلى (و) من هذه المادة .

المادة 12
حوادث السفن

(1) تتعهد كل إدارة بإجراء تحقيق في كل حادث تتعرض له أي من سفنها الخاضعة لأحكام اللوائح ، إذا أسفر هذا الحادث عن إلحاق أضرار جسيمة بالبيئة البحرية .

* يستعاض عن نصّ الفقرة الفرعية هذه بالنص الوارد في المادة III من بروتوكول عام 1978.

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

(2) يتعهد كل طرف في الاتفاقية بتزويد المنظمة بالمعلومات المتعلقة بنتائج هذا التحقيق ، إذا اعتبر أن هذه المعلومات قد تساعد على تحديد التغييرات التي قد يستحسن إدخالها على هذه الاتفاقية .

المادة 13

التوقيع والتصديق والقبول والموافقة والانضمام

(1) يُفتح باب توقيع هذه الاتفاقية في مقر المنظمة في الفترة من 15 كانون الثاني/يناير 1974 إلى 31 كانون الأول/ديسمبر 1974 ، ومن ثم يبقى باب الانضمام إليها مفتوحاً . ويمكن للدول أن تصبح أطرافاً في هذه الاتفاقية بأحد السبل التالية :

(أ) توقيعها دون تحفظ عن تصديقها أو قبولها أو الموافقة عليها ؛

(ب) توقيعها رهناً بتصديقها أو قبولها أو الموافقة عليها ، على أن يتبع ذلك تصديقها أو قبولها أو الموافقة عليها ؛

(ج) الانضمام إليها .

(2) يتم التصديق على الاتفاقية أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها عن طريق إيداع صك بهذا الشأن لدى الأمين العام للمنظمة .

(3) يخطر الأمين العام للمنظمة جميع الدول التي وقعت هذه الاتفاقية أو انضمت إليها بكل توقيع أو إيداع صك للتصديق عليها أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها وتاريخ إيداعه .

المادة 14

المرفقات الاختيارية

(1) يجوز لأي دولة عند توقيع هذه الاتفاقية أو التصديق عليها أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها ، أن تعلن أنها لا تقبل أحد المرفقات III أو IV أو V من هذه الاتفاقية (المشار إليها في ما بعد باسم "المرفقات الاختيارية") أو لا تقبلها كلها . ومع مراعاة ما تقدم ، تلتزم الأطراف في الاتفاقية بأي مرفق يرمته .

(2) يجوز لأي دولة تعلن أنها غير ملزمة بمرفق ما من المرفقات الاختيارية أن تقبله في أي وقت كان وذلك عبر إيداعها لدى المنظمة صكاً من النوع المشار إليه في الفقرة (2) من المادة 13 .

(3) إن الدولة التي تصدر إعلاناً بمقتضى الفقرة (1) من هذه المادة بشأن مرفق اختياري ما ، ولا تقبل هذا المرفق بعدئذ بمقتضى الفقرة (2) من هذه المادة ، لا يقع عليها أي واجب ولا يحق لها المطالبة بأي امتياز تمنحه الاتفاقية يتعلق بالمسائل المشمولة بهذا المرفق . ولن يدرج اسم تلك الدولة في جميع الإشارات إلى الأطراف في هذه الاتفاقية عند تناول المسائل المشمولة بالمرفق المذكور .

(4) تُخطر المنظمة الدول التي وقعت هذه الاتفاقية أو انضمت إليها بأي إعلان يتم بموجب هذه المادة ، وبأي صك تتلقاه مودع عملاً بأحكام الفقرة (2) من هذه المادة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

المادة 15
الدخول حيز النفاذ

(1) تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ بعد مضي اثني عشر شهراً على التاريخ الذي تغدو فيه 15 دولة على الأقل من الدول التي تمثل أساطيلها التجارية ، مجتمعة ، ما لا يقل عن 50 % من الحمولة الإجمالية للأسطول التجاري العالمي ، أطرافاً فيها بمقتضى المادة 13 .

(2) يدخل أي مرفق اختياري حيز النفاذ بعد مضي اثني عشر شهراً على تاريخ تلبية ما يرد في الفقرة (1) من هذه المادة من شروط تتعلق بهذا المرفق.

(3) تُخطر المنظمة الدول التي وقعت هذه الاتفاقية أو انضمت إليها في تاريخ بدء نفاذها ونفاذ أي مرفق اختياري ، طبقاً للفقرة (2) من هذه المادة .

(4) بالنسبة للدول التي أودعت صكاً للتصديق على هذه الاتفاقية أو أي مرفق اختياري أو لقبولهما أو الموافقة عليهما أو الانضمام إلى الاتفاقية بعد تلبية الشروط المتعلقة بدخولهما حيز النفاذ ولكن قبل موعد بدئه ، يغدو التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام نافذاً في تاريخ سريان مفعول الاتفاقية أو هذا المرفق الاختياري أو بعد انقضاء ثلاثة أشهر على تاريخ إيداع الصك إذا كان هذا التاريخ هو الأخير .

(5) بالنسبة للدول التي تودع صكاً للتصديق على الاتفاقية أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها بعد تاريخ دخولها أو دخول أي مرفق اختياري حيز النفاذ ، يسري مفعول الاتفاقية أو المرفق الاختياري بعد انقضاء ثلاثة أشهر على تاريخ إيداع الصك .

(6) إن كل صك يودع للتصديق على الاتفاقية أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها بعد تاريخ تلبية جميع الشروط المنصوص عليها في المادة 16 لسريان مفعول أي تعديل على هذه الاتفاقية أو على أي مرفق اختياري ، يسري على الاتفاقية أو المرفق في صيغتهما المعدلة .

المادة 16
التعديلات

(1) يجوز تعديل هذه الاتفاقية عن طريق أي من الإجراءات المحددة في الفقرات التالية .

(2) التعديلات التي تخضع لنظر المنظمة :

(أ) أي تعديل يقترحه أحد الأطراف في الاتفاقية يُرفع إلى المنظمة ويعممه أمينها العام على جميع أعضائها والأطراف فيها قبل ستة أشهر على الأقل من النظر فيه ؛

(ب) أي تعديل مقترح ومعمم تبعاً لما تقدم ترفعه المنظمة إلى هيئة مختصة لتنظر فيه ؛

(ج) يحق للأطراف في الاتفاقية ، سواء أكانت أعضاء في المنظمة أم لم تكن ، المشاركة في أعمال الهيئة المختصة ؛

(د) تُعتمد التعديلات بأغلبية ثلثي أصوات الأطراف في الاتفاقية فقط ، الحاضرة والمصوّتة ؛

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

(هـ) إذا اعتمدت التعديلات بمقتضى الفقرة الفرعية (د) أعلاه ، يرسلها الأمين العام للمنظمة إلى جميع الأطراف في الاتفاقية بغرض قبولها ؛

(و) يعتبر التعديل مقبولاً بمقتضى الشروط التالية :

(i) يعتبر أي تعديل على مادة من مواد الاتفاقية مقبولاً من تاريخ قبوله من جانب ثلثي الأطراف التي تشكل أساطيلها التجارية ، مجتمعةً ، ما لا يقل عن 50 % من الحمولة الإجمالية لأسطول السفن التجارية العالمية ؛

(ii) يعتبر أي تعديل على أي مرفق للاتفاقية مقبولاً بمقتضى الإجراء المحدد في الفقرة الفرعية (و)(iii) ما لم تقرر الهيئة المختصة ، وقت اعتماده ، أنه يعد مقبولاً من تاريخ قبوله من جانب ثلثي الأطراف التي تشكل أساطيلها التجارية ، مجتمعةً ، ما لا يقل عن 50 % من الحمولة الإجمالية لأسطول السفن التجارية العالمية . إلاّ أنه يجوز لأي طرف إخطار الأمين العام للمنظمة ، في أي وقت قبل سريان مفعول التعديل على أي مرفق للاتفاقية ، أن التعديل لن يدخل حيز النفاذ بالنسبة له ما لم يعرب صراحةً عن موافقته عليه . وينقل الأمين العام مضمون هذا الإخطار وتاريخ تلقيه إلى الأطراف ؛

(iii) يعتبر أي تعديل يدخل على أي تذييل لمرفق من مرفقات الاتفاقية مقبولاً عند انقضاء مدة تحددها الهيئة المختصة وقت اعتماده ، على ألاّ تقل هذه المدة عن عشرة أشهر ، ما لم تتلقَ المنظمة في غضون ذلك اعتراضاً مما لا يقل عن ثلث الأطراف أو من أطراف تشكل أساطيلها التجارية ، مجتمعةً ، ما لا يقل عن 50 % من الحمولة الإجمالية لأسطول السفن التجارية العالمية ، على أن يراعى أول شرط يتم استيفاؤه ؛

(iv) تسري على أي تعديل على البروتوكول I للاتفاقية نفسُ الخطوات المتعلقة بتعديلات مرفقات الاتفاقية ، حسبما تنص عليه الفقرة الفرعية (و)(ii) أو (و)(iii) أعلاه ؛

(v) تسري على أي تعديل على البروتوكول II للاتفاقية نفسُ الخطوات المتعلقة بتعديلات أي مادة من مواد الاتفاقية ، حسبما تنص الفقرة الفرعية (و)(i) أعلاه ؛

(ز) يصبح التعديل نافذاً بمقتضى الشروط التالية :

(i) في حال إدخال تعديل على أي مادة من الاتفاقية أو على البروتوكول II أو البروتوكول I أو أي مرفق من مرفقات الاتفاقية خارج إطار الخطوات المحددة في الفقرة الفرعية (و)(iii) ، يصبح التعديل المقبول بمقتضى الأحكام السابقة نافذاً بعد انقضاء ستة أشهر على تاريخ قبوله بالنسبة للأطراف التي أعلنت قبولها له ؛

(ii) في حال إدخال تعديل على البروتوكول I أو على تذييل لمرفق أو على أي مرفق من مرفقات الاتفاقية بمقتضى الخطوات المحددة في الفقرة الفرعية (و)(iii) ، يصبح التعديل المعتبر مقبولاً بمقتضى الشروط السابقة نافذاً بعد انقضاء ستة أشهر على تاريخ قبوله بالنسبة لجميع الأطراف ما عدا الأطراف التي أعلنت ، قبل ذلك التاريخ ، عدم قبوله له أو أعلنت ، عملاً بالفقرة الفرعية (و)(ii) أن قبولها صراحةً له أمر ضروري .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

(3) التعديلات المقترحة عن طريق مؤتمر :

(أ) تعقد المنظمة ، بناء على طلب طرف ما يؤيده ثلث الأطراف على الأقل ، مؤتمراً للأطراف في الاتفاقية للنظر في أي تعديلات على الاتفاقية الحالية .

(ب) يحيل الأمين العام للمنظمة كل تعديل يعتمده مثل هذا المؤتمر بأغلبية ثلثي الأطراف الحاضرة المصوتة إلى جميع الأطراف المتعاقدة بغرض قبوله .

(ج) يعتبر التعديل مقبولاً ونافذاً طبقاً للخطوات المحددة لهذا الغرض في الفقرة (2)(و) و (ز) أعلاه ، ما لم يقرر المؤتمر خلافه .

(4) (أ) في حال تعديل مرفق اختياري ، ينبغي تفسير عبارة "طرف في الاتفاقية" في هذه المادة على أنه طرف مُلزم بهذا المرفق .

(ب) أي طرف يرفض قبول تعديل على مرفق يُعتبر من غير الأطراف بالنسبة لتطبيق هذا التعديل فقط .

(5) يخضع اعتماد مرفق جديد ودخوله حيز النفاذ للإجراءات ذاتها التي يخضع لها اعتماد ونفاذ تعديل على احدى مواد الاتفاقية .

(6) إن أي تعديل على هذه الاتفاقية يُدخل بمقتضى هذه المادة ويتعلق بهيكل السفينة لا يُطبق إلا على السفن التي أُبرم عقد بنائها أو ، في غياب مثل هذا العقد ، مُددت صوالبها وقت دخول هذا التعديل حيز النفاذ أو بعده ، ما لم ينُص صراحة على خلافه .

(7) يجب أن يكون أي تعديل على بروتوكول أو مرفق ما متعلقاً بجوهر هذا البروتوكول أو هذا المرفق ، وأن يكون متفقاً مع أحكام مواد هذه الاتفاقية .

(8) يبلغ الأمين العام للمنظمة جميع الأطراف بالتعديلات التي تدخل حيز النفاذ بمقتضى هذه المادة وبتاريخ بدء نفاذ كل تعديل منها .

(9) كل إعلان للموافقة أو الاعتراض على تعديل ما يجري بمقتضى المادة الحالية ، ينبغي إرساله خطياً إلى الأمين العام للمنظمة ، الذي يبلغ جميع الأطراف في الاتفاقية به وبتاريخ تلقيه .

المادة 17
تعزيز التعاون التقني

يتعين على الأطراف في الاتفاقية ، بالتشاور مع المنظمة وهيئات دولية أخرى ، وبمساعدة المدير التنفيذي لبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي والتنسيق معه ، الحث على تقديم الدعم إلى الأطراف التي تطلب مساعدة تقنية من أجل تحقيق ما يلي :

(أ) تدريب العاملين في المجالين العلمي والتقني ؛

(ب) توفير المعدات ومرافق الاستقبال والرصد المناسبة ؛

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

(ج) تيسير عملية اتخاذ تدابير وترتيبات أخرى لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن والتخفيف منه ؛

(د) تشجيع البحث ؛

ويفضل أن يتم هذا الأمر داخل البلدان المعنية بحيث يمهّد الدرب أمام تحقيق أهداف هذه الاتفاقية وغاياتها .

المادة 18
الانسحاب

(1) يجوز لأي طرف في الاتفاقية الانسحاب منها أو من أي مرفق من المرفقات الاختيارية في أي وقت بعد انقضاء خمس سنوات على بدء نفاذ الاتفاقية أو المرفق المعني بالنسبة لهذا الطرف .

(2) يتم الانسحاب عن طريق إرسال إشعار خطي إلى الأمين العام للمنظمة الذي يبلغ الأطراف الأخرى به وبتاريخ تلقيه وبموعد نفاذ الانسحاب .

(3) يسري مفعول الانسحاب بعد اثنى عشر شهراً من تلقي الأمين العام للمنظمة إشعارَ الانسحاب أو عند انقضاء أي مهلة أخرى أطول مذكورة في هذا الإشعار .

المادة 19
الإيداع والتسجيل

(1) تودع هذه الاتفاقية لدى الأمين العام للمنظمة الذي يُرسل نسخاً منها مصدقة ومطابقة للأصل إلى جميع الدول التي وقعت هذه الاتفاقية أو المنضمة إليها .

(2) بمجرد بدء نفاذ هذه الاتفاقية ، يرسل الأمين العام للمنظمة نصها إلى الأمين العام للأمم المتحدة لتسجيلها فيها ونشرها وفقاً للمادة 102 من ميثاق الأمم المتحدة .

المادة 20
اللغات

حرّرت هذه الاتفاقية في نسخة واحدة باللغات الإسبانية والإنكليزية والروسية والفرنسية ، والنصوص الأربعة متساوية في الحجية . وستُعد ترجمات رسمية باللغات الألمانية والإيطالية والعربية واليابانية وتودع مع النسخة الأصلية الموقعة .

وإشهاداً على ذلك ، قام الموقعون أدناه * ، المفوضون بذلك رسمياً من حكوماتهم ، بتوقيع هذه الاتفاقية .

حرّر في لندن في هذا اليوم الموافق الثاني من تشرين الثاني/نوفمبر سنة ألف وتسعمئة وثلاثة وسبعين .

* حذفت التوقيعات .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

بروتوكول عام 1978
المتعلق بالاتفاقية الدولية
لمنع التلوث من السفن لعام 1973

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO



بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973

إن الأطراف في البروتوكول الحالي ،

إذ تدرك أهمية المساهمة التي يمكن للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 ، تقديمها في حماية البيئة البحرية من التلوث من السفن ،

وإذ تدرك أيضاً الحاجة إلى إدخال المزيد من التحسينات على تدابير منع ومكافحة التلوث البحري من السفن ولاسيما ناقلات الزيت ،

وإذ تدرك كذلك الحاجة إلى تنفيذ لوائح منع التلوث بالزيوت الواردة في المرفق I من هذه الاتفاقية بأسرع وقت وعلى أوسع نطاق ممكن ،

وإذ تعتبر من ناحية أخرى أنه يلزم إرجاء تنفيذ المرفق II لهذه الاتفاقية إلى أن تُحل بعض المشاكل التقنية على النحو المناسب ،

وإذ تريثني أن أفضل السبل لتحقيق هذه الأهداف يكمن في إبرام بروتوكول يتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ،

اتفقت على ما يلي :

المادة I
واجبات عامة

1 تتعهد الأطراف في البروتوكول الحالي بتنفيذ أحكام :

(أ) هذا البروتوكول والمرفق التابع له الذي يشكل جزءاً لا يتجزأ منه ؛

(ب) الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، (يشار إليها في ما بعد باسم "الاتفاقية") شريطة مراعاة التعديلات والإضافات الواردة في هذا البروتوكول .

2 يُنظر إلى أحكام الاتفاقية وأحكام هذا البروتوكول وتفسَّر كصك واحد موحد .

3 أي إشارة إلى هذا البروتوكول تشكّل في الوقت نفسه إشارة إلى مرفقه .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

المادة II
تنفيذ المرفق II من الاتفاقية

1 بصرف النظر عن أحكام المادة 14(1) من الاتفاقية ، توافق أطراف هذا البروتوكول على أنها لن تكون ملزمة بأحكام المرفق II للاتفاقية لمدة ثلاث سنوات اعتبارا من تاريخ دخول هذا البروتوكول حيّز النفاذ أو لمدة أطول تحددها الأطراف فيه الحاضرة والمصوتة في لجنة حماية البيئة البحرية ، بأغلبية الثلثين (المشار إليها في ما بعد باسم "اللجنة التابعة للمنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية (المشار إليها في ما بعد باسم "المنظمة") * .

2 خلال الفترة المحددة في الفقرة 1 من هذه المادة ، لا تقع أي واجبات على كاهل الأطراف في هذا البروتوكول ولا يحق لها المطالبة بأي امتيازات بموجب الاتفاقية بشأن مسائل تتعلق بالمرفق II للاتفاقية ، وكل إشارة إلى الأطراف في لا تذكر الأطراف في هذا البروتوكول عندما يتعلق الأمر بمسائل مشمولة بهذا المرفق .

المادة III
إرسال المعلومات

يستعاض عن نص المادة 11(1)(ب) من الاتفاقية بما يلي :

"قائمة خبراء المعاينة المختارين أو المنظمات المعتمدة المخولين بالعمل على حسابهم في إدارة المسائل المتعلقة بتصميم وبناء وتجهيز وتشغيل السفن التي تنقل مواد ضارة بموجب أحكام اللوائح ، وذلك لتعميمها على الأطراف لكي تطلع موظفيها عليها . ويتعين على الإدارة بالتالي إخطار المنظمة بالمسؤوليات المحددة المنوطة بخبراء المعاينة المختارين أو المنظمات المعتمدة والشروط المتعلقة بالسلطة الممنوحة لهم" .

المادة IV
التوقيع والتصديق والقبول والموافقة والانضمام

1 يُفتح باب توقيع هذا البروتوكول في مقر المنظمة في الفترة من 1 حزيران/يونيو 1978 إلى 31 أيار/مايو 1979 ومن ثم يبقى باب الانضمام إليه مفتوحا. ويمكن للدول أن تصبح أطرافا في هذا البروتوكول عن طريق أحد السبل التالية :

(أ) توقيعه دون تحفظ عن تصديقه أو قبوله أو الموافقة عليه ؛

(ب) توقيعه رهناً بتصديقه أو قبوله أو الموافقة عليه ، على أن يتبع ذلك تصديقه أو قبوله أو الموافقة عليه ؛

(ج) الانضمام إليه .

2 يتم التصديق على البروتوكول أو قبوله أو الانضمام إليه عن طريق ايداع صك بهذا الشأن لدى الأمين العام للمنظمة .

* أصبح اسم المنظمة "المنظمة البحرية الدولية" بمقتضى التعديلات المدخلة على اتفاقية المنظمة والتي دخلت حيّز النفاذ في 22 أيار/مايو 1982 .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

المادة V
الدخول حيّز النفاذ

1 يدخل هذا البروتوكول حيّز النفاذ بعد مضي اثني عشر شهراً على التاريخ الذي تغدو فيه 15 خمس عشرة دولة على الأقل من الدول التي تمثل أساطيلها التجارية ، مجتمعةً ، ما لا يقل عن 50 % من الحمولة الإجمالية للأسطول التجاري العالمي ، أطرافاً فيه بمقتضى المادة IV من هذا البروتوكول .

2 كل صك للتصديق على البروتوكول أو لقبوله أو الموافقة عليه أو الانضمام إليه يودع بعد دخوله حيز النفاذ ، يسري مفعوله بعد انقضاء ثلاثة أشهر على تاريخ إيداعه .

3 كل صك للتصديق على البروتوكول أو لقبوله أو الموافقة عليه أو الانضمام إليه يودع بعد سريان مفعول أي تعديل على هذا البروتوكول يُعتبر مقبولاً وفقاً للمادة 16 من الاتفاقية ، ينطبق على هذا البروتوكول في صيغته المعدلة .

المادة VI
التعديلات

إن الخطوات المحددة في المادة 16 من الاتفاقية بشأن التعديلات على مواد الاتفاقية وأي مرفق من مرفقاتها وأي تذييل مشفوع به تسري على التعديلات على مواد هذا البروتوكول وأي مرفق من مرفقاته وأي تذييل مشفوع به .

المادة VII
الانسحاب

1 يجوز لأي طرف في هذا البروتوكول الانسحاب منه في أي وقت بعد انقضاء خمس سنوات على بدء نفاذ البروتوكول بالنسبة لهذا الطرف .

2 يتم الانسحاب عن طريق إيداع صك بهذا الشأن لدى الأمين العام للمنظمة .

3 يسري مفعول الانسحاب بعد انقضاء اثني عشر شهراً على تلقي الأمين العام للمنظمة إشعاراً الانسحاب أو عند انقضاء أي مهلة أخرى أطول مذكورة في هذا الإشعار .

المادة VIII
الإيداع

1 يودع هذا البروتوكول لدى الأمين العام للمنظمة (الذي يشار إليه في ما بعد باسم "جهة الإيداع") .

2 تقوم جهة الإيداع بما يلي :

(أ) إخطار جميع الدول التي وقعت هذا البروتوكول أو انضمت إليه بالآتي :

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

(i) كل توقيع جديد للبروتوكول أو إيداع صك للتصديق عليه البروتوكول أو قبوله أو الموافقة عليه أو الانضمام إليه وتاريخ توقيعه ؛

(ii) تاريخ دخول هذا البروتوكول حيّز النفاذ ؛

(iii) إيداع أي صك بالانسحاب من هذا البروتوكول مع تاريخ تلقيه وموعد سريان مفعول الانسحاب ؛

(iv) كل قرار متخذ تطبيقاً للمادة II(1) من هذا البروتوكول ؛

(ب) إرسال نسخ صادقة ومصدقة من هذا البروتوكول إلى جميع الدول التي وقعت هذا البروتوكول أو المنضمة إليه .

3 فور دخول هذا البروتوكول حيّز النفاذ ، ترسل جهة الإيداع نسخة صادقة ومصدقة منه إلى الأمانة العامة للأمم المتحدة لتسجيله ونشره وفقاً للمادة 102 من ميثاق الأمم المتحدة .

المادة IX
اللغات

حرّر البروتوكول الحالي في نسخة واحدة باللغات الإسبانية والإنكليزية والروسية والفرنسية ، والنصوص الأربعة متساوية في الحجية . وستعد ترجمات رسمية باللغات الألمانية والإيطالية والعربية واليابانية وتودع مع النسخة الأصلية الموقعة .

وإشهاداً على ذلك قام الموقعون أدناه * ، المفوضون بذلك رسمياً من حكوماتهم ، بتوقيع هذا البروتوكول .

حرّر في لندن في هذا اليوم الموافق السابع عشر من شباط/فبراير سنة ألف وتسعمئة وثمانية وسبعين .

* حذفت التوقيعات .

البروتوكول I

الأحكام المتعلقة برفع التقارير
عن الحوادث التي تتسبب بتسرب مواد ضارة

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الوقائع العراقية
Iraqi Legislation

البروتوكول I

الأحكام المتعلقة برفع التقارير عن الحوادث التي تتسبب بتسرب مواد ضارة
(وفقاً للمادة 8 من الاتفاقية)

المادة I
واجب تقديم تقرير

(1) يقوم ربان السفينة التي تتعرض لأي من الحوادث المشار إليها في المادة II من هذا البروتوكول ، أو أي شخص مسؤول عن السفينة ، بتقديم تقرير دون أي تأخير عن ملابسات هذا الحادث وفقاً لأحكام هذا البروتوكول وبأدق التفاصيل الممكنة .

(2) في حال هجر السفينة المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة ، أو عندما يكون التقرير الصادر عن هذه السفينة ناقصاً أو يستحيل الحصول عليه ، تقع على كاهل مالك السفينة أو مستأجرها أو المسؤول عن إدارتها أو متعهد تشغيلها أو وكلائهم الواجبات الملقاة على عاتق الربان بمقتضى أحكام هذا البروتوكول .

المادة II
ظروف رفع التقارير

(1) يرفع تقرير حينما يستتبع الحادث أياً من الأمور التالية :

(أ) تصريف زيت أو مواد سائلة ضارة تتجاوز كميتها المستوى المسموح به أو احتمال تصريفها أياً يكن السبب ، بما في ذلك لأغراض ضمان سلامة السفينة أو إنقاذ الأرواح في البحار ؛

(ب) تصريف مواد ضارة معبأة أو احتمال تصريفها ، بما فيها تلك المنقولة في حاويات أو صهاريج نقالة أو شاحنات أو عربات سكك حديدية أو صنادل على متن السفينة ؛

(ج) عطب أو خلل أو عطل في سفينة يبلغ طولها 15 متراً أو أكثر يسفر عن أي من الأمور التالية :

(i) أن يؤثر في سلامة السفينة ، ويشمل ذلك ، على سبيل الذكر لا الحصر ، حالات الارتطام والجنوح والحريق والانفجار والخلل الهيكلي وانغمار البضائع بالمياه وتزحزحها ؛

(ii) أن يؤثر في سلامة الملاحة ، ويشمل ذلك ، على سبيل الذكر لا الحصر ، حالات الخلل أو العطل في جهاز توجيه الدفة وأجهزة الدفع والمولدات الكهربائية والمعينات الملاحية الضرورية الموجودة على متن السفينة ؛

(د) تصريف زيت أو مواد سائلة ضارة ، أثناء تشغيل السفينة ، بكميات تتجاوز الكمية أو المعدل اللحظي اللذين تجيزهما هذه الاتفاقية .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

(2) ولأغراض هذا البروتوكول ، المقصود من :

(أ) عبارة *الزيت* المشار إليها في الفقرة الفرعية 1(أ) من هذه المادة ، الزيت حسب تعريفه في اللائحة 1(1) من المرفق I للاتفاقية .

(ب) عبارة *المواد السائلة الضارة* المشار إليها في الفقرة الفرعية 1(أ) من هذه المادة ، المواد السائلة الضارة حسب تعريفها في اللائحة 1(6) من المرفق II للاتفاقية .

(ج) عبارة *المواد الضارة* المعبأة المشار إليها في الفقرة الفرعية 1(ب) من هذه المادة ، المواد التي تعتبرها المدونة البحرية الدولية للسلع الخطرة (IMDG) ملوّثات بحرية .

المادة III
محتويات التقرير

يجب أن تشمل التقارير ، أياً تكن الحال ، ما يلي :

(أ) هوية السفن المعنية ؛

(ب) وقت وقوع الحادث ونوعه ومكانه ؛

(ج) كمية المواد الضارة المعنية ونوعها ؛

(د) تدابير المساعدة والإنقاذ .

المادة IV
تقرير إضافي

كل شخص ملزم بمقتضى أحكام هذا البروتوكول بإرسال تقرير ، يتعيّن عليه عند الإمكان ، القيام بما يلي :

(أ) أن يستكمل التقرير الأولي ، حسب الاقتضاء ، وأن يقدم معلومات عما يستجد من تطورات ؛

(ب) أن يلبي إلى أقصى حد ممكن طلبات الدول المتضررة للحصول على معلومات إضافية .

المادة V
إجراءات الإبلاغ

(1) تبلّغ أقرب دولة ساحلية بالحادث عبر أسرع قنوات الاتصال المتوفرة ومنح هذا الأمر أقصى أولوية ممكنة .

(2) بغية تنفيذ أحكام هذا البروتوكول ، يتعين على أطراف هذه الاتفاقية أن تصدر أو تدفع إلى إصدار لوائح أو تعليمات بشأن الإجراءات التي ينبغي اتباعها عند الإبلاغ عن حوادث تتسبب بتسرب مواد ضارة ، وأن ترتكز في ذلك على الخطوط التوجيهية الصادرة عن المنظمة . *

* انظر المبادئ العامة السارية على نظم ومتطلبات الإبلاغ من جانب السفن ، بما في ذلك الخطوط التوجيهية المتعلقة بالإبلاغ عن الحوادث التي تشمل بضائع خطرة و/أو تتسبب بتسرب مواد ضارة و/أو ملوثات بحرية ، التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.851(20) ، في صيغتها المعدلة بالقرار MEPC.138(53) ؛ انظر منشور المنظمة البحرية الدولية الذي يحمل رقم المبيع IMO-020A .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

البروتوكول II

التحكيم

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الوقائع العراقية
Iraqi Legislation

البروتوكول II

التحكيم

(بمقتضى المادة 10 من الاتفاقية)

المادة I

تتم عملية التحكيم ، ما لم تقرر الأطراف خلافه ، وفقاً لأحكام هذا البروتوكول .

المادة II

(1) تشكّل هيئة تحكيم بناءً على طلب يوجهه أحد الأطراف في الاتفاقية إلى طرف آخر تطبيقاً للمادة 10 من هذه الاتفاقية . ويجب أن يُشفع طلب التحكيم بعرض للقضية إلى جانب أي وثائق داعمة لها .

(2) يجب على الطرف مقدّم الطلب أن يبلّغ الأمين العام للمنظمة بأنه طلب تشكيل هيئة للتحكيم ، وبأسماء أطراف النزاع ، وبمواد الاتفاقية أو اللوائح التي كان تفسيرها أو تطبيقها ، في رأيه ، مصدر النزاع . ويعمم الأمين العام هذه المعلومات على جميع الأطراف .

المادة III

تتشكّل الهيئة من ثلاثة أعضاء ، يعيّن كل طرف من طرفي النزاع محكّماً واحداً ، ثم يعيّن هذان المحكّمان ، بالتراضي ، محكّماً ثالثاً يتولى رئاستها .

المادة IV

(1) إذا لم يتم تعيين رئيس الهيئة بعد انقضاء فترة ستين يوماً على تعيين المحكّم الثاني ، يقوم الأمين العام للمنظمة ، بناءً على طلب أي من الطرفين ، بتعيينه في غضون فترة أخرى تمتد ستين يوماً ، على أن يختاره من قائمة أشخاص مؤهلين يضعها مسبقاً مجلس المنظمة .

(2) إذا لم يعيّن أحد الطرفين ، خلال فترة ستين يوماً اعتباراً من تاريخ تسلّم الطلب ، عضو الهيئة الذي تقع عليه مسؤولية تعيينه ، يجوز للطرف الآخر أن يقوم مباشرة بإبلاغ الأمين العام للمنظمة بذلك ، الذي يعمد إلى تعيين رئيس للهيئة في غضون فترة ستين يوماً على أن يختاره من القائمة المذكورة في الفقرة (1) من هذه المادة .

(3) يجب على رئيس الهيئة ، فور تعيينه ، أن يطلب من الطرف الذي لم يعين محكّماً أن يقوم بذلك بالطريقة ذاتها وبالشروط ذاتها . وإذا لم يقم هذا الطرف بذلك ، يطلب رئيس الهيئة من الأمين العام للمنظمة تعيين المحكّم بالطريقة والشروط المنصوص عليها في الفقرة السابقة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

(4) لا يجوز لرئيس الهيئة ، في حال تعيينه بمقتضى أحكام هذه المادة ، أن يكون من نفس جنسية أحد الطرفين المعنيين أو أن يكون من حملتها في السابق ، إلاّ إذا وافق الطرف الآخر على ذلك .

(5) في حال وفاة محكّم تقع مسؤولية تعيينه على أحد الطرفين أو تخلفه عن الحضور ، يعيّن هذا الطرف بديلاً منه خلال فترة ستين يوماً اعتباراً من تاريخ الوفاة أو التخلف عن الحضور . وإذا لم يقم الطرف المذكور بذلك ، يواصل المحكّمان المتبقيان عملية التحكيم . وفي حال وفاة رئيس الهيئة أو تخلفه عن الحضور يعين بديل منه يحل محله بمقتضى أحكام المادة 3 أعلاه ، أو بمقتضى أحكام هذه المادة إن لم يتوصل أعضاء الهيئة إلى اتفاق خلال فترة ستين يوماً من الوفاة أو التخلف .

المادة V

يجوز لهيئة التحكيم أن تستمع إلى الحجج المضادة المرتبطة مباشرة بموضوع النزاع ، وأن تبت فيها .

المادة VI

كل طرف مسؤول عن دفع بدل أتعاب المحكّم الذي يستعين به والنفقات المرتبطة بذلك والتكاليف الناجمة عن إعداد ملف قضيته . ويدفع الطرفان ، مناصفةً ، بدل أتعاب رئيس الهيئة وكل النفقات العامة الناجمة عن عملية التحكيم . ويتعيّن أن تحتفظ هيئة التحكيم بسجل لجميع نفقاتها وأن تقدم كشفاً نهائياً بها .

المادة VII

يجوز لأي طرف في الاتفاقية له مصلحة ذات طابع قانوني قد تتأثر بالقرار المتخذ في القضية ، أن ينضم إلى عملية التحكيم ، وذلك بعد إرسال إشعار خطي إلى الأطراف التي طلبتها وشريطة موافقة الهيئة .

المادة VIII

كل هيئة تحكيم تشكّل بمقتضى أحكام هذا البروتوكول تقرر نظامها الداخلي .

المادة IX

(1) إن أحكام هيئة التحكيم بشأن قواعد عملها ومكان عقد اجتماعاتها وكل مسألة خلافية معروضة عليها تُتخذ بأغلبية أصوات أعضائها ؛ ولا يحول غياب أحد أعضاء الهيئة المعينين من قبل طرفي النزاع أو امتناعه عن التصويت دون إصدار الهيئة حكمها . وفي حال تعادل الأصوات ، يحسم النتيجة صوت الرئيس .

(2) يتعيّن على طرفي النزاع تيسير عمل الهيئة ، ولهذا الغرض ، يقومان ، بمقتضى قوانينهما السارية المفعول ومع استخدام كل الوسائل المتوفرة لديهما ، بما يلي :

(أ) تزويد الهيئة بالوثائق والمعلومات اللازمة ؛

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO



(ب) تمكين الهيئة من دخول أراضيها والاستماع إلى الشهود أو الخبراء وزيارة موقع الحادث .

(3) لا يشكّل غياب أحد الطرفين أو تخلّفه عن الحضور عائقاً في طريق عملية التحكيم .

المادة X

(1) تصدر الهيئة حكمها في غضون خمسة أشهر اعتباراً من تاريخ تشكيلها ما لم تقرر ، عند الضرورة ، تمديد هذا الأجل لفترة أخرى لا تتجاوز ثلاثة أشهر . ويرفق حكم الهيئة بالحيثيات ، ويكون نهائياً غير قابل للاستئناف ، ويبلّغ الأمين العام للمنظمة به . وعلى طرفي النزاع التقيد به فور صدوره .

(2) يجوز لأي من الطرفين أن يعرض أي خلاف بينهما بشأن تفسير أو تنفيذ الحكم على الهيئة التي أصدرته للفصل فيه ، وإذا تعذر اللجوء إلى هذه الهيئة ، يجوز لهما عرضه على هيئة أخرى تشكّل لهذا الغرض بالطريقة ذاتها التي شكّلت بها الهيئة الأولى .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

بروتوكول عام 1997
لتعديل الاتفاقية الدولية
لمنع التلوث من السفن ،
لعام 1973 ، في صيغتها المعدّلة
ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

بروتوكول عام 1997 لتعديل الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 ، بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها

إن الأطراف في هذا البروتوكول ،

بوصفها أطرافاً في بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 ،

وإذ تدرك ضرورة منع تلوث الهواء من السفن ومكافحته ،

وإذ تذكّر بالمبدأ 15 من إعلان ريو بشأن البيئة والتنمية الذي يدعو إلى تطبيق نهج وقائي ،

وإذ ترى أن أفضل السبل لتحقيق هذا الهدف هو إبرام بروتوكول لعام 1997 يعدل الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 ، في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها ،

قد اتفقت على ما يلي :

المادة 1
الصك المتوخى تعديله

الصك الذي يعدله هذا البروتوكول هو الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 ، في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (المشار إليها في ما بعد باسم "الاتفاقية") .

المادة 2
إضافة المرفق VI إلى الاتفاقية

يضاف إلى الاتفاقية المرفق VI المعنون "اللوائح المتعلقة بمنع تلوث الهواء من السفن" ، الذي يرد نصه في مرفق هذا البروتوكول .

المادة 3
واجبات عامة

1 يُنظر إلى الاتفاقية وهذا البروتوكول ، بالنسبة للأطراف في هذا البروتوكول ، ويفسَّران كصك واحد موحد .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2 كل إشارة إلى البروتوكول الحالي تمثل في الوقت نفسه إشارة إلى مرفقه .

المادة 4
إجراءات التعديل

لأغراض تطبيق المادة 16 من الاتفاقية على تعديل على المرفق VI وتذييلاته ، تعتبر الإشارة إلى "طرف في الاتفاقية" إشارة إلى طرف ملزم بهذا المرفق .

أحكام ختامية

المادة 5
التوقيع والتصديق والقبول والموافقة والانضمام

1 يفتح باب توقيع هذا البروتوكول في مقر المنظمة البحرية الدولية (المشار إليها في ما بعد باسم "المنظمة") في الفترة من 1 كانون الثاني/يناير 1998 حتى 31 كانون الأول/ديسمبر 1998 ، ومن ثم يبقى باب الانضمام إليه مفتوحا . والدول المتعاقدة في بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 (المشار إليه في ما بعد باسم "بروتوكول عام 1978") هي وحدها التي يجوز لها أن تصبح أطرافاً في هذا البروتوكول وذلك عبر أحد السبل التالية :

(أ) توقيعه دون تحفظ عن تصديقه أو قبوله أو الموافقة عليه ؛

(ب) توقيعه رهناً بتصديقه أو قبوله أو الموافقة عليه ، على أن يتبع ذلك تصديقه أو قبوله أو الموافقة عليه ؛

(ج) الانضمام إليه .

2 يتم التصديق على البروتوكول أو قبوله أو الانضمام إليه عن طريق إيداع صك بهذا الشأن لدى الأمين العام للمنظمة (المشار إليه في ما بعد باسم "الأمين العام") .

المادة 6
الدخول حيّز النفاذ

1 يدخل هذا البروتوكول حيّز النفاذ بعد مضي اثنتي عشر شهراً على التاريخ الذي تغدو فيه 15 خمس عشرة دولة على الأقل من الدول التي تمثل أساطيلها التجارية ، مجتمعةً ، ما لا يقل عن 50 % من الحمولة الإجمالية للأسطول التجاري العالمي ، أطرافاً فيه بمقتضى المادة 5 منه .

2 كل صك للتصديق على البروتوكول أو لقبوله أو الموافقة عليه أو الانضمام إليه يودع بعد دخوله حيّز النفاذ ، يسري مفعوله بعد انقضاء ثلاثة أشهر على تاريخ ايداعه .

3 كل صك للتصديق على البروتوكول أو لقبوله أو الموافقة عليه أو الانضمام إليه يودع بعد سريان مفعول أي تعديل على هذا البروتوكول يعتبر مقبولاً وفقاً للمادة 16 من الاتفاقية ، ينطبق على هذا البروتوكول في صيغته المعدّلة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

المادة 7
الانسحاب

1 يجوز لأي طرف في هذا البروتوكول الانسحاب منه في أي وقت بعد انقضاء خمس سنوات على بدء نفاذ البروتوكول بالنسبة لهذا الطرف .

2 يتم الانسحاب بإيداع صك بهذا الشأن الأمين العام .

3 يسري مفعول الانسحاب بعد اثنى عشر شهراً من تلقي الأمين العام للمنظمة إشعار الانسحاب أو عند انقضاء أي مهلة أخرى أطول مذكورة في هذا الإشعار .

4 يعتبر الانسحاب من بروتوكول عام 1978 ، وفقاً للمادة VII منه ، انسحاباً من هذا البروتوكول وفقاً لهذه المادة . ويصبح هذا الانسحاب نافذ المفعول في تاريخ نفاذ مفعول الانسحاب من بروتوكول عام 1978 ، وفقاً للمادة VII من هذا البروتوكول .

المادة 8
الإيداع

1 يودع هذا البروتوكول لدى الأمين العام للمنظمة (الذي يشار إليه في ما بعد باسم "جهة الإيداع") .

2 تقوم جهة الإيداع بما يلي :

(أ) إخطار جميع الدول التي وقعت هذا البروتوكول أو انضمت إليه بالآتي :

(i) كل توقيع جديد للبروتوكول أو إيداع صك للتصديق عليه البروتوكول أو قبوله أو الموافقة عليه أو الانضمام إليه وتاريخ توقيعه ؛

(ii) تاريخ دخول هذا البروتوكول حيّز النفاذ ؛

(iii) إيداع أي صك انسحاب من هذا البروتوكول مع تاريخ تلقيه وموعد سريان مفعول الانسحاب ؛

(iv) كل قرار متّخذ تطبيقاً للمادة II(1) من هذا البروتوكول ؛

(ب) إرسال نسخ صادقة ومصدقة من هذا البروتوكول إلى جميع الدول التي وقّعت هذا البروتوكول أو المنضمة إليه .

3 فور دخول هذا البروتوكول حيّز النفاذ ، ترسل جهة الإيداع نسخة صادقة ومصدّقة منه إلى الأمانة العامة للأمم المتحدة لتسجيله ونشره وفقاً للمادة 102 من ميثاق الأمم المتحدة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

المادة 9
اللغات

حرّر البروتوكول الحالي في نسخة واحدة باللغات الإسبانية والإنكليزية والروسية والصينية والعربية والفرنسية ، والنصوص الأربعة متساوية في الحجية . وستُعد ترجمات رسمية باللغات الألمانية والإيطالية والعربية واليابانية وتودع مع النسخة الأصلية الموقعة .

وإشهاداً على ذلك قام الموقعون أدناه * ، المفوضون بذلك رسمياً من حكوماتهم ، بتوقيع هذا البروتوكول .

حرّر في لندن في هذا اليوم الموافق السادس والعشرين من أيلول/سبتمبر سنة ألف وتسعمئة وسبعة وتسعين .

* حذفت التوقيعات .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

المرفق I لاتفاقية ماربول

لوائح منع التلوث بالزيوت

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الوقائع العراقية
Iraqi Legislation

المرفق I لاتفاقية ماربول

لوائح منع التلوث بالزيوت

الفصل 1 – عموميات

اللائحة 1
تعريفات

لأغراض هذا المرفق ، فإن :

1 *الزيت* : هو النفط بكل أشكاله ، بما في ذلك الزيت الخام وزيت الوقود والحمأة والحثالة الزيتية والمنتجات المكررة (بخلاف المواد البتروكيميائية التي تخضع لأحكام المرفق II لهذه الاتفاقية) ، وكذلك المواد المدرجة في التذييل I لهذا المرفق ، بدون الحد من الطابع العام لما سبق ذكره .

انظر التفسير 1.1

2 *الزيت الخام* : هو أي خليط هيدروكربوني سائل يوجد بصورة طبيعية في الأرض ، سواء أتمت أم لم تتم معالجته لجعله صالحاً للنقل ، ويشمل ما يلي :

.1 الزيت الخام الذي قد تكون بعض الأجزاء المستقطرة أنتُزعت منه ؛

.2 الزيت الخام الذي قد تكون بعض الأجزاء المستقطرة أُضيفت إليه .

3 *الخليط الزيتي* : هو خليط ذو محتوى زيتي ما .

4 *زيت الوقود* : هو أي زيت يُستخدم وقوداً لآلات دفع السفينة التي تنقل هذا الزيت وآلاتها المساعدة .

5 *ناقلة الزيت* : هي السفينة المبنية أو المكيّفة أساساً لنقل الزيت سائباً في أماكن البضائع فيها ، وتشمل ناقلات البضائع المختلطة وأي "ناقلة مواد سائلة ضارة" حسب تعريفها الوارد في المرفق II لهذه الاتفاقية وأي ناقلة غاز حسب تعريفها الوارد في اللائحة 20.3 من الفصل II-1 من اتفاقية سولاس لعام 1974 (في صيغتها المعدّلة) ، عند نقلها بضاعة كاملة أو جزئية من الزيت السائب .

انظر التفسير 2.1

6 *ناقلة الزيت الخام* : هي ناقلة الزيت المستخدمة في نقل الزيت الخام .

7 *ناقلة المنتجات* : هي ناقلة الزيت المستخدمة في نقل الزيوت بخلاف الزيت الخام .

8 *ناقلة البضائع المختلطة* : هي السفينة المصمّمة للنقل السائب للزيت أو البضائع الصلبة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

المرفق I : لوائح منح القلوث بالزيوت
اللائحة 1

9 *التحويل الرئيسي* :

انظر التفسير 2

1. هو تحويل لسفينة موجودة ، ويشمل ما يلي :

1.1. العمليات التي تغيّر جوهرياً من أبعاد السفينة أو سعة حملها ؛

2.1. أو العمليات التي تغيّر طراز السفينة ؛

3.1. أو العمليات التي يُقصد بها ، في رأي الإدارة ، تمديد أجل خدمة السفينة بشكل جوهري ؛

4.1. أو العمليات التي تسفر عن إدخال تغييرات أخرى على السفينة بحيث تصبح ، إذا كان الأمر يتعلق بسفينة جديدة ، خاضعة لأحكام هذه الاتفاقية ذات الصلة بذلك والتي لا تنطبق عليها بوصفها سفينة موجودة .

2. بغض النظر عن أحكام هذه التعريف ، فإن :

1.2. تحويل ناقلة زيت تبلغ حمولتها الساكنة 000 20 طن فأكثر وسُلّمت في 1 حزيران/يونيو 1982 أو قبل ذلك التاريخ ، على النحو المعرّف في اللائحة 3.28.1 ، لاستيفاء متطلبات اللائحة 18 من هذا المرفق ، لا يعتبر تحويلاً رئيسياً لأغراض هذا المرفق ؛

2.2. تحويل ناقلة زيت سُلّمت قبل 6 تموز/يوليو 1996 ، على النحو المعرّف في اللائحة 5.28.1 ، لاستيفاء متطلبات اللائحة 19 أو اللائحة 20 من هذا المرفق ، لا يعتبر تحويلاً رئيسياً لأغراض هذا المرفق .

10 *أقرب يابسة* . يعني مصطلح "*من أقرب يابسة*" خط الأساس الذي حُدّدت منه المياه الإقليمية للإقليم المعني بموجب القانون الدولي . غير أنه لأغراض هذه الاتفاقية ، فإن مصطلح "من أقرب يابسة" قبالة الساحل الشمالي الشرقي لأستراليا يعني انطلاقاً من خط يرسم من نقطة على الساحل الأسترالي عند :

خط العرض '11°00 جنوباً ، خط الطول '142°08 شرقاً
إلى نقطة عند خط العرض 10°35 جنوباً ، وخط الطول 141°55 شرقاً ،
خط الطول '142°00 شرقاً ، حتى نقطة عند خط العرض '10°00 جنوباً ،
خط الطول '143°52 شرقاً ، حتى نقطة عند خط العرض '9°10 جنوباً ،
خط الطول '144°30 شرقاً ، حتى نقطة عند خط العرض '9°00 جنوباً ،
خط الطول '145°00 شرقاً ، حتى نقطة عند خط العرض '13°00 جنوباً ،
خط الطول '146°00 شرقاً ، حتى نقطة عند خط العرض '15°00 جنوباً ،
خط الطول '147°00 شرقاً ، حتى نقطة عند خط العرض '17°30 جنوباً ،
خط الطول '152°55 شرقاً ، حتى نقطة عند خط العرض '21°00 جنوباً ،
خط الطول '154°00 شرقاً ، حتى نقطة عند خط العرض '24°30 جنوباً ،
إلى نقطة على الساحل الأسترالي
عند خط العرض '24°42 جنوباً وخط الطول '153°15 شرقاً .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

11 *المنطقة الخاصة* : هي منطقة بحرية تستدعي اتّباع أساليب إلزامية خاصة لمنع التلوث البحري فيها بالزيوت ، وذلك نظراً لأسباب تقنية معترف بها تتعلق بظروفها الأوقيانوغرافية والإيكولوجية والطابع الخاص لحركة الملاحة فيها .

ولأغراض هذا المرفق ، تُعرّف المناطق الخاصة على النحو التالي :

1. *منطقة البحر الأبيض المتوسط* : وهي البحر الأبيض المتوسط ذاته ، بما في ذلك الخلجان والبحار الموجودة فيه ، ويحدّها من جهة البحر الأسود خط العرض 41° شمالاً ، ويحدّها إلى الغرب مضيق جبل طارق عند خط الطول '005°36 غرباً ؛

2. *منطقة بحر البلطيق* : وهي بحر البلطيق ذاته مع خليج Bothnia وخليج فنلندا والمدخل إلى هذا البحر ، ويحدّها خط عرض منطقة Skaw in the Skagerrak عند '57°44,8 شمالاً ؛

3. *منطقة البحر الأسود* : وهي البحر الأسود ذاته ، ويحدّها من جهة البحر الأبيض المتوسط والبحر الأسود خط العرض 41° شمالاً ؛

4. *منطقة البحر الأحمر* : وهي البحر الأحمر ذاته ، بما في ذلك خليجا السويس والعقبة ، ويحدّها جنوباً خط الاتجاه الثابت بين راس سيان ('12°28,5 شمالاً و '043°19,6 شرقاً) وحصن مراد ('12°40,4 شمالاً و '043°30,2 شرقاً) ؛

5. *منطقة الخلجان* : وهي المنطقة البحرية التي تقع شمال غربي خط الاتجاه الثابت بين رأس الحد ('22°30 شمالاً و '059°48 شرقاً) ورأس الفاسته ('25°04 شمالاً و '061°25 شرقاً) ؛

6. *منطقة خليج عدن* : وهي الجزء من خليج عدن الذي يقع بين البحر الأحمر وبحر العرب ، والتي يحدّها إلى الغرب خط الاتجاه الثابت بين رأس سيان ('12°28,5 شمالاً و '043°19,6 شرقاً) وحصن مراد ('12°40,4 شمالاً و '043°30,2 شرقاً) ، وإلى الشرق خط الاتجاه الثابت بين رأس عسير ('11°50 شمالاً و '051°16,9 شرقاً) ورأس فرتك ('15°35 شمالاً و '052°13,8 شرقاً) ؛

7. *منطقة القطب الجنوبي* : وهي المنطقة البحرية التي تقع جنوب خط العرض 60° جنوباً ؛

8. *مياه أوروبا الشمالية الغربية* : وتشمل بحر الشمال ومشارفه وبحر أيرلندا ومشارفه والبحر الكلتي وبحر المانش (القنال الإنكليزي) ومشارفه والجزء الشمالي الشرقي من المحيط الأطلسي الذي يقع مباشرة إلى الغرب من أيرلندا . وتحدّ هذه المنطقة الخطوط التي تصل بين النقاط التالية :

'48°27 شمالاً على الساحل الفرنسي
'48°27 شمالاً و '006°25 غرباً
'49°52 شمالاً و '007°44 غرباً
'50°30 شمالاً و °012 غرباً
'56°30 شمالاً و °012 غرباً
°62 شمالاً و °003 غرباً
°62 شمالاً على الساحل النرويجي
'57°44.8 شمالاً على الساحلين الدانمركي والسويدي

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

9. *المنطقة العُمانية من بحر العرب* : وهي المنطقة البحرية المحوَطة بالإحداثيات التالية :

'22°30.00 شمالاً و '059°48.00 شرقاً
'23°47.27 شمالاً و '060°35.73 شرقاً
'22°40.62 شمالاً و '062°25.29 شرقاً
'21°47.40 شمالاً و '063°22.22 شرقاً
'20°30.37 شمالاً و '062°52.41 شرقاً
'19°45.90 شمالاً و '062°25.97 شرقاً
'18°49.92 شمالاً و '062°02.94 شرقاً
'17°44.36 شمالاً و '061°05.53 شرقاً
'16°43.71 شمالاً و '060°25.62 شرقاً
'16°03.90 شمالاً و '059°32.24 شرقاً
'15°15.20 شمالاً و '058°58.52 شرقاً
'14°36.93 شمالاً و '058°10.23 شرقاً
'14°18.93 شمالاً و '057°27.03 شرقاً
'14°11.53 شمالاً و '056°19.24 شرقاً
'13°53.80 شمالاً و '056°19.24 شرقاً
'13°45.86 شمالاً و '055°54.53 شرقاً
'14°27.38 شمالاً و '054°51.42 شرقاً
'14°40.10 شمالاً و '054°27.35 شرقاً
'14°46.21 شمالاً و '054°08.56 شرقاً
'15°20.74 شمالاً و '053°38.33 شرقاً
'15°48.69 شمالاً و '053°32.07 شرقاً
'16°23.02 شمالاً و '053°14.82 شرقاً
'16°39.06 شمالاً و '053°06.52 شرقاً

10. *منطقة جنوب أفريقيا البحرية الجنوبية* : وهي المنطقة البحرية المحوَطة بالإحداثيات التالية :

'31 °14جنوباً ؛ '50 °017 شرقاً
'31 °30جنوباً ؛ '12 °017 شرقاً
'32 °00جنوباً ؛ '06 °017 شرقاً
'32 °32جنوباً ؛ '52 °016 شرقاً
'34 °06جنوباً ؛ '24 °017 شرقاً
'36 °58جنوباً ؛ '54 °020 شرقاً
'36 °00جنوباً ؛ '30 °022 شرقاً
'35 °14جنوباً ؛ '54 °022 شرقاً
'34 °30جنوباً ؛ '00 °026 شرقاً
'33 °48جنوباً ؛ '25 °027 شرقاً
'33 °27جنوباً ؛ '12 °027 شرقاً

12 *المعدل الآني لتصريف المحتوى الزيتي* : وهو معدل تصريف الزيت مقاساً باللتر في الساعة في أي لحظة مقسوماً على سرعة السفينة مقاسة بالعقدة في اللحظة ذاتها .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

13 *الصهريج* : وهو مكان محوط مشكّل من الهيكل الدائم للسفينة ومصمّم لنقل السوائل سائبةً .

14 *الصهريج الجانبي* : وهو أي صهريج ملاصق لألواح الجدار الجانبي المعدنية .

15 *الصهريج المركزي* : وهو أي صهريج يقع إلى الداخل من فاصل إنشائي طولاني .

16 *صهريج النفايات الزيتية* : وهو صهريج مصمّم خصيصاً لتجميع ما يتم نزحه من الصهاريج وغُسالاتها وغير ذلك من الأخلاط الزيتية .

17 *الصابورة النظيفة* : وهي الصابورة الموجودة في صهريج نُظّف منذ آخر مرة نُقل الزيت فيه إلى درجة أنه إذا ما صُرّف دفيقه من سفينة راسية في مياه نظيفة وساكنة وفي يوم صافٍ ، فإنه لن يترك آثار زيت ظاهرة على سطح الماء أو على السواحل المجاورة ، ولن يتسبب في ترسب حمأة أو مستحلب تحت سطح الماء أو على السواحل المتاخمة . وإذا صُرّفت الصابورة من نظام لرصد وضبط تصريف الزيت أقرّته الإدارة ، فإن المعلومات المستخلصة من هذا النظام ، والتي تفيد بأن نسبة الزيت في هذا الدفيق لا تتعدى 15 جزءاً في المليون ، تُعتبر شهادة حاسمة بأن الصابورة نظيفة حتى لو كانت هناك آثار زيتية ظاهرة .

18 *الصابورة المفصولة* : وهي مياه الصابورة المعبّأة في صهريج مفصول تماماً عن نظام البضاعة الزيتية وزيت الوقود ومخصص بصورة دائمة لنقل الصابورة ، أو لنقل الصابورة أو بضائع أخرى غير الزيت أو المواد الضارة بمختلف تعريفاتها الواردة في مرفقات هذه الاتفاقية .

انظر التفسير 3

19 *الطول (L)* : ويساوي 96 % من الطول الإجمالي على خط للماء عند 85 % من العمق الأدنى المشكّل للسفينة المقاس من قمة الصالب ، أو الطول من الجانب الأمامي لمقدمة السفينة إلى محور الدفة على خط الماء المذكور ، أيهما أكبر . وفي حالة السفن المصممة بميل في الدفة ، يجب أن يكون خط الماء الذي يقاس عليه هذا الطول موازياً لخط الماء التصميمي . ويقاس الطول *(L)* بالأمتار .

20 *المتعامدان الأمامي والخلفي* : ويقاسان من الطرفين الأمامي والخلفي للطول *(L)* . ويجب أن يتطابق المتعامد الأمامي مع الجانب الأمامي لمقدمة السفينة على خط الماء الذي يقاس عليه الطول .

21 منتصف السفينة : ويقع عند منتصف الطول *(L)* .

22 *العرض (B)* : وهو أقصى عرض للسفينة ، ويقاس من منتصف السفينة إلى الخط المشكّل للإطار في السفن ذات الغلاف المعدني ، وإلى الوجه الخارجي للبدن في السفن ذات الغلاف المصنوع من أي مادة أخرى . ويقاس العرض *(B)* بالأمتار .

23 *الحمولة الساكنة (DW)* : وهي الفرق بالأطنان بين إزاحة السفينة في مياه تبلغ كثافتها النوعية 1,025 عند خط الماء التحميلي الذي يتناسب مع عائم السفينة الصيفي المحدد ووزن السفينة فارغة .

24 *وزن السفينة فارغة* : وهو إزاحة السفينة بالأطنان المترية بدون البضائع والوقود وزيوت التشحيم ومياه الصابورة والمياه العذبة ومياه تغذية المراجل المخزونة في الصهاريج والمؤن الاستهلاكية والركاب والطاقم وأمتعتهم .

25 *نفاذية المكان* : وهي نسبة الحجم الذي يُفترض أن يشغله الماء في ذلك المكان إلى مجموع حجم ذلك المكان .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

26 *الأحجام والمساحات في السفينة* : وتقاس في جميع الحالات حتى الخطوط المشكلة .

27 *تاريخ الذكرى السنوية* : وهو اليوم والشهر من كل سنة اللذان يوافقان تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي .

1.28 *السفينة التي سُلّمت في 31 كانون الأول/ديسمبر 1979 أو قبل ذلك التاريخ* : وهي السفينة :

1. التي أُبرم عقد بنائها في 31 كانون الأول/ديسمبر 1975 أو قبل ذلك التاريخ ؛

2. أو التي مُدّ صالبها ، أو التي تكون في مرحلة مماثلة من مراحل البناء في 30 حزيران/يونيو 1976 أو قبل ذلك التاريخ ، في حال انعدام عقد البناء ؛

3. أو التي سُلّمت في 31 كانون الأول/ديسمبر 1979 أو قبل ذلك التاريخ ؛

4. أو التي خضعت لعملية تحويل رئيسية :

1.4. أو والتي أُبرم عقد بنائها في 31 كانون الأول/ديسمبر 1975 أو قبل ذلك التاريخ ؛

2.4. أو التي بدأ بناؤها في 30 حزيران/يونيو 1976 أو قبل ذلك التاريخ في حال انعدام عقد البناء ؛

3.4. أو التي اكتمل بناؤها في 31 كانون الأول/ديسمبر 1979 أو قبل ذلك التاريخ .

انظر التفسيرين 4 و 5

2.28 *السفينة التي سُلّمت بعد 31 كانون الأول/ديسمبر 1979* : وهي السفينة :

1. التي أُبرم عقد بنائها بعد 31 كانون الأول/ديسمبر 1975 ؛

2. أو التي مُدّ صالبها ، أو التي تكون في مرحلة مماثلة من مراحل البناء بعد 30 حزيران/يونيو 1976 ، في حال انعدام عقد البناء ؛

3. أو التي سُلّمت بعد 31 كانون الأول/ديسمبر 1979 ؛

4. أو التي خضعت لعملية تحويل رئيسية :

1.4. والتي أُبرم عقد بنائها بعد 31 كانون الأول/ديسمبر 1975 ؛

2.4. أو التي بدأ بناؤها بعد 30 حزيران/يونيو 1976 في حال انعدام عقد البناء ؛

3.4. أو التي اكتمل بناؤها بعد 31 كانون الأول/ديسمبر 1979 .

انظر التفسيرين 5 و 6

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

3.28 *ناقلة الزيت التي سُلّمت في 1 حزيران/يونيو 1982 أو قبل ذلك التاريخ* : وهي ناقلة الزيت :

.1 التي أُبرم عقد بنائها في 31 كانون الأول/ديسمبر 1979 أو قبل ذلك التاريخ ؛

.2 أو التي مُدّ صالبها ، أو التي تكون في مرحلة مماثلة من مراحل البناء في 1 كانون الثاني/يناير 1980 أو قبل ذلك التاريخ ، في حال انعدام عقد البناء ؛

.3 أو التي سُلّمت في 1 حزيران/يونيو 1982 أو قبل ذلك التاريخ ؛

.4 أو التي خضعت لعملية تحويل رئيسية :

.1.4 والتي أُبرم عقد بنائها في 1 حزيران/يونيو 1979 أو قبل ذلك التاريخ ؛

.2.4 أو التي بدأ بناؤها في 1 كانون الثاني/يناير 1980 أو قبل ذلك التاريخ ، في حال انعدام عقد البناء ؛

.3.4 أو التي اكتمل بناؤها في 1 حزيران/يونيو 1982 أو قبل ذلك التاريخ .

4.28 *ناقلة الزيت التي سُلّمت بعد 1 حزيران/يونيو 1982* : وهي ناقلة الزيت :

.1 التي أُبرم عقد بنائها بعد 1 حزيران/يونيو 1979 ؛

.2 أو التي مُدّ صالبها ، أو التي تكون في مرحلة مماثلة من مراحل البناء بعد 1 كانون الثاني/يناير 1980 ، في حال انعدام عقد البناء ؛

.3 أو التي سُلّمت بعد 1 حزيران/يونيو 1982 ؛

.4 أو التي خضعت لعملية تحويل رئيسية :

.1.4 والتي أُبرم عقد بنائها بعد 1 حزيران/يونيو 1982 ؛

.2.4 أو التي بدأ بناؤها بعد 1 كانون الثاني/يناير 1980 في حال انعدام عقد البناء ؛

.3.4 أو التي اكتمل بناؤها بعد 1 حزيران/يونيو 1982 .

انظر التفسيرين 5 و 6

5.28 *ناقلة الزيت التي سُلّمت قبل 6 تموز/يوليو 1996* : وهي ناقلة الزيت :

.1 التي أُبرم عقد بناؤها قبل 6 تموز/يوليو 1993 ؛

.2 أو التي مُدّ صالبها ، أو التي تكون في مرحلة مماثلة من مراحل البناء قبل 6 تموز/يوليو 1994 ، في حال انعدام عقد البناء ؛

.3 أو التي سُلّمت قبل 6 تموز/يوليو 1996 ؛

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

.4 أو التي خضعت لعملية تحويل رئيسية :

.1.4 والتي أُبرم عقد بنائها في 6 تموز/يوليو 1993 ؛

.2.4 أو التي بدأ بناؤها قبل 6 تموز/يوليو 1994 في حال انعدام عقد البناء ؛

.3.4 أو التي اكتمل بناؤها قبل 6 تموز/يوليو 1996 .

6.28 *ناقلة الزيت التي سُلّمت في 6 تموز/يوليو 1996 أو بعد ذلك التاريخ* : وهي ناقلة الزيت :

.1 التي أُبرم عقد بناؤها في 6 تموز/يوليو 1993 أو بعد ذلك التاريخ ؛

.2 أو التي مُدّ صالبها ، أو التي تكون في مرحلة مماثلة من مراحل البناء في 6 كانون الثاني/يناير 1994 أو بعد ذلك التاريخ ، في حال انعدام عقد البناء ؛

.3 أو التي سُلّمت في 6 تموز/يوليو 1996 أو بعد ذلك التاريخ ؛

.4 أو التي خضعت لعملية تحويل رئيسية :

.1.4 والتي أُبرم عقد بنائها في 6 تموز/يوليو 1993 أو بعد ذلك التاريخ ؛

.2.4 أو التي بدأ بناؤها في 6 كانون الثاني/يناير 1994 أو بعد ذلك التاريخ في حال انعدام عقد البناء ؛

.3.4 أو التي اكتمل بناؤها في 6 تموز/يوليو 1996 أو بعد ذلك التاريخ .

انظر التفسيرين 5 و 6

7.28 *ناقلة الزيت التي سُلّمت في 1 شباط/فبراير 2002 أو بعد ذلك التاريخ* : وهي ناقلة الزيت :

.1 التي أُبرم عقد بناؤها في 1 شباط/فبراير 1999 أو بعد ذلك التاريخ ؛

.2 أو التي مُدّ صالبها ، أو التي تكون في مرحلة مماثلة من مراحل البناء في 1 آب/أغسطس 1999 أو بعد ذلك التاريخ ، في حال انعداد عقد البناء ؛

.3 أو التي سُلّمت في 1 شباط/فبراير 2002 أو بعد ذلك التاريخ ؛

.4 أو التي خضعت لعملية تحويل رئيسية :

.1.4 والتي أُبرم عقد بنائها في 6 تموز/يوليو 1999 أو بعد ذلك التاريخ ؛

.2.4 أو التي بدأ بناؤها في 1 آب/أغسطس 1999 أو بعد ذلك التاريخ في حال انعدام عقد البناء ؛

.3.4 أو التي اكتمل بناؤها في 1 شباط/فبراير 2002 أو بعد ذلك التاريخ .

انظر التفسيرين 5 و 6

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

8.28 *ناقلة الزيت التي سُلّمت في 1 كانون الثاني/يناير 2010 أو بعد ذلك التاريخ* : وهي ناقلة الزيت :

.1 التي أُبرم عقد بناؤها في 1 كانون الثاني/يناير 2007 أو بعد ذلك التاريخ ؛

.2 أو التي مُدّ صالبها ، أو التي تكون في مرحلة مماثلة من مراحل البناء في 1 تموز/يوليو 2007 أو بعد ذلك التاريخ ؛

.3 أو التي سُلّمت في 1 كانون الثاني/يناير 2010 أو بعد ذلك التاريخ ؛

.4 أو التي خضعت لعملية تحويل رئيسية :

.1.4 والتي أُبرم عقد بنائها في 1 كانون الثاني/يناير 2007 أو بعد ذلك التاريخ ؛

.2.4 أو التي بدأ بناؤها في 1 تموز/يوليو 2007 أو بعد ذلك التاريخ في حال انعدام عقد البناء ؛

.3.4 أو التي اكتمل بناؤها في 1 كانون الثاني/يناير 2010 أو بعد ذلك التاريخ .

انظر التفسيرين 5 و 6

9.28 *السفينة التي سُلّمت في 1 آب/أغسطس 2010 أو بعد ذلك التاريخ* : وهي السفينة التي :

.1 أبرم عقد بنائها في 1 آب/أغسطس 2007 أو بعد ذلك التاريخ ؛

.2 أو التي مُدّ صالبها أو التي تكون في مرحلة مماثلة من البناء في 1 شباط/فبراير 2008 أو بعد ذلك التاريخ ، في حال انعدام عقد البناء ؛

.3 أو التي سُلّمت في 1 آب/أغسطس 2007 أو بعد ذلك التاريخ ؛

.4 أو التي خضعت لعملية تحويل رئيسية * :

.1.4 وأُبرم عقد بنائها بعد 1 آب/أغسطس 2007 ؛

.2.4 أو بدأت أعمال بنائها بعد 1 شباط/فبراير 2008 في حال انعدام عقد البناء ؛

.3.4 أو اكتمل بناؤها بعد 1 آب/أغسطس 2010 .

انظر التفسيرين 5 و 6

29 *جزء في المليون* : وهو الجزء من الزيت لكل مليون جزء من الماء حجماً .

30 *مبنية* : وهي السفينة التي مدّ صالبها أو التي تكون في مرحلة مماثلة من البناء .

انظر التفسير 5

* اتفقت لجنة حماية البيئة البحرية في دورتها التاسعة والخمسين (الفقرة 6 18 من الوثيقة MEPC 59/24) على أن إيضاح متطلّبات اللائحة 12 ألف من المرفق I لاتفاقية ماربول ينطبق أيضاً على التحويلات الرئيسية ، على النحو المعرّف في اللائحة 1 9.28 .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

31 *المخلّفات الزيتية (الحمأة)* : وهي منتجات الزيت الوسخ المتبقّي التي تتولّد أثناء تشغيل السفينة العادي ، كتلك التي تنتج عن تنقية الوقود أو زيت التزليق للآلات الرئيسية أو الإضافية والزيت الوسخ المفصول عن معدات ترشيح الزيوت والزيت الوسخ الذي يتجمّع في صواني التقطير والزيوت الهيدرولية وزيوت التقطير الوسخة .

32 *صهاريج المخلّفات الزيتية (الحمأة)* : وهي الصهاريج التي تحتجز المخلّفات الزيتية (الحمأة) والتي يمكن تصريف الحمأة منها مباشرة عبر وصلة تصريف معيارية أو أي وسيلة أخرى معتمدة للتصريف .

33 *مياه الجمة الزيتية* : وهي المياه التي يمكن أن تتلوث بالزيت الناتج ، مثلاً ، عن التسرب أو أشغال الصيانة في أمكان الآلات . ويُعتبر أي سائل يدخل نظام الجمة ، بما في ذلك آبار الجمة وتمديدات أنابيب الجمة وسقف الصهريج وصهاريج احتجاز الجمة ، مياه جمة زيتية .

34 *صهريج احتجاز مياه الجمة الزيتية* : وهو صهريج تتجمّع فيه مياه الجمة الزيتية قبل تصريفها أو نقلها أو التخلّص منها .

اللائحة 2
الانطباق

1 تنطبق أحكام هذا المرفق على جميع السفن ، ما لم يُنصّ صراحةً على خلاف ذلك .

2 عندما تكون السفن من غير ناقلات الزيت مجهّزة بأماكن مبنية تُستخدم لنقل الزيت السائب وتبلغ سعتها الإجمالية 200 م^3 أو أكثر ، فإن متطلبات اللوائح 16 و 26.4 و 29 و30 و 31 و 32 و 34 و 36 من هذا المرفق المنطبقة على ناقلات الزيت تنطبق أيضاً على بناء وتشغيل تلك الأماكن ؛ ولكن حيثما تقلّ هذه السعة الإجمالية عن 000 1 م^3 ، يجوز تطبيق متطلبات اللائحة 34.6 من هذا المرفق عوضاً عن متطلبات اللوائح 29 و 31 و 32 .

3 تنطبق أيضاً المتطلبات الملائمة من المرفق II لهذه الاتفاقية عند نقل بضائع تخضع لأحكام المرفق المذكور في مكان البضائع في ناقلة للزيت .

4 لا تنطبق متطلبات اللوائح 29 و 31 و 32 من هذا المرفق على ناقلات الزيت التي تحمل الإسفلت أو غيره من المنتجات التي تخضع لأحكام هذا المرفق والتي تثبط خواصها المادية فصل المنتجات عن الماء ورصد تلك العملية بصورة فعّالة . وتنطبق أحكام ضبط التصريف الواردة في اللائحة 34 من هذا المرفق على تلك الناقلات عن طريق الاحتفاظ بالمخلّفات على متنها ثم تصريف كل الغسالات الملوثة في مرافق الاستقبال .

انظر التفسير 7

5 رهناً بأحكام الفقرة 6 من هذه اللائحة ، لا تنطبق أحكام اللوائح من 6.18 إلى 8.18 من هذا المرفق على ناقلة زيت سُلّمت في 1 حزيران/يونيو 1982 أو قبل ذلك التاريخ ، على النحو المعرّف في اللائحة 3.28.1 ، وتقوم حصراً برحلات محدّدة بين الأماكن التالية :

1. موانئ أو محطات بحرية داخل دولة طرف في هذه الاتفاقية ؛

2. أو موانئ أو محطات بحرية تابعة لدول أطراف في هذه الاتفاقية ، بحيث :

1.2. تتم الرحلة بأكملها داخل منطقة خاصة ؛

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

.2.2 أو تتم الرحلة بأكملها ضمن حدود أخرى تقررها المنظمة .

6 لا تنطبق أحكام الفقرة 5 من هذه اللائحة إلاّ عندما تكون الموانئ أو المحطات البحرية التي تُحمّل منها البضائع لتلك الرحلات مزودة بمرافق استقبال كافية لتسلّم ومعالجة جميع كميات مياه الصابورة وغُسالة تنظيف الصهاريج من ناقلات الزيت التي تستخدم تلك المرافق ، وبعد استيفاء جميع الشروط التالية :

.1 رهناً بالاستثناءات التي تنصّ عليها اللائحة 4 من هذا المرفق ، الاحتفاظ على متن الناقلة بكل مياه الصابورة ، بما في ذلك مياه الصابورة النظيفة ، ومخلّفات تنظيف الصهاريج ونقلها إلى مرافق الاستقبال ؛ على أن تكون السلطة المختصة في دولة الميناء قد صادقت على القيد بذلك المدوّن في الجزء II من سجل الزيوت المشار إليه في اللائحة 36 من هذا المرفق .

.2 توصّل الإدارة وحكومات دول الميناء المشار إليها في الفقرة 1.5 أو 2.5 من هذه اللائحة إلى اتفاق بشأن استخدام ناقلة زيت سُلّمت في 1 حزيران/يونيو 1982 أو قبل ذلك التاريخ ، على النحو المعرّف في اللائحة 3.28.1 ، للقيام برحلة محددة ؛

.3 إقرار حكومات الدول الأطراف في هذه الاتفاقية التي توجد هذه الموانئ أو المحطات البحرية داخل حدودها بأن مرافق الاستقبال في الموانئ أو المحطات البحرية المشار إليها أعلاه كافية لأغراض هذه اللائحة ، بموجب الأحكام ذات الصلة بذلك من هذا المرفق ؛

.4 المصادقة على قيد في الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي بأن ناقلة الزيت تقوم حصراً بهذه الرحلات المحدّدة .

اللائحة 3
الإعفاءات والتنازلات

1 يجوز للإدارة أن تعفي من هذه الأحكام أي سفينة ، مثل المراكب الانزلاقية السريعة والمراكب ذات الوسائد الهوائية والمراكب شبه السطحية والمراكب الغواصة وما إليها ، التي تتسم بخصائص هيكلية تجعل من غير المعقول أو العملي تطبيق أي من أحكام الفصلين 3 و 4 من هذا المرفق المتصلة بالبناء والتجهيز ، بشرط أن يوفّر بناء تلك السفينة وتجهيزها قدراً مكافئاً من الحماية من التلوث بالزيت ، مع أخذ الخدمة المزمعة في الاعتبار .

2 يجب إدراج تفاصيل أي إعفاء في هذا الخصوص تمنحه الإدارة في الشهادة المشار إليها في اللائحة 7 من هذا المرفق .

3 يجب على الإدارة التي تمنح هذا الإعفاء أن ترسل بأسرع وقت ممكن ، وفي مدة لا تتجاوز 90 يوماً من منحه ، تفاصيل هذا الإعفاء وأسبابه إلى المنظمة التي تعممها على الأطراف في الاتفاقية كي تطّلع عليها وتتخذ بشأنها التدابير المناسبة ، إذا اقتضى الأمر ذلك .

4 يجوز للإدارة أن تعفي أي ناقلة زيت تقوم حصراً برحلات تدوم 72 ساعة أو أقل وفي حدود 50 ميلاً بحرياً من أقرب يابسة من متطلبات اللوائح 29 و 31 و 32 ، بشرط أن تستخدم ناقلة الزيت حصراً للقيام برحلات بين موانئ أو محطات بحرية تقع ضمن حدود دولة طرف في هذه الاتفاقية . ويكون أي إعفاء من هذا النوع مشروطاً بأن تحتفظ ناقلة الزيت على متنها بكل الأخلاط الزيتية لتصريفها في وقت لاحق في مرافق الاستقبال ، على أن تكون المرافق المتاحة لذلك كافية في رأي الإدارة .

انظر التفسيرات 8 و 9 و10

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

المرفق I : لوائح منع التلوث بالزيوت
اللائحة 4

5 يجوز للإدارة أن تعفي ناقلات الزيت من غير الناقلات المشار إليها في الفقرة 4 من هذه اللائحة من متطلبات اللائحتين 31 و 32 من هذا المرفق في الحالات التالية :

1. عندما تكون الناقلة ناقلة زيت سُلِّمت في 1 حزيران/يونيو 1982 أو قبل ذلك التاريخ ،على النحو المعرَّف في اللائحة 3.28.1 ، وتبلغ حمولتها الساكنة 40 000 طن أو أكثر ، على النحو المشار إليه في اللائحة 5.2 من هذا المرفق ، وتقوم حصراً برحلات محددة ، مع استيفاء للشروط المحددة في اللائحة 6.2 من هذا المرفق ؛

2. أو أن تُستخدم الناقلة حصراً للقيام بفئة واحدة أو أكثر من فئات الرحلات التالية :

1.2. رحلات داخل مناطق خاصة ؛

2.2. أو رحلات في حدود 50 ميلاً بحرياً من أقرب يابسة خارج المناطق الخاصة حينما تقوم الناقلة بالرحلات التالية :

1.2.2. رحلات بين موانئ أو محطات بحرية تابعة لدولة طرف في هذه الاتفاقية ؛

2.2.2 أو رحلات مقيَّدة حسبما تقرِّره الإدارة وتستغرق 72 ساعة أو أقل ؛

انظر التفسير 9

بشرط استيفاء جميع الشروط التالية :

3.2. أن يُحتفظ بكل الأخلاط الزيتية على متن السفينة لتصريفها في وقت لاحق في مرافق الاستقبال ؛

انظر التفسير 10

4.2. أن تتأكد الإدارة من توافر مرافق استقبال كافية لتسلُّم هذه الأخلاط الزيتية في موانئ أو محطات تحميل الزيوت التي تتردد عليها الناقلة ، وذلك في ما يتعلق بالرحلات المحددة في الفقرة 2.2.5 من هذه اللائحة ؛

5.2. أن تتم المصادقة على الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيت ، عند الاقتضاء ، بما يفيد بأن السفينة تُستخدم حصراً للقيام بفئة واحدة أو أكثر من فئات الرحلات المحددة في الفقرتين 1.2.5 و 2.2.2.5 من هذه اللائحة ؛

6.2. أن تدوَّن الكمية التي يتم تصريفها ووقت وميناء التصريف في سجل الزيوت .

انظر التفسير 8

اللائحة 4
الاستثناءات

لا تنطبق اللائحتان 15 و 34 من هذا المرفق على ما يلي :

1. تصريف الزيوت أو الأخلاط الزيتية في البحر بغرض تأمين سلامة السفينة أو إنقاذ الأرواح في البحار ؛

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2. أو تصريف الزيوت أو الأخلاط الزيتية في البحر نتيجة عطب يصيب السفينة أو تجهيزاتها :

.1.2 بشرط أن تكون جميع الاحتياطيات المعقولة قد اتُخذت لمنع التصريف أو التقليل منه إلى أدنى حد ممكن بعد حدوث العطب أو اكتشاف التصريف ؛

.2.2 باستثناء الحالات التي يتصرّف فيها المالك أو الربان عمداً للتسبب بالعطب أو بصورة لا مبالية مع علمه باحتمال حدوث عطب ؛

3. أو تصريف مواد تحتوي على زيوت في البحر ، بموافقة الإدارة ، عندما يكون الغرض من ذلك مكافحة حوادث تلوث محددة للتقليل إلى أدنى حد ممكن من أضرار التلوث . ويجب أن تخضع عمليات التصريف هذه لموافقة الحكومة التي يُعتزم أن تنفّذ هذه العمليات في ظل ولايتها القضائية .

اللائحة 5
البدائل المكافئة

انظر التفسير 11

1 يجوز للإدارة أن تسمح بتركيب أي تجهيزات أو مواد أو أدوات أو أجهزة على السفينة كبدائل لما يتطلّبه هذا المرفق إذا كانت ، كحد أدنى ، لا تقل فعالية عنها . ولا يشمل نطاق سلطة الإدارة استبدال الطرائق التشغيلية بهدف ضبط تصريف الزيوت واعتبارها مكافئة للسمات التصميمية والهيكلية المنصوص عليها في لوائح واردة في هذا المرفق .

2 يجب على الإدارة التي تسمح بتركيب تجهيزات أو مواد أو أدوات أو أجهزة كبدائل لما يتطلّبه هذا المرفق أو تزوّد المنظمة بتفاصيل ذلك لتعميمها على الأطراف في الاتفاقية كي تطّلع عليها وتتخذ بشأنها التدابير المناسبة ، إذا اقتضى الأمر ذلك .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الفصل 2 – المعاينات وإصدار الشهادات

اللائحة 6
المعاينات

1 تخضع كل ناقلة زيت تبلغ حمولتها الإجمالية 150 طناً فأكثر ، وكل سفينة أخرى تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر ، للمعاينات المحددة أدناه :

1. معاينة أولية قبل وضع السفينة في الخدمة أو قبل إصدار الشهادة المطلوبة بمقتضى اللائحة 7 من هذا المرفق لأول مرة ، وهي تشمل معاينة كاملة لهيكل السفينة ومعداتها ونظمها وتجهيزاتها وترتيباتها وموادها بالنسبة لكل ما يشمله هذا المرفق . وتجرى هذه المعاينة على نحو يضمن التحقق من استيفاء الهيكل والمعدات والنظم والتجهيزات والترتيبات والمواد المتطلبات المنطبقة من هذا المرفق استيفاء تاماً ؛

2. معاينة تجديدية تجري على فترات تحددها الإدارة ، على ألا تتجاوز 5 سنوات ، إلا حيثما تنطبق اللائحة 2.2.10 أو 5.10 أو 6.10 أو 7.10 من هذا المرفق ، ويجب أن تنفذ المعاينة التجديدية على نحو يضمن التحقق من استيفاء الهيكل والمعدات والنظم والتجهيزات والترتيبات والمواد المتطلبات المنطبقة من هذا المرفق استيفاء تاماً ؛

3. معاينة بينية تجري في غضون 3 أشهر تسبق أو تلي تاريخ الذكرى السنوية الثانية للشهادة أو تجرى في غضون 3 أشهر تسبق أو تلي تاريخ الذكرى السنوية الثالثة للشهادة وتحل محل إحدى المعاينات السنوية المحددة في الفقرة 4.1 من هذه اللائحة . ويجب أن تنفذ المعاينة البينية على نحو يضمن التحقق من استيفاء المعدات وما يتصل بها من نظم الضخ وتمديدات الأنابيب ، بما فيها نظم رصد وضبط تصريف الزيوت ونظم الغسل بالزيت الخام ومعدات فصل الزيت عن الماء ونظم ترشيح الزيت ، المتطلبات المنطبقة من هذا المرفق استيفاء تاماً ، وأنها تعمل بصورة جيدة . ويجب أن تتم المصادقة على هذه المعاينات البينية في الشهادة التي تصدر بموجب اللائحة 7 أو 8 من هذا المرفق ؛

انظر التفسير 12

4. معاينة سنوية تجري في غضون 3 أشهر تسبق أو تلي كل تاريخ للذكرى السنوية للشهادة ، وتشمل تفقداً عاماً للهيكل والمعدات والنظم والتجهيزات والترتيبات والمواد المشار إليها في الفقرة 1.1 من هذه اللائحة للتأكد من أنها خضعت للصيانة بموجب الفقرتين 1.4 و 2.4 من هذه اللائحة ، وأنها ما زالت مرضية للخدمة المزمعة للسفينة . ويجب أن تتم المصادقة على هذه المعاينات السنوية في الشهادة التي تصدر بمقتضى اللائحة 7 أو 8 من هذا المرفق ؛

انظر التفسير 12

5. معاينة إضافية ، عامة أو جزئية تبعاً للظروف ، تجري بعد تصليح تم بناءً على عمليات التفقد الموصوفة في الفقرة 3.4 من هذه اللائحة أو تجري متى نفذت أي عمليات تصليح أو تجديد هامة . ويجب أن تنفذ المعاينة على نحو يضمن التحقق من أن عمليات التصليح أو التجديد الضرورية قد أجريت بصورة فعالة ، وأن المواد المستخدمة في عمليات التصليح أو التجديد هذه والمهارة الفنية لمن قاموا بتنفيذ العمليات المذكورة مرضية من جميع النواحي ، وأن السفينة تستوفي متطلبات هذا المرفق من جميع النواحي .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2 تحدّد الإدارة التدابير المناسبة للسفن التي لا تخضع لأحكام الفقرة 1 من هذه اللائحة بغية ضمان استيفائها الأحكام المنطبقة من هذا المرفق .

1.3 يقوم موظفون تابعون للإدارة بإجراء معاينات السفن المتعلقة بإنفاذ أحكام هذا المرفق . إلاّ أنه يجوز للإدارة أن تعهد بالمعاينات إلى خبراء معاينة تعيّنهم لهذا الغرض أو إلى هيئات تعتمدها . وعلى هذه الهيئات أن تتقيد بالخطوط التوجيهية التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.739(18) ، بالصيغة التي قد تعدّله بها المنظمة ، والمواصفات التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.789(19) ، بالصيغة التي قد تعدّله بها المنظمة ، بشرط أن يتم اعتماد هذه التعديلات وإنفاذها ووضعها موضع التنفيذ بموجب أحكام المادة 16 من هذه الاتفاقية المتعلقة بإجراءات التعديل التي تنطبق على هذا المرفق .

2.3 يجب على أي إدارة تعيّن خبراء معاينة أو هيئات معتمدة لإجراء المعاينات وعمليات التفقد التي تنصّ عليها الفقرة 1.3 من هذه اللائحة أن تمنح أي خبير معاينة معيّن أو هيئة معتمدة صلاحية القيام ، على الأقل ، بما يلي :

1. طلب إجراء تصليحات للسفينة ؛

2. إجراء معاينات إذا طلبت السلطات المختصة ذلك في دولة ميناء .

ويجب على الإدارة أن تُخطر المنظمة بالمسؤوليات المحددة التي أُنيطت بخبراء المعاينة المعيّنين أو الهيئات المعتمدة والشروط المتعلقة بالسلطات الموكلة إليهم ، وذلك لتعميمها على الأطراف في هذه الاتفاقية بغية إطلاع موظفيها عليها .

3.3 عندما يقرر خبير المعاينة المعيّن أو الهيئة المعتمدة أن حالة السفينة أو معدّاتها لا تتوافق بصورة جوهرية مع التفاصيل الواردة في الشهادة أو أنها في حالة لا تسمح لها بالإبحار بدون أن تشكّل تهديداً مفرطاً بإلحاق الضرر بالبيئة البحرية ، يجب على هذا الخبير أو هذه الهيئة ضمان اتخاذ التدابير التصحيحية فوراً وإخطار الإدارة بذلك في الوقت المناسب . وإذا لم تتخذ هذه التدابير التصحيحية ، يجب سحب الشهادة وإخطار الإدارة فوراً ؛ وإذا كانت السفينة في ميناء طرف آخر ، يجب أيضاً إخطار السلطات المعنية في دولة الميناء فوراً . وعندما يقوم موظف تابع للإدارة أو خبير معيّن أو هيئة معتمدة بإخطار السلطات المختصة في دولة الميناء ، على حكومة دولة الميناء المعنية توفير أي مساعدة لازمة لهذا الموظف أو خبير المعاينة أو الهيئة للوفاء بالتزاماتهم بموجب هذه اللائحة . ويجب أن تتخذ حكومة دولة الميناء ، إن انطبق ذلك ، الخطوات التي تضمن عدم إبحار السفينة إلا بعد أن تغدو قادرة على الخروج إلى البحر أو مغادرة الميناء للتوجه إلى أقرب حوض تصليح مناسب متوفر بدون أن تشكّل تهديداً مفرطاً بإلحاق الضرر بالبيئة البحرية .

4.3 تضمن الإدارة المعنية ضماناً تاماً ، وفي جميع الحالات ، إنجاز المعاينة وعملية التفقد بكل فعالية وتتعهد بضمان اتخاذ الترتيبات اللازمة للوفاء بهذا الالتزام .

1.4 تُصان السفينة ومعداتها بما يتفق وأحكام هذه الاتفاقية لكي تظل السفينة صالحة من جميع الجوانب للتوجّه إلى البحر بدون أن تشكل تهديداً مفرطاً بإلحاق الضرر بالبيئة البحرية .

2.4 بعد إتمام أي معاينة للسفينة بمقتضى الفقرة 1 من هذه اللائحة ، لا يجوز ، دون إذن من الإدارة ، إدخال أي تغيير على الهيكل أو المعدات أو النُظم أو التجهيزات أو الترتيبات أو المواد التي شملتها المعاينة ، إلاّ إذا كان الأمر يتعلق بالاستبدال البحت لتلك المعدات والتجهيزات .

3.4 عند تعرّض السفينة لحادثة أو اكتشاف عيب فيها يؤثّر بصورة جوهرية في سلامة السفينة أو كفاءة أو كمال معداتها التي يشملها هذا المرفق ، على ربان السفينة أو مالكها أن يخطر في أقرب فرصة الإدارة أو الهيئة المعتمدة أو خبير المعاينة المعين ، وهي الجهات المسؤولة عن إصدار الشهادة ذات الصلة بذلك ، وترتّب هذه الجهات أمر فتح تحقيق لتحديد ما إذا كان من الضروري إجراء معاينة حسبما تتطلبه الفقرة 1 من هذه اللائحة . وإذا كانت السفينة في ميناء طرف آخر ، يجب

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy © IMO

أيضاً على الربان أو المالك أن يقدّم فوراً تقريراً إلى السلطات المعنية في دولة الميناء ، وعلى خبير المعاينة المعيّن أو الهيئة المعتمدة التأكد من تقديم هذا التقرير .

اللائحة 7
إصدار الشهادة أو المصادقة عليها

انظر التفسير 13

1 تصدر الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي ، بعد إجراء معاينة أولية أو تجديدية بموجب أحكام اللائحة 6 من هذا المرفق ، لأي ناقلة زيت تبلغ حمولتها الإجمالية 150 طناً فأكثر ولأي سفن أخرى تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر وتقوم برحلات إلى موانئ ومحطات بحرية تخضع للولاية القضائية لأطراف أخرى في هذه الاتفاقية .

2 تقوم الإدارة ، أو من تخوّله أصولاً بذلك من أشخاص أو هيئات ، بإصدار هذه الشهادة أو المصادقة عليها . وتتحمل الإدارة في كل حال من الأحوال المسؤولية كاملةً عن هذه الشهادة .

اللائحة 8
إصدار الشهادة أو المصادقة عليها من قبل حكومة أخرى

1 يجوز لحكومة طرف في هذه الاتفاقية أن تُخضع سفينة للمعاينة بناءً على طلب الإدارة ، ويجب عليها ، إذا اقتنعت بأن السفينة تستوفي أحكام هذا المرفق ، أن تمنح هذه السفينة أو أن ترخص بمنحها الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي وأن تصادق على تلك الشهادة أو ترخص ، عند الاقتضاء ، بالمصادقة عليها على متن السفينة بموجب هذا المرفق .

2 تُرسل نسخة من الشهادة ونسخة من التقرير عن المعاينة بأسرع وقت ممكن إلى الإدارة التي تطلب ذلك .

3 يجب أن تتضمن الشهادة التي تصدر على هذا النحو نصاً يفيد بأنها صادرة بناءً على طلب الإدارة وأنها تتمتع بالمفعول نفسه الذي تحظى به الشهادة التي تصدر بمقتضى اللائحة 7 من هذا المرفق وبالقدر ذاته من الاعتراف .

4 لا يجوز منح الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي لسفينة يحقّ لها أن ترفع عَلَم دولة غير طرف .

اللائحة 9
نموذج الشهادة

انظر التفسير 14

يجب أن تُحرَّر الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي طبقاً للنموذج المدرج في التذييل II لهذا المرفق ، ويجب أن تكون باللغة الإسبانية أو الفرنسية أو الإنكليزية كحد أدنى . وإذا استُخدمت أيضاً اللغة الرسمية في البلد الذي يصدر الشهادة ، يُعمل بهذه اللغة في حال حصول منازعة أو تباين .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

اللائحة 10
مدة الشهادة وصلاحيتها

انظر التفسير 15

1 تصدر الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي لفترة تحددها الإدارة ، على ألا تتجاوز خمس سنوات .

1.2 بدون الإخلال بمتطلبات الفقرة 1 من هذه اللائحة ، وفي حال أُنجزت المعاينة التجديدية في غضون ثلاثة أشهر قبل تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة ، تكون الشهادة الجديدة سارية المفعول من تاريخ إتمام المعاينة التجديدية إلى تاريخ لا يتجاوز خمس سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة .

2.2 في حال أُنجزت المعاينة التجديدية بعد تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة ، تكون الشهادة الجديدة سارية المفعول من تاريخ إتمام المعاينة التجديدية إلى تاريخ لا يتجاوز خمس سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة .

3.2 في حال أُنجزت المعاينة التجديدية قبل انتهاء صلاحية الشهادة بأكثر من ثلاثة أشهر ، تكون الشهادة الجديدة سارية المفعول من تاريخ إتمام المعاينة التجديدية إلى تاريخ لا يتجاوز خمس سنوات من تاريخ إتمام المعاينة التجديدية .

3 إذا صدرت الشهادة لمدة تقلّ عن خمس سنوات ، يجوز للإدارة أن تمدد صلاحيتها إلى ما بعد تاريخ الانتهاء للمدة القصوى المحددة في الفقرة 1 من هذه اللائحة ، شريطة أن تتم المعاينات المشار إليها في اللائحتين 3.1.6 و 4.1.6 من هذا المرفق المنطبقتين عندما تصدر شهادة لمدة خمس سنوات حسبما هو ملائم .

4 إذا أُنجزت معاينة تجديدية وتعذّر إصدار شهادة جديدة أو حملها على متن السفينة قبل تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة ، يجوز للشخص المفوَّض أو الهيئة المفوَّضة من جانب الإدارة المصادقة على الشهادة الموجودة ، ويجب أن تُقبل هذه الشهادة بوصفها شهادة سارية المفعول لفترة إضافية لا تتجاوز خمسة أشهر من تاريخ انتهاء الصلاحية .

5 إذا لم تكن السفينة عند انتهاء صلاحية الشهادة موجودةً في الميناء الذي ستخضع فيه للمعاينة ، يجوز للإدارة أن تمدد فترة صلاحية الشهادة ، ولكن يجب ألا يُمنح هذا التمديد إلا لغرض واحد وهو السماح للسفينة بإكمال رحلتها إلى الميناء الذي ستخضع فيه للمعاينة ، وذلك فقط في الحالات التي يبدو فيها من السليم والمعقول القيام بذلك . ولا يجوز تمديد أي شهادة فترة تزيد على ثلاثة أشهر ، ولا يجوز لسفينة مُنحت تمديداً أن تقوم ، عند وصولها إلى الميناء التي ستخضع فيه للمعاينة ، بمغادرة ذلك الميناء ، متذرعةً بحصولها على هذا التمديد ، قبل أن تحصل على شهادة جديدة . وعند إتمام المعاينة التجديدية ، تسري صلاحية الشهادة الجديدة حتى تاريخ لا يتجاوز خمس سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة قبل منح التمديد .

6 يجوز للإدارة أن تمدد شهادة صدرت لسفينة تقوم برحلات قصيرة ، ولم تُمدَّد صلاحيتها بمقتضى الأحكام الآنفة الذكر لهذه اللائحة ، لفترة سماح لا تتعدى شهراً واحداً من تاريخ انتهاء الصلاحية المذكور على الشهادة . وعند إتمام المعاينة التجديدية ، تسري صلاحية الشهادة الجديدة حتى تاريخ لا يتجاوز خمس سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة قبل منح التمديد .

7 في ظروف خاصة تحددها الإدارة ، لا يتعيّن تأريخ الشهادة الجديدة اعتباراً من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة ، على النحو الذي تقتضيه الفقرة 2.2 أو 5 أو 6 من هذه اللائحة . وفي هذه الظروف الخاصة ، تكون الشهادة الجديدة سارية الصلاحية حتى تاريخ لا يتجاوز خمس سنوات من تاريخ إتمام المعاينة التجديدية .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

8 إذا أُنجزت معاينة سنوية أو بينية قبل الفترة المحددة في اللائحة 6 من هذا المرفق ، عندئذ :

1. يجب تعديل تاريخ الذكرى السنوية المذكور في الشهادة بالمصادقة على ذلك ، وذلك إلى تاريخ لا يتعدى ثلاثة أشهر تلي التاريخ الذي أُنجزت فيه المعاينة ؛

2. يجب إنجاز المعاينة السنوية أو البينية التالية التي تقتضيها اللائحة 1.6 من هذا المرفق في الفترات الفاصلة المنصوص عليها في تلك اللائحة استنادا إلى التاريخ الجديد للذكرى السنوية ؛

3. يجوز أن يظل تاريخ انتهاء الصلاحية على حاله بشرط إجراء معاينة سنوية أو بينية واحدة أو أكثر ، حسب الاقتضاء ، بحيث لا يجري تجاوز أقصى فترة فاصلة بين المعاينات تنص عليها اللائحة 6.1 من هذا المرفق .

9 تنتهي صلاحية شهادة صدرت بموجب اللائحة 7 أو 8 من هذا المرفق في أي من الحالات التالية :

1. إذا لم تُنجَز المعاينات ذات الصلة بذلك في غضون الفترات المحددة بمقتضى اللائحة 6.1 من هذا المرفق ؛

2. أو إذا لم يُصادَق على الشهادة بموجب اللائحة 3.1.6 أو 4.1.6 من هذا المرفق ؛

3. أو عند انتقال السفينة إلى عَلَم دولة أخرى . ويجب ألا تصدر شهادة بديلة إلا عندما تقتنع الحكومة التي تصدر الشهادة الجديدة اقتناعاً تاماً بأن السفينة تستوفي متطلبات اللائحتين 1.4.6 و 2.4.6 من هذا المرفق . وفي حالة انتقال السفينة بين الأطراف ، يجب على حكومة الطرف الذي كان يحقّ للسفينة أن ترفع عَلَمَه في ما سبق أن تبادر في أقرب وقت ممكن ، وإذا طُلب منها ذلك ، إلى موافاة الإدارة بنسخ من الشهادة التي كانت السفينة تحملها قبل انتقالها ، وبنسخ من التقارير عن المعاينة ذات الصلة بذلك ، إن توافرت ، في غضون ثلاثة أشهر من انتقال السفينة .

اللائحة 11

رقابة دولة الميناء على المتطلبات التشغيلية *

1 تخضع السفينة في ميناء تابع لطرف آخر أو محطة بحرية تابعة لطرف آخر للتفقّد من قبل موظفين مخوّلين أصولاً من هذا الطرف للتحقق من تطبيق المتطلبات التشغيلية المنصوص عليها في هذا المرفق ، وذلك إذا كانت هناك أسباب جلية تبعث على الاعتقاد بعدم إطلاع الربان أو الطاقم على الإجراءات المتنية الأساسية المتصلة بمنع التلوث بالزيت .

2 في الظروف المحددة في الفقرة 1 من هذه اللائحة ، يتخذ الطرف الخطوات اللازمة لضمان عدم إبحار السفينة ما لم يستقم الوضع بموجب متطلبات هذا المرفق .

3 تنطبق على هذه اللائحة الإجراءات المتصلة بالرقابة من قبل دولة الميناء المنصوص عليها في المادة 5 من هذه الاتفاقية .

4 ليس في هذه اللائحة ما يمكن تفسيره على أنه يحدّ من حقوق والتزامات طرف ما يقوم بالرقابة على المتطلبات التشغيلية المنصوص عليها تحديدا في هذه الاتفاقية .

* انظر إجراءات الرقابة من قبل دولة الميناء ، التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A 787(19) ، في صيغته المعدّلة بالقرار A.882(21) ؛ وانظر المطبوعة الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية التي تحمل رقم المبيع IA650E .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الوقائع العراقية
Iraqi Legislation

الفصل 3 – متطلبات أماكن الآلات لجميع السفن

الجزء ألف – البناء

اللائحة 12
صهاريج المخلّفات الزيتية (الحمأة)

1 تُجهّز كل سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر بصهريج ذي سعة كافية أو صهاريج ذات سعة كافية ، بما يراعي نوع الآلات فيها وطول الرحلة ، لتلقي المخلّفات الزيتية (الحمأة) التي لا يمكن معالجتها بطريقة أخرى بموجب متطلبات هذا المرفق .

انظر التفسير 16

2 يمكن التخلّص من المخلّفات الزيتية (الحمأة) مباشرةً من صهريج (صهاريج) المخلّفات الزيتية (الحمأة) عبر وصلة التصريف المعيارية المشار إليها في اللائحة 13 ، أو أي وسيلة أخرى معتمدة للتصريف . ويتعين بالنسبة للصهريج (الصهاريج) ما يلي :

1. يجب أن يكون مجهّزاً (تكون مجهّزة) بمضخة مخصصة للتصريف قادرة على السفط من صهريج (صهاريج) المخلّفات الزيتية (الحمأة) ؛

2. يجب ألاّ يكون الصهريج مجهّزاً (ألاّ تكون الصهاريج مجهّزة) بوصلات تصريف إلى نظام الجمة أو صهاريج احتجاز مياه الجمة الزيتية أو سقف الصهريج أو أجهزة فصل المياه الزيتية . غير أنه يجوز أن يكون الصهريج مجهّزاً (تكون الصهاريج مجهّزة) بالوعات مزوّدة بصمامات ذات إغلاق ذاتي تُشغّل يدوياً لتجميع المياه المترسبة ، أو بترتيب آخر ، شريطة ألاّ يتصل هذا الترتيب مباشرةً بتمديدات أنابيب الجمة .

انظر التفسير 17

3 لا يجوز أن يكون للأنابيب الداخلة أو الخارجة من صهاريج الحمأة أي وصلة مباشرة براّنية ، عدا وصلة التصريف القياسية المشار إليها في اللائحة 13 .

انظر التفسير 18

4 على متن السفن التي سُلّمت بعد 31 كانون الأول/ديسمبر 1979 ، على النحو المعرّف في اللائحة 2.28.1 ، يجب أن تُصمَّم صهاريج المخلّفات الزيتية وتُبنى بحيث يسهل تنظيفها وتصريف المخلّفات منها إلى مرافق الاستقبال . ويجب أن تستوفي السفن التي سُلّمت في 31 كانون الأول/ديسمبر 1979 أو قبل ذلك التاريخ ، على النحو المعرّف في اللائحة 1.28.1 ، هذه المتطلبات بقدر ما هو معقول وعملي .

انظر التفسير 19

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

اللائحة 12 ألف *

حماية صهاريج زيت الوقود

1 تنطبق هذه اللائحة على جميع السفن التي تبلغ السعة الإجمالية للوقود الزيتي فيها 600 م^3 فأكثر والمسلّمة في 1 آب/أغسطس 2010 أو بعد ذلك التاريخ ، على النحو المعرّف في اللائحة 9.28.1 من هذا المرفق .

2 لا يجب تطبيق هذه اللائحة في تحديد مواقع الصهاريج التي تُستخدم لنقل زيت الوقود أحكام اللائحة 19 من هذا المرفق .

3 لأغراض هذه اللائحة ، تنطبق التعريفات التالية :

1. *زيت الوقود* هو أي زيت يُستخدم وقوداً في ما يتصل بآلات دفع السفينة التي يُنقل فيها هذا الزيت وآلاتها المساعدة .

2. *غاطس خط التحميل (d_s)* هو المسافة الرأسية ، بالأمتار ، من الخط القاعدي المشكّل في منتصف السفينة إلى خط الماء الذي يوازي العائم الصيفي الذي سيعيّن للسفينة .

3. *غاطس السفينة الفارغة* هو غاطس منتصف السفينة المشكّل الذي يوازي وزن السفينة فارغة .

4. *غاطس خط التحميل الجزئي (d_p)* هو غاطس السفينة الفارغة زائداً 60 % من الفرق بين غاطس السفينة الفارغة وغاطس خط التحميل (d_s) . ويقاس غاطس خط التحميل الجزئي (d_p) بالأمتار .

5. *خط الماء* (d_B) هو المسافة الرأسية ، بالأمتار ، من الخط القاعدي المشكّل في منتصف السفينة إلى خط الماء الذي يوازي 30 % من العمق D_s .

6. *العرض* (B_s) هو أكبر عرض مشكّل للسفينة ، بالأمتار ، عند أعمق غاطس خط تحميل (d_s) أو دونه .

7. *العرض (B_B)* هو أكبر عرض مشكّل للسفينة ، بالأمتار ، عند خط الماء (d_B) أو دونه .

8. *العمق* (D_s) هو العمق المشكّل ، بالأمتار ، الذي يقاس عند منتصف المسافة إلى السطح العلوي على الجانب . ولأغراض التطبيق ، فإن السطح العلوي هو أعلى سطح تمتد إليه الحواجز الإنشائية المستعرضة الكتيمة للماء ما عدا حواجز المقدمة .

9. *الطول (L)* يساوي 96 % من الطول الإجمالي على خط الماء عند نسبة 85 % من العمق الأدنى المشكّل للسفينة مقاساً من قمة الصالب ، أو الطول من الجانب الأمامي لمقدمة السفينة إلى محور الدفة على خط الماء المذكور ، أيهما أكبر . وفي حالة السفن المصممة بميل في الدفة ، يجب أن يكون خط الماء الذي يقاس عليه هذا الطول موازياً لخط الماء التصميمي . ويقاس الطول *(L)* بالأمتار .

10. *العرض (B)* هو أقصى عرض للسفينة ، بالأمتار ، ويقاس من منتصف السفينة إلى الخط المشكّل للإطار في السفن ذات الغلاف المعدني ، وإلى الوجه الخارجي للبدن في السفن ذات الغلاف المصنوع من أي مادة أخرى .

* قررت لجنة حماية البيئة البحرية في دورتها الثامنة والخمسين (الفقرة 10.6 من الوثيقة MEPC 85/23) أنه في ما يتعلق بتحويل ناقلة زيت وحيدة البدن إلى ناقلة سوائب/خامات معادن ، ينبغي تطبيق اللائحة 12 ألف على ناقلة السوائب/خامات معادن بأكملها ، أي على جميع صهاريج زيت الوقود الموجودة والجديدة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

11 *صهريج زيت الوقود* هو صهريج يُحمل فيه زيت الوقود ، ولكنه لا يشمل الصهاريج التي لا تحتوي على زيت الوقود في ظروف التشغيل العادية ، كصهاريج الفائض .

12 *صهريج زيت الوقود الصغير* هو صهريج للوقود الزيتي لا تزيد سعته الفردية القصوى على 30 م^3 .

13 *C* هو مجموع حجم وقود السفينة الزيتي ، بما في ذلك صهاريج زيت الوقود الصغيرة ، بالأمتار المكعّبة ، عند ملء الصهريج بنسبة 98 % .

14 *سعة زيت الوقود* هي حجم صهريج بالأمتار المكعّبة ، عند ملئه بنسبة 98 % .

4 تنطبق أحكام هذه اللائحة على جميع صهاريج زيت الوقود ما عدا صهاريج زيت الوقود الصغيرة ، على النحو المعرّف في اللائحة 12.3 ، بشرط ألاّ تزيد السعة الإجمالية لهذه الصهاريج المستثناة على 600 م^3 .

5 يجب ألاّ تزيد سعة أي من صهاريج زيت الوقود على 2 500 م^3 .

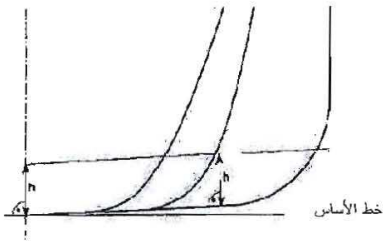
6 بالنسبة للسفن ، بخلاف وحدات الحفر الذاتية الرفع ، التي تبلغ السعة الإجمالية للوقود الزيتي فيها 600 م^3 فأكثر ، تُحدد مواقع صهاريج زيت الوقود فوق الخط المشكّل لأرواح غلاف القاع المعدنية على مسافة لا تقل في أي نقطة عن *h* ، على النحو المحدد أدناه :

$h = \frac{B}{20}$ (متر) ، أو

$h = 2{,}0$ متر ، أيهما أقل .

القيمة الدنيا لـ *h* = 0,76 متر .

وفي منطقة منحنى الجوف والمناطق التي لا يوجد فيها انحناء واضح التحديد للجوف ، يجب أن يكون الخط الذي يُعيّن حدود صهاريج زيت الوقود موازياً لخط القاع المسطّح لمنتصف السفينة ، على النحو المبيّن في الشكل 1 .



الشكل 1 – *خطوط حدود صهاريج زيت الوقود*

7 بالنسبة للسفن التي تبلغ السعة الإجمالية للوقود الزيتي فيها 600 م^3 فأكثر ولكنها تقلّ عن 5 000 م^3 ، يجب أن تكون مواقع صهاريج زيت الوقود إلى الداخل من الخط المشكّل لأرواح الغلاف الجانبي المعدنية ، بحيث لا يقلّ البعد في أي نقطة

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

عن المسافة w المقاسة ، على النحو المبيّن في الشكل 2 ، عند أي مقطع مستعرض بزوايا قائمة على الغلاف الجانبي على النحو المحدد أدناه :

$$w = 0,4 + \frac{2,4C}{20,000} \text{ (متر)}$$

القيمة الدنيا لـ w = 0,1 متر ؛ بيد أنه بالنسبة لفرادى الصهاريج التي تقلّ سعة زيت الوقود فيها عن 500 م^3 ، يجب تكون هذه القيمة الدنيا 0,76 متر .

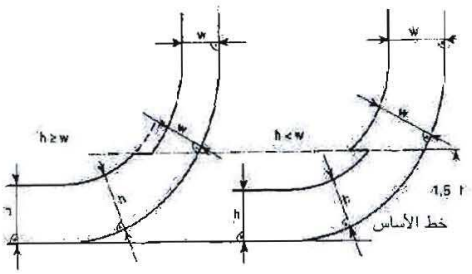
8 بالنسبة للسفن التي تبلغ السعة الإجمالية للوقود الزيتي فيها 5 000 م^3 فأكثر ، يجب أن تكون مواقع صهاريج زيت الوقود إلى الداخل من الخط المشكّل لأكواح الغلاف الجانبي المعدنية ، بحيث لا يقلّ البعد في أي نقطة عن المسافة w المقاسة ، على النحو المبين في الشكل 2 ، عند أي مقطع مستعرض بزوايا قائمة على الغلاف الجانبي ، على النحو المحدد أدناه :

$$w = 0,5 + \frac{C}{20,000} \text{ (متر)}$$

أو

w = 2,0 متر ، أيهما أقل

القيمة الدنيا لـ w = 1,0 متر .



الشكل 2 – خطوط حدود صهاريج زيت الوقود

9 يجب أن تُجهَّز تمديدات أنابيب زيت الوقود التي تقع على مسافة من قاع السفينة تقلّ عن h ، على النحو المحدد في الفقرة 6 ، أو على مسافة من جانب السفينة تقلّ عن w ، على النحو المحدد في الفقرتين 7 و 8 ، بصمامات أو أدوات إغلاق مشابهة داخل صهاريج زيت الوقود أو في المنطقة المجاورة لها مباشرة . وتكون هذه الصمامات قابلة للتشغيل من مكان محوط يسهل الوصول إليه ، ويسهل الوصول إليه كذلك من برج الملاحة ونقطة ضبط آلات الدفع دون المرور فوق عائم مكشوف أو أسطح فوقية . وتغلق الصمامات في حالة تعطّل نظام التحكم من بعد (العطل في وضع الإغلاق) وتظل مغلقة أثناء الإبحار في جميع الأوقات التي يكون الصهريج فيها محتوياً على وقود زيتي ، ألاّ أنه يجوز أن تفتح أثناء عمليات نقل زيت الوقود .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy © IMO

10 يجوز أن تمتد آبار السفط في صهاريج زيت الوقود إلى داخل القاع المزدوج تحت الخط الفاصل المحدد بالمسافة h ، بشرط أن تكون هذه الآبار صغيرة قدر الإمكان وألاّ تقلّ المسافة بين قاع البئر وألواح الغلاف القاعي المعدنية عن $0,5\ h$.

11 كبديل للفقرة 6 وأي من الفقرتين 7 أو 8 ، تستوفي السفن معيار القدرة على منع التدفق العرضي للزيت المحدد أدناه :

1. يتم تقييم مستوى الحماية من التلوث بزيت الوقود في حالة التصادم أو الجنوح استناداً إلى بارامتر التدفق المتوسط للزيت على النحو التالي :

$$O_M \leq 0,0157 - 1,14\,E - 6\,C \quad \text{حيث} \quad 600\ m^3 \leq C < 5,000\ m^3$$
$$O_M \leq 0,010 \quad \text{حيث} \quad \leq 5,000\ m^3$$

حيث :

O_M = بارامتر التدفق المتوسط للزيت ؛

C = مجموع حجم زيت الوقود .

2. تنطبق الافتراضات العامة التالية عند احتساب بارامتر التدفق المتوسط للزيت :

1.2. يُفترض أن السفينة محمّلة حتى غاطس خط التحميل الجزئي (d_p) دون وزانة أو مَيَلان ؛

2.2. يُفترض أن جميع صهاريج زيت الوقود محمّلة بنسبة 98 % من سعتها الحجمية ؛

3.2. تؤخذ الكثافة الإسمية للوقود الزيتي (ρ_n) عموماً على أنها تساوي 1 000 كلغ/م^3 . وإذا كانت كثافة زيت الوقود مقيّدة تحديداً بقيمة أقل ، يجوز استخدام القيمة الأقل ؛

4.2. لأغراض احتساب هذه التدفقات ، يُعتبر أن نفاذية كل صهريج من صهاريج زيت الوقود تساوي 0,99 ، ما لم يثبت خلاف ذلك .

3. تُستخدم الافتراضات التالية للجمع بين بارامترات تدفق الزيت :

1.3. يُحتسب بارامتر التدفق المتوسط للزيت بشكل منفصل لكل من العطب الجانبي والعطب القاعي ، ثم يتم الجمع بينهما للحصول على بارامتر لا بُعدي O_M لتدفق الزيت ، على النحو التالي :

$$O_M = \frac{0,4\,O_{MS} + 0,6\,O_{MB}}{C}$$

حيث :

O_{MS} = التدفق في حالة العطب الجانبي ، بالأمتار المكعّبة ؛

O_{MB} = العطب في حالة التدفق القاعي ، بالأمتار المكعّبة ؛

C = مجموع حجم زيت الوقود .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2.3. بالنسبة للعطب القاعي ، تُجرى عمليات احتساب منفصلة للتدفق المتوسط في ظل طروف يبلغ فيها ارتفاع المد صفر متر و 2,5 متر ، ثم يتم الجمع بينهما على النحو التالي :

$$O_{MB} = 0,70_{MB(0)} + 0,3O_{MB(2.5)}$$

حيث :

$O_{MB(0)}$ = التدفق المتوسط في ظل ظروف مَدّر تُناظر 0 م ،

$O_{MB(2.5)}$ = التدفق المتوسط في ظل ظروف مَدّر تساوي 2,5- م ، بالأمتار المكعّبة .

4. يُحتسب التدفق الوسطي للعطب الجانبي O_{MS} على النحو التالي :

$$O_{MS} = \sum_{i}^{n} P_{S(i)} O_{S(i)} \qquad (m^3)$$

حيث :

i = يمثّل كل صهريج وقود زيتي قيد النظر ؛

n = مجموع عدد صهاريج زيت الوقود ؛

$P_{S(i)}$ = احتمال اختراق صهريج زيت الوقود i من العطب الجانبي الذي يُحتسب بموجب الفقرة 6.11 من هذه اللائحة ؛

$O_{S(i)}$ = التدفق ، بالأمتار المكعّبة ، من العطب الجانبي لصهريج زيت الوقود i الذي يُفترض أنه يساوي مجموع الحجم في صهريج زيت الوقود i بنسبة ملء تساوي 98 % .

5. يُحتسب التدفق المتوسط من العطب القاعي في كل ظرف من ظروف المَدّر على النحو التالي :

$$O_{MS} = \sum_{i}^{n} P_{S(i)} O_{S(i)} \qquad (m^3) \qquad 1.5.$$

حيث :

i = يمثّل كل صهريج وقود زيتي قيد النظر ؛

n = مجموع عدد صهاريج زيت الوقود ؛

$P_{B(i)}$ = احتمال اختراق صهريج زيت الوقود i من العطب القاعي ، الذي يُحتسب بموجب الفقرة 6.11 من هذه اللائحة ؛

$O_{B(i)}$ = التدفق من صهريج زيت الوقود i ، بالأمتار المكعّبة ، الذي يُحتسب بموجب الفقرة 3.5.11 من هذه اللائحة ؛

$C_{DB(i)}$ = عامل احتساب كمية الزيت المحتجزة ، على النحو المعرّف في الفقرة 4.5.11 ؛

$$O_{MB(2.5)} = \sum_{i}^{n} P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \qquad (m^3) \qquad 2.5.$$

حيث :

i و n و $p_{B(i)}$ و $C_{DB(i)}$ = حسب التعريف الوارد في الفقرة الفرعية 1 أعلاه ؛

$Q_{B(i)}$ = التدفق من صهريج زيت الوقود i ، بالأمتار المكعبة ، بعد تبدّل المدّر .

3.5. يُحتسب تدفق الزيت $Q_{B(i)}$ من كل صهريج وقود زيتي استناداً إلى مبادئ توازن الضغط ، بموجب الافتراضات التالية :

1.3.5 يُفترض أن السفينة جانحة بدون وزانة وميلان ، وأن غاطس الجنوح قبل تبدّل المدّر يساوي غاطس خط التحميل الجزئي d_p .

2.3.5 يُحتسب مستوى زيت الوقود بعد العطب على النحو التالي :

$$h_F = \frac{(d_p + t_c - Z_i)\,p_s}{p_n}$$

حيث :

h_F = ارتفاع سطح زيت الوقود فوق Z_i بالأمتار ؛

t_c = تبدّل المدّر ، بالأمتار . يتم التعبير عن انخفاض المدّر بقيم سالبة ؛

Z_i = ارتفاع النقطة الأكثر انخفاضاً في صهريج زيت الوقود فوق خط الأساس ، بالأمتار ؛

ρ_S = كثافة مياه البحر ، ويُفترض أنها تساوي 1 025 كلغ/م^3 ؛

ρ_n = الكثافة الإسمية للوقود الزيتي ، حسب التعريف الوارد في الفقرة 3.2.11 .

3.3.5 بالنسبة لأي صهريج محاط بألواح الجدار القاعي المعدنية ، يُفترض أن تدفق الزيت $Q_{B(i)}$ لا يقلّ عن الصيغة التالية ، ولكنه لا يزيد على سعة الصهريج :

$$Q_{B(i)} = H_W \cdot A$$

حيث :

H_W = 1,0 متر عندما تكون $Y_B = 0$

H_W = $\frac{B_B}{50}$ ، ولكن ليس أكثر من 0,4 متر ، عندما يكون Y_B أكبر من $\frac{B_B}{5}$ أو 11,5 متر ، أيهما أقل .

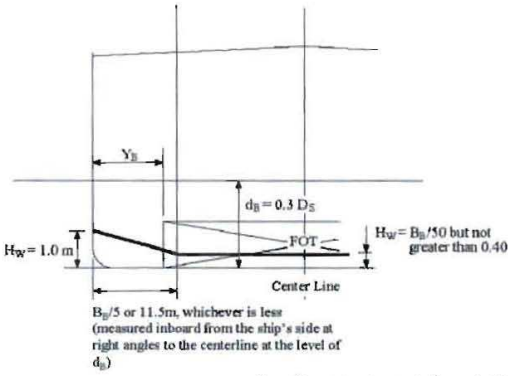
يجب قياس H_W صعوداً من خط القاع المسطّح لمنتصف السفينة . وعند منحنى الجوف وفي مواقع لا يكون فيها منحنى الجوف محدداً بوضوح ، يجب قياس H_W من خط موازٍ لخط القاع المسطّح لمنتصف السفينة ، على النحو المبين للمسافة h في الشكل 1 .

وبالنسبة لقيم Y_B خارج $\frac{B_B}{5}$ أو 11,5 متر ، أيهما أقل ، يتعيّن استكمال H_W خطياً .

Y_B = القيمة الدنيا لـ Y_B على امتداد صهريج زيت الوقود ، حيث تكون Y_B في أي موقع معيّن هي المسافة المستعرضة من الجدار الجانبي عند خط الماء d_B أو دونه .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

A = مساحة أكبر مقطع أفقي لصهريج زيت الوقود حتى المستوى H_W من قاع الصهريج .



الشكل 3 – *أبعاد احتساب الدفق الأدنى للزيت*

4.5. في حال حدوث عطب قاعي ، يمكن أن تحتجز الحجيرات لغير الزيت جزءاً من التدفق من صهريج وقود زيتي . ويمكن إجراء احتساب تقريبي لهذا التأثير بتطبيق العامل $C_{DB(i)}$ على كل صهريج ، بناء على الافتراضات التالية :

$C_{DB(i)}$ = 0,6 بالنسبة لصهاريج زيت الوقود التي تحيط بها من الأسفل حجيرات لغير الزيت ؛

$C_{DB(i)}$ = 1 لخلاف ذلك .

6. يُحتسب احتمال اختراق حجيرة من العطب الجانبي P_S على النحو التالي :

$$P_S = P_{SL} \cdot P_{SV} \cdot P_{ST} \qquad 1.6.$$

حيث :

P_{SL} = $(1 - P_{Sf} - P_{Sa})$ = احتمال أن يمتد العطب إلى المنطقة الطولانية التي تحدها X_a و X_f ؛

P_{SV} = $(1 - P_{Su} - P_{Sl})$ = احتمال أن يمتد العطب إلى المنطقة العمودية التي يحدها Z_u و Z_l ؛

P_{ST} = $(1 - P_{Sy})$ = احتمال أن يمتد العطب بشكل مستعرض إلى ما بعد الحدود التي ترسمها y .

2.6. يُحدَّد P_{Sa} و P_{Sf} و P_{Su} و P_{Sl} بالاستكمال الخطي من جدول احتمالات العطب الجانبي الوارد في الفقرة 3.6.11 ، ويتم احتساب P_{Sy} أيضاً من الصيغ الواردة في الفقرة 3.6.11 ، حيث :

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy © IMO

P_{Sa} = احتمال أن يقع العطب بأكمله إلى الخلف من موقع $\frac{X_a}{L}$ ؛

P_{Sf} = احتمال أن يقع العطب بأكمله إلى الأمام من موقع $\frac{X_f}{L}$ ؛

P_{Sl} = احتمال أن يقع العطب بأكمله تحت الصهريج ؛

P_{Su} = احتمال أن يقع العطب بأكمله فوق الصهريج ؛

P_{Sy} = احتمال أن يقع العطب بأكمله بعيداً عن الصهريج .

ويجب تعريف حدود الحجيرات X_a و X_f و Z_l و Z_u و y على النحو التالي :

X_a = المسافة الطولانية من النهاية الخلفية لـ L إلى أقصى نقطة من الخلف للحجيرة قيد النظر ، بالأمتار ؛

X_f = المسافة الطولانية من النهاية الخلفية لـ L إلى أقصى نقطة إلى الأمام للحجيرة قيد النظر ، بالأمتار ؛

Z_l = المسافة العمودية من خط الأساس المشكل إلى أدنى نقطة في الحجيرة قيد النظر ، بالأمتار ؛ وحيثما تكون Z_l أكبر من D_S ، تُعتبر Z_l مساوية لـ D_S ؛

Z_u = المسافة العمودية من خط الأساس المشكل إلى أعلى نقطة في الحجيرة قيد النظر ، بالأمتار . وحيثما تكون Z_u أكبر من D_S ، تُعتبر Z_u مساوية لـ D_S ؛

y = المسافة الأفقية الدنيا المقاسة عند الزوايا القائمة لجهة خط المنتصف بين الحجيرة قيد النظر وانجدار الجانبي ، بالأمتار *.

أما في منحنى الجوف ، فلا يتعيّن أن تُعتبر y أقلّ من مسافة h فوق خط الأساس ، حيث تكون h أقل من B/10 أو 3 أمتار أو قمة الصهريج .

3.6. جدول احتمالات العطب الجانبي

P_{Su}	$\frac{Z_u}{D_s}$	P_{Sl}	$\frac{Z_l}{D_s}$	P_{Sf}	$\frac{X_f}{L}$	P_{Sa}	$\frac{X_a}{L}$
0, 968	0,00	0, 000	0, 00	0, 967	0, 00	0, 000	0, 00
0, 952	0,05	0, 000	0, 05	0, 917	0, 05	0, 023	0, 05
0,931	0,10	0, 001	0, 10	0, 867	0, 10	0, 068	0, 10
0, 905	0,15	0, 003	0, 15	0, 817	0, 15	0, 117	0, 15
0,873	0,20	0, 007	0, 20	0, 767	0, 20	0, 167	0, 20
0,836	0,25	0, 013	0, 25	0, 717	0, 25	0, 217	0, 25
0,789	0,30	0, 021	0, 30	0, 667	0, 30	0, 267	0, 30
0,733	0,35	0, 034	0, 35	0, 617	0, 35	0, 317	0, 35
0,670	0,40	0, 055	0, 40	0, 567	0, 40	0, 367	0, 40

* في حالة الصهاريج ذات الترتيب المتماثل ، يُنظر في العطب بالنسبة لجانب واحد من السفينة فحسب ، وفي هذه الحالة تُقاس جميع الأبعاد "y" من ذلك الجانب نفسه . وفي حالة الترتيبات غير المتماثلة ، يحال إلى الملاحظات التفسيرية بشأن المسائل المتصلة بالقدرة على منع التدفق العرضي للزيت التي اعتمدتها المنظمة بالقرار MEPC.122(52) ، في صيغته المعدّلة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

P_{Su}	$\frac{Z_u}{D_s}$	P_{Sl}	$\frac{Z_l}{D_s}$	P_{Sf}	$\frac{X_f}{L}$	P_{Sa}	$\frac{X_a}{L}$
0, 599	0, 45	0, 085	0, 45	0, 517	0, 45	0, 417	0, 45
0, 525	0, 50	0, 123	0, 50	0, 467	0, 50	0, 467	0, 50
0, 452	0, 55	0, 172	0, 55	0, 417	0, 55	0, 517	0, 55
0, 383	0, 60	0, 226	0, 60	0, 367	0, 60	0, 567	0, 60
0, 317	0, 65	0, 285	0, 65	0, 317	0, 65	0, 617	0, 65
0, 255	0, 70	0, 347	0, 70	0, 267	0, 70	0, 667	0, 70
0, 197	0, 75	0, 413	0, 75	0, 217	0, 75	0, 717	0, 75
0, 143	0, 80	0, 482	0, 80	0, 167	0, 80	0, 767	0, 80
0, 092	0, 85	0, 553	0, 85	0, 117	0, 85	0, 817	0, 85
0, 046	0, 90	0, 626	0, 90	0, 068	0, 90	0, 867	0, 90
0, 013	0, 95	0, 700	0, 95	0, 023	0, 95	0, 917	0, 95
0, 000	1, 00	0, 775	1, 00	0, 000	1, 00	0, 967	1, 00

وتُحتسب P_{Sy} على النحو التالي :

$$P_{sy} = \left(\frac{24,96 - 199,6\,y}{B_s}\right)\left(\frac{y}{B_s}\right) \quad \text{حيث} \quad \frac{y}{B_s} \le 0,05$$

$$p_{sy} = 0,749 + \left(5 - 44,4\left(\frac{y}{B_s} - 0,05\right)\right)\left(\frac{y}{B_s}\right) - 0,05\Big) \quad \text{حيث} \quad 0,05 < \frac{y}{B_s} < 0,1$$

$$p_{sy} = 0,888 + 0,56\left(\frac{y}{B_s} - 0,1\right) \quad \text{حيث} \quad \frac{y}{B_s} \ge 0,1$$

ولا يُفترض أن تكون P_{Sy} أكبر من 1 .

7. يُحتسب احتمال اختراق حجيرة من العطب القاعي P_B على النحو التالي :

$$p_B = p_{BL} \cdot p_{BT} \cdot p_{BV} \qquad 1.7.$$

حيث :

P_{BL} = (1 – P_{Bf} – P_{Ba}) = احتمال أن يمتد العطب إلى المنطقة الطولانية التي تحدها X_a و X_f ؛

P_{BT} = (1 – P_{Bp} – P_{Bs}) = احتمال أن يمتد العطب إلى المنطقة المستعرضة التي تحدها Y_p و Y_s ؛

P_{BV} = (1 – P_{Bz}) = احتمال أن يمتد العطب بشكل عمودي فوق الحدود التي ترسمها z .

2.7. يتم تحديد P_{Ba} و P_{Bf} و P_{Bp} و P_{Bs} بالاستكمال الخطي من جدول احتمالات العطب القاعي الوارد في الفقرة 3.7.11 ، ويتم احتساب P_{Bz} أيضاً من الصيغ الواردة في الفقرة 3.7.11 ، حيث :

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

P_{Bs} = احتمال أن يقع العطب بأكمله إلى الخلف من الموقع $\frac{X_a}{L}$ ؛

P_{Bf} = احتمال أن يقع العطب بأكمله إلى الأمام من الموقع $\frac{X_f}{L}$ ؛

P_{Bp} = احتمال أن يقع العطب بأكمله إلى ميسرة الصهريج ؛

P_{Bs} = احتمال أن يقع العطب بأكمله إلى ميمنة الصهريج ؛

P_{Bz} = احتمال أن يقع العطب بأكمله تحت الصهريج .

ويتم تعريف حدود الحجيرات X_a و X_f و Y_p و Y_s على النحو التالي :

X_a و X_f حسب التعريف الوارد في الفقرة 2.6.11 ؛

Y_p = المسافة المستعرضة من أقصى نقطة في ميسرة الحجيرة التي تقع عند خط الماء d_B أو تحته ، إلى سطح عمودي يقع على بعد $\frac{B_B}{2}$ إلى ميمنة خط المنتصف للسفينة ؛

Y_s = المسافة المستعرضة من أقصى نقطة في ميمنة الحجيرة التي تقع عند خط الماء d_B أو تحته ، على سطح عمودي يقع على بعد $\frac{B_B}{2}$ إلى ميمنة خط المنتصف للسفينة ؛

Z = القيمة الدنيا لـ Z على امتداد الحجيرة حيث تكون Z في أي موقع طولاني هي المسافة العمودية من أدنى نقطة في الجدار القاعي في ذلك الموقع الطولاني إلى أدنى نقطة في الحجيرة في ذلك الموقع الطولاني .

3.7. جدول احتمالات العطب القاعي

P_{Bs}	$\frac{Y_s}{B_B}$	P_{Bp}	$\frac{Y_p}{B_B}$	P_{Bf}	$\frac{X_f}{L}$	P_{Ba}	$\frac{X_a}{L}$
0, 000	0, 00	0, 844	0, 00	0, 969	0, 00	0, 000	00 0,
0, 009	0, 05	0, 794	0, 05	0, 953	0, 05	0, 002	0, 05
0, 032	0, 10	0, 744	0, 10	0, 936	0, 10	0, 008	0, 10
0, 063	0, 15	0, 694	0, 15	0, 916	0, 15	0, 017	0, 15
0, 097	0, 20	0, 644	0, 20	0, 894	0, 20	0, 029	0, 20
0, 133	0, 25	0, 594	0, 25	0, 870	0, 25	0, 042	0, 25
0, 171	0, 30	0, 544	0, 30	0, 842	0, 30	0, 058	0, 30
0, 211	0, 35	0, 494	0, 35	0, 810	0, 35	0, 076	0, 35
0, 253	0, 40	0, 444	0, 40	0, 775	0, 40	0, 096	0, 40
0, 297	0, 45	0, 394	0, 45	0, 734	0, 45	0, 119	0, 45
0, 344	0, 50	0, 344	0, 50	0, 687	0, 50	0, 143	0, 50
0, 394	0, 55	0, 297	0, 55	0, 630	0, 55	0, 171	0, 55
0, 444	0, 60	0, 253	0, 60	0, 563	0, 60	0, 203	0, 60
0, 494	0, 65	0, 211	0, 65	0, 489	0, 65	0, 242	0, 65
0, 544	0, 70	0, 171	0, 70	0, 413	0, 70	0, 289	0, 70
0, 594	0, 75	0, 133	0, 75	0, 333	0, 75	0, 344	0, 75

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

المرفق I : لوائح منح القلوث بالزيوت
اللائحة 12 ألف

P_{Bs}	$\frac{Y_s}{B_B}$	P_{Bp}	$\frac{Y_p}{B_B}$	P_{Bf}	$\frac{X_f}{L}$	P_{Ba}	$\frac{X_a}{L}$
0, 644	0, 80	0, 097	0, 80	0, 252	0, 80	0, 409	0, 80
0, 694	0, 85	0, 063	0, 85	0, 170	0, 85	0, 482	0, 85
0, 744	0, 90	0, 032	0, 90	0, 089	0, 90	0, 565	0, 90
0, 794	0, 95	0, 009	0, 95	0, 026	0, 95	0, 658	0, 95
0, 844	1, 00	0, 000	1, 00	0, 000	1, 00	0, 761	1, 00

وتحتسب P_{Bz} على النحو التالي :

$$p_{BZ} = \left(14{,}5 - \frac{67z}{D_s}\right)\left(\frac{z}{D_s}\right) \quad \text{حيث} \quad \frac{z}{D_s} \le 0{,}1$$

$$p_{BZ} = 0{,}78 + 1{,}1\left(\frac{z}{D_s} - 0{,}1\right) \quad \text{حيث} \quad \frac{z}{D_s} > 0{,}1.$$

ولا يُفترض أن تكون قيمة P_{Bz} أكبر من 1 .

8. توضع أي صهاريج وقود زيتي لا تكون متاخمة لألواح الجدار الخارجي المعدنية في مواقع على مسافة من ألواح جدار القاع المعدنية لا تقل عن القيمة الدنيا لـ h الواردة في الفقرة 6 وعلى مسافة من ألواح الجدار الجانبي المعدنية لا تقل عن القيمة الدنيا لـ w المنطبقة الواردة في الفقرة 7 أو 8 .

12 عند اعتماد تصميم وبناء السفن المزمع بناؤها بموجب أحكام هذه اللائحة ، يجب على الإدارات أن تولي العناية اللازمة لجوانب السلامة العامة ، بما في ذلك الحاجة إلى صيانة الصهاريج الجانبية والصهاريج أو الفراغات المزدوجة القاع وتفقدها .

انظر التفسيرات 20 و 21 و 22

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

اللائحة 13
وصلة التصريف القياسية

بغية وصل أنابيب مرافق الاستقبال بتمديدات أنابيب صرف مخلّفات جمم أماكن الآلات وصهاريج المخلّفات الزيتية (الحمأة) في السفينة ، يجب أن يجهَّز خطّا الأنابيب بوصلة تصريف قياسية بموجب الجدول التالي :

الأبعاد القياسية لشفاه وصلات التصريف

الوصف	المقاس
القطر الخارجي	215 ملم
القطر الداخلي	وفقاً للقطر الخارجي للأنبوب
قطر دائرة المسامير الملولبة	183 ملم
ثُلمات الشفة	6 ثقوب بقطر 22 ملم محفورة على أبعاد متساوية على دائرة مسامير ملولبة بالقطر المذكور أعلاه وفيها ثُلمات بعرض 22 ملم تصل إلى المحيط الخارجي للشفة
سمك الشفة	20 ملم
المسامير الملولبة والصواميل : (الكمية ، القطر)	6 ، قطر كل منها 20 ملم وبطول مناسب
تصمَّم الشفة لقبول أنابيب ذات قطر داخلي أقصى يبلغ 125 ملم ومصنوعة من الفولاذ أو من أي مادة مكافئة ذات وجه مسطح ، ويجب أن تكون هذه الشفة ، التي تقرن بحشية كتيمة للزيوت ، مناسبة لضغط خدمة قدره 600 كيلوباسكال .	

الجزء باء – المعدات

اللائحة 14
معدات ترشيح الزيوت

انظر التفسير 23

1 باستثناء ما هو منصوص عليه في الفقرة 3 من هذه اللائحة ، يجب أن تُزوَّد أي سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر ، ولكنها تقلّ عن 10 000 طن ، بمعدات لترشيح الزيوت تستوفي أحكام الفقرة 6 من هذه اللائحة . ويجب على أي سفينة من هذه السفن التي قد تصرِّف في البحر مياه الصابورة المحفوظة في خزانات زيت الوقود بموجب اللائحة 2.16 أن تستوفي أحكام الفقرة 2 من هذه اللائحة .

انظر التفسيرين 24 و 25

2 باستثناء ما تنصّ عليه الفقرة 3 من هذه اللائحة ، يجب أن تُجهَّز أي سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 10 000 طن فأكثر بمعدات لترشيح الزيوت تستوفي أحكام الفقرة 7 من هذه اللائحة .

انظر التفسير 25

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

3 لا يتعيّن أن تُجهّز السفن ، كالسفن الفندقية وسفن التخزين وما إلى هنالك ، التي تظل في موقع ثابت باستثناء الرحلات التي تقوم بها لتغيير الموقع بدون حمل بضائع ، بمعدات ترشيح الزيوت . وتُجهَّز هذه السفن بصهريج تخزين تكون سعته كافية ، في رأي الإدارة ، للاحتفاظ على متنها بمياه الجمة الزيتية بأكملها . ويجب أن يُحتفظ بمياه الجمة الزيتية بأكملها على متن السفينة لتصريفها في وقت لاحق في مرافق الاستقبال .

4 يجب أن تضمن الإدارة أن تكون السفن التي تقلّ حمولتها الإجمالية عن 400 طن مجهّزة ، قدر الإمكان ، للاحتفاظ بالزيوت أو الأخلاط الزيتية على متنها أو تصريفها بموجب متطلبات اللائحة 6.15 من هذا المرفق .

5 يجوز للإدارة أن تعفي من متطلبات الفقرتين 1 و2 من هذه اللائحة :

.1 أي سفينة عندما تُستخدم حصراً للقيام برحلات داخل مناطق خاصة ،

.2 أو أي سفينة مرخّص لها بمقتضى المدونة الدولية لسلامة السفن العالية السرعة (أو في نطاق هذه المدونة في ما يتعلق بالحجم والتصميم) وتقوم برحلات منتظمة لا تتجاوز المدة الكاملة لكل رحلة 24 ساعة ، ويشمل ذلك أيضاً رحلات تغيير الموقع بدون حمل بضائع ؛

.3 في ما يتعلق بأحكام الفقرتين الفرعيتين .1 و.2 أعلاه ، يجب استيفاء الشروط التالية :

.1.3 أن تكون السفينة مجهّزة بصهريج تخزين تكون سعته كافية ، في رأي الإدارة ، للاحتفاظ على متنها بمياه الجمة الزيتية بأكملها ؛

.2.3 أن يُحتفظ بمياه الجمة الزيتية بأكملها على متن السفينة لتصريفها في وقت لاحق في مرافق الاستقبال ؛

.3.3 أن تكون الإدارة قد تثبّتت من توافر مرافق استقبال كافية لتلقي مياه الجمة الزيتية تلك في عدد وافٍ من الموانئ أو المحطات البحرية التي تتردد عليها السفينة ؛

.4.3 أن تتم المصادقة على الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي ، عندما تكون ذلك مطلوبة ، بما يفيد أن السفينة تقوم حصراً برحلات داخل المناطق الخاصة أو أنه تم اعتبارها سفينة ذات سرعة عالية لأغراض هذه اللائحة وتم تحديد الرحلات التي تقوم بها ؛

انظر التفسير 26

.5.3 أن تُدوَّن الكمية التي تم تصريفها ووقت وميناء التصريف في الجزء I من سجل الزيوت .

انظر التفسير 8

6 يجب أن تكون معدات ترشيح الزيوت المشار إليها في الفقرة 1 من هذه اللائحة ذات تصميم معتمد من الإدارة بحيث تضمن ألاّ يزيد المحتوى الزيتي لأي أخلاط زيتية تُصرَّف في البحر بعد المرور في النظام على 15 جزءاً في المليون . وعند النظر في تصميم هذه المعدات ، يجب على الإدارة أن تراعي المواصفات التي توصي بها المنظمة .*

* انظر التوصية بشأن المواصفة الدولية لأداء واختبار معدات فصل الماء والزيت وأجهزة قياس محتوى الزيت في الماء ، التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.393(X) الصادر عن الجمعية ، أو الخطوط التوجيهية والمواصفات الخاصة بمعدات منع التلوث الزيتي المخصصة لجمع أماكن الآلات في السفن ، التي اعتمدتها لجنة حماية البيئة البحرية بالقرار MEPC.60(33) ، أو الخطوط التوجيهية والمواصفات لعام 2011 بشأن التجهيزات المضافة المخصصة لرفع كفاية معدات ترشيح الزيت التي تستوفي أحكام القرار MEPC.60(33) ، التي اعتمدت بالقرار MEPC.205(62) ، أو الخطوط التوجيهية والمواصفات الخاصة بمعدات منع التلوث الزيتي المخصصة لجمع أماكن الآلات في السفن ، التي اعتمدتها لجنة حماية البيئة البحرية بموجب القرار MEPC.107(49) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

7 يجب أن تستوفي معدات ترشيح الزيوت المشار إليها في الفقرة 2 من هذه اللائحة أحكام الفقرة 6 من هذه اللائحة . وإضافة إلى ذلك ، يجب أن تزوَّد بترتيبات إنذار للتحذير عندما يستحيل الحفاظ على هذا المستوى . ويجب أن يُجهَّز النظام أيضاً بترتيبات تضمن الإيقاف الأوتوماتي لأي تصريف للأخلاط الزيتية حينما يتجاوز المحتوى الزيتي للدفيق 15 جزءاً في المليون . وعند النظر في تصميم هذه المعدات والترتيبات ، يجب على الإدارة أن تأخذ المواصفات التي توصي بها المنظمة في الاعتبار *.

الجزء جيم – ضبط تصريف الزيوت الناجم عن تشغيل السفينة

اللائحة 15
ضبط تصريف الزيوت

انظر التفسيرين 23 و 27

1 مع مراعاة أحكام اللائحة 4 من هذا المرفق والفقرات 2 و 3 و 6 من هذه اللائحة ، يُحظر أي تصريف للزيوت أو الأخلاط الزيتية من السفن في البحر .

ألف تصريف الزيوت خارج المناطق الخاصة

2 يُحظر أي تصريف للزيوت أو الأخلاط الزيتية في البحر من السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر ، إلا إذا تم استيفاء الشروط التالية :

1. أن تكون السفينة مبحرة ؛

انظر التفسير 28

2. أن تتم معالجة الخليط الزيتي بواسطة معدات لترشيح الزيوت تستوفي متطلبات اللائحة 14 من هذا المرفق ؛

3. ألا يتجاوز المحتوى الزيتي للدفيق بدون تخفيف 15 جزءاً في المليون ؛

4. ألاّ يكون الخليط الزيتي نابعاً من جمع غرف ضخ البضائع على متن ناقلات الزيوت ؛

5. ألاّ يكون الخليط الزيتي ، إذا كان الأمر يتعلق بناقلات الزيت ، ممزوجاً بمخلّفات البضاعة الزيتية .

* انظر التوصية بشأن المواصفة الدولية لأداء واختبار معدات فصل الماء والزيت وأجهزة قياس محتوى الزيت في الماء ، التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.393(X) الصادر عن الجمعية ، أو الخطوط التوجيهية والمواصفات الخاصة بمعدات منع التلوث الزيتي المخصصة لجمع أماكن الآلات في السفن ، التي اعتمدتها لجنة حماية البيئة البحرية بالقرار MEPC.60(33) ، أو الخطوط التوجيهية والمواصفات لعام 2011 بشأن التجهيزات المضافة المخصصة لرفع كفاية معدات ترشيح الزيت التي تستوفي أحكام القرار MEPC.60(33) ، التي اعتمدت بالقرار MEPC 205(62) ، أو الخطوط التوجيهية والمواصفات الخاصة بمعدات منع التلوث الزيتي المخصصة لجمع أماكن الآلات في السفن ، التي اعتمدتها لجنة حماية البيئة البحرية بموجب القرار MEPC.107(49) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy © IMO

باء تصريف الزيوت في المناطق الخاصة

3 يُحظر أي تصريف للزيوت أو الأخلاط الزيتية في البحر من السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر ، إلا إذا تم استيفاء الشروط التالية :

1. أن تكون السفينة مبحرة ؛
2. أن تتم معالجة الخليط الزيتي بواسطة معدات لترشيح الزيوت تستوفي متطلبات اللائحة 7.14 من هذا المرفق ؛
3. ألاّ يتجاوز المحتوى الزيتي للدفيق بدون تخفيف 15 جزءاً في المليون ؛
4. ألاّ يكون الخليط الزيتي نابعاً من جمم غرف ضخ البضائع على متن ناقلات الزيوت ؛
5. ألاّ يكون الخليط الزيتي ،إذا كان الأمر يتعلق بناقلات الزيت ، ممزوجاً بمخلّفات البضاعة الزيتية .

4 يُحظر أي تصريف للزيوت أو الأخلاط الزيتية في البحر من أي سفينة في منطقة القطب الجنوبي .

5 لا تنصّ هذه اللائحة على ما يحظر على سفينة تقوم برحلة يقع جزء منها فقط في منطقة خاصة بأن تصرّف الزيوت خارج منطقة خاصة بموجب الفقرة 2 من هذه اللائحة .

جيم المتطلبات المتعلقة بالسفن التي تقلّ حمولتها الإجمالية عن 400 طن في جميع المناطق باستثناء منطقة القطب الجنوبي

6 بالنسبة لسفينة تقلّ حمولتها الإجمالية عن 400 طن ، يجب إما الاحتفاظ بالزيوت والأخلاط الزيتية بأكملها على متنها لتصريفها في وقت لاحق في مرافق الاستقبال أو تصريفها في البحر بموجب الأحكام التالية :

1. أن تكون السفينة مبحرة ؛
2. أن يكون على متن السفينة معدات قيد التشغيل لفصل الماء والزيت ذات تصميم معتمد من الإدارة بحيث تضمن ألاّ يتجاوز المحتوى الزيتي للدفيق بدون تخفيف 15 جزءاً في المليون ؛
3. ألاّ يكون الخليط الزيتي نابعاً من جمم غرف ضخ البضائع على متن ناقلات الزيوت ؛
4. ألاّ يكون الخليط الزيتي ،إذا كان الأمر يتعلق بناقلات الزيت ، ممزوجاً بمخلّفات البضاعة الزيتية .

دال متطلبات عامة

7 حيثما تشاهد برضوح بقايا زيت فوق سطح الماء أو تحته في المنطقة المجاورة مباشرةً للسفينة أو عند خط مخرها ، يجب على حكومات الأطراف في هذه الاتفاقية أن تقوم فوراً ، وفي حدود المستطاع ، بالتحقيق في الوقائع المتعلقة بوقوع انتهاك لأحكام هذه اللائحة . ويجب أن يشمل التحقيق بصورة خاصة حالة الرياح والبحر ومجرى السفينة وسرعتها والمصادر الأخرى المحتملة للبقايا المرئية في المنطقة وأي سجلات لتصريف الزيت ذات صلة بالأمر .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

8 لا يجوز أن يحتوي أي تصريف في البحر على مواد كيميائية أو مواد أخرى بكميات أو درجات تركيز تشكّل خطراً على البيئة البحرية ، أو على مواد كيميائية أو مواد أخرى أُدخلت بغرض التحايل على شروط التصريف المحددة في هذه اللائحة .

9 يجب الاحتفاظ برواسب الزيوت التي لا يمكن تصريفها في البحر عملاً بهذه اللائحة على متن السفينة لتصريفها في وقت لاحق في مرافق الاستقبال .

اللائحة 16

فصل الزيوت عن الصابورة المائية وحمل الزيوت في صهاريج المقدمة

1 مع مراعاة ما تنصّ عليه في الفقرة 2 من هذه اللائحة ، لا يجوز حمل مياه الصابورة في أي صهريج للوقود الزيتي في السفن من غير ناقلات الزيت التي سُلّمت بعد 31 كانون الأول/ديسمبر 1979 ، على النحو المعرّف في اللائحة 2.28.1 ، والتي تبلغ حمولتها الإجمالية 000 4 طن فأكثر ، وفي ناقلات الزيت التي سُلّمت بعد 31 كانون الأول/ديسمبر 1979 ، على النحو المعرّف في اللائحة 2.28.1 ، والتي تبلغ حمولتها الإجمالية 150 طناً فأكثر .

2 حيثما تدعو الحاجة إلى نقل كميات كبيرة من زيت الوقود حمل مياه صابورة ليست صابورة نظيفة في أي من صهاريج زيت الوقود ، يجب تصريف تلك المياه في مرافق الاستقبال أو في البحر بمقتضى اللائحة 15 من هذا المرفق وباستخدام المعدات المحددة في اللائحة 2.14 من هذا المرفق ، وتدوين ذلك في سجل الزيوت .

انظر التفسير 29

3 لا يجوز نقل الزيوت في صهريج من صهاريج المقدمة أو في صهريج يقع أمام حاجز التصادم في سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر وأُبرم عقد بنائها في 1 كانون الثاني/يناير 1982 أو بعد ذلك التاريخ ، أو مُدّ صالبها أو تمر بمرحلة مماثلة من مراحل البناء بعد 1 تموز/يوليو 1982 ، في حال انعدام عقد البناء .

4 يجب أن تستوفي جميع السفن ، بخلاف تلك التي تخضع للفقرتين 1 و 3 من هذه اللائحة ، أحكام هاتين الفقرتين بقدر ما هو معقول وعملي .

انظر التفسير 30

اللائحة 17

الجزء I من سجل الوقود – عمليات أماكن الآلات

1 يجب أن تُزوَّد كل ناقلة زيت تبلغ حمولتها الإجمالية 150 طناً فأكثر وكل سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طناً فأكثر ، من غير ناقلات الزيت ، بالجزء I من سجل الزيوت (عمليات أماكن الآلات) . ويجب أن يكون سجل الزيوت ، سواء أكان جزءاً من السجل الرسمي للسفينة أم لا ، مطابقاً للنموذج المحدد في التذييل III لهذا المرفق .

2 يجب أن تُدوَّن المعلومات في الجزء I من سجل الزيوت ، ولكل صهريج على حدة إذا كان ذلك مناسباً ، عند القيام بأي عملية من عمليات أماكن الآلات التالية على متن السفينة :

1. تصبير أو تنظيف صهاريج زيت الوقود ؛

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2. تصريف الصابورة القذرة أو مياه التنظيف من صهاريج زيت الوقود ؛

3. جمع المخلّفات الزيتية (الحمأة) والتخلّص منها ؛

4. تصريف مياه الجمة التي تجمعت في أماكن الآلات في البحر أو التخلّص منها بطريقة أخرى ؛

5. التزوّد بزيت الوقود أو زيت التزليق السائب .

3 عند تصريف أي زيت أو خليط زيتي على النحو المشار إليه في اللائحة 4 من هذا المرفق ، أو إذا حصل تصريف عرضي للزيت أو غير ذلك من الحالات الاستثنائية التي لا تشملها اللائحة المذكورة ، يجب الإشارة في الجزء I من سجل الزيوت إلى ظروف هذا التصريف وأسبابه .

4 يجب أن تُدوّن كل عملية ورد وصفها في الفقرة 2 من هذه اللائحة بصورة كاملة وبدون تأخير في الجزء I من سجل الزيوت بحيث تستكمل جميع القيود المتعلقة بها . ويوقّع الضابط المسؤول أو الضباط المسؤولون عن العمليات المنتهية المعنية ، ويوقّع ربان السفينة كل صفحة مكتملة . ويتم التدوين في الجزء I من سجل الزيوت باللغة الإسبانية أو الفرنسية أو الإنكليزية كحد أدنى بالنسبة للسفن التي صدرت لها الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي . وإذا استخدمت أيضاً اللغة الرسمية في الدولة التي يحق للسفينة أن ترفع علمها ، يعمل بهذه اللغة في حال نشوب منازعة أو حدوث تباين .

5 يجب تدوين أي عطل يطرأ على معدات ترشيح الزيوت في الجزء I من سجل الزيوت .

6 يجب أن يُحفظ الجزء I من سجل الزيوت في مكان يتيسّر التدقيق فيه في أي وقت معقول وأن يظل على متن السفينة ، إلا في حالة السفن المقطورة غير المطقّمة . ويجب الاحتفاظ به لفترة ثلاث سنوات بعد تاريخ تدوين آخر قيد فيه .

7 يجوز للسلطة المختصة التابعة لحكومة أحد الأطراف في هذه الاتفاقية التدقيق في الجزء I من سجل الزيوت على متن أي سفينة ينطبق عليها هذا المرفق عندما تكون في الموانئ أو المحطات البحرية التابعة لها ، ويحق لها كذلك أن تستنسخ أي بيانات واردة في هذا السجل وأن تطلب من ربان السفينة المصادقة عليها باعتبارها نسخاً مطابقة للأصل لقيد في الجزء I من سجل الزيوت . وأي نسخة يصادق عليها الربان على أنها مطابقة للأصل لقيد في الجزء I من سجل الزيوت تعتبر دليلاً مقبولاً في أي إجراءات قضائية على الوقائع المدونة في القيد المعني . ويجب أن تقوم السلطة المختصة بالتدقيق في الجزء I من سجل الزيوت واستخراج النسخ المصدقة بمقتضى هذه الفقرة بأسرع وقت ممكن وبدون التسبب في تأخير السفينة بدون مسوغات .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الفصل 4 – متطلبات أماكن البضائع في ناقلات الزيوت

الجزء ألف – البناء

اللائحة 18
صهاريج الصابورة المفصولة

انظر التفسير 31

ناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الساكنة 000 20 طن فأكثر
التي سُلمت بعد 1 حزيران/يونيو 1982

1 يجب أن تُجهَّز كل ناقلة زيت خام تبلغ حمولتها الساكنة 000 20 طن فأكثر وكل ناقلة منتجات تبلغ حمولتها الساكنة 000 30 طن فأكثر سُلمت بعد 1 حزيران/يونيو 1982 ، على النحو المعرف في اللائحة 4.28.1 ، بصهاريج صابورة مفصولة وأن تستوفي أحكام الفقرات 2 و 3 و 4 أو الفقرة 5 ، حسب الاقتضاء ، من هذه اللائحة .

2 يجب أن تُحدد سعة صهاريج الصابورة المفصولة بحيث يمكن تشغيل السفينة بأمان في رحلات للصابورة بدون اللجوء إلى استخدام صهاريج البضائع للصابورة المفصولة إلاّ على النحو المنصوص عليه في الفقرة 3 أو 4 من هذه اللائحة . ويجب ألا تقل سعة صهاريج الصابورة المفصولة ، في أي ظرف من ظروف الصابورة وأي مرحلة من مراحل الرحلة ، بما في ذلك ظروف وزن السفينة وهي فارغة زائداً الصابورة المفصولة فقط ، عن المقدار الذي يتيح لغاطس السفينة وزاوية تمايلها أن يستوفيا المتطلبات التالية :

1. يجب ألاّ يقلّ الغاطس المشكل في وسط السفينة (d_m) ، بالأمتار ، (بدون أن يؤخذ في الاعتبار أي تشوه في السفينة) عما يلي :

$$d_m = 2,0 + 0,02L$$

2. يجب أن تناظر الغواطس عند المتعامدين الأمامي والخلفي قيمة غاطس وسط السفينة (d_m) المحدد في الفقرة 1.2 من هذه اللائحة ، على ألاّ تقل الوزانة عند المؤخرة عن $0,015L$ ؛

3. يجب ألاّ يقلّ الغاطس عند المتعامد الخلفي ، في أي حال من الأحوال ، عما هو ضروري لغمر المروحة أو (المراوح) غمراً كلياً .

3 لا يجوز في أي حال من الأحوال نقل ماء الصابورة في صهاريج البضائع إلاّ في الحالتين التاليتين :

1. أثناء تلك الرحلات النادرة التي تكون فيها الأحوال المناخية قاسية بشكل يتطلّب ، في رأي الربان ، نقل مياه صابورة إضافية في صهاريج البضائع من أجل سلامة السفينة ؛

2. في الحالات الاستثنائية حيث يفرض الطابع الخاص لتشغيل ناقلة الزيت نقل صابورة مائية بكمية تتجاوز الكمية المطلوبة بموجب الفقرة 2 من هذه اللائحة ، بشرط أن يقع هذا التشغيل لناقلة الزيت في فئة الحالات الاستثنائية التي تحددها المنظمة .

انظر التفسير 32

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy © IMO

المرفق I : لوائح منح التلوث بالزيوت
اللائحة 18

ويجب معالجة مياه الصابورة الإضافية هذه وتصريفها عملاً بأحكام اللائحة 34 من هذا المرفق ، ويُدوَّن ذلك في الجزء II من سجل الزيوت المشار إليه في اللائحة 36 من هذا المرفق .

4 في حالة ناقلات الزيت الخام ، لا يجوز نقل الصابورة الإضافية ، المسموح بها بموجب الفقرة 3 من هذه اللائحة ، في صهاريج البضائع إلاّ إذا غسلت تلك الصهاريج بالزيت الخام بموجب اللائحة 35 من هذا المرفق ، وذلك قبل أن تغادر السفينة ميناء أو محطة لتفريغ الزيت .

5 بصرف النظر عن أحكام الفقرة 2 من هذه اللائحة ، يجب أن تكون ظروف الصابورة المفصولة ، بالنسبة لناقلات الزيت التي يقلّ طولها عن 150 متراً ، على نحو يرضي الإدارة .

انظر التفسير 33

ناقلات الزيت الخام التي تبلغ حمولتها الساكنة 40 000 طن فأكثر
التي سُلّمت في 1 حزيران/يونيو 1982 أو قبل ذلك التاريخ

6 مع مراعاة أحكام الفقرة 7 من هذه اللائحة ، يجب أن تُجهَّز كل ناقلة زيت خام تبلغ حمولتها الساكنة 40 000 طن فأكثر وسلّمت في 1 حزيران/يونيو 1982 أو قبل ذلك التاريخ ، على النحو المعرّف في اللائحة 3.28.1 ، بصهاريج صابورة مفصولة وأن تستوفي أحكام الفقرتين 2 و 3 من هذه اللائحة .

7 يجوز لناقلات الزيت الخام المشار إليها في الفقرة 6 من هذه اللائحة ، عوضاً عن أن يتم تجهيزها بصهاريج صابورة مفصولة ، أن تطبق إجراءات لتنظيف الصهاريج يستخدم فيها الزيت الخام بموجب اللائحتين 33 و 35 من هذا المرفق ، إلا إذا كانت ناقلة الزيت الخام معدّة لنقل زيت خام غير صالح لعمليات التنظيف .

انظر التفسير 34

ناقلات المنتجات التي تبلغ حمولتها الساكنة 40 000 طن فأكثر
التي سُلّمت في 1 حزيران/يونيو 1982 أو قبل ذلك التاريخ

8 يجب أن تُجهَّز كل ناقلة منتجات تبلغ حمولتها الساكنة 40 000 طن فأكثر وسُلّمت في 1 حزيران/يونيو 1982 أو قبل ذلك التاريخ ، على النحو المعرّف في اللائحة 3.28.1 ، بصهاريج صابورة مفصولة وأن تستوفي أحكام الفقرتين 2 و 3 من هذه اللائحة ، أو أن تعمل ، عوضاً عن ذلك ، بصهاريج مخصصة للصابورة النظيفة بموجب الأحكام التالية :

1. يجب أن تتمتع ناقلة البضائع بسعة صهريجية كافية مكرّسة حصراً لنقل الصابورة النظيفة ، على النحو المعرّف في اللائحة 17.1 من هذا المرفق ، وذلك استيفاءً لمتطلبات الفقرتين 2 و 3 من هذه اللائحة .

2. يجب أن تستوفي الترتيبات والإجراءات التشغيلية للصهاريج المكرّسة للصابورة النظيفة المتطلبات التي تحددها الإدارة . ويجب أن تشمل تلك المتطلبات ، على الأقل ، جميع أحكام المواصفات المنقّحة لناقلات الزيت المجهزة بصهاريج مكرسة للصابورة النظيفة التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.495(XII) .

Licensed to Saban Alsarraf for 1 copy © IMO

3. يجب تجهيز ناقلة المنتجات بمقياس للمحتوى الزيتي معتمد من الإدارة استناداً إلى المواصفات التي توصي بها المنظمة ، وذلك لإتاحة مراقبة المحتوى الزيتي في مياه الصابورة التي يتم تصريفها .*

انظر التفسير 36

4. يجب تزويد كل ناقلة بضائع تعمل بصهاريج مكرّسة للصابورة النظيفة بدليل تشغيل† الصهاريج المكرّسة للصابورة النظيفة يتضمن عرضاً تفصيلياً للنظام ويحدد الإجراءات التشغيلية . ويجب أن يحظى الدليل بموافقة الإدارة وأن يحتوي على جميع المعلومات الواردة في المواصفات المشار إليها في الفقرة 2.8 من هذه اللائحة . وفي حال إدخال تغيير على نظام صهاريج الصابورة النظيفة المكرّسة ، يجب تنقيح دليل التشغيل وفقاً لذلك .

انظر التفسيرين 34 و 35

ناقلة الزيت التي تعامل بوصفها ناقلة زيت ذات صابورة مفصولة

9 يجوز ، من ناحية أخرى ، معاملة أي ناقلة زيت غير ملزمة بأن تكون مجهّزة بصهاريج صابورة مفصولة بموجب الفقرة 1 أو 6 أو 8 من هذه اللائحة على أنها ناقلة ذات صابورة مفصولة ، بشرط استيفائها متطلبات الفقرتين 2 أو 3 أو الفقرة 5 ، حسب الاقتضاء ، من هذه اللائحة .

ناقلات الزيت التي سُلّمت في 1 حزيران/يونيو 1982 أو قبل ذلك التاريخ ذات ترتيبات الصابورة الخاصة

10 ناقلات الزيت التي سُلّمت في 1 حزيران/يونيو 1982 أو قبل ذلك التاريخ ، على النحو المعرّف في اللائحة 3.28.1 ، ذات ترتيبات الصابورة الخاصة :

1. عندما تكون ناقلة الزيت التي سُلّمت في 1 حزيران/يونيو 1982 أو قبل ذلك التاريخ ، على النحو المعرّف في اللائحة 3.28.1 ، مبنيّة أو مستخدمة بصورة تظل فيها مستوفية باستمرار المتطلبات الخاصة بالغاطس والوزانة المنصوص عليها في الفقرة 2 من هذه اللائحة بدون اللجوء إلى استخدام مياه الصابورة ، يُعتبر أنها تستوفي متطلبات صهاريج الصابورة المفصولة المشار إليها في الفقرة 6 من هذه اللائحة ، بشرط استيفاء كافة الشروط التالية :

1.1. أن تحظى الإجراءات التشغيلية وترتيبات الصابورة بموافقة الإدارة ؛

2.1. أن تتوصل الإدارة وحكومات دول الميناء المعنية الأطراف في هذه الاتفاقية إلى اتفاق حينما تُستوفى متطلبات الغاطس والوزانة عبر إجراء تشغيلي ؛

* في ما يتعلق بأجهزة قياس المحتوى الزيتي المركّبة في ناقلات الزيت التي بُنيت قبل 2 تشرين الأول/أكتوبر 1986 ، انظر التوصية المتعلقة بمواصفات الأداء والاختبار الدولية الخاصة بمعدات فصل الماء والزيت وأجهزة قياس المحتوى الزيتي التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.393(X) . وفي ما يتعلق بأجهزة قياس المحتوى الزيتي بوصفها جزءاً من نظم مراقبة وضبط التصريف المركّبة في ناقلات الزيت التي بنيت في 2 تشرين الأول/أكتوبر 1986 أو بعد ذلك التاريخ ، انظر الخطوط التوجيهية والمواصفات لنظم مراقبة وضبط التصريف الزيتي الخاصة بناقلات الزيت التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.586(14) . وفي ما يتعلق بأجهزة قياس المحتوى الزيتي المركّبة في ناقلات الزيت التي مدّ صاريها ، أو تكون في مرحلة مماثلة من البناء ، في 1 كانون الثاني/يناير 2005 أو بعد ذلك التاريخ ، انظر الخطوط التوجيهية والمواصفات المنقحة التي اعتمدتها المنظمة بالقرار MEPC.108(49) .

† انظر القرار A.495(XII) للاطلاع على الشكل الموحد للدليل .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

المرفق I : لوائح منع التلوث بالزيوت
اللائحة 18

3.1. عند المصادقة في الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي على أن ناقلة زيت مجهّزة بترتيبات صابورة خاصة .

2. لا يجوز في أي حال من الأحوال نقل ماء الصابورة في صهاريج الزيت إلاّ في تلك الرحلات النادرة التي تكون فيها الأحوال المناخية قاسية بشكل يتطلب ، في رأي الربان ، نقل مياه صابورة إضافية في صهاريج الزيت من أجل سلامة السفينة . ويجب معالجة وتصريف مياه الصابورة الإضافية هذه استيفاءً لأحكام اللائحة 34 من هذا المرفق ويوجب متطلبات اللوائح 29 و 31 و 32 من هذا المرفق ، ويجب تدوين ذلك في سجل الزيوت المشار إليه في اللائحة 36 من هذا المرفق .

3. يجب على الإدارة التي تصادق على الشهادة بموجب ما تنصّ عليه الفقرة الفرعية 3.1.10 من هذه اللائحة إبلاغ التفاصيل الواردة في تلك الشهادة إلى المنظمة كي تعمّمها على الأطراف في هذه الاتفاقية .

ناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الساكنة 000 70 طن فأكثر
التي سُلّمت بعد 31 كانون الأول/ديسمبر 1979

11 يجب أن تُجهَّز ناقلات الزيت الخام التي تبلغ حمولتها الساكنة 000 70 طن فأكثر والتي سُلّمت بعد 31 كانون الأول/ديسمبر 1979 ، على النحو المعرّف في اللائحة 2.28.1 ، بصهاريج صابورة مفصولة وأن تستوفي أحكام الفقرات 2 و 3 و 4 أو الفقرة 5 ، حسب الاقتضاء ، من هذه اللائحة .

الموقع الواقي لأماكن الصابورة المفصولة

12 *الموقع الواقي لأماكن الصابورة المفصولة*

في كل ناقلة زيت خام تبلغ حمولتها الساكنة 000 20 طن فأكثر وكل ناقلة منتجات تبلغ حمولتها الساكنة 000 30 طن فأكثر سلّمت بعد 1 حزيران/يونيو 1982 ، على النحو المعرّف في اللائحة 4.28.1 ، باستثناء الناقلات التي تستوفي أحكام اللائحة 19 ، يجب أن تكون صهاريج الصابورة المفصولة التي يتعين أن تستوفي سعتها متطلبات الفقرة 2 من هذه اللائحة ، والتي تقع ضمن طول صهاريج البضائع ، مرتبة بموجب متطلبات الفقرات 13 و 14 و 15 من هذه اللائحة ، وذلك لتوفير قدر من الحماية من تدفق الزيت في حالة الجنوح أو التصادم .

انظر التفسير 37

13 يجب ترتيب صهاريج وأماكن الصابورة بخلاف صهاريج الزيت التي تقع ضمن طول صهاريج البضائع *(L)* بحيث تستوفي الشرط التالي :

$$\sum PA_c + \sum PA_s \geq J[L_i(B+2D)]$$

حيث :

PA_c = المساحة الجدارية الجانبية ، بالأمتار المربعة ، لكل صهريج أو مكان للصابورة المفصولة بخلاف صهاريج الزيت ، استناداً إلى الأبعاد المشكّلة المسقطة ،

PA_s = المساحة الجدارية القاعية ، بالأمتار المربعة ، لكل صهريج أو مكان من تلك الصهاريج أو الأماكن ، استناداً إلى الأبعاد المشكّلة المسقطة ،

L_i = الطول ، بالأمتار ، بين الأطراف الأمامية والخلفية لصهاريج البضائع ،

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

B = العرض الأقصى للسفينة ، بالأمتار ، على النحو المعرّف في اللائحة 22.1 من هذا المرفق ،

D = العمق المشكّل ، بالأمتار ، ويقاس عمودياً من أعلى الصالب إلى قمة عتبة سطح عائم السفينة في منتصف السفينة الجانبي . وبالنسبة للسفن ذات الأشفار المدورة ، يقاس العمق المشكّل حتى نقطة تقاطع الخطوط المشكّلة للسطح وألواح الجدار الجانبي المعدنية ، على أن تمتد الخطوط كما لو كان تصميم الشفير زاوياً ،

J = 0,45 بالنسبة لناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الساكنة 000 20 طن ، و 0,30 بالنسبة لناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الساكنة 000 200 طن فأكثر ، مع مراعاة أحكام الفقرة 14 من هذه اللائحة .

أما بالنسبة للقيم المتوسطة للحمولات الساكنة ، تُحدَّد قيمة J بطريقة الاستكمال الخطي .

وتدل الرموز المستعملة في هذه الفقرة ، وحيثما ترد في اللائحة الحالية ، على المعنى المحدد لها في هذه الفقرة .

انظر التفسير 37

14 يجوز تخفيض قيمة J بالنسبة للناقلات التي تبلغ حمولتها الساكنة 000 200 طن فأكثر على النحو التالي :

$$J_{\text{مخفض}} = \left[J - \left(a - \frac{O_C + O_S}{4 O_A} \right) \right] \quad \text{أو } 0,2 \text{ ، أيهما أكبر}$$

حيث :

a = 0,25 بالنسبة لناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الساكنة 000 200 طن ،

a = 0,40 بالنسبة لناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الساكنة 000 300 طن ،

a = 0,50 بالنسبة لناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الساكنة 000 420 طن فأكثر .

وبالنسبة للقيم المتوسطة للحمولات الساكنة ، تُحدَّد قيمة a بطريقة الاستكمال الخطي .

Oc = على النحو المعرّف في اللائحة 1.1.25 من هذا المرفق ،

Os = على النحو المعرّف في اللائحة 2.1.25 من هذا المرفق ،

O_A = تدفق الزيت المسموح به حسبما تتطلّبه اللائحة 2.26 من هذا المرفق .

انظر التفسير 37

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

المرفق I : لوائح منح التلوث بالزيوت
اللائحة 19

15 عند تحديد قيمة PA_c و PA_s بالنسبة لصهاريج وأماكن الصابورة المفصولة بخلاف صهاريج الزيت ، يجب مراعاة ما يلي :

1. ألاّ يقلّ العرض الأدنى لكل صهريج أو مكان جانبيين يمتد أي منهما على عمق جانب السفينة بأكمله أو من سطح السفينة إلى سقف قاعها المزدوج عن مترين . ويقاس العرض داخلياً على خط عمودي يمتد من جانب السفينة إلى خطها المحوري . وعندما يقلّ ذلك العرض عن مترين ، لا يؤخذ الصهريج أو المكان الجانبي في الاعتبار عند احتساب المساحة الواقية PA_c ؛

2. ألاّ يقلّ العمق العمودي الأدنى لكل صهريج أو مكان في القاع المزدوج عن B/15 ، أو مترين ، أيهما أقلّ . وحيثما يكون العمق أقلّ من ذلك ، لا يؤخذ الصهريج أو المكان القاعي في الاعتبار عند احتساب المساحة الواقية PA_s .

ويقاس العرض والعمق الأدنيان للصهاريج الجانبية وصهاريج القاع المزدوج بدون أخذ حيّز الجمة في الاعتبار ، ولا تؤخذ منطقة الشفير المدوّر في الحسبان عند قياس العرض الأدنى .

انظر التفسير 37

اللائحة 19
متطلبات البدن المزدوج والقاع المزدوج لناقلات الزيت
التي سُلّمت في 6 تموز/يوليو 1996 أو بعد ذلك التاريخ

انظر التفسيرات 13 و 31 و 38

1 تنطبق هذه اللائحة على ناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الساكنة 600 طن فأكثر والتي سُلّمت في 6 تموز/يوليو 1996 أو بعد ذلك التاريخ ، على النحو المعرّف في اللائحة 6.28.1 ، على الوجه التالي :

2 يجب على كل ناقلة زيت تبلغ حمولتها الساكنة 5 000 طن فاكثر ما يلي :

1. أن تستوفي ، عوضاً عن متطلبات الفقرات من 12 إلى 15 من اللائحة 18 ، حسبما ينطبق ، متطلبات الفقرة 3 من هذه اللائحة ، ما لم تكن خاضعة لأحكام الفقرتين 4 و 5 من هذه اللائحة ؛

2. أن تستوفي ، إن انطبق ذلك ، متطلبات اللائحة 6.28 .

3 تؤمّن الحماية لصهاريج البضائع على امتداد طولها بصهاريج الصابورة أو بفراغات بخلاف صهاريج البضائع وزيت الوقود ، وذلك على النحو التالي :

1. *الصهاريج أو الفراغات الجانبية*

تمتد الصهاريج أو الفراغات الجانبية على طول جانب السفينة بأكمله أو من قمة القاع المزدوج إلى السطح الأعلى ، مع إغفال الشفير المدوّر في حال تركيبه . وتُرتّب على نحو تقع فيه صهاريج البضائع إلى الداخل من الخط المشكّل لأنواح الغلاف الجانبي المعدنية ، بحيث لا يقل البعد في أي نقطة عن المسافة *w* المقاسة ،

انظر التعميم MSC-MEPC.5/Circ.5 بشأن التفسيرات الموحدة لقياسات المسافات .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

على النحو المبيّن في الشكل 1 ، عند أي مقطع مستعرض بزوايا قائمة على الغلاف الجانبي ، على النحو المحدد أدناه :

w = $\frac{DW}{20\,000} + 0,5$ (بالأمتار) أو

w = 2,0 بالأمتار ، أيهما أقل .

القيمة الدنيا لـ w = متر واحد .

2. *الصهاريج أو الفراغات المزدوجة القاع*

يكون عمق كل صهريج أو فراغ قاعي مزدوج عند أي مقطع مستعرض بحيث لا تقلّ المسافة h بين قاع صهاريج البضائع والخط المشكّل لأرواح الغلاف القاعي المعدنية المقاسة بزوايا قائمة على ألواح الغلاف القاعي المعدنية ، على النحو المبين في الشكل 1 ، عمّا هو محدد أدناه :

h = $\frac{B}{15}$ (بالأمتار) ، أو

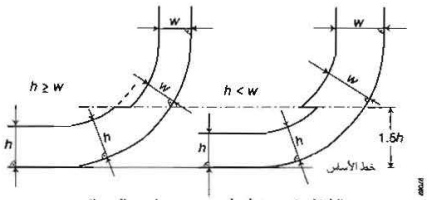
h = 2,0 بالأمتار ، أيهما أقل .

القيمة الدنيا لـ h = متر واحد .

3. *منطقة منحنى الجوف أو المناطق التي لا يوجد فيها انحناء واضح التحديد للجوف*

حيثما تكون المسافتان h و w مختلفتين ، تتمتع المسافة w بالأفضلية عند المستويات التي تتجاوز $1,5h$ فوق خط الأساس ، على النحو المبين في الشكل 1 .

انظر التفسير 39



الشكل 1 – خطوط حدود صهاريج البضائع

4. *السعة الإجمالية لصهاريج الصابورة*

على متن ناقلات الزيت الخام التي تبلغ حمولتها الساكنة 000 20 طن فأكثر وناقلات المنتجات التي تبلغ حمولتها الساكنة 000 30 طن فأكثر ، يجب ألاّ تقلّ السعة الإجمالية للصهاريج الجانبية وصهاريج القاع المزدوج وصهاريج المقدمة وصهاريج المؤخرة عن سعة صهاريج الصابورة المفصولة الضرورية لاستيفاء متطلبات اللائحة 18 من هذا المرفق . ويجب أن تكون مواقع الصهاريج الجانبية ، أو الفراغات والصهاريج المزدوجة القاع المستخدمة لاستيفاء متطلبات اللائحة 18 ، موزعة بصورة متناسقة قدر الإمكان على امتداد

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

طول صهاريج البضائع . أما أي سعة إضافية للصابورة المفصولة للحد من إجهاد الحني الطولي الذي يقع على رافدة البدن والوزانة ، وما إلى هنالك ، فيجوز أن تكون في أي مكان داخل السفينة .

5. *آبار السفط في صهاريج البضائع*

يجوز لآبار السفط في صهاريج البضائع أن تمتد إلى داخل القاع المزدوج تحت خط الفاصل المحدد بالمسافة h ، بشرط أن تكون هذه الآبار صغيرة قدر الإمكان وألا تقل المسافة بين قاع البئر وألواح الغلاف القاعي المعدنية عن $0,5h$.

6. *أنابيب الصابورة والبضائع*

يجب ألاّ تمتد تمديدات أنابيب الصابورة والأنابيب الأخرى ، مثل أنابيب السبر والتنفيس الخاصة بصهاريج الصابورة ، عبر صهاريج البضائع . ويجب ألاّ تمتد تمديدات أنابيب البضائع والأنابيب المماثلة الخاصة بصهاريج البضائع عبر صهاريج الصابورة . ويمكن منح إعفاءات من هذا المتطلب في ما يتعلق بأطوال قصيرة من الأنابيب ، بشرط أن تكون ملحومة تماماً أو ذات بنية مكافئة .

4 ينطبق ما يلي على الصهاريج أو الفراغات المزدوجة القاع :

1. يمكن الاستغناء عن الصهاريج أو الفراغات المزدوجة القاع التي تتطلبها الفقرة 2.3 بشرط أن يكون تصميم الناقلة على نحو لا يتجاوز فيه ضغط البضائع والأبخرة الذي يقع على ألواح الغلاف القاعي المعدنية عندما تشكّل هذه الألواح فاصلاً منفرداً بين البضائع والبحر قيمة ضغط الماء الهيدروستاتي الخارجي ، على النحو المحدد في الصيغة التالية :

$$f \times h_c \times p_c \times g + p \le d_n \times p_s \times g$$

حيث :

h_c = ارتفاع البضائع الملامسة لألواح الغلاف القاعي المعدنية ، بالأمتار

p_c = كثافة البضائع القصوى (كلغ/م^3)

d_n = الغاطس التشغيلي الأدنى في ظل أي ظرف تحميلي متوقّع ، بالأمتار

p_s = كثافة ماء البحر (كلغ/م^3)

p = ضغط المعايرة الأقصى لصمام الضغط/الخواء الموفّر لصهريج البضائع ، بالباسكال

f = عامل الأمان = 1,1

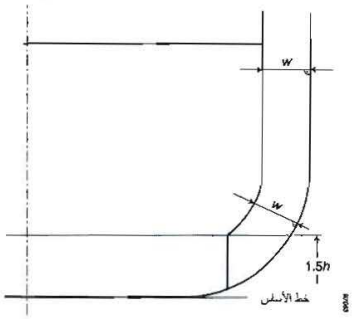
g = التسارع المعياري للجاذبية (9,81 متر/ثانية مربعة) .

2. يجب أن يقع أي فاصل أفقي ضروري لاستيفاء المتطلبات المذكورة أعلاه على ارتفاع لا يقلّ عن $\frac{B}{6}$ أو 6 أمتار ، أيهما أقل ، على ألاّ يزيد على $0,6D$ فوق خط الأساس ، حيث D هي العمق المشكّل في منتصف السفينة .

3. يُعيَّن موقع الصهاريج أو الفراغات الجانبية على النحو المحدد في الفقرة 1.3 من هذه اللائحة ، باستثناء أنه يجوز للخط الذي يعين حدود صهاريج البضائع أن يهبط عمودياً حتى الألواح القاعية المعدنية ما دون مستوى يقع عند $1,5h$ فوق خط الأساس ، حيث h هي المسافة المحددة في الفقرة 2.3 من هذه اللائحة ، على النحو المبيَّن في الشكل 2 .

انظر التفسير 40

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO



الشكل 2 – *خطوط حدود صهاريج البضائع*

5 يجوز أيضاً قبول طرائق أخرى لتصميم ناقلات الزيت وبنائها كبدائل للمتطلبات المنصوص عليها في الفقرة 3 من هذه اللائحة ، بشرط أن تضمن هذه الطرائق مستوى مماثلاً على الأقل من الحماية من التلوث الزيتي في حال التصادم أو الجنوح وأن تعتمدها من حيث المبدأ لجنة حماية البيئة البحرية استناداً إلى الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة .*

6 يجب على كل ناقلة زيت نقلّ حمولتها الساكنة عن 5 000 طن أن تستوفي متطلبات الفقرتين 3 و 4 من هذه اللائحة ، أو أن :

1. تُجهّز على الأقل بصهاريج أو فراغات مزدوجة القاع ذات عمق تكون فيه المسافة *h* هي المحددة في الفقرة 2.3 وتستوفي ما يلي :

$$h = \frac{B}{15} \text{ (بالأمتار)}$$

بقيمة دنيا لـ *h* = 0,76 متر ؛

وفي منطقة انحناء الجوف والمناطق التي لا يوجد فيها انحناء واضح التحديد للجوف ، يجب أن يكون الخط الذي يعين حدود صهاريج البضائع موازيا لخط القاع المسطّح لمنتصف السفينة ، على النحو المبيَّن في الشكل 3 ؛

* انظر الخطوط التوجيهية المؤقتة المنقحة بشأن الموافقة على الطرائق البديلة لتصميم ناقلات الزيت وبنائها ، التي اعتمدتها لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة بالقرار MEPC 110(49) .

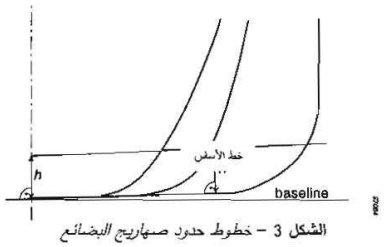
Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2. تُجهَّز بصهاريج بضائع مرتّبة على نحو لا تتجاوز فيه سعة كل صهريج للبضائع 700 م^3 إلا اذا رُتّبت الصهاريج أو الفراغات الجانبية بموجب الفقرة 1.3 لاستيفاء ما يلي :

$$w = \frac{2,4DW}{20,000} + 0,4 \quad \text{(بالأمتار)}$$

بقيمة دنيا لـ w = 0,76 متر .

انظر التفسير 41



الشكل 3 – خطوط حدود صهاريج البضائع

7 لا يجوز نقل الزيت في أي فراغ يمتد أمام حاجز تصادم حُدّد موقعه بموجب اللائحة II-1/11-1 من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، في صيغتها المعدّلة * . ولا يجوز لناقلة زيت غير مُلزَمة بتركيب حاجز تصادم بموجب تلك اللائحة أن تنقل الزيت في أي فراغ يمتد أمام المتعامد السطحي المستعرض على خط المنتصف الذي يناظر المكان الذي يقع فيه حاجز تصادم تم تركيبه بموجب تلك اللائحة .

8 عند اعتماد تصميم وبناء ناقلات الزيت المزمع بناؤها بموجب أحكام هذه اللائحة ، يجب على الإدارات أن تولي العناية اللازمة لجوانب السلامة العامة ، بما في ذلك الحاجة إلى صيانة الصهاريج الجانبية والصهاريج أو الفراغات المزدوجة القاع وتفقّدها .

اللائحة 20
متطلبات البدن المزدوج والقاع المزدوج لناقلات الزيت
التي سُلّمت قبل 6 تموز/يوليو 1996

انظر التفسير 31

1 ما لم يُنصّ على خلاف ذلك ، فإن هذه اللائحة :

1. تنطبق على ناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الساكنة 5 000 طن فأكثر ، التي سُلّمت قبل 6 تموز/يوليو 1996 ، على النحو المعرّف في اللائحة 5.28.1 من هذا المرفق ؛

* انظر تعديلات عام 2006 (الفصول II-1 و II-2 و III و XII والتذييل) ، التي اعتمدتها المنظمة بالقرار MSC.216(82) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2. لا تنطبق على ناقلات الزيت التي تستوفي أحكام اللائحة 19 واللائحة 28 في ما يتعلق بالفقرة 6.28 ، التي سُلمت قبل 6 تموز/يوليو 1996 ، على النحو المعرّف في اللائحة 5.28.1 من هذا المرفق ؛

3. لا تنطبق على ناقلات الزيت التي تشملها الفقرة الفرعية .1 أعلاه التي تستوفي أحكام اللائحتين 1.3.19 و 2.3.19 أو اللائحة 4.19 أو اللائحة 5.19 من هذا المرفق ، باستثناء أنه لا حاجة إلى استيفاء المتطلب المتعلق بالمسافات الدنيا بين حدود صهاريج البضائع والأنواح الجانبية والقاعية المعدنية للسفينة من كافة جوانبه . وفي تلك الحالة ، يجب ألاّ تقل مسافات الحماية الجانبية عما هو محدد في المدونة الدولية للكيميائيات السائبة بالنسبة لمواقع صهاريج البضائع في السفن المصنفة ضمن الطراز 2 . ويجب أن تستوفي مسافات الحماية القاعية أحكام اللائحة 2.15.18 من هذا المرفق .

2 لأغراض هذه اللائحة ، فإن :

1. *زيت الديزل الثقيل* هو زيت الديزل بخلاف المستقطرات التي يُستقطر ما يزيد على 50 % منها حجماً في درجة حرارة لا تتجاوز 340° مئوية عند اختبارها بطريقة تقبلها المنظمة .*

2. *زيت الوقود* هو المستقطرات الثقيلة أو مخلّفات الزيت الخام أو أخلاط هذه المواد التي يُزمع استخدامها كوقود لإنتاج الحرارة أو الطاقة بنوعية تعادل المواصفة القياسية التي تقبلها المنظمة .†

3 لأغراض هذه اللائحة ، تقسم ناقلات الزيت إلى الفئات التالية :

1. *ناقلة زيت من الفئة 1* هي ناقلة زيت تبلغ حمولتها الساكنة 000 20 طن فأكثر وتنقل زيتاً خاماً أو زيت وقود أو زيت ديزل ثقيلاً أو زيت تزليق كبضائع ، أو ناقلة زيت تبلغ حمولتها الساكنة 000 30 طن فأكثر وتنقل زيوتاً بخلاف الزيوت المذكورة أعلاه ، ولا تستوفي متطلبات ناقلات الزيت الجديدة المسلّمة بعد 1 حزيران/يونيو 1982 على النحو المعرف في اللائحة 4.28.1 من هذا المرفق ؛

2. *ناقلة زيت من الفئة 2* هي ناقلة زيت تبلغ حمولتها الساكنة 000 20 طن فأكثر وتنقل زيتاً خاماً أو زيت وقود أو زيت ديزل ثقيلاً أو زيت تزليق كبضائع ، أو ناقلة زيت تبلغ حمولتها الساكنة 000 30 طن فأكثر وتنقل زيوتاً بخلاف الزيوت المذكورة أعلاه ، وتستوفي متطلبات ناقلات الزيت الجديدة المسلّمة بعد 1 حزيران/يونيو 1982 على النحو المعرف في اللائحة 4.28.1 من هذا المرفق ؛

انظر التفسير 42

3. *ناقلة زيت من الفئة 3* هي ناقلة زيت تبلغ حمولتها الساكنة 000 5 طن فأكثر ، ولكنها تقلّ عن الحمولة الساكنة المحددة في الفقرة الفرعية .1 أو .2 من هذه الفقرة .

* انظر طريقة الاختبار الموحدة (D86) التي وضعتها الجمعية الأميركية للاختبارات والمواد .
† انظر المواصفة القياسية لزيت الوقود رقم 4 (D396) أو زيوت الوقود الأثقل ، التي وضعتها الجمعية الأميركية للاختبارات والمواد .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

المرفق I : لوائح منع التلوث بالزيوت
اللائحة 20

4 يجب على أي ناقلة زيت تتطبق عليها هذه اللائحة أن تستوفي متطلبات الفقرات من 2 إلى 5 والفقرتين 7 و 8 من اللائحة 19 واللائحة 28 في ما يتعلق بالفقرة 6.28 من هذا المرفق في موعد أقصاه 5 نيسان/أبريل 2005 أو الذكرى السنوية لتاريخ تسليم السفينة من السنة المحددة في الجدول التالي :

فئة ناقلة الزيت	التاريخ أو السنة
الفئة 1	5 نيسان/أبريل 2005 للسفن التي سُلّمت في 5 نيسان/أبريل 1982 أو قبل ذلك التاريخ 2005 للسفن التي سُلّمت بعد 5 نيسان/أبريل 2005
الفئة 2 والفئة 3	5 نيسان/أبريل 2005 للسفن التي سُلّمت في 5 نيسان/أبريل 1977 أو قبل ذلك التاريخ 2005 للسفن التي سُلّمت بعد 5 نيسان/أبريل 1977 أو قبل 1 كانون الثاني/يناير 1978 2006 للسفن التي سُلّمت في عامي 1978 و1979 2007 للسفن التي سُلّمت في عامي 1980 1981 2008 للسفن التي سُلّمت في عام 1982 2009 للسفن التي سُلّمت في عام 1983 2010 للسفن التي سُلّمت في عام 1984 أو بعد ذلك التاريخ

انظر التفسير 43

5 بصرف النظر عن أحكام الفقرة 4 من هذه اللائحة ، وفي حالة ناقلة الزيت من الفئة 2 أو الفئة 3 المزوَّدة فقط بقيعان مزدوجة أو بجوانب مزدوجة لا تُستخدم في نقل الزيت وتمتد على طول منطقة صهاريج البضائع بأكملها ، أو المزوَّدة فقط بأماكن للبدن المزدوج لا تُستخدم في نقل الزيت وتمتد على طول منطقة صهاريج البضائع بأكملها ، ولكنها لا تستوفي الشروط اللازمة للإعفاء من أحكام الفقرة 3.1 من هذه اللائحة ، يجوز للإدارة أن تسمح باستمرار تشغيل هذه السفينة بعد التاريخ المحدد في الفقرة 4 من هذه اللائحة بشرط أن :

1. تكون السفينة في الخدمة في 1 تموز/يوليو 2001 ؛
2. تقتنع الإدارة ، بعد التدقيق في السجلات الرسمية ، بأن السفينة تستوفي الشروط المحددة أعلاه ؛
3. تظل أوضاع السفينة المحددة أعلاه على حالها دون تغيير ؛
4. لا يتجاوز استمرار تشغيل السفينة التاريخ الذي يبلغ فيه عمر السفينة 25 عاماً بعد تاريخ تسليمها .

6 يجب أن تستوفي ناقلة زيت من الفئة 2 أو الفئة 3 انقضت 15 سنة أو أكثر على تاريخ تسليمها مخطط بتقييم حالة السفينة الذي اعتمدته لجنة حماية البيئة البحرية بالقرار MEPC.94(46) ، في صيغته المعدلة ، بشرط أن تُعتمد هذه التعديلات وتدخل حيز التنفيذ ويسري مفعولها بموجب أحكام المادة 16 من هذه الاتفاقية التي تتعلق بإجراءات التعديل المنطبقة على تذييل أحد المرفقات .

انظر التفسير 44

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

7 يجوز للإدارة أن تسمح باستمرار تشغيل ناقلة زيت من الفئة 2 أو الفئة 3 بعد التاريخ المحدد في الفقرة 4 من هذه اللائحة إذا رأت أن نتائج الامتثال لمخطط تقييم حالة السفينة مُرضية وتدل على أن السفينة تصلح لذلك ، بشرط ألاّ يتجاوز استمرار تشغيلها الذكرى السنوية لتاريخ تسليم السفينة في عام 2015 ، أو التاريخ الذي يبلغ فيه عمر السفينة 25 عاماً بعد تاريخ تسليمها ، أيهما يحلّ أولاً .

1.8 يجب على الإدارة التابعة لطرف في هذه الاتفاقية والتي تسمح بتطبيق الفقرة 5 من هذه اللائحة ، أو تجيز أو تعلّق أو تسحب أو ترفض تطبيق الفقرة 7 من هذه اللائحة ، على سفينة يحق لها أن ترفع علَمها أن ترسل تفاصيل ذلك على الفور إلى المنظمة كي تعمّمها على الأطراف في هذه الاتفاقية لتأخذ علماً بها وتتخذ بشأنها الإجراءات المناسبة إذا اقتضى الأمر ذلك .

2.8 يحقّ لأي طرف في هذا الاتفاقية أن يرفض دخول ناقلات زيت إلى الموانئ أو المحطات البحرية التي تخضع لولايته تُشغّل بموجب أحكام :

.1 الفقرة 5 من هذه اللائحة إلى ما بعد الذكرى السنوية لتسليم السفينة في عام 2015 ؛

.2 أو الفقرة 7 من هذه اللائحة .

وفي هاتين الحالتين ، يجب على ذلك الطرف أن يرسل تلك التفاصيل إلى المنظمة كي تعمّمها على الأطراف في هذه الاتفاقية لتأخذ علماً بها .

اللائحة 21
منع التلوث الزيتي من ناقلات الزيت التي تنقل الزيت الثقيل كبضائع

1 إن هذه اللائحة :

.1 تنطبق على ناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها 600 طن فأكثر وتنقل الزيت الثقيل على كبضائع ، بغض النظر عن تاريخ تسليمها ؛

.2 لا تنطبق على ناقلات الزيت التي تشملها الفقرة الفرعية 1 أعلاه والتي تستوفي أحكام اللائحتين 1.3.19 و 2.3.19 أو اللائحة 5.19 من هذا المرفق ، باستثناء أنه لا حاجة إلى استيفاء المتطلّب المتعلق بالمسافات الدنيا بين حدود صهاريج البضائع والألواح الجانبية القاعية المعدنية للسفينة من كافة جوانبه . وفي تلك الحالة ، يجب ألاّ تقلّ مسافات الحماية الجانبية عما هو محدد في المدونة الدولية للكيميائيات السائبة بالنسبة لمواقع صهاريج البضائع في السفن المصنّفة ضمن الفئة 2 . ويجب أن تستوفي مسافات الحماية القاعية عند خط المنتصف أحكام اللائحة 2.15.18 من هذا المرفق .

2 لأغراض هذه اللائحة ، يعني *الزيت الثقيل* أياً مما يلي :

.1 الزيوت الخام التي تتجاوز كثافتها في درجة حرارة تبلغ 15° مئوية 900 كغم/م^3 ؛

.2 أو الزيوت ، بخلاف الزيوت الخام ، التي تتجاوز كثافتها في درجة حرارة تبلغ 15° مئوية 900 كغم/م^3 أو تفوق لزوجتها الحركية في درجة حرارة تبلغ 50° مئوية 180 ملم^2/سنتيستوك ؛

ماريول الطبعة الجامعة ، 2011

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

3. أو القار والقطران ومستحلباتهما .

3 يجب أن تستوفي ناقلة الزيت التي تنطبق عليها هذه اللائحة أحكام الفقرات من 4 إلى 8 من هذه اللائحة ، إضافة إلى استيفاء الأحكام المنطبقة من اللائحة 20 .

4 رهناً بأحكام الفقرات 5 و 6 و 7 من هذه اللائحة ، يجب على ناقلة الزيت التي تنطبق عليها أحكام هذه اللائحة أن :

1. تستوفي متطلبات اللائحة 19 من هذا المرفق في موعد لا يتجاوز 5 نيسان/أبريل 2005 إذا كانت حمولتها الساكنة 5 000 طن فأكثر ؛

2. أو تُجهَّز بصهاريج أو فراغات مزدوجة القاع تستوفي أحكام اللائحة 1.6.19 من هذا المرفق ، وبصهاريج أو فراغات جانبية تُرتّب بموجب أحكام اللائحة 1.3.19 وتستوفي متطلّب المسافة *w* على النحو المشار إليه في اللائحة 2.6.19 ، وذلك في موعد لا يتجاوز الذكرى السنوية لتاريخ تسليم السفينة في عام 2008 ، إذا كانت الحمولة الساكنة تبلغ 600 طناً فأكثر ولكنها تقلّ 5 000 طن .

5 في حالة ناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الساكنة 5 000 طن فأكثر وتنقل الزيت الثقيل كبضائع ، والمزوّدة فقط بقيعان مزدوجة أو جوانب مزدوجة لا تستخدم في نقل الزيت وتمتد على طول منطقة صهاريج البضائع بأكملها ، أو المزوّدة فقط بأماكن مزدوجة البدن لا تستخدم في نقل الزيت وتمتد على طول منطقة صهاريج البضائع بأكملها ، ولكنها لا تستوفي الشروط اللازمة للإعفاء من أحكام الفقرة 2.1 من هذه اللائحة ، يجوز للإدارة أن تسمح باستمرار تشغيل هذه السفينة بعد التاريخ المحدد في الفقرة 4 من هذه اللائحة ، بشرط أن :

1. تكون السفينة في الخدمة في 4 كانون الأول/ديسمبر 2003 ؛

2. تقتنع الإدارة ، بعد التدقيق في السجلات الرسمية ، بأن السفينة تستوفي الشروط المحددة أعلاه ؛

3. تظل أوضاع السفينة المحددة أعلاه على حالها دون تغيير ؛

4. لا يتجاوز استمرار تشغيل السفينة التاريخ الذي يبلغ فيه عمر السفينة 25 عاماً بعد تاريخ تسليمها .

1.6 يجوز للإدارة أن تسمح باستمرار تشغيل ناقلة زيت تبلغ حمولتها الساكنة 5 000 طن فأكثر ، وتنقل زيتاً خام تفوق كثافته في درجة حرارة تبلغ 15° مئوية 900 كغم/م^3 ولكنها تقلّ عن 945 كغم/م^3 ، بعد التاريخ المحدد في الفقرة 1.4 من هذه اللائحة ، إذا كانت النتائج المرضية المستندة إلى مخطط تقييم حالة السفينة المشار إليه في الفقرة 6.20 تضمن ، في رأي الإدارة ، أن السفينة تصلح لذلك ، مع مراعاة حجم السفينة وعمرها ومنطقة تشغيلها وأحوالها الهيكلية ، وبشرط ألا يتجاوز التشغيل التاريخ الذي تبلغ فيه السفينة 25 عاماً بعد تاريخ تسليمها .

انظر التفسير 45

2.6 يجوز للإدارة أن تسمح باستمرار تشغيل ناقلة زيت تبلغ حمولتها الساكنة 600 طن فأكثر ، ولكنها تقلّ عن 5 000 طن ، وتنقل زيتاً ثقيلاً كبضائع ، بعد التاريخ المحدد في الفقرة 2.4 من هذه اللائحة ، إذا رأت الإدارة أن السفينة صالحة للاستمرار في التشغيل ، مع مراعاة حجمها وعمرها ومنطقة تشغيلها وأحوالها الهيكلية ، وبشرط ألا يتجاوز التشغيل التاريخ الذي تبلغ فيه السفينة 25 عاماً بعد تاريخ تسليمها .

7 يجوز لإدارة تابعة لطرف في هذه الاتفاقية أن تعفي ناقلة زيت تبلغ حمولتها الساكنة 600 طن فأكثر ، وتحمل زيتاً ثقيلاً كبضاعة ، من أحكام هذه اللائحة إذا كانت ناقلة الزيت :

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy © IMO

1. تقوم برحلات تقتصر على منطقة تخضع لولايتها ، أو تعمل كوحدة تخزين طافية للزيت الثقيل تقع في منطقة ضمن ولايتها ؛

2. أو تقوم برحلات تقتصر على منطقة تخضع لولاية لطرف آخر ، أو تعمل كوحدة تخزين طافية للزيت الثقيل تقع داخل منطقة تخضع لولاية لطرف آخر ، بشرط أن يوافق الطرف الذي تعمل ناقلة الزيت في إطار ولايته على تشغيل ناقلة الزيت داخل منطقة تخضع لولايته.

1.8 يجب على الإدارة التابعة لطرف في هذه الاتفاقية والتي تسمح بتطبيق الفقرة 5 أو 6 أو 7 من هذه اللائحة ، أو تعلّق أو تسحب أو ترفض تطبيق هذه الفقرات على سفينة يحق لها أن ترفع علَمها ، أن ترسل تفاصيل ذلك على الفور إلى المنظمة كي تعمّمها على الأطراف في هذه الاتفاقية لتأخذ علماً بها وتتخذ بشأنها الإجراءات المناسبة إن اقتضى الأمر ذلك .

2.8 رهناً بأحكام القانون الدولي ، يحقّ لأي طرف في هذه الاتفاقية أن يرفض دخول ناقلات زيت تُشغّل بموجب أحكام الفقرة 5 أو 6 من هذه اللائحة إلى الموانئ أو المحطات البحرية التي تخضع لولايته ، أو أن يرفض نقل الزيت الثقيل من سفينة إلى أخرى في المناطق التي تخضع لولايته ، إلا في الحالات التي يكون فيها ذلك ضرورياً لضمان سلامة السفينة أو لإنقاذ الأرواح في البحار . وفي هذه الحالات ، يجب على ذلك الطرف أن يرسل تفاصيل ذلك إلى المنظمة كي تعمّمها على الأطراف في هذه الاتفاقية لتأخذ علماً بها .

اللائحة 22
حماية قاع غرفة المضخات

1 تنطبق هذه اللائحة على ناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الساكنة 5 000 طن فأكثر والمبنية في 1 كانون الثاني/يناير 2007 أو بعد ذلك التاريخ .

2 يجب أن تُجهَّز غرفة المضخات بقاع مزدوج بحيث لا تقلّ المسافة h بين قاع صهاريج البضائع وخط الأساس للسفينة المقاسة بزوايا قائمة على خط الأساس للسفينة عند عمق كل صهريج أو فراغ مزدوج القاع عند أي مقطع مستعرض عما هو محدد أدناه :

$h = \frac{B}{15}$ (بالأمتار) ، أو
$h = 2$ بالأمتار ، أيهما أقل

القيمة الدنيا لـ h = متر واحد .

3 في حالة غرف المضخات التي يقع غلافها القاعي فوق خط الأساس على الأقل بما يساوي الارتفاع الأدنى المنصوص عليه في الفقرة 2 أعلاه (مثلاً ، التصاميم ذات المؤخرة المسطّحة) ، لا تدعو الحاجة إلى تجهيزها بقاع مزدوج .

4 يجب تجهيز مضخات الصابورة بترتيبات ملائمة لضمان السفط الفعال من الصهاريج المزدوجة القاع .

5 بصرف النظر عن أحكام الفقرتين 2 و 3 أعلاه ، وحيث لا يؤدي غمر غرفة المضخات إلى تعطيل نظام ضخ الصابورة أو البضائع ، لا يتعين تركيب قاع مزدوج .

انظر التفسير 46

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

اللائحة 23
القدرة على منع التدفق العرضي للزيت

1 تنطبق هذه اللائحة على ناقلات الزيت التي تُسلّم في 1 كانون الثاني/يناير 2010 أو بعد ذلك التاريخ ، على النحو المعرف في اللائحة 8.28.1 .

2 لأغراض هذه اللائحة ، تنطبق التعريفات التالية :

1. *غاطس خط التحميل (d_s)* هو المسافة الرأسية ، بالأمتار ، من الخط القاعدي المشكّل في منتصف السفينة إلى خط الماء المناظر للعائم الصيفي الذي سيعيّن للسفينة . ويجب أن تستند عمليات الاحتساب المتصلة بهذه اللائحة إلى الغاطس (ds) ، بغض النظر عن الغواطس المعينة التي قد تتجاوز (ds) ، كخط التحميل الاستوائي مثلاً .

2. *خط الماء (d_B)* هو المسافة الرأسية ، بالأمتار ، من الخط القاعدي المشكّل في منتصف السفينة إلى خط الماء الذي يوازي نسبة 30 % من العمق D_s .

3. *العرض (B_s)* هو أكبر عرض مشكّل للسفينة ، بالأمتار ، عند أعمق خط للتحميل أو دونه .

4. *العرض (B_B)* هو أكبر عرض مشكّل للسفينة ، بالأمتار ، عند أعمق خط للماء (d_B) أو دونه .

5. *العمق (D_s)* هو العمق المشكّل ، بالأمتار ، المقاس عند منتصف المسافة إلى السطح العلوي على الجانب .

6. يرد تعريف *الطول (L)* و*الحمولة الساكنة (DW)* في اللائحتين 19.1 و 23.1 على التوالي .

3 بغية توفير حماية كافية من التلوث الزيتي في حال التصادم والجنوح ، يجب استيفاء ما يلي :

1. بالنسبة لناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الساكنة 5 000 طن فأكثر ، يكون بارامتر التدفق المتوسط للزيت على النحو التالي :

$$O_M \le 0{,}015 \quad \text{حيث} \quad C \le 200{,}000\,m^3$$

$$O_M \le 0{,}012 + \frac{0{,}003}{200{,}000}(400{,}000 - C) \quad \text{حيث} \quad 200{,}000\,m^3 < C < 400{,}000\,m^3$$

$$O_M \le 0{,}012 \quad \text{حيث} \quad C \ge 400{,}000\,m^3$$

وبالنسبة للناقلات المختلطة التي تبلغ حمولتها الساكنة 5 000 طن وسعتها 20 000 م^3 ، يمكن تطبيق بارامتر التدفق المتوسط للزيت ، بشرط أن تبين عمليات الاحتساب التي تقدم على نحو يرضي الإدارة أن الناقلة المختلطة ، بعد أخذ ازدياد متانتها الهيكلية بالاعتبار ، تتمتع بقدرة على منع تدفق الزيت توازي على الأقل القدرة التي تتمتع بها ناقلة قياسية ذات بدن مزدوج وسعة مماثلة وحيث $O_M \le 0{,}015$.

$$O_M \le 0{,}021 \quad \text{حيث} \quad C \le 100{,}000\,m^3$$

$$O_M \le 0{,}015 + \left(\frac{0{,}006}{100{,}000}\right)(200{,}000 - C) \quad \text{حيث} \quad 100{,}000\,m^3 < C < 200{,}000\,m^3$$

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

حيث :

O_M = بارامتر التدفق المتوسط للزيت

C = مجموع حجم الحمولة من الزيت ، بالأمتار المكعّبة ، عند ملء الصهاريج بنسبة 98 % .

2. بالنسبة لناقلات الزيت التي تقلّ حمولتها الساكنة عن 5 000 طن ، لا يجوز أن يزيد طول كل صهريج للبضائع عن 10 أمتار أو إحدى القيم التالية ، أيهما أكبر :

1.2. حيثما يكون هناك فاصل إنشائي طولاني عند خط المنتصف داخل صهاريج البضائع :

$\left(0,5\frac{b_i}{B}+0,1\right)L$ على ألا يتجاوز $0,2L$

2.2. حيثما يكون هناك فاصلان إنشائيان طولانيان أو أكثر داخل صهاريج البضائع :

$\left(0,25\frac{b_i}{B}+0,15\right)L$

3.2. حيثما يكون هناك فاصلان إنشائيان طولانيان أو أكثر داخل صهاريج البضائع :

1.3.2. بالنسبة لصهاريج البضائع الجانبية : $0,2L$

2.3.2. بالنسبة لصهاريج البضائع المركزية :

1.2.3.2. إذا كانت قيمة $\frac{b_i}{B}$ تساوي $0,2L$ أو أكثر : $0,2L$

2.2.3.2. إذا كانت قيمة $\frac{b_i}{B}$ أقل من $0,2L$:

1.2.2.3.2. حيثما لا يكون هناك فاصل إنشائي طولاني عند خط المنتصف :

$\left(0,5\frac{b_i}{B}+0,1\right)L$

2.2.2.3.2. حيثما يكون هناك فاصل إنشائي طولاني عند خط المنتصف :

$\left(0,25\frac{b_i}{B}+0,15\right)L$

b_i هي المسافة الدنيا من جانب السفينة الى الفاصل الطولاني الخارجي للصهريج المعني مقاسة إلى الداخل بزوايا قائمة على خط المنتصف عند المستوى المناظر للعائم الصيفي المعين .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy © IMO

4 يجب أن تنطبق الافتراضات العامة التالية عند احتساب بارامتر التدفق المتوسط للزيت :

1. يمتد طول منطقة صهاريج البضائع بين الطرفين الأمامي والخلفي لجميع الصهاريج المرتّبة لنقل الحمولة من الزيت ، بما فيها صهاريج النفايات الزيتية .

2. عندما يُشار إلى صهاريج البضائع في هذه اللائحة ، يعني ذلك كافة صهاريج البضائع وصهاريج النفايات الزيتية وصهاريج الوقود التي تقع ضمن طول منطقة صهاريج البضائع .

3. يُفترض أن السفينة محمّلة حتى غاطس خط التحميل d_s بدون وزانة أو ميلان .

4. يُفترض أن جميع صهاريج البضائع محمّلة بنسبة 98 % من سعتها الحجمية . ويجب احتساب الكثافة الاسمية للحمولة من الزيت (ρ_n) على النحو التالي :

$$\rho_n = \frac{1{,}000(DWT)}{C}\left(kg/m^3\right)$$

5. لأغراض احتساب هذه التدفقات ، يُعتبر أن نفاذية كل فراغ ضمن منطقة صهاريج البضائع ، بما فيها صهاريج البضائع وصهاريج الصابورة وفراغات أخرى لغير الزيت ، توازي 0,99 ، إلا إذا ثبت خلاف ذلك .

6. يجوز عدم أخذ آبار السفط في الاعتبار عند تحديد موقع الصهاريج بشرط أن تكون هذه الآبار صغيرة قدر المستطاع وألاّ تقلّ المسافة بين قاع البئر والتصفيح القاعي عن $0{,}5h$ ، حيث يمثّل h الارتفاع على النحو المعرّف في اللائحة 2.3.19 .

5 يجب أن تُستخدم الافتراضات التالية عند الجمع بين بارامترات تدفق الزيت :

1. يُحتسب بارامتر التدفق المتوسط للزيت بشكل منفصل لكل عطب جانبي وللعطب القاعي ، ثم يُجمع مع البارامتر اللابعدي لتدفق الزيت O_M ، على النحو التالي :

$$O_M = \frac{0{,}4O_{MS} + 0{,}6O_{MB}}{C}$$

حيث :

O_{MS} = التدفق في حالة العطب الجانبي ، بالأمتار المكعّبة ؛

O_{MB} = التدفق في حالة العطب القاعي ، بالأمتار المكعّبة .

2. بالنسبة للعطب القاعي ، تُجرى عمليات احتساب منفصلة للتدفق المتوسط في ظل ظروف مَدّ تتاظر 0 متر وناقصاً 2,5 متر ، ثم تُجمع على النحو التالي :

$$O_{MB} = 0{,}7O_{MB(0)} + 0{,}3O_{MB(2.5)}$$

حيث :

$O_{MB(0)}$ = التدفق الوسطي في ظل ظروف مَدّ تتاظر 0 متر ؛

$O_{MB(2.5)}$ = التدفق الوسطي في ظل ظروف مَدّ تتاظر ناقصاً 2.5 متر ، بالأمتار المكعّبة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

6 يجب أن يُحتسب التدفق الوسطي للعطب الجانبي O_{MS} على النحو التالي :

$$O_{MS} = C_3 \sum_{i}^{n} P_{S(i)} O_{S(i)} \qquad (m^3)$$

حيث :

i = يمثّل كل صهريج بضائع قيد النظر ؛

n = مجموع عدد صهاريج البضائع ؛

$P_{s(i)}$ = احتمال اختراق صهريج البضائع i من العطب الجانبي الذي يُحتسب بموجب الفقرة 1.8 من هذه اللائحة ؛

$O_{s(i)}$ = التدفق ، بالأمتار المكعّبة ، من العطب الجانبي لصهريج البضائع ، الذي يُفترض أنه يساوي مجموع الكمية في صهريج البضائع i بنسبة ملء تبلغ 98 % ، ما لم يثبت بعد تطبيق المبادئ التوجيهية المشار إليها في اللائحة 5.19 أنه سيتم الاحتفاظ بكمية مهمة من الحمولة ؛

C_3 = 0,77 بالنسبة للسفن المجهّزة بفاصلين إنشائيين طولانيين داخل صهاريج البضائع ، بشرط أن يمتد هذان الفاصلان الإنشائيان بشكل متواصل فوق منطقة صهاريج البضائع وأن يتم احتساب $P_{s(i)}$ بموجب هذه اللائحة . و C_3 تساوي 1,0 لجميع السفن الأخرى أو عندما يتم احتساب $P_{s(i)}$ بموجب الفقرة 10 من هذه اللائحة .

7 يجب أن يُحتسب التدفق المتوسط من العطب القاعي لكل ظرف من ظروف المَدّ على النحو التالي :

1.

$$O_{MB(0)} = \sum_{i}^{n} P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \qquad (m^3)$$

حيث :

i = يمثّل كل صهريج بضائع قيد النظر ؛

n = مجموع عدد صهاريج البضائع ؛

$P_{B(i)}$ = احتمال اختراق صهريج البضائع i من العطب القاعي ، الذي يُحتسب بموجب الفقرة 1.9 من هذه اللائحة ؛

$O_{B(i)}$ = التدفق من صهريج البضائع i ، بالأمتار المكعّبة ، الذي يُحتسب بموجب الفقرة 3.7 من هذه اللائحة ؛

$C_{DB(i)}$ = عامل احتساب كمية الزيت المحتجزة على النحو المعرّف في الفقرة 4.7 من هذه اللائحة .

2.

$$O_{MB(2.5)} = \sum_{i}^{n} P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \qquad (m^3)$$

حيث :

i ، و n و $P_{B(i)}$ و $C_{DB(i)}$ = على النحو المعرّف في الفقرة 1. أعلاه ؛

$O_{B(i)}$ = التدفق من صهريج البضائع i ، بالأمتار المكعّبة ، بعد تبدّل المَدّ .

3. يُحتسب تدفق الزيت $O_{B(i)}$ من كل صهريج زيت من صهاريج البضائع استناداً إلى مبادئ توازن الضغط ، بموجب الافتراضات التالية :

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

1.3. يُفترض أن السفينة جانحة بدون وزانة وميَلان ، وأن غاطس الجنوح قبل تبدّل المَدْر يساوي غاطس خط التحميل d_s .

2.3. يجب احتساب مستوى الحمولة بعد العطب على النحو التالي :

$$h_c = \frac{(d_s + t_c - Z_f)(p_s) - \frac{1{,}000\,p}{g}}{p_n}$$

حيث :

h_c = ارتفاع الحمولة من الزيت فوق Z_f ، بالأمتار ؛

Z_f = ارتفاع النقطة الأكثر انخفاضاً في صهريج البضائع فوق خط الأساس ، بالأمتار ؛

ρ_s = كثافة مياه البحر ، ويُفترض أنها تساوي 1,025 كلغ/م^3 ؛

p = في حال وجود نظام للغاز الخامل ، يُفترض أن الضغط المفرط ، بالكيلوباساكال ، لا يقلّ عن 5 كيلوباسكال ؛ وفي حال عدم وجود نظام للغاز الخامل ، يمكن الافتراض أن الضغط المفرط يساوي 0 ؛

انظر التفسير 47

g = تسارع الجاذبية ، ويُفترض أنه يساوي 9,81 م/ثانية^2 ؛

ρ_h = الكثافة الاسمية للحمولة من الزيت ، وتُحتسب بموجب الفقرة 4.4 من هذه اللائحة .

3.3. بالنسبة لصهاريج البضائع التي يحيط بها الجدار القاعي ، يجب افتراض ، ما لم يثبت خلاف ذلك ، أن تدفق الزيت $O_{B(i)}$ لا يقلّ عن 1 % من مجموع كمية حمولة الزيت الموجودة في الصهريج i ، وذلك لأخذ خسائر التبادل الأولي والتأثيرات الديناميكية الناشئة عن التيار والأمواج في الحسبان .

4. في حال حصول عطب قاعي ، يمكن أن تحتجز الحجيرات لغير الزيت جزءاً من التدفق من صهريج بضائع . ويمكن إجراء عمليات احتساب تقريبية لهذا التأثير بتطبيق العامل $C_{DB(i)}$ على كل صهريج ، والذي يتم افتراضه على النحو التالي :

$C_{DB(i)}$ = 0,6 بالنسبة لصهاريج البضائع التي تحيط بها من الأسفل حجيرات لغير الزيت ؛

$C_{DB(i)}$ = 1,0 بالنسبة لصهاريج البضائع التي يحيط بها الجدار القاعي .

8 يجب أن يُحتسب احتمال P_S اختراق حجيرة من العطب الجانبي على النحو التالي :

1. $$P_S = P_{SL}\, P_{SV}\, P_{ST}$$

حيث :

$P_{SL} = 1 - P_{Sf} - P_{Sa}$ = احتمال أن يمتد العطب إلى المنطقة الطولانية التي تحدها X_f و X_a ؛

$P_{SV} = 1 - P_{Su} - P_{Sl}$ = احتمال أن يمتد العطب إلى المنطقة العمودية التي تحدها Z_l و Z_u ؛

$P_{ST} = 1 - P_{Sy}$ = احتمال أن يمتد العطب إلى المنطقة العمودية التي تحدها Z_l و Z_u ؛

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy © IMO

2. يجب تحديد P_{Sa} و P_{Sr} و P_{Sl} و P_{Su} و P_{Sy} بالاستكمال الخطي من جدول احتمالات العطب الجانبي الذي يرد في الفقرة 3.8 من هذه اللائحة ، حيث أن :

P_{Sa} = احتمال أن يقع العطب بأكمله إلى الخلف من موقع X_a/L ؛

P_{Sr} = احتمال أن يقع العطب بأكمله إلى الأمام من موقع X_f/L ؛

P_{Sl} = احتمال أن يقع العطب بأكمله تحت الصهريج ؛

P_{Su} = احتمال أن يقع العطب بأكمله فوق الصهريج ؛

P_{Sy} = احتمال أن يقع العطب بأكمله بعيداً عن الصهريج .

ويجب تعريف الحدود X_a و X_f و Z_l و Z_u و y للحجيرات على النحو التالي :

X_a = المسافة الطولانية من النهاية الخلفية لـ L إلى أقصى نقطة من الخلف للحجيرة قيد النظر ؛

X_f = المسافة الطولانية من النهاية الخلفية لـ L إلى أقصى نقطة إلى الأمام للحجيرة قيد النظر ؛

Z_l = المسافة العمودية من خط الأساس المشكّل إلى أدنى نقطة في الحجيرة قيد النظر ، بالأمتار ؛

Z_u = المسافة العمودية من خط الأساس المشكّل إلى أعلى نقطة في الحجيرة قيد النظر ، بالأمتار . ويجب ألا يفترض أن Z_u تزيد على D_s ؛

y = المسافة الأفقية الدنيا المقاسة عند الزوايا القائمة لجهة خط المنتصف بين الحجيرة قيد النظر والجدار الجانبي ، بالأمتار *.

* بالنسبة للصهاريج المرتّبة بشكل متماثل ، ينظر في الأضرار من جانب واحد فقط من السفينة ، وتُقاس جميع الأبعاد "z" في هذه الحالة من ذلك الجانب نفسه . وبالنسبة إلى الترتيبات غير المتماثلة ، يُشار إلى الملاحظات التوضيحية بشأن المسائل المرتبطة بالقدرة على الحد من التدفق العرضي للزيت ، التي اعتمدتها المنظمة بالقرار MEPC 122(52) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

3. جدول احتمالات العطب الجانبي

P_{su}	$\frac{Z_u}{D_s}$	P_{sl}	$\frac{Z_l}{D_s}$	P_{sf}	$\frac{X_f}{L}$	P_{sa}	$\frac{X_a}{L}$
0,968	0,00	0,000	0,00	0,967	0,00	0,000	0,00
0,952	0,05	0,000	0,05	0,917	0,05	0,023	0,05
0,931	0,10	0,001	0,10	0,867	0,10	0,068	0,10
0,905	0,15	0,003	0,15	0,817	0,15	0,117	0,15
0,873	0,20	0,007	0,20	0,767	0,20	0,167	0,20
0,836	0,25	0,013	0,25	0,717	0,25	0,217	0,25
0,789	0,30	0,021	0,30	0,667	0,30	0,267	0,30
0,733	0,35	0,034	0,35	0,617	0,35	0,317	0,35
0,670	0,40	0,055	0,40	0,567	0,40	0,367	0,40
0,599	0,45	0,085	0,45	0,517	0,45	0,417	0,45
0,525	0,50	0,123	0,50	0,467	0,50	0,467	0,50
0,452	0,55	0,172	0,55	0,417	0,55	0,517	0,55
0,383	0,60	0,226	0,60	0,367	0,60	0,567	0,60
0,317	0,65	0,285	0,65	0,317	0,65	0,617	0,65
0,255	0,70	0,347	0,70	0,267	0,70	0,667	0,70
0,197	0,75	0,413	0,75	0,217	0,75	0,717	0,75
0,143	0,80	0,482	0,80	0,167	0,80	0,767	0,80
0,092	0,85	0,553	0,85	0,117	0,85	0,817	0,85
0,046	0,90	0,626	0,90	0,068	0,90	0,867	0,90
0,013	0,95	0,700	0,95	0,023	0,95	0,917	0,95
0,000	1,00	0,775	1,00	0,000	1,00	0,967	1,00

يجب أن يُحتسب P_{Sy} على النحو التالي :

$$P_{sy} = \left(24,96\frac{199,6\,y}{B_s}\right)\left(\frac{y}{B_s}\right) \quad \text{حيث} \quad \frac{y}{B_s} \le 0,05$$

$$p_{sy} = 0,749 + \left(5 - 44,4\left(\frac{y}{B_s} - 0,05\right)\left(\frac{y}{B_s}\right) - 0,05\right) \quad \text{حيث} \quad 0,05 < \frac{y}{B_s} < 0,1$$

$$p_{sy} = 0,888 + 0,56\left(\frac{y}{B_s} - 0,1\right) \quad \text{حيث} \quad \frac{y}{B_s} \ge 0,1$$

ولا يُفترض أن P_{Sy} يزيد على 1 .

9 يجب أن يُحتسب احتمال P_B خرق حجيرة من العطب القاعي على النحو التالي :

1. $$P_B = P_{BL}\, P_{BT}\, P_{BV}$$

حيث أن :

$P_{BL} = 1 - P_{Bf} - P_{Ba}$ = احتمال أن يمتد العطب إلى المنطقة الطولانية التي تحدها X_a و X_f ؛

$P_{BT} = 1 - P_{Bp} - P_{Bs}$ = احتمال أن يمتد العطب إلى المنطقة المستعرضة التي تحدها Y_p و Y_s ؛

$P_{BV} = 1 - P_{Bz}$ = احتمال أن يمتد العطب بشكل عمودي فوق الحدود التي ترسمها z .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy © IMO

2. يجب تحديد P_{Ba} وP_{Bf} وP_{Bp} وP_{Bs} وP_{Bz} بالاستكمال الخطي من جدول احتمالات العطب القاعي الذي يرد في الفقرة 3.9 من هذه اللائحة ، حيث أن :

P_{Ba} = احتمال أن يقع العطب بأكمله إلى الخلف من موقع X_a/L ؛

P_{Bf} = احتمال أن يقع العطب بأكمله إلى الأمام من موقع X_f/L ؛

P_{Bp} = احتمال أن يقع العطب بأكمله إلى ميسرة الصهريج ؛

P_{Bs} = احتمال أن يقع العطب بأكمله إلى ميمنة الصهريج ؛

P_{Bz} = احتمال أن يقع العطب بأكمله تحت الصهريج .

ويجب تعريف الحدود X_a وX_f وY_p وY_s وz للحجيرات على النحو التالي :

يرد تعريف كل من X_a وX_f في الفقرة 2.8 من هذه اللائحة ؛

Y_p = المسافة المستعرضة من أقصى نقطة في ميسرة الحجيرة قيد النظر التي تقع عند خط الماء d_B أو تحته إلى سطح عمودي يقع $B_B/2$ إلى ميمنة خط المنتصف في السفينة ، بالأمتار ؛

Y_s = المسافة المستعرضة من أقصى نقطة في ميمنة الحجيرة قيد النظر التي تقع عند خط الماء d_B أو تحته إلى سطح عمودي يقع $B_B/2$ إلى ميمنة خط المنتصف في السفينة ، بالأمتار ؛

z = القيمة الدنيا لـ z على امتداد الحجيرة حيث تكون z في أي موقع طولاني ما المسافة العمودية من أدنى نقطة في الجدار القاعي في ذلك الموقع الطولاني إلى أدنى نقطة في الحجيرة في ذلك الموقع الطولاني ، بالأمتار .

3. جدول احتمالات العطب القاعي

P_{Bs}	$\frac{Y_s}{B_B}$	P_{Bp}	$\frac{Y_p}{B_B}$	P_{Bf}	$\frac{X_f}{L}$	P_{Ba}	$\frac{X_a}{L}$
0,000	0,00	0,844	0,00	0,969	0,00	0,000	0,00
0,009	0,05	0,794	0,05	0,953	0,05	0,002	0,05
0,032	0,10	0,744	0,10	0,936	0,10	0,008	0,10
0,063	0,15	0,694	0,15	0,916	0,15	0,017	0,15
0,097	0,20	0,644	0,20	0,894	0,20	0,029	0,20
0,133	0,25	0,594	0,25	0,870	0,25	0,042	0,25
0,171	0,30	0,544	0,30	0,842	0,30	0,058	0,30
0,211	0,35	0,494	0,35	0,810	0,35	0,076	0,35
0,253	0,40	0,444	0,40	0,775	0,40	0,096	0,40
0,297	0,45	0,394	0,45	0,734	0,45	0,119	0,45
0,344	0,50	0,344	0,50	0,687	0,50	0,143	0,50
0,394	0,55	0,297	0,55	0,630	0,55	0,171	0,55
0,444	0,60	0,253	0,60	0,563	0,60	0,203	0,60
0,494	0,65	0,211	0,65	0,489	0,65	0,242	0,65
0,544	0,70	0,171	0,70	0,413	0,70	0,289	0,70
0,594	0,75	0,133	0,75	0,333	0,75	0,344	0,75
0,644	0,80	0,097	0,80	0,252	0,80	0,409	0,80
0,694	0,85	0,063	0,85	0,170	0,85	0,482	0,85
0,744	0,90	0,032	0,90	0,089	0,90	0,565	0,90
0,794	0,95	0,009	0,95	0,026	0,95	0,658	0,95
0,844	1,00	0,000	1,00	0,000	1,00	0,761	1,00

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

يجب أن يُحتسب P_{Bz} على النحو التالي :

$$p_{BZ} = \left(14,5 - \frac{67z}{D_s}\right)\left(\frac{z}{D_s}\right) \quad \text{حيث} \quad \frac{z}{D_s} \le 0,1$$

$$p_{BZ} = 0,78 + 1,1\left(\frac{z}{D_s} - 0,1\right) \quad \text{حيث} \quad \frac{z}{D_s} > 0,1 .$$

ولا يُفترض أن P_{Bz} يزيد على 1 .

10 يجب أن تستخدم هذه اللائحة نهجاً مبسّطاً يقوم على الاحتمالات حيث يتم تجميع ما يتدفق من كل صهريج بضائع ليصب في التدفق المتوسط . وبالنسبة لتصاميم معيّنة ، مثلاً تلك التي تتميّز بوجود مدرجات/تجاويف في الفواصل الإنشائية/السطوح ، وبالنسبة للفواصل الإنشائية الانحدارية و/أو ذات انحناء حاد في البدن ، يستحسن إجراء عمليات احتساب تتسم بقدر أكبر من الدقة . ويمكن في هذه الحالات تطبيق إحدى طرائق الاحتساب التالية :

1. يمكن احتساب الاحتمالات المشار إليها في الفقرتين 8 و 9 أعلاه بقدر أكبر من الدقة ، وذلك بافتراض وجود حجيرات فرعية .*

2. يمكن احتساب الاحتمالات المشار إليها في الفقرتين 8 و 9 أعلاه بتطبيق الاحتمال المتعلق بتأثير الكثافة المنصوص عليه في الخطوط التوجيهية المشار إليها في اللائحة 5.19 .

3. يمكن تقييم القدرة على منع تدفق الزيت بموجب الطريقة التي يرد وصفها في الخطوط التوجيهية المشار إليها في اللائحة 5.19 .

11 تنطبق الأحكام التالية المتعلقة بترتيبات تمديدات الأنابيب :

1. يجب أن تُجهّز خطوط الأنابيب التي تخترق صهاريج البضائع في موضع يبعد أقلّ من $0,30B_s$ عن جانب السفينة ، أو أقلّ من $0,30D_s$ عن قاعها ، بصمامات أو أدوات إغلاق مشابهة عند النقاط التي تفضي فيها إلى تلك الصهاريج . ويجب أن تظل هذه الصمامات مقفلة على الدوام أثناء الإبحار إذا كانت الصهاريج محمّلة ببضائع زيتية . إلاّ أنه يجوز فتحها عند الحاجة إلى مناقلة البضائع من أجل عمليات البضائع الأساسية .

2. لا يجوز أن يؤخذ في الاعتبار الفصل في التقليل من تدفق الزيت عند وقوع حادثة باستخدام نظام لمناقلة البضائع بسرعة في حالات الطوارئ ، أو نظام آخر مرتب للتخفيف من تدفق الزيت ، إلاّ بعد أن توافق الإدارة على فعالية وجوانب سلامة هذا النظام . ويُقدَّم طلب الموافقة على هذا النظام بموجب أحكام الخطوط التوجيهية المشار إليها في اللائحة 5.19 .

* يُشار إلى الملاحظات التوضيحية المتعلقة بالمسائل المتصلة بالقدرة على الحدّ من التدفق العرضي للزيت ، التي اعتمدتها المنظمة بالقرار MEPC.122(52) ، في صيغته المعدّلة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

اللائحة 24
الافتراضات المتعلقة بالأعطاب

1 لأغراض احتساب التدفق الزيتي الافتراضي من ناقلات الزيت بموجب اللائحتين 25 و 26 ، افتُرضت الأبعاد الثلاثة لثغرة متوازية السطوح في جانب السفينة أو قاعها على النحو الموضح أدناه . وفي حالة الأعطاب القاعية ، حُددت حالتان تُطبَّق كلٌ منهما على حدة على الأجزاء المشار إليها في ناقلة الزيت .

1.	العطب الجانبي		
1.1.	الامتداد الطولاني (l_c) :		$\frac{1}{3}L^{\frac{2}{3}}$ أو 14,5 متر ، أيهما أقل
2.1.	الامتداد المستعرض (t_c) : (يقاس إلى الداخل من جانب السفينة عمودياً على خط المنتصف على المستوى المناظر لعائم السفينة الصيفي المعيّن) :		$\frac{B}{5}$ أو 11,5 متر ، أيهما أقل
3.1.	الامتداد العمودي (v_c) :		يقاس من خط الأساس إلى الأعلى دون حد
2.	العطب القاعي		
1.2.	الامتداد الطولاني (l_s) :	*على طول بيلغ 0,3L مقاساً من المتعامد الأمامي للسفينة*	*أي جزء آخر من أجزاء السفينة*
		$\frac{L}{10}$	$\frac{L}{10}$ أو 5 أمتار ، أيهما أقل
2.2.	الامتداد المستعرض (t_s):	$\frac{B}{6}$ أو 10 أمتار ، أيهما أقل على ألاّ يكون دون 5 أمتار	5 أمتار
3.2.	الإمتداد العمودي من خط الأساس (v_s) :	$\frac{B}{15}$ أو 6 أمتار ، أيهما أقل	

انظر التفسير 48

2 تدل الرموز المستعملة في هذه اللائحة ، حيثما ترد في هذا الفصل ، على المعنى المحدد لها في هذه اللائحة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

اللائحة 25

التدفق الافتراضي للزيت

انظر التفسير 49

1 يجب أن يُحتسب التدفق الافتراضي للزيت في حالة العطب الجانبي (O_c) والعطب القاعي (O_s) وفقاً للصيغ التالية في ما يتعلق بالأقسام المتصدعة نتيجة حدوث عطب في أي مكان محتمل على طول السفينة وإلى المدى المحدد في اللائحة 24 من هذا المرفق .

1. للأعطاب الجانبية :

$$O_c = \sum W_i + \sum K_i C_i \qquad \text{(الصيغة I)}$$

2. للأعطاب القاعية :

$$O_s = \frac{1}{3}\left(\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i\right) \qquad \text{(الصيغة II)}$$

حيث :

W_i = حجم صهريج جانبي بالأمتار المكعّبة يُفترض أنه مخروق نتيجة الإصابة بعطب على نحو ما هو محدد في اللائحة 24 من هذا المرفق ؛ ويجوز أن تكون قيمة W_i مساوية للصفر في حالة الصابورة المفصولة .

C_i = حجم أحد الصهاريج المركزية بالأمتار المكعّبة يُفترض أنه مخروق نتيجة الإصابة بعطب على نحو ما هو محدد في اللائحة 24 من هذا المرفق ؛ ويجوز أن تكون قيمة C_i مساوية للصفر في حالة الصابورة المفصولة .

K_i = $\frac{b_i}{t_c} - 1$ ؛ عندما تكون قيمة b_i مساوية أو أكبر من قيمة t_c ، تُعتبر K_i مساوية للصفر .

Z_i = $\frac{h_i}{v_s} - 1$ ؛ عندما تكون قيمة hi مساوية أو أكبر من قيمة v_s ، تُعتبر z_i مساوية للصفر .

b_i = عرض الصهريج الجانبي قيد النظر ، بالأمتار ، مقاساً من جانب السفينة بزوايا قائمة على الخط المحوري للسفينة عند المستوى المقابل لعائم السفينة الصيفي المعيّن .

h_i = العمق الأدنى للقاع المزدوج قيد النظر ، بالأمتار ؛ وفي حال عدم وجود قاع مزدوج ، تُعتبر قيمة h_i مساوية للصفر .

وتدل الرموز المستعملة في هذه الفقرة ، حيثما تَرد في الفصل الحالي ، على المعنى المحدد في هذه اللائحة .

انظر التفسير 50

2 في حال وجود مكان فارغ أو صهريج صابورة مفصولة بين صهاريج الزيت الجانبية يقلّ طوله عن الامتداد l_c المحدد في اللائحة 24 من هذا المرفق ، يجوز احتساب قيمة O_c في الصيغة (I) على أساس أن الحجم W_i هو الحجم الحقيقي لأحد الصهريجين المجاورين لهذا المكان (عند تماثل سعتيهما) أو لأصغر الصهريجين عند اختلاف السعتين ، مضروباً بالقيمة S_i المعرّفة أدناه ، وتستخدم قيمة الحجم الكامل الفعلي بالنسبة لجميع الصهاريج الجانبية الأخرى المتضررة من التصادم .

$$S_i = 1 - \frac{l_i}{l_c}$$

حيث l_i : = الطول بالأمتار للمكان الفارغ أو لصهريج الصابورة المفصولة قيد النظر .

1.3 لا تُراعى الصهاريج ذات القاع المزدوج الفارغة أو التي تحتوي على مياه نظيفة إلاّ إذا كانت الصهاريج فوقها محمّلة بالبضائع .

2.3 عندما لا يمتد القاع المزدوج على طول وعرض الصهريج المعني بأكملهما ، يُهمل هذا القاع تماماً ويُدرج حجم الصهاريج القائمة فوق منطقة القاع المعطوبة في الصيغة (II) حتى ولو كان الصهريج لا يعتبر مخروقاً نظراً لتجهيزه بهذا القاع المزدوج الجزئي .

3.3 يمكن إهمال آبار السفط عند تحديد قيمة h_i بشرط أن تكون صغيرة المساحة وأن يكون امتدادها تحت الصهريج ضئيلاً إلى أقصى حد وألاّ يتجاوز في أي حال من الأحوال نصف ارتفاع القاع المزدوج . وإذا تجاوز عمق البئر نصف ارتفاع القاع المزدوج ، يجب اعتبار h_i معادلاً لارتفاع القاع المزدوج ناقصاً ارتفاع البئر .

ويجب أن تُجهّز تمديدات الأنابيب التي تخدم هذه الآبار ، إذا رُكّبت ضمن القاع المزدوج ، بصمامات أو غير ذلك من ترتيبات الإغلاق ، على أن يكون موقعها عند نقطة الربط مع الصهريج المعني لمنع تدفق الزيت عند إصابة الأنابيب بعطب ما . ويجب أن تُركّب تمديدات الأنابيب هذه على أعلى مسافة ممكنة من جدار القاع . ويجب أن تظل الصمامات المذكورة مقفلة على الدوام أثناء الإبحار عندما يحتوي الصهريج على بضائع زيتية ، إلاّ أنه يجوز فتحها في حالة الحاجة إلى مناقلة البضائع من أجل وزانة السفينة فقط .

انظر التفسير 51

4 في الحالة التي يشمل فيها العطب أربعة صهاريج مركزية في أن معاً ، يمكن أن تُحتسب قيمة O_s وفقاً للصيغة التالية :

$$O_s = \frac{1}{4}(\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \qquad \text{(الصيغة III)}$$

5 يجوز للإدارة أن تُدرج في عداد وسائل التخفيف من تدفق الزيت عند حدوث عطب قاعي نظاماً تمّ تركيبه لمناقلة البضائع يتميز بقدرة سفط عالية في حالات الطوارئ في كل صهريج من صهاريج البضائع الزيتية ويقدر على تنفيذ عمليات المناقلة من صهريج مخروق أو أكثر إلى صهاريج الصابورة المفصولة أو صهاريج البضائع المتاحة ، إن كانت هذه الإدارة على ثقة من أن حجم الفراغ بين سطح السائل وسقف تلك الصهاريج كاف . غير أن اعتماد هذا الافتراض يتوقف على قدرة النظام على أن ينقل خلال ساعتين من التشغيل كمية من الزيت تساوي نصف سعة أكبر الصهاريج المعطوبة المعنية وعلى توافر طاقة استيعاب مناظرة لتلك الكمية في صهاريج الصابورة أو البضائع . ويجب أن يقتصر استخدام الافتراض المذكور على القدرة على احتساب قيمة O_s طبقاً للصيغة (III) . ويجب أن تُركّب أنابيب المسافط هذه على ارتفاع لا يقلّ ، كحد أدنى ، عن الامتداد العمودي للعطب الفاعي v_s . ويجب أن تزود الإدارة المنظمة بالمعلومات عن الترتيبات التي تقبل بها من أجل تعميمها على الأطراف الأخرى في الاتفاقية .

6 لا تنطبق هذه اللائحة على ناقلات الزيت التي تُسلّم في 1 كانون الثاني/يناير 2010 أو بعد ذلك ، على النحو المعرّف في اللائحة 6.28.1 .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

اللائحة 26

ترتيب صهاريج البضائع وحدود أحجامها

1 باستثناء ما تنصّ عليه الفقرة 7 أعلاه ، يجب أن تستوفي أحكام هذه اللائحة :

1. كل ناقلة زيت تبلغ حمولتها الإجمالية 150 طناً فأكثر سُلّمت بعد 31 كانون الأول/ديسمبر 1979 ، على النحو المعرّف في اللائحة 2.28.1 ؛

2. كل ناقلة زيت تبلغ حمولتها الإجمالية 150 طناً فأكثر سُلّمت في 31 كانون الأول/ديسمبر 1979 أو بعد ذلك التاريخ ، على النحو المعرّف في اللائحة 1.28.1 ، والتي تقع ضمن إحدى هاتين الفئتين :

1.2. ناقلة يقع تاريخ تسليمها بعد 1 كانون الثاني/يناير 1977 ،

2.2. أو ناقلة تنطبق عليها الحالتان التاليتان :

1.2.2. سُلّمت في تاريخ أقصاه 1 كانون الثاني/يناير 1977 ؛

2.2.2. أبرم عقد بنائها بعد 1 كانون الثاني/يناير 1974 ، أما في الحالات التي لم يُبرم فيها عقد البناء قبلاً ، فالناقلة الممدود صالبها أو التي تكون في مرحلة مماثلة من مراحل البناء بعد 30 حزيران/يونيو 1974 .

2 يجب أن يكون حجم وترتيب صهاريج البضائع في ناقلات الزيت بحيث لا يتجاوز التدفق الافتراضي O_c أو O_s المحتسب بمقتضى أحكام اللائحة 25 من هذا المرفق ، وفي أي مكان على طول السفينة ، لا يتجاوز 30 000 م^3 أو $400\sqrt[3]{DW}$ ، أيهما أكبر ، على ألاّ يزيد على 40 000 م^3 .

3 يجب ألاّ تتجاوز سعة أي صهريج من الصهاريج الجانبية للبضائع الزيتية في ناقلات الزيت نسبة 75 % من القدر المحدد للتدفق الزيتي المفترض المشار إليه في الفقرة 2 من هذه اللائحة ، وألاّ تتجاوز سعة أي صهريج من الصهاريج المركزية للبضائع الزيتية 50 000 م^3 . إلاّ أنه في حالة ناقلات الزيت ذات الصابورة المفصولة ، على النحو المعرّف في اللائحة 18 من هذا المرفق ، يجوز زيادة السعة المسموح بها لصهريج جانبي للبضاعة الزيتية يقع بين صهريجين من صهاريج الصابورة المفصولة يتجاوز طول كل منهما l_t إلى الحد الأقصى للتدفق الزيتي الافتراضي ، بشرط أن يزيد عرض الصهاريج الجانبية على t_c .

4 لا يجوز أن يزيد طول كل صهريج من صهاريج البضائع على 10 أمتار أو إحدى القيم التالية ، أيهما أكبر :

1. حيثما لا يوجد فاصل إنشائي طولاني داخل صهاريج البضائع :

$$\left(0{,}5\frac{b_i}{B}+0{,}1\right)L$$ على ألاّ يتجاوز $0{,}2L$

2. حيثما يوجد فاصل إنشائي طولاني عند خط المنتصف داخل صهاريج البضائع :

$$\left(0{,}25\frac{b_i}{B}+0{,}15\right)L$$

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

3 حيثما يوجد فاصلان إنشائيان طولانيان أو أكثر داخل صهاريج البضائع :

1.3 بالنسبة لصهاريج البضائع الجانبية : $0,2L$

2.3 بالنسبة لصهاريج البضائع المركزية :

1.2.3 إذا كانت قيمة $\frac{b_i}{B}$ تساوي الخمس أو أكثر : $0,2L$

2.2.3 إذا كانت قيمة $\frac{b_i}{B}$ أقل من الخمس :

1.2.2.3 حيثما لا يوجد فاصل إنشائي طولاني عند خط المنتصف :

$$\left(0,5\frac{b_i}{B}+0,1\right)L$$

2.2.2.3 حيثما يوجد فاصل إنشائي طولاني عند خط المنتصف :

$$\left(0,25\frac{b_i}{B}+0,15\right)L$$

حيث b_i هي المسافة الدنيا من جانب السفينة إلى الفاصل الإنشائي الطولاني الخارجي للصهريج المعني المقاسة من الداخل بزوايا قائمة على خط المنتصف عند المستوى المناظر للعائم الصيفي المعيّن .

5 تفادياً لتجاوز الحدود الحجمية المنصوص عليها في الفقرات 2 و 3 و 4 من هذه اللائحة ، وبصرف النظر عن نوع نظام مناقلة البضائع المقبول والمركّب على متن السفينة ، يجب توفير صمامات أو أدوات إقفال أخرى مشابهة لفصل الصهاريج عن بعضها بعضاً حيثما يصل النظام المذكور بين صهريجين أو أكثر من صهاريج البضائع . ويجب إغلاق هذه الصمامات أو الأدوات عندما تكون الناقلة مبحرة .

6 يجب أن تُجهَّز تمديدات الأنابيب التي تخترق صهاريج البضائع في موقع يقلّ عن h_c من جانب السفينة ، أو عن v_c من قاع السفينة ، بصمامات أو أدوات إغلاق مشابهة عند النقاط التي تفضي فيها إلى تلك الصهاريج .ويجب أن تظل هذه الصمامات مقفلة على الدوام أثناء الإبحار إذا كانت الصهاريج محمّلة ببضائع زيتية ، إلاّ أنه يجوز فتحها عند الحاجة إلى مناقلة البضائع من أجل وزانة السفينة فقط .

7 لا تنطبق هذه اللائحة على ناقلات الزيت التي تُسلَّم في 1 كانون الثاني/يناير 2010 أو بعد ذلك التاريخ ، على النحو المعرّف في اللائحة 1.28.8 .

اللائحة 27
الاتزان السالم

انظر التفسير 52

1 يجب أن تستوفي كل ناقلة زيت تبلغ حمولتها الساكنة 5 000 طن فأكثر سُلّمت في 1 شباط/فبراير 2002 أو بعد ذلك التاريخ ، على النحو المعرّف في اللائحة 7.28.1 ، معايير الاتزان السالم المنصوص عليها في الفقرتين 1.1 و 2.1 من هذه

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

اللائحة ، حسب الحالة ، في ما يخص أي غاطس تشغيلي في ظل أسوأ الظروف الممكنة لتحميل البضائع والصابورة ، بما يتفق وممارسات التشغيل السليمة ، بما في ذلك المراحل البينية لعمليات نقل السوائل . ويجب افتراض أن صهاريج الصابورة مملوءة جزئياً في ظل جميع الظروف .

1. في الميناء ، يجب ألا يقلّ الارتفاع البيني GM_o ، المصحّح لمراعاة تأثير السطح الحر المقاس عند زاوية تمايل تساوي صفراً ، عن 0,15 متر ؛

2. في البحر ، يجب أن تنطبق المعايير التالية :

2.1. يجب ألاّ تقلّ المساحة التي تقع أسفل منحنى رافعة التقويم (منحنى GZ) عن 0,055 متر راديان وصولاً إلى زاوية تمايل $\theta = 30^\circ$ ، وألاّ تقلّ عن 0,09 متر راديان وصولاً إلى $\theta = 40^\circ$ أو إلى زاوية غمر أخرى θ * إذا كانت هذه الزاوية تقلّ عن 40° . وبالإضافة إلى ذلك ، يجب ألاّ تقلّ المساحة التي تقع أسفل منحنى رافعة التقويم (منحنى GZ) بين زاويتي تمايل تبلغان 30° و 40° أو بين 30° و θ ، إذا كانت هذه الزاوية تقلّ عن 40° ، عن 0,03 متر راديان ؛

2.2. يجب ألاّ يقلّ منحنى رافعة التقويم GZ عن 0,20 متر عند زاوية تمايل تساوي 30° أو أكثر ؛

3.2. يجب أن يقع أقصى ذراع تقويم عند زاوية تمايل يُستحسن أن تزيد على 30° ، على ألاّ تقلّ عن 25° ؛

4.2. يجب ألاّ يقلّ الارتفاع البيني الأولي GM_o ، المصحّح لمراعاة تأثير السطح الحر المقاس عند زاوية تمايل تساوي صفراً ، عن 0,15 متر .

2 يجب استيفاء متطلبات الفقرة 1 من هذه اللائحة باتخاذ تدابير تصميمية . ويجوز السماح بإجراءات تشغيلية تكميلية بسيطة في ما يخص ناقلات البضائع المختلطة .

3 يجب أن تعني الإجراءات التشغيلية التكميلية البسيطة لعمليات مناقلة السوائل ، المشار إليها في الفقرة 2 من هذه اللائحة ، إجراءات مكتوبة يزوّد بها الربان :

1. توافق عليها الإدارة ؛

2. تُبيّن صهاريج البضائع والصابورة التي قد تكون ، في ظل أي ظرف محدد لمناقلة السوائل وفي ظل المدى الممكن لكثافات البضائع ، مملوءة جزئياً والتي تسمح مع ذلك باستيفاء معايير الاتزان . ويجوز أن تتباين الصهاريج المملوءة جزئياً أثناء عمليات مناقلة السوائل وأن تؤلف أي مجموعة من الصهاريج بشرط استيفائها المعايير ؛

3. يَسهُل على الضابط المسؤول عن عمليات مناقلة السوائل فهمها ؛

4. تتيح تنفيذ تدابير التعاقب المبرمج لعمليات مناقلة البضائع/الصابورة ؛

5. تتيح عقد مقارنات بين الاتزان المُحقّق والاتزان المطلوب باستخدام معايير اتزان في شكل بياني أو جدولي ؛

* الزاوية θ هي زاوية التمايل التي يتعذّر عندها إقفال الفتحات الموجودة في البدن أو المنشآت أو الغرف العلوية إقفالاً سدوداً للماء في حالة الغمر . ولدى تطبيق هذا المعيار ، لا يتعيّن أن تُعتبر المنافذ الصغيرة التي لا يمكن أن يحدث من خلالها غمر تدريجي منافذ مفتوحة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

6. لا تتطلب من الضابط المسؤول أن يجري عمليات حسابية مستفيضة ؛

7. تتيح للضابط المسؤول أن يتخذ التدابير التصحيحية في حالة الابتعاد عن القيم المستصوبة وفي حالات الطوارئ ؛

8. تُعرَض بشكل بارز في دليل الوزانة والاتزان المعتمد ومحطة التحكم بمناقلة البضائع/الصابورة وأي برنامج حاسوبي يستخدم في عمليات احتساب الاتزان .

اللائحة 28
التقسيم الداخلي والاتزان العطبي

1 يجب أن تستوفي كل ناقلة زيت سُلّمت بعد 31 كانون الأول/ديسمبر 1979 ، على النحو المعرّف في اللائحة 2.28.1 ، وتبلغ حمولتها الإجمالية 150 طناً فأكثر ، معايير التقسيم الداخلي والاتزان العطبي التي تنص عليها في الفقرة 3 من هذه اللائحة عقب إصابتها بالعطب الجانبي أو القاعي الافتراضي ، على نحو ما تنص عليه الفقرة 2 من هذه اللائحة ، وذلك مهما كان غاطس السفينة التشغيلي الذي يبين ظروف التحميل الفعلية الجزئية أو الكلية التي تتناسب مع وزانة السفينة ومتانتها ، فضلاً عن الأوزان النوعية للبضائع . ويجب تطبيق هذا العطب على جميع المواقع الممكنة على طول السفينة ، وذلك على النحو التالي :

1. في الناقلات التي يتجاوز طولها 225 متراً : في أي مكان على طول السفينة ؛

2. في الناقلات التي يتجاوز طولها 150 متراً ، ولا يزيد على 225 متراً : في أي مكان على طول السفينة ، إلاّ إذا كان الأمر يتعلق بفاصل إنشائي خلفي أو أمامي يحد مكان الآلات في مؤخرة السفينة . ويجب معاملة مكان الآلات بوصفه حجيرة واحدة قابلة للغمر ؛

3. في الناقلات التي لا يتجاوز طولها 150 متراً : في أي مكان على طول السفينة قائم بين فاصلين إنشائيين مستعرضين متجاورين ، باستثناء مكان الآلات . وبالنسبة للناقلات التي يبلغ طولها 100 متر أو أقل ، حيث يتعذّر استيفاء متطلبات الفقرة 3 من هذه اللائحة دون الإضرار مادياً بخصائص السفينة التشغيلية ، يجوز للإدارة أن تسمح بتساهلات في تطبيق هذه المتطلبات .

ولا يُنظر في حالات الإبحار بالصابورة حين لا تنقل السفينة زيتاً في صهاريج البضائع إلاّ إذا كانت تحمل مخلّفات زيتية .

انظر التفسير 53

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2 تتطبق الأحكام التالية بشأن مدى العطب الافتراضي وطبيعته :

1.	العطب الجانبي		
1.1.	الامتداد الطولاني :	$\frac{1}{3}\left(\frac{2}{L^3}\right)$ أو 14,5 متر ، أيهما أقل	
2.1.	الامتداد المستعرض : (يقاس إلى الداخل من جانب السفينة عمودياً على خط المنتصف عند مستوى خط التحميل الصيفي) :	$\frac{B}{5}$ أو 11,5 متر ، أيهما أقل	
3.1.	الامتداد العمودي :	يقاس من الخط المشكّل لألواح جدار القاع المعدنية على الخط المحوري إلى الأعلى دون حد	
2.	العطب القاعي	*على طول يبلغ 0,3L مقاساً من المتعامد الأمامي للسفينة*	*أي جزء آخر من أجزاء السفينة*
1.2.	الامتداد الطولي :	$\frac{1}{3}\left(\frac{2}{L^3}\right)$ أو 14,5 متر ، أيهما أقل	$\frac{1}{3}\left(\frac{2}{L^3}\right)$ أو 5 أمتار ، أيهما أقل
2.2.	الامتداد المستعرض :	$\frac{B}{6}$ أو 10 أمتار ، أيهما أقل	$\frac{B}{6}$ أو 5 أمتار ، أيهما أقل
3.2.	الامتداد العمودي من خط الأساس :	$\frac{B}{15}$ أو 6 أمتار ، أيهما أقل يقاس من الخط المشكّل لألواح جدار القاع المعدنية على خط المنتصف	$\frac{B}{15}$ أو 6 أمتار ، أيهما أقل يقاس من الخط المشكّل لألواح جدار القاع المعدنية على خط المنتصف

3. يجب أن يؤخذ في الحسبان أي عطب يقلّ مداه عن المدى الأقصى للعطب المحدد في الفقرتين الفرعيتين 1.2 و 2.2 من هذه اللائحة ومن شأنه أن يخلّف حالة أشد خطراً .

4. عند تصور وقوع عطب يشمل فواصل إنشائية مستعرضة على النحو المحدد في الفقرتين الفرعيتين 1.1 و 2.1 من هذه اللائحة ، يجب وضع فواصل إنشائية مستعرضة كتيمة للماء تبعد عن بعضها البعض مسافة تساوي على أقل تقدير المدى الطولي للعطب الافتراضي المحدد في الفقرة الفرعية 1.2 من هذه الفقرة كي تُعتبر فعّالة . وحيثما يقلّ البعد بين الفواصل الإنشائية المستعرضة من ذلك ، يجب افتراض أنه لا وجود لفاصل أو أكثر من تلك الفواصل الإنشائية لغرض تحديد الأقسام المغمورة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

5. عند تصور وقوع عطب بين فواصل إنشائية متجاورة مستعرضة كتيمة للماء على النحو المحدد في الفقرة الفرعية 3.1 من هذه اللائحة ، يجب ألاّ يُفترض أنه ألحق ضرراً بأي فاصل إنشائي رئيسي مستعرض أو فاصل إنشائي مستعرض يحدّ صهاريج جانبية أو صهاريج مزدوجة القاع ، إلاّ :

1.5. إذا كان البُعد بين الفواصل الإنشائية المتجاورة أقل من المدى الطولاني للعطب الافتراضي المشار إليه في الفقرة الفرعية 1.2 من هذه الفقرة ؛

2.5. أو إذا كان هناك مدرّج أو تجويف في أحد الفواصل الإنشائية المستعرضة يتجاوز طوله 3,05 أمتار ضمن حدود اختراق العطب الافتراضي . ولا يُعتبر المدرج الذي يشكّله الفاصل الإنشائي لحجرة الكوفر وسطح صهريج حجرة الكوفر مدرجاً في مفهوم هذه اللائحة .

6. في حال وجود أنابيب أو قنوات أو أنفاق ضمن المدى المفترض للعطب ، يجب اتخاذ الترتيبات اللازمة للحيلولة دون امتداد الغمر التدريجي إلى حجيرات غير تلك التي يُفترض أنها قابلة للغمر بالنسبة لكل حالة من حالات العطب .

انظر التفسير 54

3 يجب أن تُعتبر ناقلات الزيت مستوفيةً معايير الاتزان العطبي إذا استوفت المتطلبات التالية :

1. أن يكون خط الماء النهائي ، مع مراعاة غطس السفينة وميَلانها الجانبي ووزانتها ، أدنى من الحد السفلي لأي فتحة قد يحصل من خلالها غمر تدريجي . وتشمل هذه الفتحات أنابيب الهواء والفتحات التي تغلق بواسطة أبواب أو أغطية عنبرية كتيمة للماء . ويمكن استبعاد الفتحات التي تغلق بواسطة أغطية فتحات الدخول الكتيمة والكوى ذات الغطاء المسطّح والأغطية العنبرية الصغيرة الكتيمة للماء لصهاريج البضائع التي تحافظ على المنَعة العالية للسطح والأبواب الجرارة الكتيمة للماء التي تشغّل من بعد والكوى الجانبية غير القابلة للفتح .

2. في المرحلة الأخيرة للغمر ، يجب ألاّ تتجاوز زاوية الميَلان التي تنجم عن الغمر غير المتماثل 25° ، بشرط أن يكون بالمستطاع زيادة هذه الزاوية حتى 30° ، على ألاّ تغطس حافة السطح .

3. يُدرس الاتزان في المرحلة الأخيرة للغمر بعناية ، ويجوز اعتباره كافياً إذا كان منحنى رافعة التقويم يتمتع بمدى يبلغ 20° على الأقل بعد وضع التوازن بالترافق مع رافعة تقويم متبقية قصوى تبلغ 0,1 متر على الأقل ضمن المدى المذكور . ويتعين ألاّ تقل المساحة التي يغطيها المنحني ضمن ذلك المدى عن 0,0175 متر ردیان . ويجب عدم تغطيس الفتحات غير المحمية في نطاق ذلك المدى إلاّ إذا افتُرض أن المكان المعني قد غُمر . ويجوز ، في نطاق ذلك ، أن يُسمح بتغطيس أي من الفتحات المنصوص عليها في الفقرة الفرعية 1.3 من هذه الفقرة والفتحات الأخرى القابلة للإغلاق الكتيم للماء .

4. يجب أن تتأكد الإدارة من أن الاتزان كاف أثناء مراحل الغمر الوسطي .

5. يجب عدم مراعاة ترتيبات الموازنة التي تتطلب معينات ميكانيكية ، كالصمامات أو أنابيب التسوية العرضية ، إن كانت مركّبة ، في ما يتعلق بالتقليل من زاوية الميَلان أو بلوغ المدى الأدنى للاتزان المتبقي بغية استيفاء متطلبات الفقرات الفرعية 1.3 و 2.3 و 3.3 من هذه الفقرة . ويجب الحفاظ على قدر كاف من الاتزان المتبقي خلال جميع المراحل التي تستخدم فيها الموازنة . ويجوز اعتبار الأماكن التي تصل بينها قنوات عريضة المقطع أماكن مشتركة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

4 يجب التأكد من استيفاء متطلبات الفقرة 1 من هذه اللائحة بواسطة عمليات احتساب تأخذ في الاعتبار السمات التصميمية للسفينة وترتيبات الحجيرات المعطوبة وأشكالها ومحتوياتها ، وكذلك توزيع السوائل وثقلها النوعي وتأثير سطوحها الطليقة . ويجب أن تستند عمليات الاحتساب هذه إلى ما يلي :

1. يجب مراعاة الصهاريج الفارغة أو المملوءة جزئياً والثقل النوعي للبضائع المحمولة ، فضلاً عن أي تدفق للسوائل من الحجيرات المعطوبة .

2. يجب أن تكون النفاذية المفترضة للأماكن المغمورة نتيجة عطب ما على النحو التالي :

الأماكن	*النفاذية*
الأماكن المخصصة للمؤن	0,60
أماكن المعيشة	0,95
أماكن الآلات	0,85
الأماكن الفارغة	0,95
الأماكن المخصصة للسوائل المستهلكة	0 إلى 0,95 *
الأماكن المخصصة لسوائل أخرى	0 إلى 0,95 *

3. لا يؤخذ الطفو في أي إنشاء علوي قائم مباشرة فوق العطب الجانبي في الحسبان . إلاّ أنه يمكن مراعاة الأجزاء غير المغمورة من الإنشاءات العلوية خارج مدى العطب ، بشرط أن تكون مفصولة عن المكان المعطوب بفواصل إنشائية كتيمة وأن تستوفي متطلبات الفقرة الفرعية 1. من هذه اللائحة في ما يتعلق بتلك الأماكن السليمة . ويمكن القبول بأبواب مفصلية كتيمة للماء في الفواصل الإنشائية الكتيمة للماء الخاصة بالإنشاءات العلوية .

4. يُحتسب تأثير السطح الطليق عند زاوية ميَلان تبلغ 5° لكل حجيرة على حدة . ويجوز أن تطلب الإدارة أو تسمح باحتساب تصحيحات السطح الطليق بزاوية ميَلان تزيد على 5° ، وذلك بالنسبة للصهاريج المملوءة جزئياً .

5. عند احتساب تأثير السطوح الطليقة للسوائل المستهلكة ، يجب الافتراض أن كل نوع من أنواع السوائل له على الأقل زوج واحد من الصهاريج المستعرضة أو له صهريج منفرد ذو سطح طليق عند خط المنتصف ، وأن الصهريج أو مجموعة الصهاريج التي ستؤخذ في الاعتبار هي الصهاريج التي يبلغ فيها تأثير السطح الطليق ذروته .

5 يجب أن يُزوَد ربان كل ناقلة زيت جديدة والشخص المسؤول عن ناقلة زيت جديدة غير ذاتية الدفع ينطبق عليها هذا المرفق بالبيانات التالية التي يتعين أن تُقدَم في شكل معتمد :

1. المعلومات المتعلقة بتحميل البضائع وتوزيعها والضرورية لضمان استيفاء أحكام هذه اللائحة ؛

* يجب أن تكون نفاذية الحجيرات المملوءة جزئياً متناسبة مع كمية السوائل المحمولة فيها . وفي كل الحالات التي يمتد فيها العطب إلى صهريج السوائل ، يجب افتراض أن محتويات الصهريج فُقدت بأكملها وأن ماء مالحاً حلّ محلها حتى السطح المستوي النهائي للتوازن .

2. البيانات المتصلة بقدرة السفينة على استيفاء معايير الاتزان العطبي ، على النحو المحدد في هذه اللائحة ، بما في ذلك تأثيرات التساهلات المسموح بها بمقتضى الفقرة الفرعية 3.1 من هذه اللائحة .

6 بالنسبة لناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الساكنة 20 000 طن فأكثر والتي سُلّمت في 6 تموز/يوليو 1996 أو بعد ذلك التاريخ ، على النحو المعرّف في اللائحة 6.28.1 ، يجب استكمال افتراضات العطب المنصوص عليها في الفقرة 2.2 من هذه اللائحة بالافتراضات التالية للعطب القاعي المقترن بالتصدع السطحي :

1. الامتداد الطولاني :

1.1. السفن التي تبلغ حمولتها الساكنة 75 000 طن فأكثر :
0,67 مقاساً من المتعامد الأمامي ؛

2.1. السفن التي تقلّ حمولتها الساكنة عن 75 000 طن :
0,47 مقاساً من المتعامد الأمامي ؛

2. المدى المستعرض : $\frac{B}{3}$ في أي مكان في القاع ؛

3. المدى العمودي : خرق البدن الخارجي .

اللائحة 29
صهاريج النفايات الزيتية

1 مع مراعاة أحكام الفقرة 4 من اللائحة 3 من هذا المرفق ، يجب أن تُجهّز ناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الإجمالية 150 طناً فأكثر بترتيبات لصهاريج النفايات الزيتية بموجب متطلبات الفقرات من 1.2 إلى 3.2 من هذه اللائحة . وفي ناقلات الزيت التي سُلّمت في 31 كانون الأول/ديسمبر 1979 أو بعد ذلك التاريخ ، على النحو المعرّف في اللائحة 1.28.1 ، يمكن تعيين أي صهريج للبضائع على أنه صهريج للنفايات الزيتية .

1.2 يجب توفير الوسائل المناسبة لتنظيف صهاريج البضائع ونقل مخلّفات الصابورة القذرة والغسالات الصهريجية من صهاريج البضائع إلى صهريج للنفايات الزيتية تعتمده الإدارة .

2.2 في هذا النظام ، يجب توفير ترتيبات لنقل النفايات الزيتية إلى صهريج أو مجموعة من صهاريج النفايات الزيتية بحيث تستوفي أي نفايات سائلة تصرَّف في البحر أحكام اللائحة 34 من هذا المرفق .

3.2 يجب أن تتمتع ترتيبات صهريج أو مجموعة صهاريج النفايات الزيتية بالسعة اللازمة لاحتواء النفايات الناجمة عن غسالات الصهاريج والمخلّفات الزيتية ومخلّفات الصابورة القذرة ، على ألاّ تقلّ في مجموعها عن نسبة 3 % من سعة نقل الزيت في السفينة . إلا أنه يجوز للإدارة القبول بأن تكون هذه النسبة على النحو التالي :

1. 2 % بالنسبة لناقلات الزيت التي تكون فيها ترتيبات غسل الصهاريج على نحو يتيح ، عند تعبئة صهريج النفايات الزيتية بمياه الغسيل ، توفير كميات كافية من تلك المياه لغسل الصهاريج وتزويد مضخات الاستخراج النفاثة ، حيثما ينطبق ذلك ، بالسائل الدافع بدون الحاجة إلى إمداد النظام بمياه إضافية ؛

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

المرفق I : لوائح منع التلوث بالزيوت
اللائحة 30

2. 2 % عندما تكون الناقلة مزوَّدة بصهاريج الصابورة المفصولة أو صهاريج مخصّصة للصابورة النظيفة بموجب اللائحة 18 من هذا المرفق ، أو عندما تكون الناقلة مجهّزة بنظام لتنظيف صهاريج البضائع بالزيت الخام بموجب اللائحة 33 من هذا المرفق . ويجوز تخفيض هذه السعة إلى 1,5 % بالنسبة لناقلات الزيت التي تكون فيها ترتيبات تنظيف الصهاريج على نحو يتيح ، عند تعبئة صهريج أو صهاريج النفايات الزيتية بمياه الغسيل ، توفير كميات كافية من تلك المياه لغسل الصهاريج وتزويد مضخات الاستخراج النفّاثة ، حيثما ينطبق ذلك ، بالسائل الدافع بدون الحاجة إلى إمداد النظام بمياه إضافية ؛

3. 1% بالنسبة لناقلات البضائع المختلطة التي تنقل البضائع الزيتية ، وذلك فقط في صهاريج ذات جدران ملساء . ويجوز تخفيض هذه السعة إلى نسبة 0,8% عندما تكون ترتيبات غسل الصهاريج على نحو يتيح ، عند تعبئة صهريج أو صهاريج النفايات الزيتية بمياه الغسيل ، توفير كميات كافية من تلك المياه لغسل الصهاريج وتزويد مضخات الاستخراج النفّاثة ، حيثما ينطبق ذلك ، بالسائل الدافع بدون الحاجة إلى إمداد النظام بمياه إضافية .

انظر التفسير 55

4.2 يجب أن تُصمَّم صهاريج النفايات الزيتية ، ولا سيما في ما يتصل بالمداخل أو المخارج أو الحافرات أو المسدّات في حال تركيبها ، على نحو يضمن تفادي الاضطراب المفرط وتسرب الزيوت أو مستحلباتها مع الماء .

3 يجب أن تُجهَّز ناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الساكنة 000 70 طن فأكثر ، والتي سُلِّمت بعد 31 كانون الأول/ديسمبر 1979 ، على النحو المعرَّف في اللائحة 2.28.1 ، بصهريجين للنفايات الزيتية على الأقل .

اللائحة 30
ترتيبات الضخ وتمديدات الأنابيب والتصريف

1 يجب أن تُجهَّز كل ناقلة زيت بمشعب تصريف يمكن وصله بمرافق الاستقبال لطرح مياه الصابورة القذرة أو المياه الملوثة بالزيوت ، على أن يمتد فوق السطح المكشوف على جانبي السفينة .

2 يجب في كل ناقلة زيت تبلغ حمولتها الإجمالية 150 طناً فأكثر أن تصل أنابيب تصريف مياه الصابورة أو المياه الملوثة بالزيوت من أماكن صهاريج البضائع في البحر ، التي قد يُسمح بها بموجب اللائحة 34 من هذا المرفق ، إلى السطح المكشوف أو إلى جانب السفينة ، وذلك فوق خط الماء عند أعمق حالات الصابورة . ويجوز قبول ترتيبات مختلفة لتمديدات الأنابيب تتيح التشغيل بالصورة التي تجيزها الفقرات الفرعية من 1.6 إلى 5.6 من هذه اللائحة .

انظر التفسير 56

3 يجب تزويد ناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الإجمالية 150 طناً فأكثر ، والتي سُلِّمت بعد 31 كانون الأول/ديسمبر 1979 ، على النحو المعرَّف في اللائحة 2.28.1 ، بوسائل لوقف تصريف مياه الصابورة أو المياه الملوثة بالزيوت من أماكن صهاريج البضائع في البحر ، وذلك بخلاف عمليات التصريف تحت خط الماء والمسموح بها بمقتضى الفقرة 6 من هذه اللائحة ، من موقع على السطح العلوي أو فوق ذلك كي تتاح مشاهدة المشعب المستخدم المشار إليه في الفقرة 1 من هذه اللائحة ، والتصريف في البحر من الأنابيب المشار إليها في الفقرة 2 من هذه اللائحة . ولا داعي لتوفير وسائل لوقف التصريف في موقع المراقبة في حال وجود نظام اتصال موجب ، مثلاً نظام للاتصال الهاتفي أو الراديوي ، بين الموقع المذكور وموقع ضبط التصريف .

4 يجب على كل ناقلة زيت سُلِّمت بعد 1حزيران/يونيو 1982 ، على النحو المعرَّف في اللائحة 4.28.1 ، ويُشترط أن تكون مجهَّزة بصهاريج الصابورة المفصولة أو بنظام للغسل بالزيت الخام ، أن تستوفي المتطلبين التاليين :

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الفصل 4 – متطلبات أماكن البضائع في ناقلات الزيوت
اللائحة 30

1. أن تكون مجهّزة بتمديدات أنابيب للزيوت مصمّمة ومركّبة بطريقة تقلّل إلى أدنى حد ممكن من احتباس الزيوت في الأنابيب ؛

2. أن تزوّد بوسيلة لنزح جميع مضخات البضائع وجميع أنابيب الزيت عند إتمام عملية تصريف البضائع ، وذلك بوصلها ، عند الضرورة ، بأداة لسفط البضائع أو الزيوت المتبقية . ويجب أن يكون بالمستطاع تصريف نزح الأنابيب والمضخات إلى اليابسة وكذلك إلى صهريج للبضائع أو صهريج للنفايات الزيتية . ويجب توفير أنبوب خاص صغير القطر للتصريف إلى اليابسة وتوصيله من الخارج بصمامات مشعب السفينة ؛

انظر التفسير 57

5 يجب على كل ناقلة زيت خام سُلّمت في 1 حزيران/يونيو 1982 أو قبل ذلك التاريخ ، على النحو المعرّف في اللائحة 3.28.1 ، ويُشترط أن تكون مجهّزة بصهاريج الصابورة المفصولة أو بنظام للغسل بالزيت الخام ، أن تستوفي أحكام الفقرة 2.4 من هذه اللائحة .

6 يجب أن تُصرَّف مياه الصابورة أو المياه الملوثة بالزيوت من مناطق صهاريج البضائع في كل ناقلة زيت فوق خط الماء ، باستثناء الحالات التالية :

1. يجوز تصريف الصابورة المفصولة والصابورة النظيفة تحت خط الماء :

1.1. في الموانئ أو في المحطات البحرية ،

2.1. أو في البحر ، بفعل بالجاذبية ،

3.1. أو في البحر ، بواسطة مضخات ، إذا تمّ تبديل مياه الصابورة بمقتضى أحكام اللائحة دال-1.1 من الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه صابورة السفن وترسباتها ،

بشرط فحص سطح مياه الصابورة إما بصرياً أو بأي طريقة أخرى مباشرةً قبل عملية التصريف للتأكد من عدم تلوثها بالزيوت .

2. يجوز لناقلات الزيت التي سُلّمت في 31 كانون الأول/ديسمبر 1979 أو بعد ذلك التاريخ ، على النحو المعرّف في اللائحة 1.28.1 ، والعاجزة عن تصريف الصابورة المفصولة فوق خط الماء إذا لم تدخل عليها تغييرات ، أن تصرّف هذه الصابورة في البحر تحت خط الماء بشرط فحص سطح مياه الصابورة قبل التصريف مباشرة للتأكد من عدم تلوثها بالزيوت ؛

3. يجوز لناقلات الزيت التي سُلّمت في 1 حزيران/يونيو 1982 أو قبل ذلك التاريخ ، على النحو المعرّف في اللائحة 3.28.1 ، والعاملة بصهاريج صابورة نظيفة والعاجزة عن تصريف مياه الصابورة من صهاريج مخصصة للصابورة النظيفة فوق خط الماء إذا لم تدخل عليها تغييرات ، أن تصرّف هذه الصابورة تحت خط الماء بشرط أن يتم الإشراف على عملية التصريف بموجب اللائحة 3.8.18 من هذا المرفق .

4. يجوز لكل ناقلة زيت مبحرة أن تصرّف تحت خط الماء مياه الصابورة القذرة أو المياه الملوثة بالزيوت من صهاريج منطقة البضائع ، بخلاف صهاريج النفايات الزيتية ، وذلك بفعل الجاذبية بشرط مرور وقت كاف يتيح انفصال الزيوت عن المياه ، على أن تفحص مياه الصابورة قبل التصريف مباشرة بواسطة مكشاف السطح البيني للزيت ، والماء المشار إليه في اللائحة 32 من هذا المرفق ، للتأكد من أن ارتفاع السطح المذكور هو على نحو لا تتسبب عملية التصريف في ظله بأي خطر إضافي بإلحاق الضرر بالبيئة البحرية .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy © IMO

5. يجوز لناقلات الزيت المبحرة ، التي سُلّمت في 31 كانون الأول/ديسمبر 1979 أو بعد ذلك التاريخ ، على النحو المعرّف في اللائحة 1.28.1 ، أن تصرف مياه الصابورة القذرة أو المياه الملوثة بالزيوت من مناطق صهاريج البضائع تحت خط الماء ، وذلك بعد عملية التصريف بالطريقة المشار إليها في الفقرة الفرعية 4.6 من هذه الفقرة أو عوضاً عنها ، بشرط :

1.5. أن يُمرَّر جزء من تلك المياه عبر تمديدات الأنابيب الدائمة إلى موقع في السطح العلوي أو فوقه ويمكن بلوغه بسهولة ، وذلك لمشاهدة الدفق أثناء عملية التصريف ؛

2.5. أن تستوفي ترتيبات الدفق الجزئي المتطلبات التي تحددها الإدارة ، على أن تشمل ، على الأقل ، كافة أحكام مواصفات تصميم وتركيب وتشغيل نظام الدفق الجزئي لضبط عمليات التصريف في البحر التي اعتمدتها المنظمة .*

انظر التفسير 58

7 يجب أن تُجهَّز كل ناقلة نفط تبلغ حمولتها الإجمالية 150 طناً فأكثر وتُسلَّم في 1 كانون الثاني/يناير 2010 أو بعد ذلك التاريخ ، على النحو المعرّف في اللائحة 8.28.1 ، والمزوّدة بمأخذ لمياه البحر موصول بشكل دائم بنظام تمديدات أنابيب البضائع ، بصمام لمأخذ مياه البحر وصمام عزل داخل السفينة على حد سواء . وإضافة إلى هذين الصمامين ، يجب أن يكون بالمستطاع عزل مأخذ مياه البحر عن نظام تمديدات أنابيب البضائع عندما تقوم الناقلة بتحميل البضائع أو نقلها أو تفريغها ، وذلك باستخدام وسيلة إغلاق مباشرة ترضى بها الإدارة . وتكون هذه الوسيلة الفعّالة أداة يُجهَّز بها نظام تمديدات الأنابيب بغية الحؤول ، في جميع الظروف ، دون ملء الجزء من الأنابيب الذي يمتد بين صمام مأخذ مياه البحر والصمام داخل السفينة بالبضائع .

انظر التفسير 59

الجزء باء – المعدّات

اللائحة 31
نظام رصد وضبط تصريف الزيوت

1 مع مراعاة أحكام الفقرتين 4 و 5 من اللائحة 3 من هذا المرفق ، يجب أن تُجهَّز ناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الإجمالية 150 طناً فأكثر بنظام لرصد وضبط تصريف الزيوت تعتمده الإدارة .

2 عند النظر في تصميم مقياس المحتوى الزيتي الذي سيُدمج في النظام ، يجب أن تأخذ الإدارة في الاعتبار المواصفات التي توصي بها المنظمة†. ويجب أن يزوَّد النظام بجهاز تسجيل يوفر سجلاً متواصلاً لمقادير التصريف باللتر لكل ميل بحري ومجموع الكمية المصرّفة ، أو المحتوى الزيتي ومعدل التصريف . ويجب أن يتضمن السجل تواريخ وأوقات التصريف

* انظر التذييل 4 للتفسيرات الموحّدة .

† في ما يتعلق بأجهزة قياس المحتوى الزيتي المركّبة في ناقلات الزيت المبنية قبل 2 تشرين الأول/أكتوبر 1986 ، انظر التوصية بشأن مواصفات الأداء والاختبار الدولية الخاصة بمعدات فصل الماء والزيت وأجهزة قياس المحتوى الزيتي التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.393(X) . وفي ما يتعلق بأجهزة قياس المحتوى الزيتي بوصفها جزءاً من نظم مراقبة وضبط التصريف المركّبة في ناقلات الزيت المبنية قبل 2 تشرين الأول / أكتوبر 1986 ، انظر الخطوط التوجيهية والمواصفات لنظم مراقبة وضبط التصريف الزيتي الخاصة بناقلات الزيت التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.586(14) . وفي ما يتعلق بأجهزة قياس المحتوى الزيتي بوصفها جزءاً من نظم مراقبة وضبط التصريف المركّبة في ناقلات الزيت المبنية في 1 كانون الثاني/يناير 2005 أو بعد ذلك التاريخ ، انظر الخطوط التوجيهية والمواصفات المنقّحة لنظم مراقبة وضبط التصريف الزيتي الخاصة بناقلات الزيت التي اعتمدتها المنظمة بالقرار MEPC.108(49) .

وأن يُحتفظ به لمدة ثلاث سنوات على الأقل . ويجب أن يعمل نظام رصد وضبط تصريف الزيوت عند القيام بأي تصريف للنفايات السائلة في البحر ، وأن يكون على نحو يضمن الوقف الأوتوماتي لعملية تصريف خليط زيتي ما عندما يتجاوز المعدل الآني لتصريف الزيوت ما تسمح به اللائحة 34 من هذا المرفق . ويجب أن تتوقف عملية التصريف عند حصول أي خلل في نظام الرصد والضبط هذا . ويجب توفير طريقة بديلة يدوية التشغيل يمكن استخدامها عند حدوث هذا الخلل ، على أنه يجب إصلاح الوحدة المعطوبة في أقرب وقت ممكن . ويجوز للسلطة التابعة لدولة الميناء أن تسمح لناقلة بها وحدة معطوبة أن تقوم برحلة صابورية واحدة قبل التوجه إلى ميناء التصليح .

3 يجب أن يُصمَّم نظام رصد وضبط تصريف الزيوت ويركَّب بما يستوفي الخطوط التوجيهية والمواصفات بشأن نُظُم رصد وضبط تصريف الزيوت في ناقلات الزيت التي وضعتها المنظمة* . ويجوز للإدارات أن تقبل هذه الترتيبات المحددة ، على النحو المفصَّل في الخطوط التوجيهية والمواصفات .

4 يجب أن تكون تعليمات تشغيل النظام متماشية مع ما يرد في دليل تشغيل تعتمده الإدارة . ويجب أن تتناول هذه التعليمات عمليات التشغيل اليدوي والأوتوماتي وأن يكون القصد منها ضمان عدم تصريف الزيوت في أي وقت كان إلاّ على نحوٍ يستوفي الشروط المحددة في اللائحة 34 من هذا المرفق .

اللائحة 32
مكشاف السطح البيني للزيوت والمياه †

مع مراعاة أحكام الفقرتين 4 و 5 من اللائحة 3 من هذا المرفق ، يجب أن تُجهَّز ناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الإجمالية 150 طناً فأكثر بمكاشيف فعالة لسطوح تماس الزيوت والمياه تعتمدها الإدارة لتحديد هذه السطوح بسرعة ودقة في صهاريج النفايات الزيتية . ويجب أن تكون متاحة للاستخدام في الصهاريج الأخرى التي تُفصَل فيها الزيوت عن الماء ويُعتزَم تصريف النفايات السائلة منها مباشرة في البحر .

اللائحة 33
متطلبات التنظيف بالزيت الخام

انظر التفسير 31

1 يجب أن تُجهَّز كل ناقلة زيت تبلغ حمولتها الساكنة 000 20 طن فأكثر سُلِّمت بعد 1 حزيران/يونيو 1982 ، على النحو المعرَّف في اللائحة 4.28.1 ، بنظام لتنظيف صهاريج البضائع باستخدام الزيت الخام . ويتعيَّن أن تضمن الإدارة أن يستوفي النظام استيفاءً كاملاً متطلبات هذه اللائحة في غضون سنة واحدة من بدء استخدام الناقلة في نقل الزيت الخام أو بحلول نهاية الرحلة الثالثة من رحلات نقل الزيت الخام الصالح لعمليات التنظيف ، أيهما يحل آخراً .

2 يجب أن تستوفي منشأة التنظيف بالزيت الخام والمعدات والترتيبات المرتبطة بها المتطلبات التي تحددها الإدارة . ويجب أن تشمل هذه المتطلبات ، على الأقل ، جميع أحكام مواصفات تصميم وتشغيل وضبط نُظُم التنظيف بالزيت الخام التي

* انظر الخطوط التوجيهية والمواصفات لنُظُم مراقبة وضبط التصريف الزيتي الخاصة بناقلات الزيت التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.496(XII) ، أو الخطوط التوجيهية والمواصفات المنقَّحة لنُظُم مراقبة وضبط التصريف الزيتي الخاصة بناقلات الزيت التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.586(14) ، أو الخطوط التوجيهية والمواصفات المنقَّحة لنُظُم مراقبة وضبط التصريف الزيتي الخاصة بناقلات الزيت التي اعتمدتها المنظمة بالقرار MEPC.108(49) ، حسب الانطباق .

† انظر المواصفات الخاصة بمكاشيف السطح البيني للزيوت والمياه التي اعتمدتها المنظمة بالقرار MEPC.5(XIII) .

ماريول الطبعة الجامعة ، 2011

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

المرفق I : لوائح منح التلوث بالزيوت
اللائحة 34

اعتمدتها المنظمة * . وعندما لا يتوجب ، بموجب الفقرة 1 من هذه اللائحة ، أن تكون السفينة مجهَّزة بمعدات للتنظيف بالزيت الخام ، ولكنها مجهَّزة بهذه المعدات ، يجب أن تستوفي جوانب السلامة المنصوص عليها في المواصفات المذكورة آنفاً .

3 يجب أن يستوفي كل نظام للتنظيف بالزيت الخام ، يتعيّن تركيبه بموجب اللائحة 7.18 ، متطلبات هذه اللائحة .

الجزء جيم – ضبط تصريف الزيوت الناجم عن تشغيل السفينة

اللائحة 34
ضبط تصريف الزيوت

ألف التصريف خارج المناطق الخاصة

1 مع مراعاة أحكام اللائحة 4 من هذا المرفق والفقرة 2 من هذه اللائحة ، يُحظر تصريف الزيوت أو الأخلاط الزيتية في البحر من منطقة البضائع في ناقلة الزيت ، باستثناء الحالات التي تستوفى فيها كافة الشروط التالية :

1. ألاّ تكون الناقلة داخل منطقة خاصة ؛
2. أن تكون الناقلة على مسافة تتجاوز 50 ميلاً بحرياً من أقرب يابسة ؛
3. أن تكون الناقلة مبحرة ؛
4. ألاّ يتجاوز المعدل الآني لتصريف المحتوى الزيتي 30 لتراً لكل ميل بحري ؛
5. ألاّ يتجاوز مجموع كمية الزيت المصرّف في البحر، في ما يتعلق بالناقلات التي سُلّمت في 31 كانون الأول/ديسمبر 1979 أو قبل ذلك التاريخ ، على النحو المعرّف في اللائحة 1.28.1 ، نسبة 15 000/1 من مجموع كمية البضاعة المعيّنة التي كانت المخلّفات جزءاً منها ، وألاّ تزيد هذه النسبة في ما يتعلق بالناقلات التي سُلّمت بعد 31 كانون الأول/ديسمبر 1979 ، على النحو المعرّف في اللائحة 2.28.1 ، على 30 000/1 من مجموع كمية البضاعة المعيّنة التي كانت المخلّفات جزءاً منها ؛

انظر التفسير 60

6. أن تكون الناقلة مجهَّزة بنظام لرصد وضبط تصريف الزيت وترتيب لصهاريج النفايات الزيتية بمقتضى متطلبات اللائحتين 29 و 31 من هذا المرفق .

2 لا تنطبق أحكام الفقرة 1 من هذه اللائحة على تصريف الصابورة النظيفة أو المفصولة .

* انظر المواصفات المنقّحة بشأن تصميم وتشغيل وضبط نُظُم الغسل بالزيت الخام التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A 497(XII) ، وأدخلت عليها مزيداً من التعديلات بعد ذلك بالقرار A 897(21) .

باء التصريف في المناطق الخاصة

3 مع مراعاة أحكام الفقرة 4 من هذه اللائحة ، يُحظر تصريف أي زيت أو خليط زيتي في البحر من ناقلة الزيت عندما تكون في منطقة خاصة .*

4 لا تنطبق أحكام الفقرة 3 من هذه اللائحة على تصريف الصابورة النظيفة أو المفصولة .

5 لا تنصّ هذه اللائحة على ما يحظر على سفينة ، تمر خلال جزء فقط من رحلتها في منطقة خاصة ، أن تقوم بعملية تصريف خارج المنطقة الخاصة بموجب الفقرة 1 من هذه اللائحة .

جيم المتطلبات بالنسبة لناقلات الزيت التي تقلّ حمولتها الإجمالية عن 150 طناً

6 لا تطبق متطلبات اللوائح 29 و 31 و 32 من هذ المرفق على ناقلات الزيت التي تقلّ حمولتها الإجمالية عن 150 طناً ، وتُطبَّق عليها أحكام ضبط تصريف الزيوت بمقتضى هذه اللائحة عن طريق الاحتفاظ بالزيوت على متن السفينة ، على أن يتم تصريف كل الغسالات الملوثة لاحقاً في مرافق الاستقبال . ويجب أن يتم تصريف مجموع كمية الزيت والماء التي تستخدم للغسل والتي تُعاد إلى صهريج للتخزين في مرافق الاستقبال ، إلاّ إذا اتُخذت الترتيبات المناسبة لضمان رصد أي نفايات سائلة يسمح بتصريفها في البحر رصداً فعالاً بما يضمن استيفاء أحكام هذه اللائحة .

دال متطلبات عامة

7 حيثما تُشاهد بوضوح آثار زيت فوق سطح الماء أو تحته في المنطقة المجاورة مباشرةً للسفينة أو عند خط مخرها ، يجب على حكومات الأطراف في هذه الاتفاقية أن تقوم فوراً ، وفي حدود المستطاع ، بالتحقيق في الوقائع المتعلقة بمسألة ما إذا كانت أحكام هذه اللائحة قد انتُهكت . ويجب أن يشمل التحقيق بصورة خاصة حالة الرياح والبحر ومسار السفينة وسرعتها والمصادر الأخرى المحتملة للآثار المرئية في المنطقة وأي سجلات لتصريف الزيت ذات صلة بالأمر

8 لا يجوز أن يحتوي أي تصريف في البحر على مواد كيميائية أو مواد أخرى بكميات أو درجات تركيز تشكّل خطراً على البيئة البحرية ، أو على مواد كيميائية أو مواد أخرى أُدخلت بغرض التحايل على شروط التصريف المحددة في هذه اللائحة .

9 يجب إبقاء المخلّفات الزيتية التي لا يمكن تصريفها في البحر بمقتضى الفقرتين 1 و 3 من هذه اللائحة على متن السفينة لتصريفها لاحقاً في مرافق الاستقبال .

اللائحة 35
عمليات الغسل بالزيت الخام

انظر التفسير 31

1 يجب تزويد كل ناقلة زيت مجهَّزة بنُظم الغسل بالزيت الخام بدليل للعمليات والتجهيزات * يتضمن عرضاً تفصيلياً للنظام والمعدات ويحدد إجراءات التشغيل . ويجب أن يحوز هذا الدليل على موافقة الإدارة وأن يحتوي على جميع المعلومات

* انظر اللائحة 6.38 .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الواردة في المواصفات المشار إليها في الفقرة 2 من اللائحة 33 من هذا المرفق . وفي حال إدخال تغيير على نظام الغسل بالزيت الخام ، يجب تنقيح دليل التشغيل والتجهيزات وفقًا لذلك .

2 في ما يتعلق بوضع الصابورة في صهاريج البضائع ، يجب غسل عدد كاف من هذه الصهاريج بالزيت الخام قبل كل رحلة صابورية كي توضع مياه الصابورة فقط في صهاريج البضائع التي غُسلت بالزيت الخام ، على أن يراعى في ذلك خط الرحلة وحالة الطقس المتوقعة .

3 ما لم تنقل ناقلة الزيت زيتاً خاماً لا يصلح للغسل بالزيت الخام ، عليها تشغيل نظام الغسل بالزيت الخام بموجب دليل التشغيل والتجهيزات .

اللائحة 36

الجزء II من سجل الزيوت – عمليات البضائع/مياه الصابورة

1 يجب أن تُزوَّد كل ناقلة نفط تبلغ حمولتها الإجمالية 150 طناً فأكثر بالجزء II من سجل الزيوت (عمليات البضائع/مياه الصابورة) . ويجب أن يكون الجزء II من سجل الزيوت ، سواء أكان جزءاً من السجل الرسمي للسفينة أم لا ، مطابقاً للنموذج المحدد في التذييل III لهذا المرفق .

2 يجب أن تُدوَّن المعلومات في الجزء II من سجل الزيوت عن كل صهريج على حدة ، إذا كان ذلك مناسباً ، عند القيام بأي عملية من عمليات البضائع/مياه الصابورة التالية على متن السفينة :

1. تحميل بضائع زيتية ؛
2. المناقلة الداخلية للبضائع الزيتية أثناء الرحلة ؛
3. تفريغ البضائع الزيتية ؛
4. تصبير صهاريج البضائع والصهاريج المخصصة للصابورة النظيفة ؛
5. تنظيف صهاريج البضائع ، بما في ذلك الغسل بالزيت الخام ؛
6. تصريف الصابورة ، باستثناء تلك الموجودة في صهاريج الصابورة المفصولة ؛
7. تصريف المياه من صهاريج النفايات الزيتية ؛
8. غلق جميع الصمامات المناسبة أو الأدوات المشابهة المناسبة بعد عمليات تفريغ صهاريج النفايات الزيتية ؛
9. غلق جميع الصمامات اللازمة لعزل الصهاريج المخصصة للصابورة النظيفة عن أنابيب البضائع والنزح بعد عمليات تفريغ صهاريج النفايات الزيتية ؛
10. التخلّص من المخلّفات .

* انظر النموذج الموحّد لدليل عمليات وتجهيزات الغسل بالزيت الخام الذي اعتمدته لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة بالقرار MEPC.3(XII) ، في صيغته المعدلة بالقرار MEPC.81(43) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

3 بالنسبة لناقلات الزيت المشار إليها في اللائحة 6.34 من هذا المرفق ، يجب تدوين مجموع كمية الزيت والمياه التي تُستخدم للغسل وتُعاد إلى صهريج للتخزين في الجزء II من سجل الزيوت .

4 في حال تصريف زيوت أو أخلاط زيتية على النحو المشار إليه في اللائحة 4 من هذا المرفق ، أو في حال التصريف العرضي للزيوت أو غير ذلك من الحالات الاستثنائية التي لا تشملها تلك اللائحة ، يجب تدوين ظروف وأسباب عمليات التصريف هذه في الجزء II من سجل الزيوت .

5 يجب أن تُدوَّن كل عملية ورد وصفها في الفقرة 2 من هذه اللائحة بصورة كاملة وبدون تأخير في الجزء II من سجل الزيوت بحيث تستكمل جميع القيود المتعلقة بها . ويوقّع الضابط المسؤول أو الضباط المسؤولون عن العمليات المنتهية المعنية ، ويوقع ربان السفينة كل صفحة مكتملة . ويتم التدوين في الجزء II من سجل الزيوت باللغة الإسبانية أو الفرنسية أو الإنكليزية كحد أدنى . إذا استُخدمت أيضاً اللغة الرسمية في الدولة التي يحق للسفينة أن ترفع علَمَها ، يعمل بهذه اللغة في حال نشوب منازعة أو حدوث تباين .

6 يجب تدوين أي عطل يطرأ على نظام رصد وضبط تصريف الزيوت في الجزء II من سجل الزيوت .

7 يجب أن يُحفظ سجل الزيوت في مكان يتيسّر فيه فحصه في أي وقت معقول وأن يظل على متن السفينة ، إلاّ في حالة السفن المقطورة غير المطقّمة . ويجب الاحتفاظ به لفترة ثلاث سنوات بعد تاريخ تدوين آخر قيد فيه .

8 يجوز للسلطة المختصة التابعة لحكومة أحد الأطراف في هذه الاتفاقية أن تدقق في الجزء II من سجل الزيوت على متن أي سفينة ينطبق عليها هذا المرفق عندما تكون في الموانئ أو المحطات البحرية التابعة لها ، ويحق لها كذلك أن تستنسخ أي بيانات واردة في هذا السجل وأن تطلب من ربان السفينة أن يصادق عليها باعتبارها نسخاً مطابقة للأصل . وتُعتبر أي نسخة تُستخلص بهذه الطريقة ، ويصادق عليها الربان بوصفها نسخة مطابقة للأصل لقيد في الجزء II من سجل الزيوت ، دليلاً مقبولاً في أي إجراءات قضائية على الوقائع المدونة في القيد المعني . ويجب أن تقوم السلطة المختصة بالتدقيق في الجزء II من سجل الزيوت واستخراج النسخ المصدقة بمقتضى هذه الفقرة بأسرع وقت ممكن وبدون التسبب في تأخير السفينة بصورة غير مسوغة .

9 بالنسبة لناقلات الزيت التي تقلّ حمولتها الإجمالية عن 150 طناً والتي تعمل بموجب اللائحة 6.34 من هذا المرفق ، يجب على الإدارة أن تضع لها سجل زيوت مناسباً .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الفصل 5 – منع التلوث الناشئ عن حادث تلوث زيتي

اللائحة 37
خطة السفينة لمواجهة طوارئ التلوث الزيتي

1 يجب أن يكون على متن كل ناقلة زيت تبلغ حمولتها الإجمالية 150 طناً فأكثر وكل سفينة بخلاف ناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر خطة خاصة بتلك السفينة لمواجهة طوارئ التلوث الزيتي تقرّها الإدارة .

انظر التفسير 61

2 يجب أن تُعدّ هذه الخطة استناداً إلى الخطوط التوجيهية * التي تضعها المنظمة وأن تُكتب بلغة عمل الربان والضباط . يجب أن تتألف الخطة على الأقل مما يلي :

1. الإجراءات التي يجب أن يتّبعها الربان أو الأشخاص الآخرون المسؤولون عن السفينة للإبلاغ عن حادث تلوث زيتي ، حسبما تقتضيه المادة 8 والبروتوكول I لهذه الاتفاقية ، استناداً إلى الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة† ؛

2. قائمة بالسلطات أو الأشخاص الذين يتعيّن الاتصال بهم في حال وقوع حادث تلوث زيتي ؛

3. وصف مفصّل للإجراءات التي يجب أن يتخذها على الفور الأشخاص على متن السفينة للتقليل من تصريف الزيت أو ضبطه بعد الحادث ؛

4. الإجراءات وجهة الاتصال على متن السفينة لتنسيق التدابير على متن السفينة مع السلطات الوطنية والمحلية لمكافحة التلوث .

3 في حالة السفن التي تنطبق عليها أيضاً اللائحة 17 من المرفق II لهذه الاتفاقية ، يجوز الجمع بين هذه الخطة وخطة السفينة لمواجهة طوارئ التلوث البحري بالمواد السائلة الضارة التي تقتضيها اللائحة 17 من المرفق II لهذه الاتفاقية . وفي هذه الحالة ، تُسمى هذه الخطة خطة السفينة لمواجهة التلوث البحري .

4 يجب أن يتيسر لجميع ناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الساكنة 000 5 طن فأكثر أن تستخدم فوراً برامج حاسوبية متوافرة على اليابسة لاحتساب الاتزان العطبي والمتانة الإنشائية المتبقية .

* انظر الخطوط التوجيهية لوضع خطط السفن لمواجهة طوارئ التلوث الزيتي التي اعتمدتها لجنة حماية البيئة البحرية بالقرار MEPC.54(32) ، في صيغته المعدّلة بالقرار MEPC.86(44) .

† انظر المبادئ العامة بشأن نظم ومتطلبات الإبلاغ من جانب السفن ، بما في ذلك الخطوط التوجيهية للإبلاغ عن الأحداث التي تشمل بضائع خطرة و/أو مواد مؤذية و/أو ملوثات بحرية ، التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.851(20) ، في صيغته المعدلة بالقرار MEPC 138(53) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الفصل 6 – مرافق الاستقبال

اللائحة 38
مرافق الاستقبال

انظر التفسير 62

ألف مرافق الاستقبال خارج المناطق الخاصة

1 تتعهد حكومة كل طرف في هذه الاتفاقية بأن تضمن تجهيز محطات تحميل الزيوت وموانئ التصليح وغيرها من الموانئ التي تصلها السفن وعلى متنها نفايات زيتية لتصريفها بمرافق لاستقبال هذه المخلّفات والأخلاط الزيتية المتبقية على متن ناقلات الزيت وغيرها من السفن *، على أن تكون كافية لتلبية احتياجات السفن التي تستخدمها بدون التسبب في تأخيرها بصورة غير مسوغة .

2 يجب توفير مرافق الاستقبال التي تنصّ عليها في الفقرة 1 من هذه اللائحة في الأماكن التالية :

.1 جميع الموانئ والمحطات البحرية التي يُحمّل فيها الزيت الخام في ناقلات الزيت التي تكون قد أكملت قبل وصولها مباشرة رحلة صابورة لا تتجاوز 72 ساعة أو 1 200 ميل بحري ؛

.2 جميع الموانئ والمحطات البحرية التي تُحمّل منها الزيوت السائبة ، بخلاف الزيت الخام ، بكميات يزيد معدّلها على 1 000 طن في اليوم ؛

.3 جميع الموانئ التي توجد فيها أحواض لتصليح السفن أو مرافق لتنظيف الصهاريج ؛

.4 جميع الموانئ والمحطات البحرية التي تستقبل سفناً مجهّزة بصهريج أو صهاريج للمخلّفات الزيتية (الحمأة) التي تقتضيها اللائحة 12 من هذا المرفق ؛

.5 جميع الموانئ في ما يتعلق بمياه الجمة الزيتية وغيرها من المخلّفات التي لا يمكن تصريفها بموجب اللائحتين 15 و 34 من هذا المرفق ؛

.6 جميع موانئ تحميل البضائع السائبة في ما يتعلق بالمخلّفات الزيتية من ناقلات البضائع المختلطة التي لا يمكن تصريفها بموجب اللائحة 34 من هذا المرفق .

3 يجب أن تكون قدرة مرافق الاستقبال على النحو التالي :

.1 يجب أن تتوافر في محطات تحميل الزيت الخام مرافق كافية لاستقبال الزيوت والأخلاط الزيتية التي لا يمكن تصريفها ، بموجب أحكام اللائحة 1.34 من هذا المرفق ، من جميع ناقلات الزيت التي تقوم بالرحلات الوارد وصفها في الفقرة 1.2 من هذه اللائحة .

* انظر القرار MEPC.83(44) – "الخطوط التوجيهية بشأن ضمان كفاية المرافق الميناءية لاستقبال النفايات" .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2. يجب أن تتوافر في موانئ ومحطات التحميل المشار إليها في الفقرة 2.2 من هذه اللائحة مرافق كافية لاستقبال الزيوت والأخلاط الزيتية التي لا يمكن تصريفها ، بموجب أحكام اللائحة 1.34 من هذا المرفق ، من ناقلات الزيت التي تقوم بحمل زيوت بخلاف الزيت الخام السائب .

3. يجب أن تتوافر في جميع الموانئ المجهّزة بأحواض لتصليح السفن أو مرافق لتنظيف الصهاريج مرافق كافية لاستقبال كل المخلفات والأخلاط الزيتية التي تظل على متن السفن لتصريفها منها قبل أن تدخل هذه الأحواض أو المرافق .

4. يجب أن تكون جميع المرافق المتوافرة في الموانئ والمحطات البحرية بمقتضى الفقرة 4.2 من هذه اللائحة كافية لاستقبال كل المخلفات التي يحتفظ بها وفقاً للائحة 12 من هذا المرفق من جميع السفن التي يتوقع ، بصورة معقولة ، أن تتردد على هذه الموانئ والمحطات البحرية .

5. يجب أن تكون جميع المرافق المتوافرة في الموانئ والمحطات البحرية بموجب هذه اللائحة كافية لاستقبال مياه الجمة الزيتية وغيرها من المخلفات التي لا يمكن تصريفها بموجب اللائحة 15 من هذا المرفق .

6. يجب أن يؤخذ في الاعتبار في المرافق المتوافرة في موانئ تحميل البضائع السائبة ، على النحو الواجب ، المشاكل الخاصة بناقلات البضائع المختلطة .

باء مرافق الاستقبال داخل المناطق الخاصة

4 تتعهد حكومة كل طرف في هذه الاتفاقية تتاخم سواحله منطقة خاصة معيّنة بأن تضمن تجهيز كل محطات تحميل الزيت وموانئ التصليح ضمن المنطقة الخاصة بمرافق كافية لاستقبال ومعالجة الصابورة القذرة وغسالات الصهاريج من ناقلات الزيت بأكملها . وعلاوة على ذلك ، يجب تجهيز جميع الموانئ داخل المنطقة الخاصة بمرافق كافية * لاستقبال المخلّفات الأخرى والأخلاط الزيتية من جميع السفن . ويجب أن تتمتع هذه المرافق بقدرة تكفي لتلبية احتياجات السفن التي تستخدمها بدون تأخير غير مسوغ .

5 تتعهد حكومة كل طرف تخضع لولايته القضائية مداخل ممرات ملاحية بحرية ذات مناسيب ضحلة قد تستوجب أن تخفّض السفينة من غاطسها عن طريق تصريف الصابورة ، بأن تضمن توفير المرافق المشار إليها في الفقرة 4 من هذه اللائحة ، علماً بأن السفن المطلوب منها تصريف نفايات زيتية أو صابورة قذرة قد تتعرض لبعض التأخير .

6 بالنسبة لمنطقة البحر الأحمر ومنطقة الخليج † ومنطقة خليج عدن والمنطقة العُمانية من بحر العرب :

1. يجب أن يُخطر كل طرف معني المنظمة بالتدابير التي يتخذها تنفيذاً لأحكام الفقرتين 4 و 5 من هذه اللائحة . ولدى استلام إخطارات كافية ، تحدد المنظمة تاريخاً لدخول متطلبات اللائحتين 15 و 34 من هذا المرفق حيز التنفيذ في ما يتعلق بالمنطقة المعنية . وتخطر المنظمة جميع الأطراف بالتاريخ المحدد بهذه الصورة قبل اثني عشر شهراً على الأقل من حلول ذلك التاريخ .

* انظر القرار MEPC.83(44) – "الخطوط التوجيهية بشأن ضمان كفاية المرافق الميناائية لاستقبال النفايات" .
† قررت لجنة حماية البيئة البحرية ، بالقرار MEPC.168(56) ، أن يسري مفعول متطلبات التصريف في منطقة الخليج الخاصة التي تنص عليها اللائحتان 15 و 34 من هذا المرفق في 1 آب/أغسطس 2008 .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2. خلال الفترة التي تفصل بين دخول هذه الاتفاقية حيّز التنفيذ والتاريخ المحدد بالشكل المذكور ، يجب على السفن ، عند إبحارها في المناطق الخاصة ، أن تستوفي متطلبات اللائحتين 15 و 34 من هذا المرفق في ما يتعلق بالتصريف خارج المناطق الخاصة .

3. بعد التاريخ المذكور ، يجب أيضاً أن تستوفي ناقلات الزيت في الموانئ التي تقع في مناطق خاصة لم تتوافر فيها بعد هذه المرافق بشكل تام متطلبات اللائحتين 15 و 34 من هذا المرفق في ما يتعلق بالتصريف داخل المناطق الخاصة . غير أنه يجب على ناقلات الزيت التي تدخل هذه المناطق الخاصة بغرض التحميل أن تبذل كل جهد ممكن لدخول المنطقة وهي تحمل صابورة نظيفة فقط .

4. بعد التاريخ المحدد لدخول المتطلبات المتعلقة بالمنطقة الخاصة حيّز التنفيذ ، يجب على كل طرف أن يُخطر المنظمة بجميع الحالات التي يُزعم فيها أن المرافق غير كافية بغية إبلاغ الحكومات المتعاقدة المعنية بذلك .

5. يجب على أقل تقدير توفير مرافق الاستقبال الموصوفة في الفقرات 1 و 2 و 3 من هذه اللائحة بعد سنة من سريان مفعول هذه الاتفاقية .

7 بصرف النظر عن أحكام الفقرات 4 و 5 و 6 من هذه اللائحة ، تنطبق القواعد التالية على منطقة القطب الجنوبي :

1. تتعهد حكومة كل طرف في هذه الاتفاقية تستخدم السفن موانئها عند توجهها إلى منطقة القطب الجنوبي أو عودتها منها بأن تضمن في أسرع وقت ممكن إتاحة مرافق كافية لاستقبال المخلفات الزيتية (الحمأة) والصابورة القذرة وغسالات الصهاريج والمخلفات والأخلاط الزيتية الأخرى بأكملها من جميع السفن ، بدون التسبب في تأخيرها على نحو غير مسوغ ، ووفقاً لاحتياجات السفن التي تستخدمها .

2. تتعهد حكومة كل طرف في هذه الاتفاقية بأن تضمن تجهيز السفن التي يحق لها أن ترفع علَمها ، قبل أن تدخل منطقة القطب الجنوبي ، بصهريج أو صهاريج ذات سعة كافية للاحتفاظ بالمخلفات الزيتية (الحمأة) والصابورة القذرة وغسالات الصهاريج والمخلفات والأخلاط الزيتية الأخرى بأكملها على متن تلك السفن أثناء عملها في المنطقة ، وبأن تكون قد توصلت إلى ترتيبات لتصريف تلك المخلفات الزيتية في مرفق استقبال بعد مغادرة المنطقة .

جيم *متطلبات عامة*

8 يقوم كل طرف بإخطار المنظمة بجميع الحالات التي يُزعم فيها بأن المرافق الموفرة بمقتضى هذه اللائحة غير كافية بغية إبلاغ الأطراف المعنية بذلك .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الفصل 7 – المتطلبات الخاصة بالمنصات الثابتة أو العائمة

اللائحة 39
المتطلبات الخاصة بالمنصات الثابتة أو العائمة

انظر التفسير 63

1 تنطبق هذه اللائحة على المنصات الثابتة أو العائمة ، بما فيها أبراج الحفر ومرافق الإستخراج والتخزين والتفريغ العائمة التي تُستخدم لاستخراج الزيت وتخزينه بعيداً عن الشاطئ ، ووحدات التخزين العائمة التي تُستخدم لتخزين الزيت الذي يستخرج بعيداً عن الشاطئ .

2 يجب أن تستوفي أبراج الحفر الثابتة والعائمة والمنصات الأخرى ، عندما تُستخدم للتنقيب عن الموارد المعدنية في قاع البحر واستخراجها وما يرافق ذلك من عمليات تجهيز بعيداً عن الشاطئ ، متطلبات هذا المرفق التي تنطبق على السفن ، بخلاف ناقلات الزيت ، التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر . غير أنه يجب :

1. أن تكون مزوَّدة ، قدر الإمكان ، بالتجهيزات التي تقتضيها في اللائحتان 12 و 14 من هذا المرفق ؛
2. أن تمسك سجلاً تدوَّن فيه جميع عمليات تصريف الزيوت والأخلاط الزيتية ، وذلك وفقاً لنموذج تقرّه الإدارة ؛
3. أن تلتزم ، مع مراعاة أحكام اللائحة 4 من هذا المرفق ، بحظر تصريف الزيوت والأخلاط الزيتية في البحر إلاّ إذا كان المحتوى الزيتي للتصريف بدون تخفيف لا يتجاوز 15 جزءاً في المليون .

3 عند التحقق من مدى التقيّد بهذا المرفق في ما يتصل بالمنصات المصمّمة لكي تُستخدم مرافق عائمة للاستخراج والتخزين والتفريغ أو وحدات عائمة للتخزين ، يجب على الإدارات أن تأخذ في الاعتبار ، إضافة إلى متطلبات الفقرة 2 ، الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة .*

* انظر الخطوط التوجيهية بشأن تطبيق متطلبات المرفق I المنقّح لاتفاقية ماربول على مرافق الاستخراج والتخزين والتفريغ العائمة ووحدات التخزين العائمة التي اعتمدتها المنظمة بالقرار MEPC.139(53) ، في صيغته المعدّلة بالقرار MEPC.142(54)

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الفصل 8 – منع التلوث أثناء مناقلة البضاعة الزيتية بين ناقلات الزيت في البحر

اللائحة 40
نطاق الانطباق

1 تنطبق اللوائح الواردة في هذا الفصل على ناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الإجمالية 150 طناً فأكثر وتقوم بمناقلة البضاعة الزيتية بين ناقلات الزيت في البحر (عمليات مناقلة الزيوت بين السفن) وتقوم بعمليات المناقلة هذه في 1 نيسان/أبريل 2012 أو بعد ذلك التاريخ . غير أن عمليات مناقلة الزيوت بين السفن التي تجري قبل ذلك التاريخ ، ولكن بعد إعداد خطة عمليات مناقلة الزيوت بين السفن التي تقتضيها اللائحة 1.41، يجب أن تتم ، قدر الإمكان ، بموجب هذه الخطة .

2 لا تنطبق اللوائح الواردة في هذا الفصل على عمليات مناقلة الزيوت المتعلقة بالمنصات الثابتة أو العائمة ، بما فيها أبراج الحفر ؛ والمرافق العائمة لاستخراج الزيت وتخزينه وتفريغه المستخدمة لاستخراج الزيت أو تخزينه أو مناقلته بعيداً عن الشاطئ ؛ ووحدات التخزين العائمة المستخدمة لتخزين الزيت المستخرج أو مناقلته .

3 لا تنطبق اللوائح الواردة في هذا الفصل على عمليات التزوّد بالوقود .

4 لا تنطبق اللوائح الواردة في هذا الفصل على عمليات مناقلة الزيوت بين السفن ، الضرورية لأغراض ضمان سلامة السفينة أو إنقاذ الأرواح في البحار ، أو لمواجهة حوادث تلوث محددة بغية التقليل إلى أدنى حد ممكن من الأضرار التي تنجم عن التلوث .

5 لا تنطبق اللوائح الواردة في هذا الفصل على عمليات مناقلة الزيوت بين السفن عندما تكون إحدى السفينتين سفينة حربية أو سفينة إمداد تابعة للقوات البحرية أو سفينة أخرى تملكها أو تشغّلها إحدى الدول وتستخدمها ، بصورة مؤقتة ، لأغراض حكومية غير تجارية فحسب . غير أنه يتوجب على كل دولة ، من خلال اتخاذ تدابير ملائمة لا تعيق العمليات أو القدرات التشغيلية ، أن تضمن إجراء عمليات مناقلة الزيوت بين السفن بطريقة تتساوق ، بالقدر المعقول والعملي ، مع هذا الفصل .

اللائحة 41
القواعد العامة للسلامة وحماية البيئة

1 يجب على كل ناقلة زيت تقوم بعمليات مناقلة الزيوت بين السفن أن تحمل على متنها خطة تصف كيفية إجراء هذه العمليات (خطة عمليات مناقلة الزيوت بين السفن) في موعد أقصاه تاريخ المعاينة السنوية الأولى أو المعاينة البينية أو المعاينة التجديدية للسفينة التي يتعين إجرازها في 1 كانون الثاني/يناير 2011 أو بعد ذلك التاريخ . ويجب أن تقر الإدارة خطة عمليات مناقلة الزيوت بين السفن لكل ناقلة زيت تتبع لها . ويجب أن تُصاغ هذه الخطة بلغة العمل على متن السفينة .

2 يجب أن تُعدّ خطة عمليات مناقلة الزيوت بين السفن بحيث تأخذ في الحسبان المعلومات الواردة في الخطوط التوجيهية بشأن أفضل الممارسات لعمليات مناقلة الزيوت بين السفن التي تحددها المنظمة * . ويمكن إدماج هذه الخطة في نظام قائم

* "القسم I ، الوقاية ، من دليل مواجهة التلوث بالزيت" الصادر عن المنظمة البحرية الدولية ، في صيغته المعدّلة ، و "دليل مناقلة النفط بين السفن" الطبعة الرابعة ، الصادر عن الغرفة الدولية للنقل البحري (ICS) والمحفل البحري الدولي لشركات النفط (OCIMF) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy © IMO

المرفق I : لوائح منح الثلوث بالزيوت
اللائحة 42

لإدارة السلامة بمقتضيه الفصل IX من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، في صيغتها المعدّلة ، في حال انطبق هذا المتطلّب على ناقلة الزيت المعنية .

3 يجب أن تتقيّد أي ناقلة زيت تخضع لهذا الفصل وتقوم بعمليات لمناقلة الزيوت بين السفن بخطة عمليات مناقلة الزيوت الخاصة بها .

4 يجب أن يكون الشخص الذي يقوم بالرقابة الاستشارية الإجمالية على عمليات مناقلة الزيوت بين السفن مؤهلاً للاضطلاع بجميع المهام ذات الصلة بذلك ، مع مراعاة المؤهلات المنصوص عليها في الخطوط التوجيهية بشأن أفضل الممارسات لعمليات مناقلة الزيوت بين السفن التي تحددها المنظمة .

5 يجب الاحتفاظ بسجلات [*] عمليات مناقلة الزيوت بين السفن على متن السفينة لمدة ثلاث سنوات ، ويجب أن تكون متاحة على الفور للتدقيق بها من قبل أحد الأطراف في هذه الاتفاقية .

اللائحة 42
الإبلاغ

1 يجب على أي ناقلة زيت تخضع لهذا الفصل ، وتخطط للقيام بعمليات لمناقلة الزيوت بين السفن داخل البحر الإقليمي التابع لأحد الأطراف في هذه الاتفاقية أو المنطقة الاقتصادية الخالصة التابعة لأحد الأطراف في هذه الاتفاقية ، أن تبلغ ذلك الطرف المعني مسبقاً قبل 48 ساعة على الأقل بالعمليات المقرّرة لمناقلة الزيوت بين السفن . وفي الحالات الاستثنائية التي لا تتوافر فيها جميع المعلومات المحددة في الفقرة 2 مسبقاً قبل 48 ساعة على الأقل ، يجب على ناقلة الزيت التي تقوم بمناقلة الزيت إلى سفينة أخرى أن تبلغ الطرف في هذه الاتفاقية مسبقاً قبل 48 ساعة على الأقل بأن عملية لمناقلة الزيوت بين السفن ستتم ، ويجب تزويد هذا الطرف بالمعلومات المحددة في الفقرة 2 في أقرب فرصة ممكنة .

2 يجب أن يتضمّن الإبلاغ المحدد في الفقرة 1 من هذه اللائحة [†] على الأقل ما يلي :

1. اسم ناقلة الزيت التي ستقوم بعمليات مناقلة الزيوت بين السفن وعَلَمها وإشارة النداء الخاصة بها والرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية الخاص بها والوقت المتوقّع لوصولها ؛
2. التاريخ والزمن والموقع الجغرافي عند البدء بالعمليات المقرّرة لمناقلة الزيوت بين السفن ؛
3. ما إذا كانت عمليات مناقلة الزيوت بين السفن ستتم والسفينة راسية أم مبحرة ؛
4. نوع الزيوت وكميتها ؛
5. المدة المتوقّعة للعملية ؛
6. تحديد هوية من يقوم بعمليات مناقلة الزيوت بين السفن أو الشخص الذي يقوم بالرقابة الاستشارية الإجمالية عليها وبيانات الاتصال به ؛

[*] الفصلان 3 و 4 من المرفق I المنقّح لاتفاقية ماربول (القرار MEPC.117(52)) ؛ متطلبات تدوين عمليات تزويد السفينة بالوقود ومناقلة البضاعة الزيتية في سجل الزيوت، وفي أي سجلات تتطلّبها خطة عمليات مناقلة الزيوت .

[†] انظر جهات الاتصال الوطنية التي ترد قائمة بها في التعميم MSC-MEPC.6/Circ.9 المؤرخ في 31 كانون الأول/ديسمبر 2010 أو التعديلات التي يتم إدخالها عليه لاحقاً .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

7. ما يؤكد بأن ناقلة الزيت تحمل على متنها خطة لعمليات مناقلة الزيوت بين السفن تستوفي متطلبات اللائحة 41 .

3 إذا كان وصول ناقلة زيت إلى موقع أو منطقة عمليات مناقلة الزيوت بين السفن سيتأخر أكثر من ست ساعات عن الوقت المتوقع أصلاً لوصولها ، يجب على ربان ناقلة الزيت تلك أو مالكها أو مشغلها أن يُخطر الطرف في هذه الاتفاقية والمحدد في الفقرة 1 من هذه اللائحة بالوقت المعدل لوصولها .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy © IMO

الفصل 9 – المتطلبات الخاصة لاستخدام أو حمل الزيوت في المنطقة القطبية الجنوبية

اللائحة 43

المتطلبات الخاصة لاستخدام أو حمل الزيوت في المنطقة القطبية الجنوبية

1 باستثناء المراكب التي تعمل على ضمان سلامة السفن أو التي تقوم بعمليات البحث والإنقاذ ، يُحظر حمل ما يلي بشكل سائب كبضاعة أو حمل ما يلي واستخدامه كوقود في المنطقة القطبية الجنوبية ، على النحو المحدد في اللائحة 7.11.1 من المرفق I :

.1 الزيوت الخام التي تزيد كثافتها عند 15 درجة مئوية على 900 كغ/م^3 ؛

.2 أو الزيوت ، بخلاف الزيوت الخام ، التي تزيد كثافتها عند 15 درجة مئوية على 900 كغ/م^3 أو تزيد لزوجتها الحركية عند 50 درجة مئوية على 180 ملم^2/ثانية ؛

.3 أو القار والقطران ومستحلباتهما .

2 إذا تضمنت عمليات سابقة حمل أو استخدام زيوت مدرجة في الفقرة 1.1 أو الفقرة 3.1 من هذه اللائحة ، لا يتعين اقتضاء تنظيف الصهاريج أو الأنابيب أو رحضها .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy © IMO

تذييلات المرفق I

التذييل I
قائمة الزيوت *

المحاليل الأسفلتية
خامات الخلط
أسفلت عزل السطوح
مخلفات التقطير المباشر

الزيوت
زيت مروق
زيت خام
أخلاط تحتوي على زيت خام
زيت الديزل
زيت الوقود رقم 4
زيت الوقود رقم 5
زيت الوقود رقم 6
زيت الوقود المتخلف
زيت تزفيت الطرق
زيت المحولات
زيوت عطرية (ما عدا الزيت النباتي)
زيوت التشحيم وخامات الخلط
زيت معدني
زيت محركات
زيت سروب
زيت المحاور
زيت المحركات التوربينية

نواتج التقطير
زيت مستقطر مباشرة
زيت التقطير الومضي

زيت الغاز (السولار)
زيت منتج بالتكسير

خامات خلط البنزين
ألكيلات وقودية
منتجات مهذبة (محسنة الرقم الاوكتانى)
البوليمرات الوقودية

البنزينات
بنزين رأس البئر (طبيعي)
بنزين السيارات
بنزين الطائرات
بنزين التقطير المباشر
زيت الوقود رقم 1 (كيروسين)
زيت الوقود رقم 1-D
زيت الوقود رقم 2
زيت الوقود رقم 2-D

وقود النفاثات
JP-1 (كيروسين)
JP-3
JP-4
JP-5 (كيروسين ثقيل)
وقود المحركات التوربينية
كيروسين
تربنتين معدني

النفطة
مذيبات
نفط
زيت مستقطر وسطي

* لا تُعتبر قائمة الزيوت هذه بالضرورة قائمة شاملة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

التذييل II
نموذج الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي وتكملاتها *

الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي

(*ملاحظة* : يجب استكمال هذه الشهادة بسجل البناء والمعدّات)

صادرة بمقتضى أحكام الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها ، في الصيغة التي تعدّل به ا(المشار إليها في ما بعد باسم "الاتفاقية") ، وبتخويل من حكومة :

.....

(الاسم الكامل للبلد)

من جانب .....

(الصفة الرسمية الكاملة للشخص المختص المخول
أو المنظمة المختصة المخولة بمقتضى أحكام الاتفاقية)

تفاصيل السفينة †

اسم السفينة .....

الرقم المميز أو الحروف المميزة .....

ميناء التسجيل .....

الحمولة الإجمالية .....

الحمولة الساكنة للسفينة (بالأطنان) ‡ .....

الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية §.....

طراز السفينة : ¶

ناقلة زيت

سفينة ، بخلاف ناقلات الزيت ، مجهّزة بصهاريج للبضائع تتناولها اللائحة 2.2 من المرفق I للاتفاقية

سفينة بخلاف ما ورد ذكره أعلاه

* يجب أن تُحرّر الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي باللغة الإسبانية أو الفرنسية أو الإنكليزية كحد أدنى . وإذا استُخدمت أيضاً اللغة الرسمية في البلد الذي يصدر الشهادة ، يعمل بهذه اللغة في حال حصول منازعة أو تباين .

† يجوز ، كبديل ، إدراج تفاصيل السفينة أفقياً في خانات .

‡ لناقلات الزيت .

§ انظر خطة المنظمة البحرية الدولية بشأن رقم تعريف السفينة التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.600(15) .

¶ للحذف حسب الاقتضاء .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

نشهد :

1. أن السفينة قد تمت معاينتها بموجب اللائحة 6 من المرفق I للاتفاقية ؛

2. أنه تَبيّن من المعاينة أن هيكل السفينة ومعداتها ونُظُمها وتجهيزاتها وترتيبها وموادها وحالتها مُرضية من جميع الجوانب ، وأن السفينة تستوفي المتطلبات المنطبقة الواردة في المرفق I للاتفاقية .

هذه الشهادة صالحة حتى (اليوم/الشهر/السنة) * ..... رهناً بإجراء المعاينات المنصوص عليها في اللائحة 6 من المرفق I للاتفاقية .

تاريخ إنجاز المعاينة التي تستند إليها هذه الشهادة (اليوم/الشهر/السنة) : .....

صدرت في .....
(مكان إصدار الشهادة)

التاريخ (اليوم/الشهر/السنة)..... .....
(تاريخ الإصدار) *(توقيع المسؤول المفوض أصولاً بإصدار الشهادة)*

(شعار أو خاتم السلطة التي تُصدر الشهادة ، حسب الاقتضاء)

* يُدرج تاريخ انتهاء الصلاحية حسبما حددته الإدارة بموجب اللائحة 1.10 من المرفق I للاتفاقية . ويناظر اليوم والشهر من هذا التاريخ موعد الذكرى السنوية على النحو المعرّف في اللائحة 27.1 من المرفق I للاتفاقية ، ما لم يتم تعديل ذلك بموجب اللائحة 10 8 من المرفق I للاتفاقية .

ماريول الطبعة الجامعة ، 2011

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

المصادقة على المعاينات السنوية والبينية

نشهد بأنه لدى إجراء معاينة لهذه السفينة بمقتضى اللائحة 6 من المرفق I للاتفاقية ، تبيّن أنها تستوفي الأحكام ذات الصلة بذلك التي تنص عليها الاتفاقية :

معاينة سنوية : التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوض أصولاً)
المكان : .....
التاريخ (اليوم/الشهر /السنة) : .....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

معاينة سنوية /بينية * : التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوض أصولاً)
المكان : .....
التاريخ (اليوم/الشهر /السنة) : .....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

معاينة سنوية/بينية * : التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوض أصولاً)
المكان : .....
التاريخ (اليوم/الشهر /السنة) : .....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

معاينة سنوية : التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوض أصولاً)
المكان : .....
التاريخ (اليوم/الشهر /السنة) : .....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

* للحذف حسب الاقتضاء .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

معاينة سنوية/بينية بموجب اللائحة 3.8.10

نشهد بأنه لدى إجراء معاينة سنوية/بينية * لهذه السفينة بموجب اللائحة 3.8.10 من المرفق I للاتفاقية ، تبيّن أنها تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك التي تنص عليها الاتفاقية :

.....

التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوّض أصولاً)

المكان : .....

التاريخ (اليوم/الشهر/السنة) : .....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

المصادقة على تمديد صلاحية شهادة سارية المفعول لمدة تقلّ عن 5 سنوات حيثما تنطبق اللائحة 3.10

تستوفي السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك التي تنصّ عليها الاتفاقية ، وتُعتبر هذه الشهادة ، بمقتضى أحكام اللائحة 3.10 من المرفق I للاتفاقية ، صالحة حتى .....

التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوّض أصولاً)

المكان : .....

التاريخ (اليوم/الشهر/السنة) : .....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

المصادقة على إنجاز المعاينة التجديدية وحيثما تنطبق اللائحة 4.10

تستوفي السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك التي تنصّ عليها الاتفاقية ، وتُعتبر هذه الشهادة ، بموجب اللائحة 4.10 من المرفق I للاتفاقية ، صالحة حتى .....

التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوّض أصولاً)

المكان : .....

التاريخ (اليوم/الشهر/السنة) : .....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

* للحذف حسب الاقتضاء .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

المصادقة على تمديد صلاحية الشهادة إلى أن تبلغ السفينة ميناء المعاينة أو لفترة سماح وحيثما تنطبق اللائحة 5.10 أو 6.10

تُعتبر هذه الشهادة ، بموجب اللائحة 10.5 أو 10.6 * من المرفق I للاتفاقية ، مقبولة على أنها صالحة حتى (اليوم/الشهر/السنة) : .....

التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوض أصولاً)

المكان : .....

التاريخ (اليوم/الشهر/السنة) : .....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

المصادقة على تقديم موعد الذكرى السنوية حيثما تنطبق اللائحة 8.10

بموجب اللائحة 8.10 من المرفق I للاتفاقية ، يحلّ الموعد الجديد للذكرى السنوية في التاريخ التالي (اليوم/الشهر/السنة) : .....

التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوض أصولاً)

المكان : .....

التاريخ (اليوم/الشهر/السنة) : .....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

بموجب اللائحة 8.10 من المرفق I للاتفاقية ، يحلّ الموعد الجديد للذكرى السنوية في التاريخ التالي *(اليوم/الشهر/السنة)* : .....

التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوض أصولاً)

المكان : .....

التاريخ (اليوم/الشهر/السنة) : .....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

* للحذف حسب الاقتضاء .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

تذييل

النموذج ألف

تكملة للشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي
(شهادة IOPP)

سجل البناء والمعدّات للسفن بخلاف ناقلات الزيت

في ما يتعلق بأحكام المرفق I للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (المشار إليها في ما بعد باسم "الاتفاقية") .

ملاحظات :

1 يُستخدم هذا النموذج للسفن من الطراز الثالث حسب التصنيف الوارد في الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي ، أي "السفن بخلاف ما ورد ذكره أعلاه" . ويستخدم النموذج باء لناقلات الزيت والسفن بخلاف ناقلات الزيت المجهّزة بصهاريج للبضائع تتناولها اللائحة 2.2 من المرفق I للاتفاقية .

2 يُلحق هذا السجل على الدوام بالشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي . ويجب أن تتوافر هذه الشهادة على متن السفينة في جميع الأوقات .

3 إذا لم تكن لغة السجل الأصلي الإسبانية أو الفرنسية أو الإنكليزية ، يجب أن يتضمن النص ترجمة إلى إحدى هذه اللغات .

4 تُدوّن القيود في الخانات بوضع علامة (x) بالنسبة للأجوبة "نعم" و"ينطبق ذلك" ، أو علامة (-) بالنسبة للأجوبة "لا" و "لا ينطبق ذلك" ، حسب مقتضى الحال .

5 تشير اللوائح المذكورة في هذا السجل إلى لوائح المرفق I للاتفاقية ، وتشير القرارات إلى القرارات التي تعتمدها المنظمة البحرية الدولية .

1 تفاصيل السفينة

1.1 اسم السفينة .....

2.1 الرقم المميّز أو الحروف المميّزة .....

3.1 ميناء التسجيل .....

4.1 الحمولة الإجمالية .....

5.1 تاريخ البناء :

1.5.1 تاريخ عقد البناء .....

2.5.1 تاريخ مدّ الصالب أو بلوغ السفينة مرحلة مماثلة من البناء .....

3.5.1 تاريخ التسليم .....

6.1 تحويل رئيسي (إن انطبق ذلك) :

1.6.1 تاريخ عقد التحويل .....

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2.6.1 تاريخ بدء التحويل .....

3.6.1 تاريخ إنجاز التحويل .....

7.1 قبلت الإدارة السفينة بوصفها "سفينة سُلّمت في 31 كانون الأول/ديسمبر 1979 أو قبل ذلك التاريخ" بمقتضى اللائحة 1.28.1 بسبب تأخير غير متوقع في التسليم ..... ☐

2 معدات ضبط تصريف الزيوت من جمع أماكن الآلات وصهاريج زيت الوقود
(اللائحتان 16 و 14)

1.2 حمل مياه الصابورة في صهاريج زيت الوقود :

1.1.2 يجوز للسفينة في الظروف العادية حمل مياه الصابورة في صهاريج زيت الوقود ..... ☐

2.2 نوع المعدات المركّبة لترشيح الزيوت :

1.2.2 معدات ترشيح الزيوت (15 جزءاً في المليون) (اللائحة 6.14)..... ☐

2.2.2 معدات ترشيح الزيوت (15 جزءاً في المليون)

مع أداة إنذار وإيقاف أوتوماتي (اللائحة 7.14)) ..... ☐

3.2 معايير القبول* :

1.3.2 إن معدات الفصل/الترشيح :

1. اعتُمدت بموجب القرار A.393(X) ..... ☐
2. اعتُمدت بموجب القرار MEPC.60(33) ..... ☐
3. اعتُمدت بموجب القرار MEPC.107(49) ..... ☐
4. اعتُمدت بموجب القرار A.233(VII)..... ☐
5. اعتُمدت بموجب معايير وطنية لا تستند إلى القرار A.393(X) أو القرار A.233(VII)..... ☐
6. لم تُعتمد ..... ☐

2.3.2 إن وحدة المعالجة اعتُمدت بموجب القرار A.444(XI)..... ☐

3.3.2 إن مقياس المحتوى الزيتي :

1. اعتُمد بموجب القرار A.393(X) ..... ☐
2. اعتُمد بموجب القرار MEPC.60(33)..... ☐
3. اعتُمد بموجب القرار MEPC.107(49)..... ☐

4.2 الطاقة الإنتاجية القصوى للنظام هي ..... (م³/ساعة)

* انظر التوصية المتعلقة بالمواصفات الدولية لأداء واختبار المعدات التي تفصل الماء والزيت وأجهزة قياس المحتوى الزيتي ، التي اعتمدتها المنظمة في 14 تشرين الثاني/نوفمبر 1977 بالقرار A.393(X) ، الذي حلّ محل القرار A.233(VII) . وانظر كذلك الخطوط التوجيهية والمواصفات بشأن معدات منع التلوث من مياه الجمة في أماكن الآلات بالسفن ، التي اعتمدتها لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة بالقرار MEPC.60(33) ، الذي حلّ ، اعتباراً من 6 تموز/يوليو 1993 ، محل القرارين A.393(X) و A.444(XI) ؛ والخطوط التوجيهية والمواصفات لعام 2011 بشأن التجهيزات المضافة المخصصة لرفع كفاية معدات ترشيح الزيت التي تستوفي أحكام القرار MEPC.60(33) ، التي اعتمدت بالقرار MEPC.205(62) ؛ والخطوط التوجيهية والمواصفات المنقحة بشأن معدات منع التلوث في أماكن الآلات بالسفن ، التي اعتمدتها لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة بالقرار MEPC.107(49) ، الذي حلّ ، اعتباراً من 1 كانون الثاني/يناير 2005 ، محل القرارات MEPC.60(33) و A.393(X) و A.444(XI) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

5.2 الإعفاء من تطبيق اللائحة 14 :

1.5.2 تُعفى السفينة من متطلبات اللائحة 1.14 أو 2.14 بموجب اللائحة 5.14

1.1.5.2 تقوم السفينة حصراً برحلات داخل منطقة (مناطق) خاصة ..... ☐

2.1.5.2 إن السفينة مرخص لها بموجب المدونة الدولية لسلامة المراكب العالية السرعة وتقوم برحلات منتظمة لا تتجاوز مدتها 24 ساعة ..... ☐

2.5.2 إن السفينة مجهّزة بصهريج (صهاريج) احتجاز للاحتفاظ على متن السفينة بمياه الجمة الزيتية بأكملها على النحو التالي :

هوية الصهريج	موقع الصهريج		الحجم ($م^3$)
	الأطر(من) – (إلى)	الوضع الجانبي	
الحجم الكلي : ..... $م^3$			

2ألف.1 يتعيّن أن تُبنى السفينة وفقاً للائحة 12 ألف وأن تستوفي متطلبات ما يلي :

الفقرة 6 وإما الفقرة 7 أو الفقرة 8 (بناء البدن المزدوج) ..... ☐

الفقرة 11 (القدرة على منع التدفق العَرَضي للزيت) ..... ☐

2ألف.2 لا يتعيّن أن تستوفي السفينة متطلبات اللائحة 12 ألف ..... ☐

3 **وسائل الاحتفاظ بالمخلّفات الزيتية (الحمأة) وتصريفها (اللائحة 12) وصهريج (صهاريج) احتجاز مياه الجمة الزيتية** [*]

1.3 إن السفينة مجهزة بصهاريج مخلّفات زيتية (حمأة) لاحتجاز المخلّفات الزيتية (الحمأة) على متنها ، على النحو التالي :

هوية الصهريج	موقع الصهريج		الحجم ($م^3$)
	الأطر(من) – (إلى)	الوضع الجانبي	
الحجم الكلي : ..... $م^3$			

2.3 وسائل التخلص من المخلّفات الزيتية (الحمأة) المحتجزة في صهاريج المخلّفات الزيتية (الحمأة) :

1.2.3 مرنّد للمخلّفات الزيتية (الحمأة) ؛ سعة قصوى..... كيلوواط أو كيلو سعرة حرارية/ساعة (للحذف حسب الاقتضاء)..... ☐

2.2.3 مرجل إضافي صالح لحرق المخلّفات الزيتية (الحمأة) ..... ☐

3.2.3 وسائل مقبولة أخرى ، يُرجى إيضاحها ..... ☐

[*] لا تقتضي الاتفاقية وجود صهريج (صهاريج) لاحتجاز مياه الجمة الزيتية ؛ وفي حال وجود هذا الصهريج (هذه الصهاريج) ، يجب إدراجه (إدراجها) في الجدول 3.3 .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy © IMO

3.3 إن السفينة مجهَّزة بصهريج (صهاريج) احتجاز للاحتفاظ على متن السفينة بمياه الجمة الزيتية ، على النحو التالي :

هوية الصهريج	موقع الصهريج		الحجم ($م^3$)
	الأطر (من) – (إلى)	الوضع الجانبي	
	الحجم الكلي : ..... $م^3$		

4 **وصلة التصريف القياسية** (اللائحة 13)

1.4 إن السفينة مجهَّزة بخط أنابيب لتصريف المخلّفات من جمم الآلات إلى مرافق استقبال مزوَّدة بوصلة تصريف قياسية بموجب اللائحة 13 ..... ☐

5 **خطة السفينة لمواجهة طوارئ التلوث الزيتي** (اللائحة 37)

1.5 السفينة مزوَّدة بخطة خاصة بها لمواجهة طوارئ التلوث الزيتي تقيّداً باللائحة 37 ..... ☐

2.5 السفينة مزوَّدة بخطة خاصة بها لمواجهة طوارئ التلوث البحري تقيّداً باللائحة 3.37 ..... ☐

6 **الإعفاءات**

1.6 منحت الإدارة إعفاءات من متطلبات الفصل 3 من المرفق I للاتفاقية بموجب اللائحة 1.3 في ما يتعلق بالبنود الواردة في الفقرة (الفقرات) ..... من هذا السجل ..... ☐

7 **البدائل المكافئة** (اللائحة 5)

1.7 أقرّت الإدارة بدائل مكافئة لبعض متطلبات المرفق I بشأن البنود الواردة في الفقرة (الفقرات)..... من هذا السجل ..... ☐

نشهد بأن هذا السجل صحيح من جميع الجوانب .

صدر في .....
(مكان إصدار السجل)

التاريخ (اليوم/الشهر/السنة).....
(تاريخ الإصدار)

.....
(توقيع المسؤول المفوَّض أصولاً بإصدار السجل)

(شعار أو خاتم السلطة التي تُصدر السجل ، حسب الاقتضاء)

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

النموذج باء

تكملة للشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي
(شهادة IOPP)

سجل البناء والمعدّات لناقلات الزيت

في ما يتعلق بأحكام المرفق I للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (المشار إليها في ما بعد باسم "الاتفاقية")

ملاحظات :

1 يُستخدم هذا النموذج للسفن من الطرازين الأول والثاني حسب التصنيف الوارد في الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي ، أي "ناقلات الزيت" . و "السفن بخلاف ناقلات الزيت المجهّزة بصهاريج للبضائع تتناولها اللائحة 2.2 من المرفق I للاتفاقية" . ويُستخدم النموذج ألف بالنسبة للطراز الثالث من السفن حسب التصنيف الوارد في الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي .

2 يُلحق هذا السجل على الدوام بالشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي . ويجب أن تتوافر هذه الشهادة على متن السفينة في جميع الأوقات .

3 يجب أن يُحرَّر السجل الأصلي باللغة الإسبانية أو الفرنسية أو الإنكليزية كحد أدنى . وإذا استُخدمت أيضاً اللغة الرسمية في البلد الذي يُصدر السجل ، يُعمل بهذه اللغة في حال حصول منازعة أو تباين .

4 تدوَّن القيود في الخانات بوضع علامة (x) بالنسبة للأجوبة "نعم" و"ينطبق ذلك" ، أو علامة (-) بالنسبة للأجوبة "لا" و "لا ينطبق ذلك" ، حسب مقتضى الحال .

5 ما لم يُنصّ على خلاف ذلك ، تشير اللوائح المذكورة في هذا السجل إلى لوائح المرفق I للاتفاقية ، وتشير القرارات إلى القرارات التي تعتمدها المنظمة البحرية الدولية .

1 تفاصيل السفينة

1.1 اسم السفينة .....

2.1 الرقم المميّز أو الحروف المميّزة .....

3.1 ميناء التسجيل .....

4.1 الحمولة الإجمالية .....

5.1 سعة الحمل في السفينة ..... ($م^3$)

6.1 الحمولة الساكنة للسفينة ..... (بالأطنان) (اللائحة 1(22))

7.1 طول السفينة ..... (بالأمتار) (اللائحة 1(18))

8.1 تاريخ البناء :

1.8.1 تاريخ عقد البناء .....

2.8.1 تاريخ مدّ الصالب أو بلوغ السفينة مرحلة مماثلة من البناء .....

3.8.1 تاريخ التسليم .....

9.1 تحويل رئيسي (إن انطبق ذلك) :

1.9.1 تاريخ عقد التحويل .....

2.9.1 تاريخ بدء التحويل .....

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

3.9.1 تاريخ الانتهاء من التحويل .....

10.1 تأخير غير متوقع في التسليم :

1.10.1 قبلت الإدارة السفينة بوصفها "سفينة سُلّمت في 31 كانون الأول/ديسمبر 1979 أو قبل ذلك التاريخ" بمقتضى اللائحة 1.28.1 بسبب تأخير غير متوقع في التسليم ..... ☐

2.10.1 قبلت الإدارة السفينة بوصفها "ناقلة زيت سُلّمت في 1 حزيران/يونيو 1982 أو قبل ذلك التاريخ" بمقتضى اللائحة 3.28.1 بسبب تأخير غير متوقع في التسليم ..... ☐

3.10.1 لا يتوجب على السفينة أن تستوفي أحكام اللائحة 26 بسبب تأخير غير متوقع في التسليم..... ☐

11.1 نوع السفينة :

1.11.1 ناقلة زيت خام..... ☐

2.11.1 ناقلة منتجات ..... ☐

3.11.1 ناقلة منتجات لا تنقل زيت وقود أو زيت ديزل ثقيلاً ، وفقاً لتعريفهما الوارد في اللائحة 2.20 ، أو زيت تزليق..... ☐

4.11.1 ناقلة زيت خام/منتجات..... ☐

5.11.1 ناقلة بضائع مختلطة..... ☐

6.11.1 سفينة ، بخلاف ناقلات الزيت ، مجهّزة بصهاريج للبضائع تتناولها اللائحة 2.2 من المرفق I للاتفاقية..... ☐

7.11.1 ناقلة زيت مخصصة لنقل المنتجات المشار إليها في اللائحة 4.2 ..... ☐

8.11.1 سفينة مصنفة على أنها "ناقلة زيت خام" مجهّزة بنظام للغسل بالزيت الخام ، وهي مصنفة أيضاً بوصفها "ناقلة منتجات" مجهزة بصهاريج الصابورة النظيفة ، وقد صدرت لها بهذه الصفة شهادة دولية مستقلة لمنع التلوث الزيتي ..... ☐

9.11.1 سفينة مصنفة على أنها "ناقلة منتجات" مجهّزة بصهاريج الصابورة النظيفة ، وهي مصنفة أيضاً بوصفها "ناقلة زيت خام" مجهزة بنظام للغسل بالزيت الخام ، وقد صدرت لها الصفة شهادة دولية مستقلة لمنع التلوث الزيتي ..... ☐

2 معدات ضبط تصريف الزيوت من جمع أماكن الآلات وصهاريج زيت الوقود

(اللائحتان 16 و14)

1.2 حمل مياه الصابورة في صهاريج زيت الوقود :

1.1.2 يجوز للسفينة في الظروف العادية حمل مياه الصابورة في صهاريج زيت الوقود ..... ☐

2.2 نوع المعدات المركّبة لترشيح الزيوت :

1.2.2 معدات ترشيح الزيوت (15 جزءاً في المليون) (اللائحة 6.14)..... ☐

2.2.2 معدات ترشيح الزيوت (15 جزءاً في المليون) مع أداة إنذار وإيقاف أوتوماتي اللائحة 7.14)..... ☐

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

3.2 معايير القبول* :

1.3.2 إن معدات الفصل/الترشيح :

1. اعتُمدت بموجب القرار A.393(X) ..... ☐
2. اعتُمدت بموجب القرار MEPC.60(33) ..... ☐
3. اعتُمدت بموجب القرار MEPC.107(49) ..... ☐
4. اعتُمدت بموجب القرار A.233(VII) ..... ☐
5. اعتُمدت بموجب معايير وطنية لا تستند إلى القرار A.393(X) أو القرار A.233(VII) ..... ☐
6. لم تُعتمد ..... ☐

2.3.2 إن وحدة المعالجة اعتُمدت بموجب القرار A.444(XI) ..... ☐

3.3.2 إن مقياس المحتوى الزيتي :

1. اعتُمد بموجب القرار A.393(X) ..... ☐
2. اعتُمد بموجب القرار MEPC.60(33) ..... ☐
3. اعتُمد بموجب القرار MEPC.107(49) ..... ☐

4.2 الطاقة الإنتاجية القصوى للنظام هي ..... (م³/ساعة)

5.2 الإعفاء من تطبيق اللائحة 14 :

1.5.2 تُعفى السفينة من متطلبات اللائحة 1.14 أو 2.14 بموجب اللائحة 5.14 إن السفينة تقوم حصراً برحلات داخل منطقة (مناطق) خاصة :

2.5.2 إن السفينة مجهَّزة بصهريج (صهاريج) احتجاز للاحتفاظ على متن السفينة بمياه الجمة الزيتية بأكملها على النحو التالي :..... ☐

هوية الصهريج	موقع الصهريج		الحجم (م³)
	الأطر (من) – (إلى)	الوضع الجانبي	

الحجم الكلي : ..... م³

3.5.2 عوضاً عن صهريج (صهاريج) الاحتجاز ، جُهِّزت السفينة بترتيبات لنقل مياه الجمة إلى صهريج النفايات الزيتية ..... ☐

* انظر التوصية المتعلقة بالمواصفات الدولية لأداء واختبار المعدات التي تفصل الماء والزيت وأجهزة قياس المحتوى الزيتي ، التي اعتمدتها المنظمة في 14 تشرين الثاني/نوفمبر 1977 بالقرار A.393(X) ، الذي حلّ محل القرار A.233(VII) . وانظر كذلك الخطوط التوجيهية والمواصفات بشأن معدات منع التلوث من مياه الجمة في أماكن الآلات بالسفن ، التي اعتمدتها لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة بالقرار MEPC.60(33) ، الذي حلّ ، اعتباراً من 6 تموز/يوليو 1993 ، محل القرارين A.393(X) و A.444(XI) ؛ والخطوط التوجيهية والمواصفات لعام 2011 بشأن التجهيزات المضافة المخصصة لرفع كفاية معدات ترشيح الزيت التي تستوفي أحكام القرار MEPC.60(33) ، التي اعتمدت بالقرار MEPC.205(62) ؛ والخطوط التوجيهية والمواصفات المنقحة بشأن معدات منع التلوث في أماكن الآلات بالسفن ، التي اعتمدتها لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة بالقرار MEPC.107(49) ، الذي حلّ ، اعتباراً من 1 كانون الثاني/يناير 2005 ، محل القرارات MEPC.60(33) و A.393(X) و A 444(XI) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2ألف.1 يتعيّن أن تُبنى السفينة وفقاً للائحة 12 ألف وأن تستوفي متطلبات ما يلي :

الفقرة 6 وإما الفقرة 7 أو الفقرة 8 (بناء البدن المزدوج) ..... ☐

الفقرة 11 (القدرة على منع التدفق العرَضي للزيت) ..... ☐

2ألف.2 لا يتعيّن أن تستوفي السفينة متطلبات اللائحة 12 ألف ..... ☐

3 وسائل الاحتفاظ بالمخلّفات الزيتية (الحمأة) وتصريفها (اللائحة 12) وصهريج (صهاريج) احتجاز مياه الجمة الزيتية*

1.3 إن السفينة مجهزة بصهاريج مخلّفات زيتية (حمأة) لاحتجاز المخلّفات الزيتية (الحمأة) على متنها ، على النحو التالي :

هوية الصهريج	موقع الصهريج		الحجم ($م^3$)
	الأطر(من) – (إلى)	الوضع الجانبي	
الحجم الكلي : ..... $م^3$			

2.3 وسائل التخلص من المخلّفات الزيتية (الحمأة) المحتجزة في صهاريج المخلّفات الزيتية (الحمأة) :

1.2.3 مرمّد للمخلّفات الزيتية (الحمأة) ؛ سعة قصوى .....كيلوواط أو كيلو سعرة حرارية/ساعة

(الحذف حسب الاقتضاء) ..... ☐

2.2.3 مرجل إضافي صالح لحرق المخلّفات الزيتية (الحمأة) ..... ☐

3.2.3 وسائل مقبولة أخرى ، يُرجى إيضاحها ..... ☐

3.3 إن السفينة مجهّزة بصهريج (صهاريج) احتجاز للاحتفاظ على متن السفينة بمياه الجمة الزيتية على النحو التالي :

هوية الصهريج	موقع الصهريج		الحجم ($م^3$)
	الأطر(من) – (إلى)	الوضع الجانبي	
الحجم الكلي : ..... $م^3$			

4 وصلة التصريف القياسية (اللائحة 13)

1.4 السفينة مجهّزة بخط أنابيب لتصريف المخلّفات من جمع الآلات إلى مرافق الاستقبال المزودة بوصلة تصريف قياسية وفقاً للائحة 13 ..... ☐

* لا تقتضي الاتفاقية وجود صهريج (صهاريج) لاحتجاز مياه الجمة الزيتية ؛ وفي حال وجود هذا الصهريج (هذه الصهاريج) ، يجب إدراجه (إدراجها) في الجدول 3.3 .

5 البناء (اللوائح 18 و 19 و 20 و 23 و 26 و 27 و 28)

1.5 بموجب متطلبات اللائحة 18 ، فإنه :

1.1.5 يُشترط أن تكون السفينة مجهَّزة بصهاريج الصابورة المفصولة والمواقع الواقية ونظام الغسل بالزيت الخام ..... ☐

2.1.5 يُشترط أن تكون السفينة مجهَّزة بصهاريج الصابورة المفصولة والمواقع الواقية ..... ☐

3.1.5 يُشترط أن تكون السفينة مجهَّزة بصهاريج الصابورة المفصولة ..... ☐

4.1.5 يُشترط أن تكون السفينة مجهَّزة بصهاريج الصابورة المفصولة أو بنظام الغسل بالزيت الخام ..... ☐

5.1.5 يُشترط أن تكون السفينة مجهَّزة بصهاريج الصابورة المفصولة أو بصهاريج الصابورة النظيفة ..... ☐

6.1.5 لا يُشترط أن تستوفي السفينة متطلبات اللائحة 18 ..... ☐

2.5 صهاريج الصابورة المفصولة :

1.2.5 السفينة مجهَّزة بصهاريج الصابورة المفصولة استيفاءً للائحة 18 ..... ☐

2.2.5 السفينة مجهَّزة ، استيفاءً للائحة 18 ، بصهاريج الصابورة المفصولة المرتّبة في مواقع واقية استيفاءً للوائح من 12.18 إلى 15.18 ..... ☐

3.2.5 تتوزع صهاريج الصابورة المفصولة على النحو التالي :

الصهريج	الحجم (م^3)	الصهريج	الحجم (م^3)
الحجم الكلي ..... (م^3)			

3.5 الصهاريج المخصّصة للصابورة النظيفة :

1.3.5 إن السفينة مجهّزة بصهاريج مخصّصة للصابورة النظيفة استيفاءً اللائحة 8.18 ويمكن أن تستخدم بوصفها ناقلة منتجات ..... ☐

2.3.5 تتوزع الصهاريج المخصّصة للصابورة النظيفة على النحو التالي :

الصهريج	الحجم (م^3)	الصهريج	الحجم (م^3)
الحجم الكلي ..... (م^3)			

3.3.5 إن السفينة مزوّدة بدليل تشغيل ساري المفعول للصهاريج المخصّصة للصابورة النظيفة مؤرخ في ..... ☐

4.3.5 إن السفينة مزوّدة بترتيبات مشتركة لتمديدات الأنابيب والضخ لتصبير الصهاريج المخصّصة للصابورة النظيفة ومناولة البضائع الزيتية ..... ☐

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

5.3.5 إن السفينة مزودة بترتيبات تثبيت وضخ مستقلة لتصبير الصهاريج المخصّصة للصابورة النظيفة ..... ☐

4.5 الغسل بالزيت الخام :

1.4.5 إن السفينة مجهّزة بنظام للغسل بالزيت الخام استيفاءً للائحة 33 ..... ☐

2.4.5 إن السفينة مجهّزة بنظام للغسل بالزيت الخام استيفاءً للائحة 33 ، غير أن فعالية النظام لم تتأكد بموجب اللائحة 1.33 والفقرة 10.2.4 من المواصفات المنقّحة لنظم الغسل بالزيت الخام (القرار A.446(XI) ، في صيغته المعدّلة بالقرارين A.497(XII) و A.897(21)) ..... ☐

3.4.5 إن السفينة مزوّدة بدليل ساري المفعول لعمليات ومعدات نُظم الغسل بالزيت الخام ، مؤرخ في ..... ☐

4.4.5 السفينة مجهّزة ، بدون أن تكون ملزمة بذلك ، بنظام الغسل بالزيت الخام استيفاءً لجوانب السلامة المنصوص عليها في المواصفات المنقّحة لنُظم الغسل بالزيت الخام (القرار A.446(XI) ، في صيغته المعدلة بالقرارين A.497(XII) و A.897(21)) ..... ☐

5.5 الإعفاء من اللائحة 18 :

1.5.5 تقوم هذه السفينة حصراً برحلات بين ..... بموجب اللائحة 5.2 ، وهي بالتالي معفاة من متطلبات اللائحة 18 ..... ☐

2.5.5 تعمل السفينة بترتيبات الصابورة الخاصة بموجب اللائحة 10.18 ، وهي بالتالي معفاة من متطلبات اللائحة 18 ..... ☐

6.5 ترتيب صهاريج البضائع وحدود أحجامها (اللائحة 26) :

1.6.5 يُشترط أن تكون السفينة مبنية وفقاً لمتطلبات اللائحة 26 وأن تستوفيها ..... ☐

2.6.5 يُشترط أن تكون السفينة مبنية وفقاً لمتطلبات اللائحة 4.26 وأن تستوفيها (انظر اللائحة 2.2) ..... ☐

7.5 التقسيم الداخلي والاتزان (اللائحة 28):

1.7.5 يُشترط أن تكون السفينة مبنية وفقاً لمتطلبات اللائحة 28 وأن تستوفيها ..... ☐

2.7.5 زوّدت السفينة بالمعلومات والبيانات المطلوبة بموجب اللائحة 5.28 ، وذلك في شكل معتمد ..... ☐

3.7.5 يُشترط أن تكون السفينة مبنية وفقاً لمتطلبات اللائحة 27 وأن تستوفيها ..... ☐

4.7.5 زوّدت السفينة بواسطة إجراءات تقرّها الإدارة بالمعلومات والبيانات المطلوبة التي ترجب اللائحة 27 توفيرها لناقلات البضائع المختلطة ..... ☐

8.5 بناء مزدوج البدن :

1.8.5 يتعيّن أن تُبنى السفينة وفقاً للائحة 19 وأن تستوفي متطلبات الفقرات التالية :

1. الفقرة (3) (بناء مزدوج البدن) ..... ☐
2. الفقرة (4) (الناقلات ذات السطح المتوسط الارتفاع والبناء الجانبي المزدوج) ..... ☐
3. الفقرة (5) (الطريقة البديلة التي تقرّها لجنة حماية البيئة البحرية) ..... ☐

2.8.5 يتعيّن أن تُبنى السفينة وفقاً لمتطلبات اللائحة 6.19 وأن تستوفيها ..... ☐

3.8.5 لا يتوجب على السفينة أن تستوفي متطلبات اللائحة 19 ..... ☐

4.8.5 تخضع السفينة للائحة 20 :

1. ويتعيّن أن تستوفي أحكام الفقرات من 2 إلى 5 والفقرتين 7 و 8 من اللائحة 19 وأحكام الفقرة 6.28 من اللائحة 28 في موعد أقصاه ..... ☐
2. سُمح بمواصلة تشغيلها بموجب اللائحة 5.20 حتى ..... ☐
3. سُمح بمواصلة تشغيلها بموجب اللائحة 7.20 حتى ..... ☐

5.8.5 لا تخضع السفينة للائحة 20 :

1. وتقلّ حمولتها الساكنة عن 5 000 طن ..... ☐
2. تستوفي اللائحة 2.1.20 ..... ☐
3. تستوفي اللائحة 3.1.20 ..... ☐

6.8.5 تخضع السفينة للائحة 21 :

1. ويتعيّن أن تستوفي اللائحة 4.21 في موعد أقصاه ..... ☐
2. سُمح بمواصلة تشغيلها بموجب اللائحة 5.21 حتى ..... ☐
3. سُمح بمواصلة تشغيلها بموجب اللائحة 1.6.21 حتى ..... ☐
4. سُمح بمواصلة تشغيليها بموجب اللائحة 2.6.21 حتى ..... ☐
5. أُعفيت من أحكام اللائحة 20 بموجب اللائحة 2.7.21 ..... ☐

7.8.5 لا تخضع السفينة للائحة 21 (ضع إشارة في الخانة التي تنطبق) :

1. وتقلّ حمولتها الساكنة عن 600 طن ..... ☐
2. تستوفي اللائحة 19 (حمولتها الساكنة 5 000 طن أو أكثر) ..... ☐
3. تستوفي اللائحة 2.1.21 ..... ☐
4. تستوفي اللائحة 2.4.21 (حمولتها الساكنة 600 طن أو أقل ولا تزيد على 5 000 طن) ..... ☐
5. لا تحمل "الزيت الثقيل" ، على النحو المعرّف في اللائحة 2.21 من المرفق I لاتفاقية ماربول ..... ☐

8.8.5 تخضع السفينة للائحة 22 :

1. وتستوفي متطلبات اللائحة 2.22 ..... ☐
2. تستوفي متطلبات اللائحة 3.22 ..... ☐
3. تستوفي متطلبات اللائحة 5.22 ..... ☐

9.8.5 لا تخضع السفينة للائحة 22 ..... ☐

9.5 تحليل التدفق العَرَضي للزيت

1.9.5 تستوفي السفينة متطلبات اللائحة 23 ..... ☐

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

6 **الاحتفاظ بالزيوت على متن السفينة** (اللوائح 29 و 31 و 32)

1.6 نظام رصد وضبط تصريف الزيوت :

1.1.6 تندرج السفينة في فئة .....من فئات ناقلات الزيت ، على النحو المعرَّف في القرار A.496(XII) أو القرار A.586(14) *(الحذف حسب الاقتضاء) ..... ☐

2.1.6 أُقرَّ نظام رصد وضبط تصريف الزيوت بموجب القرار MEPC.108(49)..... ☐

3.1.6 يتضمَّن النظام ما يلي :

1. وحدة ضبط ..... ☐
2. وحدة حاسوبية..... ☐
3. وحدة حسابية..... ☐

4.1.6 النظام مجهَّز بما يلي :

1. واشجة إقلاع..... ☐
2. أداة إيقاف أوتوماتي ..... ☐

5.1.6 أُقرَّ مقياس المحتوى الزيتي بموجب أحكام القرار A.393(X) أو القرار A.586(14) أو القرار MEPC.108(49) † *(الحذف حسب الاقتضاء)* ويصلح لما يلي :

1. الزيت الخام..... ☐
2. المنتجات السوداء ..... ☐
3. المنتجات البيضاء..... ☐

6.1.6 تم تزويد هذه السفينة بدليل لتشغيل نظام ضبط ورصد تصريف الزيوت..... ☐

2.6 صهاريج النفايات الزيتية :

1.2.6 السفينة مزوَّدة بـ ..... صهريج مخصص (صهاريج مخصَّصة) للنفايات الزيتية بسعة إجمالية تبلغ ..... م^3 ، وتمثِّل ما نسبته ..... % من سعة حمل الزيوت ، وذلك بموجب : ..... ☐

1. اللائحة 3.2.29..... ☐
2. اللائحة 1.3.2.29..... ☐
3. اللائحة 2.3.2.29..... ☐
4. اللائحة 3.3.2.29..... ☐

* ينبغي تجهيز ناقلات الزيت الممدودة صوالبها ، أو التي تكون في مرحلة مماثلة من البناء في 2 تشرين الأول/أكتوبر 1986 أو بعد ذلك التاريخ ، بنظام معتمد بمقتضى القرار A.586(14) .

† في ما يتعلق بأجهزة قياس المحتوى الزيتي المركبة في ناقلات الزيت المبنية قبل 2 تشرين الأول/أكتوبر 1986 ، انظر التوصية المتعلقة بمواصفات الأداء والاختبار الدولية الخاصة بالمعدات التي تفصل الماء والزيت وأجهزة قياس المحتوى الزيتي التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.393(X) . وفي ما يتعلق بأجهزة قياس المحتوى الزيتي بوصفها جزءاً من نظم مراقبة وضبط التصريف المركبة في ناقلات الزيت المبنية في 2 تشرين الأول/أكتوبر 1986 أو بعد ذلك التاريخ ، انظر الخطوط التوجيهية والمواصفات لنظم مراقبة وضبط التصريف الزيتي الخاصة بناقلات الزيت التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.586(14) . وفي ما يتعلق بأجهزة قياس المحتوى الزيتي بوصفها جزءاً من نظم مراقبة وضبط التصريف المركبة في ناقلات الزيت المبنية في 1 كانون الثاني/يناير 2005 أو بعد ذلك التاريخ ، انظر الخطوط التوجيهية والمواصفات المنقحة لنظم مراقبة وضبط التصريف الزيتي الخاصة بناقلات الزيت التي اعتمدتها المنظمة بالقرار MEPC.108(49) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2.2.6 خُصّصت صهاريج بضائع كصهاريج للنفايات الزيتية

3.6 مكاشيف السطوح البينية للزيوت والمياه :

1.3.6 السفينة مجهّزة بمكاشيف للسطوح البينية للزيوت والمياه أُقرّت بمقتضى أحكام القرار MEPC.5(XIII) * ..... ☐

4.6 الإعفاءات من اللوائح 29 و 31 و 32 :

1.4.6 السفينة معفاة من متطلبات اللوائح 29 و 31 و 32 بموجب اللائحة 4.2..... ☐

2.4.6 السفينة معفاة من متطلبات اللوائح 29 و 31 و 32 بموجب اللائحة 2.2..... ☐

5.6 الإعفاء من اللائحتين 31 و 32 :

1.5.6 تُعفى السفينة من متطلبات اللائحتين 31 و 32 بموجب اللائحة 5.3 ، إذ أن السفينة تقوم حصراً بما يلي :

1. رحلات محددة بمقتضى اللائحة 5.2 : ..... ☐

2. رحلات داخل منطقة (مناطق) خاصة : ..... ☐

3. رحلات في حدود 50 ميلاً من أقرب يابسة خارج منطقة (مناطق) خاصة وتستغرق 72 ساعة أو أقل وتقتصر على ما يلي :..... ☐

7 **ترتيبات الضخ وتمديدات الأنابيب والتصريف** (اللائحة 30)

1.7 تقع فتحات تصريف الصابورة المفصولة في البحر :

1.1.7 فوق خط الماء..... ☐

2.1.7 تحت خط الماء..... ☐

2.7 تقع فتحات تصريف الصابورة النظيفة في البحر ، ما عدا مشعب التصريف † :

1.2.7 فوق خط الماء..... ☐

2.2.7 تحت خط الماء..... ☐

3.7 تقع فتحات تصريف الصابورة القذرة أو المياه الملوثة بالزيت من منطقة صهاريج البضائع في البحر ، ما عدا مشعب التصريف :‡

1.3.7 فوق خط الماء..... ☐

2.3.7 تحت خط الماء بالترافق مع ترتيبات التدفق الجزئي استيفاءً للائحة 5.6.30..... ☐

3.3.7 تحت خط الماء..... ☐

4.7 تصريف الزيوت من مضخات البضائع وتمديدات أنابيب الزيت (اللائحتان 4.30 و 5.30) :

1.4.7 وسائل نزح كل مضخات البضائع وتمديدات أنابيب الزيت عند الانتهاء من تصريف البضاعة :

1. يمكن تصريف نواتج النزح إلى صهريج بضائع أو صهريج نفايات زيتية..... ☐

* انظر المواصفات الخاصة بمكاشيف السطوح البينية للزيوت والمياه التي اعتمدتها لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة بالقرار MEPC.5(XIII) .
† تُذكر الفتحات التي يمكن رصدها فحسب .
‡ يجب الإشارة فقط إلى منافذ التصريف تلك التي يمكن رصدها .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2. هناك أنبوب خاص ذو قطر صغير للتصريف إلى اليابسة..... ☐

8 خطة السفينة لمواجهة طوارئ التلوث الزيتي/البحري (اللائحة 37)

1.8 السفينة مزوَّدة بخطة خاصة بها لمواجهة طوارئ التلوث الزيتي استيفاءً للائحة 37..... ☐

2.8 السفينة مزودة بخطة خاصة بها لمواجهة طوارئ التلوث البحري استيفاءً للائحة 3.37..... ☐

8ألف عمليات مناقلة الزيوت بين السفن في البحر (اللائحة 41)

8ألف.1 ناقلة الزيت مزوَّدة بخطة لعمليات مناقلة الزيوت بين السفن استيفاءً للائحة 41 ..... ☐

9 الإعفاءات

1.9 منحت الإدارة إعفاءات من متطلبات الفصل 3 من المرفق I للاتفاقية بموجب اللائحة 1.3 بشأن تلك البنود المدرجة في الفقرة (الفقرات) ..... من هذا السجل..... ☐

10 البدائل المكافئة (اللائحة 5)

1.10 أقرَّت الإدارة بدائل مكافئة لمتطلبات معيَّنة للمرفق I بشأن تلك البنود المدرجة في الفقرة (الفقرات).....من هذا السجل ..... ☐

نشهد بأن هذا السجل صحيح من جميع الأوجه .

صدر في .....

(مكان إصدار السجل)

التاريخ (اليوم/الشهر/السنة)..... .....

(تاريخ الإصدار) *(توقيع المسؤول المفوض أصولاً بإصدار السجل)*

(شعار أو خاتم السلطة التي تُصدر السجل ، حسب الاقتضاء)

التذييل III
نموذج سجل الزيوت *

سجل الزيوت

الجزء I – عمليات أماكن الآلات
(كافة السفن)

اسم السفينة : .....

الرقم المميز أو الحروف المميزة : .....

الحمولة الإجمالية : .....

الفترة من : ..... إلى : .....

ملاحظة : تزوَّد كل ناقلة زيت تبلغ حمولتها الإجمالية 150 طناً فأكثر وكل سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر ، بخلاف ناقلات الزيت ، بالجزء I من سجل الزيوت لتسجيل عمليات أماكن الآلات ذات الصلة بذلك . أما ناقلات الزيت ، فتزوَّد إلى جانب ذلك بالجزء II من سجل الزيوت لتسجيل عمليات البضائع والصابورة ذات العلاقة بذلك .

مقدمة

تتضمن الصفحات التالية من هذا الجزء قائمة شاملة ببنود عمليات أماكن الآلات التي يتعيَّن تدوينها ، عند الاقتضاء ، في الجزء I من سجل الزيوت بموجب اللائحة 17 من المرفق I للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدَّلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (اتفاقية ماربول 78/73) . وقد جمعت هذه البنود في أجزاء وفقاً للعمليات ، يحمل كل منها حرفاً مميزاً .

وعند تدوين قيد في الجزء I من سجل الزيوت ، يجب إدراج التاريخ ورمز العملية ورقم البند في الأعمدة المناسبة من السجل . وتُسجَّل التفاصيل المطلوبة في الفراغات المخصصة لذلك حسب الترتيب الزمني .

ويجب على الضابط المسؤول أو الضابط المسؤولين أن يوقِّعوا كل عملية منتهية ويؤرِّخوها . وعلى ربان السفينة أن يوقِّع كل صفحة مستكملة .

ويحتوي الجزء I من سجل الزيوت على العديد من الإشارات إلى الكميات الزيتية . إلاَّ أن القدرة المحدودة لأدوات قياس الصهاريج وتفاوت درجات الحرارة والعوالق تؤثِّر في دقة تلك القراءات . لذا ، ينبغي النظر إلى القيود المدرجة في الجزء I من سجل الزيوت في ضوء تلك الاعتبارات .

وإذا حصل تصريف عَرَضي للزيت أو غير ذلك من الحالات الاستثنائية ، يجب الإشارة إلى ظروف هذا التصريف وأسبابه في الجزء I من سجل الزيوت .

* انظر التعميم MEPC.1/Circ.736/Rev.2 المتعلق بالإرشادات بشأن تسجيل العمليات في الجزء I – عمليات أماكن الآلات (كافة السفن) – من سجل الزيوت .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

ويجب تدوين أي عطل يطرأ على معدات ترشيح الزيوت في الجزء I من سجل الزيوت .

ويتم التدوين في الجزء I من سجل الزيوت باللغة الإسبانية أو الفرنسية أو الإنكليزية كحد أدنى بالنسبة للسفن الحائزة على الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي . وإذا استخدمت أيضاً اللغة الرسمية في الدولة التي يحق للسفينة أن ترفع علَمَها ، يعمل بهذه اللغة في حال نشوب منازعة أو حدوث تباين .

ويجب أن يُحفظ الجزء I من سجل الزيوت في مكان يتيسّر فيه فحصه في أي وقت معقول وأن يظلّ على متن السفينة ، إلاّ في حالة السفن المقطورة غير المطقّمة . ويجب الاحتفاظ به لفترة ثلاث سنوات بعد تاريخ تدوين آخر قيد فيه .

ويجوز للسلطة المختصة التابعة لحكومة أحد الأطراف في هذه الاتفاقية أن تدقّق في الجزء I من سجل الزيوت على متن أي سفينة ينطبق عليها هذا المرفق عندما تكون في الموانئ أو المحطات البحرية التابعة لها ، ويحقّ لها كذلك أن تستنسخ أي بيانات واردة في هذا السجل وأن تطلب من ربان السفينة المصادقة عليها باعتبارها نسخاً مطابقة للأصل . وتُعتبر أي نسخة تُستخلص بهذه الطريقة ، ويصادق عليها الربان بوصفها نسخة مطابقة للأصل لقيد في الجزء I من سجل الزيوت ، دليلاً مقبولاً في أي إجراءات قضائية على الوقائع المدونة في القيد المعني . ويجب أن تقوم السلطة المختصة بالتدقيق في الجزء I من سجل الزيوت واستخراج النسخ المصدقة بمقتضى هذه الفقرة بأسرع وقت ممكن وبدون التسبب في تأخير السفينة بدون مسوغات .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

قائمة البنود التي يتعيّن تدوينها

(ألف) تصبير أو تنظيف صهاريج زيت الوقود

1 هوية الصهريج المصبَّر (الصهاريج المصبَّرة) .

2 ما إذا كانت الصهاريج قد نُظّفت منذ آخر مرة حملت فيها زيوتاً ، وفي حالة النفي ، نوع الزيت الذي كان فيها .

3 إجراءات التنظيف :

1. موقع السفينة والوقت عند بدء عملية التنظيف وانتهائها ؛

2. هوية الصهريج الذي استُخدمت فيه (الصهاريج التي استُخدمت فيها) طريقة أو أكثر (الشطف الكامل والكسح بالبخار والتنظيف بمواد كيميائية ؛ ونوع المواد الكيميائية المستخدمة وكميتها ، بالأمتار المكعبة) ؛

3. هوية الصهريج الذي نُقلت إليه (الصهاريج التي نُقلت إليها) مياه التنظيف وكميتها ، بالأمتار المكعّبة .

4 التصبير :

1. موقع السفينة والوقت عند بدء عملية التصبير وانتهائها ؛

2. كمية الصابورة في حال عدم تنظيف الصهاريج ، بالأمتار المكعّبة .

(باء) تصريف الصابورة القذرة أو مياه التنظيف من صهاريج زيت الوقود المشار إليها في البند (ألف)

5 هوية الصهريج (الصهاريج) .

6 موقع السفينة عند بدء التصريف .

7 موقع السفينة عند انتهاء التصريف .

8 سرعة (سرعات) السفينة أثناء التصريف .

9 طريقة التصريف :

1. بواسطة معدات 15 جزءاً في المليون ؛

2. إلى مرافق الاستقبال .

10 الكمية المصرّفة ، بالأمتار المكعّبة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

(جيم) جمع المخلّفات الزيتية (الحمأة) ونقلها والتخلص منها

11 جمع المخلّفات الزيتية (الحمأة) .

كميات المخلّفات الزيتية (الحمأة) المحتفظ بها على متن السفينة . وينبغي تسجيل الكمية أسبوعياً * (أي ينبغي تسجيل الكمية أسبوعياً حتى وإن دامت الرحلة أكثر من أسبوع) :

1. هوية الصهريج (الصهاريج)
2. سعة الصهريج (الصهاريج) ..... $م^3$
3. مجموع الكمية المحتفظ بها ..... $م^3$
4. مجموع المخلّفات المجمّعة بالتشغيل اليدوي..... $م^3$

(عمليات التجميع اليدوي التي يقوم بها المشغّل حيث يتم نقل المخلّفات الزيتية (الحمأة) إلى صهريج (صهاريج) احتجاز المخلّفات الزيتية (الحمأة) .)

12 طرائق التخلص من المخلّفات أو نقلها .

تُذكر كمية المخلّفات الزيتية التي تُنقل أو يتم التخلص منها والصهريج المفرَّغ (الصهاريج المفرّغة) وكمية المحتويات التي يُحتفظ بها ، بالأمتار المكعبة :

1. إلى مرافق الاستقبال (حدد الميناء) † ؛
2. إلى صهريج آخر (صهاريج أخرى) (تُحدَّد هوية الصهريج (الصهاريج) ومجموع محتوى الصهريج (الصهاريج)) ؛
3. المرمّدة (يُذكر مجموع المدة التي تستغرقها العملية) ؛
4. طريقة أخرى (حدِّد ما هي) .

(دال) التشغيل غير الأوتوماتي لتصريف مياه الجمة التي تجمّعت في أماكن الآلات في البحر أو نقلها أو التخلص منها بطريقة أخرى

13 الكمية التي يتم تصريفها أو نقلها أو التخلص منها ، بالأمتار المكعّبة ‡ .

14 وقت تصريف الجمة أو نقلها أو التخلص منها (البدء والانتهاء) .

---

* الصهاريج المدرجة في البند 3 1 من النموذجين ألف وباء لتكملة الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي المستخدمة للنفايات الزيتية (الحمأة) فحسب .

† ينبغي على ربابنة السفن أن يحصلوا من مشغل مرافق الاستقبال ، التي تتضمن الصنادل والشاحنات الصهريجية ، على إيصال استلام أو شهادة تتضمن معلومات تفصيلية عن كمية غسالات الصهاريج أو المسابورة القذرة أو المخلّفات أو الأخلاط الزيتية المحولة ، إلى جانب وقت وتاريخ عملية النقل . ويمكن أن يساعد هذا الإيصال أو هذه الشهادة ، في حال إرفاقه (إرفاقها) بالجزء ا من سجل الزيوت ، ربان السفينة على إثبات أن لا علاقة لسفينته بحادث تلوث مزعوم . وينبغي الاحتفاظ بالإيصال أو الشهادة مع الجزء ا من سجل الزيوت .

‡ في حالة تصريف مياه الجمة من صهريج (صهاريج) الاحتجاز أو التخلص منها ، يجب ذكر هوية وسعة صهريج (صهاريج) الاحتجاز والكمية المحتفظ بها في صهريج الاحتجاز .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

15 وسيلة تصريف الجمة أو نقلها أو التخلص منها :

.1 من خلال معدات 15 جزءاً في المليون (حدّد الموقع عند البدء والانتهاء) ؛

.2 إلى مرافق الاستقبال (حدّد الميناء) * ؛

.3 إلى صهريج النفايات الزيتية أو صهريج الاحتجاز أو صهريج آخر (صهاريج أخرى) (حدّد هوية الصهريج (الصهاريج) ؛ وحدّد الكمية المحتفظ بها في الصهريج (الصهاريج) ، بالأمتار المكعبة) .

(هاء) التشغيل الأوتوماتي لتصريف مياه الجمة التي تجمّعت في أماكن الآلات في البحر أو نقلها أو التخلص منها بطريقة أخرى

16 الزمن وموقع السفينة عند وضع النظام في منوال العمل الأوتوماتي من أجل عملية التصريف في البحر ، بواسطة معدات 15 جزءاً في المليون .

17 الزمن عند وضع النظام في منوال العمل الأوتوماتي من أجل عملية نقل مياه الجمة إلى صهريج الاحتجاز (حدّد هوية الصهريج) .

18 الزمن عند بدء تشغيل النظام يدوياً .

(واو) حالة معدات ترشيح الزيوت

19 وقت تعطّل النظام † .

20 وقت تصليح النظام .

21 أسباب العطل .

(زاي) التصريف العَرَضي للزيوت أو غير ذلك من حالات التصريف الاستثنائية

22 وقت حصول التصريف .

23 مكان أو موقع السفينة عند حصول التصريف .

24 كمية الزيت التقديرية ونوعه .

25 ظروف التصريف أو التسرّب وأسباب ذلك وملاحظات عامة .

* ينبغي على ربابنة السفن أن يحصلوا من مشغّل مرافق الاستقبال ، التي تتضمّن الصنادل والشاحنات الصهريجية ، على إيصال استلام أو شهادة تتضمن معلومات تفصيلية عن كمية غسالات الصهاريج أو الصابورة القذرة أو المخلفات أو الأخلاط الزيتية المحوّلة ، إلى جانب وقت وتاريخ عملية النقل . ويمكن أن يساعد هذا الإيصال أو هذه الشهادة ، في حال إرفاقه (إرفاقها) بالجزء ١ من سجل الزيوت ، ربان السفينة على إثبات أن لا علاقة لسفينته بحادث تلوث مزعوم . وينبغي الاحتفاظ بالإيصال أو الشهادة مع الجزء ١ من سجل الزيوت .

† تشمل حالة معدات ترشيح الزيوت أيضاً الإنذار وتجهيزات الإيقاف الأوتوماتي ، في حال وجودها .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

(ح) التزوّد بالوقود أو بزيت التزليق السائب

26 التزوّد بالوقود :

1. مكان التزوّد بالوقود .

2. وقت التزوّد بالوقود .

3. نوع وكمية زيت الوقود وهوية الصهريج (الصهاريج) (حدّد الكمية المضافة ، بالأطنان ، ومجموع محتوى الصهريج (الصهاريج) .

(طاء) عمليات إضافية وملاحظات عامة

اسم السفينة : .....

الرقم المميّز أو الحروف المميّزة : .....

عمليات أماكن الآلات

التاريخ	الرمز (حرف)	البند (رقم)	سجل العمليات/توقيع الموظف المسؤول

توقيع الربّان .....

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

سجل الزيوت

الجزء II – عمليات البضائع/الصابورة
(ناقلات الزيت)

اسم السفينة : .....

الرقم المميّز أو الحروف المميّزة : .....

الحمولة الإجمالية : .....

الفترة من : ..... إلى : .....

ملاحظة : تزوّد كل ناقلة زيت تبلغ حمولتها الإجمالية 150 طناً فأكثر بالجزء II من سجل الزيوت لتسجيل عمليات البضائع/الصابورة ذات العلاقة بذلك . وتزوّد هذه الناقلة أيضاً بالجزء I من سجل الزيوت لتسجيل عمليات أماكن الآلات ذات الصلة بذلك .

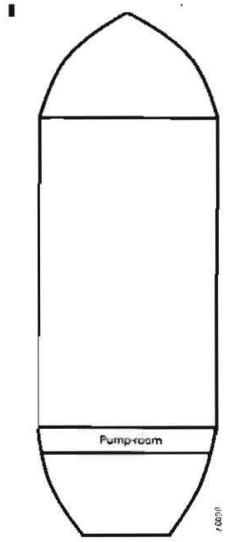
اسم السفينة : .....

الرقم المميّز أو الحروف المميّزة : .....

رسم أفقي لصهاريج البضائع وصهاريج النفايات الزيتية
(يستكمل على متن السفينة)

هوية الصهاريج	السعة
عمق صهريج (صهاريج) النفايات الزيتية :	

(بيّن سعة كل صهريج وعمق صهريج (صهاريج) النفايات الزيتية)



Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

مقدمة

تتضمّن الصفحات التالية من هذا الجزء قائمة شاملة ببنود عمليات البضائع والصابورة التي يتعيّن تدوينها ، عند الاقتضاء ، في الجزء II من سجل الزيوت بموجب اللائحة 36 من المرفق I للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (اتفاقية ماربول 78/73) . وقد جمعت هذه البنود في أجزاء وفقاً للعمليات ، يحمل كل منها حرفاً مميزاً .

وعند تدوين قيد في الجزء II من سجل الزيوت ، يجب إدراج التاريخ ورمز العملية ورقم البند في الأعمدة المناسبة من السجل . وتُسجَّل التفاصيل المطلوبة في الفراغات المخصصة لذلك حسب الترتيب الزمني .

ويجب على الضابط المسؤول أو الضابط المسؤولين أن يوقّعوا كل عملية منتهية ويؤرّخوها . وعلى ربان السفينة أن يوقّع كل صفحة مستكملة .

وبالنسبة لناقلات الزيت التي تقوم برحلات محددة وفقاً للائحة 5.2 من المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73 ، يجب أن تصادق الهيئة المختصة لدى دولة الميناء على القيود ذات الصلة بذلك في الجزء II من سجل الزيوت * .

ويحتوي الجزء II من سجل الزيوت على العديد من الإشارات إلى الكميات الزيتية . إلاّ أن القدرة المحدودة لأدوات قياس الصهاريج وتفاوت درجات الحرارة والعوالق تؤثّر في دقة تلك القراءات . لذا ، ينبغي النظر إلى القيود المدرجة في الجزء II من سجل الزيوت في ضوء تلك الاعتبارات .

وإذا حصل تصريف عَرَضي للزيت أو غير ذلك من الحالات الاستثنائية ، يجب الإشارة في إلى ظروف هذا التصريف وأسبابه الجزء II من سجل الزيوت .

ويجب تدوين أي عطل يطرأ على نظام رصد وضبط تصريف الزيوت في الجزء II من سجل الزيوت .

ويتم التدوين في الجزء II من سجل الزيوت باللغة الإسبانية أو الفرنسية أو الإنكليزية كحد أدنى بالنسبة للسفن الحائزة على الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي . وإذا استخدمت أيضاً اللغة الرسمية في الدولة التي يحق للسفينة أن ترفع علَمَها ، يعمل بهذه اللغة في حال نشوب منازعة أو حدوث تباين .

ويجب أن يُحفظ الجزء II من سجل الزيوت في مكان يتيسّر فيه فحصه في أي وقت معقول وأن يظلّ على متن السفينة ، إلاّ في حالة السفن المقطورة غير المطقّمة . ويجب الاحتفاظ به لفترة ثلاث سنوات بعد تاريخ تدوين آخر قيد فيه .

ويجوز للسلطة المختصة التابعة لحكومة أحد الأطراف في هذه الاتفاقية أن تدقّق في الجزء II من سجل الزيوت على متن أي سفينة ينطبق عليها هذا المرفق عندما تكون في الموانئ أو المحطات البحرية التابعة لها ، ويحقّ لها كذلك أن تستنسخ أي بيانات واردة في هذا السجل وأن تطلب من ربان السفينة المصادقة عليها باعتبارها نسخاً مطابقة للأصل . وتُعتبر أي نسخة تُستخلص بهذه الطريقة ، ويصادق عليها الربان بوصفها نسخة مطابقة للأصل لقيد في الجزء II من سجل الزيوت ، دليلاً مقبولاً في أي إجراءات قضائية على الوقائع المدونة في القيد المعني . ويجب أن تقوم السلطة المختصة بالتدقيق في الجزء II من سجل الزيوت واستخراج النسخ المصدقة بمقتضى هذه الفقرة بأسرع وقت ممكن وبدون التسبب في تأخير السفينة بدون مسوغات .

* لا تُدرج هذه الجملة إلا في سجل الزيوت الخاص بالناقلة التي تقوم برحلات محددة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

قائمة البنود التي يتعيّن تدوينها

(ألف) تحميل البضائع الزيتية

1 مكان التحميل .

2 نوع الزيت المحمّل وهوية الصهريج (الصهاريج) .

3 مجموع كمية للزيت المحمّل (حدّد الكمية المضافة ، بالأمتار المكعّبة ، عند درجة حرارة تبلغ 15 درجة مئوية ومجموع محتوى للصهريج (الصهاريج) ، بالأمتار المكعّبة) .

(باء) المناقلة الداخلية للبضائع الزيتية أثناء الرحلة

4 هوية الصهريج (الصهاريج) :

.1 من :

.2 إلى : (حدّد الكمية المحوّلة ومجموع الكمية في الصهريج (الصهاريج) ، بالأمتار المكعّبة) .

5 هل تمّ تفريغ الصهريج (الصهاريج) في البند 1.4 ؟ (في حالة النفي ، حدّد الكمية المحتفظ بها ، بالأمتار المكعبة) .

(جيم) تفريغ البضائع الزيتية

6 مكان التفريغ .

7 هوية الصهريج المفرّغ (الصهاريج المفرّغة) .

8 هل تم تفريغ الصهريج (الصهاريج) ؟ (في حالة النفي ، حدّد الكمية المحتفظ بها ، بالأمتار المكعّبة) .

(دال) الغسل بالزيت الخام (الناقلات المجهّزة بنظام للغسل بالزيت الخام فقط)
(يستكمل هذا البند بالنسبة لكل صهريج يغسل بالزيت الخام)

9 الميناء الذي تمّ فيه الغسل بالزيت الخام أو موقع السفينة في حال القيام بالغسل بين موانئ تصريف .

10 هوية الصهريج المغسول (الصهاريج المغسولة) . *

11 عدد الآلات المستخدمة .

12 وقت بدء الغسل .

* عندما يكون الصهريج مزوّداً بآلات يفوق عددها ما يمكن تشغيله بصورة متزامنة ، على النحو الموصوف في دليل العمليات والتجهيزات ، ينبغي عندئذ تحديد الجزء الذي يغسل بالزيت الخام ؛ على سبيل المثال : الجزء الأمامي من الصهريج المركزي رقم 2 .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

13 نمط الغسل المستخدم * .

14 ضغط خطوط الغسل .

15 وقت انتهاء الغسل أو إيقافه .

16 أذكر الطريقة المستخدمة للتثبت من جفاف الصهريج (الصهاريج) .

17 الملاحظات † .

(هاء) تصبير صهاريج البضائع

18 موقع السفينة عند بدء عملية التصبير وانتهائها .

19 عملية التصبير :

1. هوية الصهريج المصبّر (الصهاريج المصبّرة) ؛

2. وقت البدء والانتهاء ؛

3. كمية الصابورة المتلقاة . حدّد مجموع كمية الصابورة في كل صهريج تشمله العملية ، بالأمتار المكعّبة .

(واو) تصبير الصهاريج المخصّصة للصابورة النظيفة
(الناقلات المجهّزة بصهاريج مخصّصة للصابورة النظيفة فقط)

20 هوية الصهريج المصبّر (الصهاريج المصبّرة) .

21 موقع السفينة عند تحويل المياه المخصّصة للرحض أو للتصبير في الميناء إلى الصهريج المخصّص (الصهاريج المخصّصة) للصابورة النظيفة .

22 موقع السفينة عند رحض المضخة (المضخات) والأنابيب إلى صهريج النفايات الزيتية .

23 كمية الماء الممزوجة بالزيت المنقولة بعد رحض الأنابيب إلى صهريج (صهاريج) النفايات الزيتية أو صهريج (صهاريج) البضائع الذي (التي) خُزّن فيه (فيها) بصورة أولية (حدّد هوية الصهريج (الصهاريج)) . وحدّد مجموع الكمية ، بالأمتار المكعبة .

24 موقع السفينة عند نقل مياه الصابورة المائية الإضافية إلى الصهريج المخصّص (الصهاريج المخصّصة) للصابورة النظيفة .

* بموجب دليل التشغيل والتجهيزات ، أذكر ما إذا كانت طريقة الغسل المستخدمة تتكون من مرحلة واحدة أو عدة مراحل . وفي حال استخدام طريقة المراحل المتعددة ، أذكر القوس العمودي الذي شملته الآلات وعدد المرات التي شملته فيها في تلك المرحلة المعيّنة من مراحل البرنامج .

† في حال عدم اتباع البرامج المحددة في دليل العمليات والتجهيزات ، يجب تحديد الأسباب في بند "الملاحظات" .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

25 الوقت وموقع السفينة عند غلق الصمامات التي تفصل الصهاريج المخصّصة للصابورة النظيفة عن أنابيب البضائع والسفط .

26 كمية الصابورة النظيفة المحمولة على متن السفينة ، بالأمتار المكعّبة .

(زاي) تنظيف صهاريج البضائع

27 هوية الصهريج المنظّف (الصهاريج المنظّفة) .

28 الميناء أو موقع السفينة .

29 مدة التنظيف .

30 طريقة التنظيف .*

31 نُقلت غُسالة الصهاريج إلى :

1. مرافق الاستقبال (حدد الميناء والكمية ، بالأمتار المكعّبة) ؛†

2. صهريج (صهاريج) النفايات الزيتية أو صهريج البضائع المخصّص ((صهاريج البضائع المخصّصة) كصهريج (كصهاريج) للنفايات الزيتية (حدّد الصهريج (الصهاريج)) ، وحدّد الكمية المنقولة ومجموع الكمية ، بالأمتار المكعّبة) .

(حاء) تصريف الصابورة القذرة

32 هوية الصهريج (الصهاريج) .

33 موقع السفينة عند بدء عملية التصريف في البحر .

34 موقع السفينة عند انتهاء عملية التصريف في البحر .

35 الكمية المصرّفة في البحر ، بالأمتار المكعّبة .

36 سرعة (سرعات) السفينة أثناء التصريف .

37 هل كان نظام رصد وضبط التصريف قيد التشغيل أثناء عملية التصريف ؟

38 هل خضعت النفايات السائلة وسطح الماء في موقع التصريف لتفقّد منتظم ؟

* غسل يدوي بالخرطوم و/أو غسل بالآلات و/أو بتنظيف بمواد كيميائية . وفي حال التنظيف بمواد كيميائية ، ينبغي تحديد المادة المستخدمة وكميتها .

† ينبغي على ربابنة السفن أن يحصلوا من مشغّل مرافق الاستقبال ، التي تتضمن الصنادل والشاحنات الصهريجية ، على إيصال استلام أو شهادة تتضمن معلومات تفصيلية عن كمية غسالات الصهاريج أو الصابورة القذرة أو المخلّفات أو الأخلاط الزيتية المحوّلة ، إلى جانب وقت وتاريخ عملية النقل . ويمكن أن يساعد هذا الإيصال أو هذه الشهادة ، في حال إرفاقه (إرفاقها) بالجزء II من سجل الزيوت ، ربان السفينة على إثبات أن لا علاقة لسفينته بحادث تلوث مزعوم . وينبغي الاحتفاظ بالإيصال أو الشهادة مع الجزء II من سجل الزيوت .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

39 كمية الماء الممزوج بالزيت المنقولة إلى صهريج أو (صهاريج) النفايات الزيتية (حدِّد هوية صهريج (صهاريج) النفايات الزيتية) . وحدِّد مجموع الكمية ، بالأمتار المكعّبة .

40 التصريف إلى مرافق استقبال شاطئية (حدد الميناء والكمية المصرّفة ، بالأمتار المكعّبة) *.

(طاء) تصريف المياه من صهاريج النفايات الزيتية إلى البحر

41 هوية صهاريج النفايات الزيتية .

42 مدة الترسيب منذ آخر مرة أُدخلت فيها مخلّفات ،

43 أو مدة الترسيب منذ آخر تصريف .

44 الوقت وموقع السفينة عند بدء التصريف .

45 حجم الفراغ بين مجموع المحتويات وسقف الصهريج عند بدء التصريف .

46 حجم الفراغ بين السطح البيني للزيوت والمياه وسقف الصهريج عند بدء التصريف .

47 الكمية الإجمالية المصرّفة ، بالأمتار المكعّبة ، ومعدل تصريفها ، م^3/ساعة .

48 الكمية النهائية المصرّفة ، بالأمتار المكعّبة ، ومعدل تصريفها ، م^3/ساعة .

49 الوقت وموقع السفينة عند إنجاز التصريف .

50 هل كان نظام رصد وضبط التصريف قيد التشغيل أثناء عملية التصريف ؟

51 حجم الفراغ بين السطح البيني للزيوت والمياه وسقف الصهريج عند إنجاز التصريف بالأمتار المكعّبة .

52 سرعة (سرعات) السفينة أثناء التصريف .

53 هل خضعت النفايات السائلة وسطح الماء في موقع التصريف لتدقيق منتظم ؟

54 التأكيد بأن جميع الصمامات المعنية في نظام تمديدات الأنابيب في السفينة قد أُغلقت عند إنجاز التصريف من صهاريج النفايات الزيتية .

(ياء) تجميع المخلّفات والأخلاط الزيتية التي لم تُصرَّف بطريقة أخرى ونقلها والتخلص منها

55 هوية الصهاريج .

* ينبغي على ربابنة السفن أن يحصلوا من مشغّل مرافق الاستقبال ، التي تتضمّن الصنادل والشاحنات الصهريجية ، على إيصال استلام أو شهادة تتضمن معلومات تفصيلية عن كمية غسالات الصهاريج أو الصابورة القذرة أو المخلّفات أو الأخلاط الزيتية المحوّلة ، إلى جانب وقت وتاريخ عملية النقل . ويمكن أن يساعد هذا الإيصال أو هذه الشهادة ، في حال إرفاقه (إرفاقها) بالجزء II من سجل الزيوت ، ربان السفينة على إثبات أن لا علاقة لسفينته بحادث تلوث مزعوم . وينبغي الاحتفاظ بالإيصال أو الشهادة مع الجزء II من سجل الزيوت .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

56 الكمية التي يتم نقلها أو التخلص منها من كل صهريج . (حدّد الكمية المحتفظ بها ، بالأمتار المكعّبة .)

57 طريقة النقل أو التصريف :

1. إلى مرافق الاستقبال (حدّد الميناء والكمية المصرّفة) * ؛

2. الخلط مع البضائع (حدّد الكمية) ؛

3. النقل إلى أو من صهريج آخر (صهاريج أخرى) ، بما في ذلك النقل من صهاريج المخلّفات الزيتية (الحمأة) ومياه الجمة الزيتية في أماكن الآلات (حدّد هوية الصهريج (الصهاريج) ؛ وحدّد الكمية المنقولة ومجموع الكمية في الصهريج (الصهاريج) ، بالأمتار المكعبة)) ؛

4. طريقة أخرى (يجب تحديدها) ؛ وحدّد الكمية التي يتم التخلّص منها ، بالأمتار المكعّبة .

(كاف) تصريف الصابورة النظيفة الموجودة في صهاريج البضائع

58 موقع السفينة عند البدء في تصريف الصابورة النظيفة .

59 هوية الصهريج الذي خضع للتصريف (الصهاريج التي خضعت للتصريف) .

60 هل فُرّغ الصهريج (هل فُرّغت الصهاريج) عند انتهاء التصريف ؟

61 موقع السفينة عند إنجاز التصريف إذا كان يختلف عن الموقع المبيّن في البند 58 .

62 هل خضعت النفايات السائلة وسطح الماء في موقع التصريف لتفقّد منتظم ؟

(لام) تصريف الصابورة من الصهاريج المخصّصة للصابورة النظيفة (الناقلات المجهّزة بصهاريج مخصصة للصابورة النظيفة فقط)

63 هوية الصهريج الذي خضع للتصريف (الصهاريج التي خضعت للتصريف) .

64 الوقت وموقع السفينة عند بدء تصريف الصابورة النظيفة في البحر .

65 الوقت وموقع السفينة عند الانتهاء من التصريف في البحر .

66 الكمية المصرفة :

1. في البحر ؛

* ينبغي على ربابنة السفن أن يحصلوا من مشغّل مرافق الاستقبال ، التي تتضمّن الصنادل والشاحنات الصهريجية ، على إيصال استلام أو شهادة تتضمن معلومات تفصيلية عن كمية غسالات الصهاريج أو الصابورة القذرة أو المخلّفات أو الأخلاط الزيتية المحوّلة ، إلى جانب وقت وتاريخ عملية النقل . ويمكن أن يساعد هذا الإيصال أو هذه الشهادة ، في حال إرفاقه (إرفاقها) بالجزء II من سجل الزيوت ، ربان السفينة على إثبات أن لا علاقة لسفينته بحادث تلوث مزعوم . وينبغي الاحتفاظ بالإيصال أو الشهادة مع الجزء II من سجل الزيوت .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2. أو في مرفق استقبال (حدّد الميناء) .*

67 هل هناك ما يدلّ على تلوث مياه الصابورة بالزيت قبل أو أثناء التصريف في البحر ؟

68 هل تم استخدام مقياس للمحتوى الزيتي لرصد التصريف ؟

69 الوقت وموقع السفينة عند غلق الصمامات التي تفصل الصهاريج المخصّصة للصابورة النظيفة عن أنابيب البضائع والنزح عند الانتهاء من تفريغ الصابورة .

(ميم) حالة نظام رصد وضبط التصريف

70 وقت تعطّل النظام .

71 وقت إعادة تشغيل النظام .

72 أسباب العطل .

(نون) التصريف العَرَضي للزيوت أو غير ذلك من حالات التصريف الاستثنائية

73 وقت الحادثة .

74 الميناء أو موقع السفينة وقت وقوع الحادثة .

75 الكمية التقريبية ، بالأمتار المكعّبة ، للزيت ونوعه .

76 ظروف التصريف أو التسرّب وأسباب ذلك وملاحظات عامة .

(سين) عمليات إضافية وملاحظات عامة

الناقلات التي تقوم برحلات محددة

(عين) تحميل مياه الصابورة

77 هوية الصهريج المصبّر (الصهاريج المصبّرة) .

78 موقع السفينة عند التصبير .

79 مجموع كمية الصابورة المحمّلة ، بالأمتار المكعّبة .

80 الملاحظات .

* ينبغي على ربابنة السفن أن يحصلوا من مشغّل مرافق الاستقبال ، التي تتضمّن الصنادل والشاحنات الصهريجية ، على إيصال استلام أو شهادة تتضمن معلومات تفصيلية عن كمية غسالات الصهاريج أو الصابورة القذرة أو المخلفات أو الأخلاط الزيتية المحوّلة ، إلى جانب وقت وتاريخ عملية النقل . ويمكن أن يساعد هذا الإيصال أو هذه الشهادة ، في حال إرفاقه (إرفاقها) بالجزء II من سجل الزيوت ، رباّن السفينة على إثبات أن لا علاقة لسفينته بحادث تلوث مزعوم . وينبغي الاحتفاظ بالإيصال أو الشهادة مع الجزء II من سجل الزيوت .

(فاء) إعادة توزيع مياه الصابورة داخل السفينة

81 أسباب إعادة التوزيع .

(صاد) تصريف الصابورة في مرفق استقبال

82 ميناء (موانئ) تصريف مياه الصابورة .

83 اسم أو صفة مرفق الاستقبال .

84 مجموع كمية الصابورة المائية المصرّفة ، بالأمتار المكعّبة .

85 التاريخ وتوقيع الموظف المسؤول لدى سلطة الميناء وخاتمه .

اسم السفينة : .....

الرقم المميّز أو الحروف المميّزة : .....

عمليات أماكن الآلات (ناقلات الزيت)

التاريخ	الرمز (حرف)	البند (رقم)	سجل العمليات/توقيع الموظف المسؤول

توقيع الربّان .....

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

التفسيرات الموحدة للمرفق I

ملاحظات : استُخدمت المختصرات التالية لأغراض التفسيرات الموحدة :

ماربول	اتفاقية ماربول لعام 1973 ، في صيغتها المعدّلة ببرتوكولي عامي 1978 و 1997 المتعلقين بها
اللائحة	لائحة في المرفق I من اتفاقية ماربول
شهادة IOPP	الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي
SBT	صهاريج الصابورة المفصولة
CBT	الصهاريج المخصّصة للصابورة النظيفة
COW	نظام الغسل بالزيت الخام
IGS	نُظُم الغاز الخامل
PL	الموقع الواقي لصهاريج الصابورة المفصولة
CAS	مخطط تقييم حالة السفينة

1 تعريفات

اللائحة 1.1 *معالجة الخرق الزيتية*

1.1 ينبغي معاملة الخرق الزيتية ، حسب تعريفها الوارد في الخطوط التوجيهية لتنفيذ المرفق V لاتفاقية ماربول ، بموجب المرفق V والإجراءات المنصوص عليها في الخطوط التوجيهية .

اللائحة 5.1 *تعريف ناقلة الزيت*

2.1 إن مرافق الاستخراج والتخزين والتفريغ العائمة ووحدات التخزين العائمة ليست *ناقلات زيت* ويجب ألاّ تُستخدم لنقل الزيت . إلاّ أنه يجوز في ظروف غير اعتيادية ونادرة نقل الزيت المستخرج إلى الميناء ، وذلك بعد موافقة دولة العلم والدول الساحلية المعنية بشكل محدد على كل رحلة على حدة .

2 التحويل الرئيسي

اللائحة 9.1 1.2 إن الحمولة الساكنة التي يجب استخدامها لتحديد مسألة انطباق أحكام المرفق I هي الحمولة الساكنة المحددة لناقلة الزيت عند تعيين خطوط التحميل . وفي حال إعادة تعيين خطوط التحميل بهدف تبديل الحمولة الساكنة ، بدون تغيير هيكل السفينة ، ينبغي ألاّ يعتبر أي تغيير مهم في الحمولة الساكنة يترتب على هذه الإجراءات "تحويلاً رئيسياً" على النحو المعرّف في اللائحة 9.1 . غير أنه ينبغي أن تبيّن الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي حمولة ساكنة واحدة فحسب للسفينة وأن تُجدّد كل مرة تجري فيها عملية لإعادة تعيين خطوط التحميل .

2.2 إذا قامت ناقلة زيت خام تبلغ حمولتها الساكنة 40 000 طن فأكثر وسُلّمت في 1 حزيران/يونيو 1982 أو قبل ذلك التاريخ ، على النحو المعرّف في اللائحة 3.28.1 ، وتستوفي متطلبات نظام الغسل بالزيت

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الخام (COW) ، بتغيير مجال عملها ليصبح نقل المنتجات الزيتية * ، فمن الضروري تحويلها بحيث تصبح مجهزة بصهاريج مخصصة للصابورة النظيفة (CBT) أو صهاريج الصابورة المفصولة (SBT) وتزويدها بشهادة دولية جديدة لمنع التلوث الزيتي . ولا يجوز اعتبار هذا التحويل "تحويلاً رئيسياً" ، على النحو المعرف في اللائحة 9.1 .

3.2 عندما تُستخدم ناقلة زيت حصراً في تخزين الزيت وتوضع في ما بعد في الخدمة في مجال نقل الزيت ، ينبغي ألاّ يُعتبر هذا التغيير في الوظيفة "تحويلاً رئيسياً" ، على النحو المعرف في اللائحة 9.1 .

4.2 ينبغي اعتبار تحويل ناقلة زيت موجودة إلى ناقلة بضائع مختلطة ، أو تقصير الناقلة بإزالة جزء مستعرض من صهاريج البضاعة ، "تحويلاً رئيسياً" ، على النحو المعرف في اللائحة 9.1 .

5.2 لا يجوز اعتبار تحويل ناقلة زيت موجودة إلى ناقلة صابورة مفصولة بإضافة جزء مستعرض من الصهاريج "تحويلاً رئيسياً" ، على النحو المعرف في اللائحة 9.1 ، إلاّ إذا أسفر عن زيادة قدرة الناقلة على حمل البضاعة .

6.2 عندما تعمل سفينة بُنيت كناقلة بضائع مختلطة حصراً في نقل البضائع السائبة ، يجوز أن تُعامل على أنها سفينة بخلاف ناقلات الزيت ، وينبغي أن يصدر لها النموذج ألف من سجل البناء والمعدات . ولا ينبغي اعتبار تغيير مجال عمل هذه السفينة من نقل السوائب إلى نقل الزيت "تحويلاً رئيسياً" ، على النحو المعرف في اللائحة 9.1 .

3 تعريف "الصابورة المفصولة"

اللائحة 18.1

1.3 ينبغي أن يكون نظام الصابورة المفصولة نظاماً "مفصولاً فصلاً تاماً عن نُظُم البضاعة الزيتية وزيت الوقود" ، على النحو الذي تتطلّبه اللائحة 18.1 . غير أنه يجوز اتخاذ تدابير لتصريف الصابورة المفصولة في حالات الطوارئ بواسطة وصلة تربط بمضخة البضائع عن طريق ملفاف نقال . وينبغي في هذه الحالة تركيب صمامات لا رجعية على وصلات الصابورة المفصولة لمنع تسرب الزيت إلى صهاريج الصابورة المفصولة . وينبغي تركيب الملفاف النقال في موقع بارز في غرفة المضخات ، على أن تُعلّق إلى جانبه بصورة واضحة لوحة دائمة تقيّد استخدامه .

2.3 لا ينبغي استخدام قارنات انزلاقية لأغراض التوسيع حيثما تمرّ أنابيب البضائع الزيتية أو زيت الوقود عبر صهاريج الصابورة المفصولة ، وحيثما تمرّ أنابيب الصابورة المفصولة عبر صهاريج البضائع الزيتية أو زيت الوقود . وينطبق هذا التفسير على السفن الممدودة صوالبها ، أو التي تكون في مرحلة مماثلة من البناء ، في 1 تموز/يوليو 1992 أو بعد ذلك التاريخ .

4 التأخير غير المتوقّع في تسليم السفن

اللائحة 28.1

1.4 لأغراض تحديد فئة السفينة بموجب اللائحة 28.1 ، يجوز للإدارة أن تقبل السفينة التي كان عقد بنائها (أو عملية مد صالبها) وتسليمها مقررين قبل التواريخ المحددة في اللوائح المذكورة ، والتي تأخر تسليمها إلى ما بعد التاريخ المحدد نتيجة ظروف غير متوقعة خارجة عن إرادة الباني والمالك ، على أنها سفينة من الفئة المتصلة بالتاريخ التقديري للتسليم . وينبغي للإدارة أن تعامل هذه السفن على أساس كل حالة على حدة ، آخذة الظروف الخاصة في الاعتبار .

* "المنتجات الزيتية" تعني أي زيت بخلاف الزيت الخام ، على النحو المعرف في اللائحة 2.1 .

2.4 من الضروري أن تلقى السفن التي يجري تسليمها بعد التواريخ المحددة نتيجة تأخير غير متوقع ، والتي تسمح الإدارة بمعاملتها على أنها سفن من الفئة المتصلة بالتاريخ التقديري للتسليم ، القبول بهذه الصفة من قبل دول الموانئ . ولضمان ذلك ، يستحسن أن تتبع الإدارات الممارسة التالية عند النظر في طلب يتناول هذه السفينة :

1. ينبغي للإدارة أن تنظر بصورة معمّقة في الطلبات على أساس كل حالة على حدة وأن تأخذ في الاعتبار الظروف الخاصة . وعند القيام بذلك في حالة سفينة بُنيت في بلد أجنبي ، يجوز للإدارة أن تطلب تقريراً رسمياً من السلطات في البلد الذي بُنيت فيه السفينة يؤكد أن التأخير يعود إلى ظروف غير متوقّعة خارجة عن إرادة الباني والمالك ؛

2. عند معاملة سفينة على أنها سفينة من الفئة المتصلة بالتاريخ التقديري للتسليم بناءً على ذلك الطلب ، ينبغي المصادقة على الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي الخاصة بالسفينة بما يبين أن الإدارة تقبل هذه السفينة بهذه الصفة ؛

3. ينبغي على الإدارة أن ترفع تقريراً إلى المنظمة عن هوية السفينة والأسباب التي دعت إلى قبولها بهذه الصفة .

5 تعريف "مرحلة مماثلة من البناء"

اللائحتان 28.1 و 30.1

تعني عبارة *مرحلة مماثلة من البناء* المرحلة التي يتم فيها :

1. البدء في عمليات البناء الخاصة بسفينة معيّنة ؛

2. البدء في تجميع تلك السفينة بحيث يشمل هذا التجميع 50 طناً على الأقل أو واحداً في المائة من الكتلة المقدرة لجميع المواد الهيكلية ، أيهما أقل .

6 تعريف جيل من السفن

اللوائح 4.28.1 و 6.28.1 و 7.28.1 و 8.28.1 و 9.28.1

لأغراض تعريف السفن بموجب اللوائح 2.28.1 و 4.28.1 و 6.28.1 و 7.28.1 و 8.28.1 و 9.28.1 ، ينبغي اعتبار السفينة التي تقع ضمن أي من الفئات المدرجة في الفقرات الفرعية 1 أو 2 أو 3 أو 1.4 أو 2.4 أو 3.4 من تلك الفقرات على أنها سفينة ينطبق عليها التعريف المطابق لها .

7 المواد التي يشملها المرفق I والتي تثبط خواصها المادية فصل المنتجات عن الماء ورصد عملية الفصل هذه بصورة فعّالة

اللائحة 4.2 1.7 ينبغي أن تتخذ حكومة الطرف المستقبِل تدابير ملائمة لضمان استيفاء أحكام الفقرة 2.7 .

2.7 ينبغي أن يُغسل الصهريج المفرَّغ ، رهناً بأحكام الفقرة 3.7 ، وينبغي أن تُصرَّف جميع الغُسالات الملوِّثة في مرفق استقبال قبل أن تغادر السفينة ميناء التفريغ إلى ميناء آخر .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

3.7 يجوز لحكومة الطرف المستقبِل أن تعفي السفينة ، بناءً على طلب ربانها ، من المتطلبات المشار إليها في الفقرة 2.7 متى اقتنعت بما يلي :

1. أن الصهريج المفرَّغ أُعيدِ تحميله بالمادة نفسها أو بمادة أخرى تتوافق مع المادة السابقة ، وأن الصهريج لن يُغسل ولن يُصبَّر قبل التحميل ؛

2. أن الصهريج المفرَّغ لم يُغسل أو يُصبَّر في البحر إذا كان على السفينة أن تقصد ميناء آخر ، ما لم يثبت كتابةً أن ذلك الميناء مزوَّد بمرفق استقبال ملائم لأغراض تلقي المخلَّفات والمذيبات اللازمة لعمليات التنظيف .

4.7 لا ينبغي لحكومة الطرف المستقبل أن تمنح الإعفاء المشار إليه في الفقرة 3.7 إلاّ لسفينة تعمل في رحلات إلى موانئ أو محطات بحرية تخضع لولاية أطراف أخرى في الاتفاقية . وينبغي لحكومة الطرف المستقبِل التي تمنح هذا الإعفاء أن تُصدر كتابةً شهادة بذلك .

5.7 في حالة السفن التي تحتفظ بمخلَّفاتها على متنها وتقصد موانئ أو محطات بحرية تخضع لولاية أطراف أخرى في الاتفاقية ، تُنصح حكومة الطرف المستقبِل بإبلاغ ميناء المرور التالي بخصائص السفينة ومخلَّفات البضائع كي يأخذ علماً بها ويتخذ الإجراءات اللازمة للكشف عن الانتهاكات وإنفاذ الاتفاقية .

8 شروط الإعفاء

اللوائح 4.3 و 5.3 و 3.5.14 ينبغي أن تحتوي الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي ، عندما يستوجب الأمر حيازتها ، معلومات كافية تتيح لدولة الميناء أن تحدد ما إذا كانت السفينة تستوفي شروط الإعفاء في ما يتعلق بعبارة "رحلات مقيَّدة حسبما تقرره الإدارة" . ويمكن أن يشمل ذلك قائمة بالموانئ أو الفترة القصوى للرحلة بين الموانئ المجهزة بمرافق للاستقبال أو ظروفاً مماثلة تحددها الإدارة .

9 الرحلات التي تستغرق 72 ساعة أو أقل

اللائحتان 4.3 و 2.2.2.5.3 ينبغي أن تُحتسب مدة "الرحلات التي تستغرق 72 ساعة أو أقل" ، المذكورة في اللائحتين 4.3 و 2.2.2.5.3 ، على النحو التالي :

1. من وقت مغادرة الناقلة المنطقة الخاصة ، عند استهلال رحلة داخل منطقة خاصة ؛

2. أو من وقت مغادرة الناقلة ميناءً يقع خارج المنطقة الخاصة حتى وقت اقترابها من منطقة خاصة .

10 تعريف عبارة "جميع الأخلاط الزيتية"

اللائحتان 4.3 و 3.2.2.5.3 تشمل عبارة "جميع الأخلاط الزيتية" الواردة في اللائحتين 4.3 و 3.2.2.5.3 جميع مياه الصابورة ومخلَّفات غسالة صهاريج البضائع الزيتية .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

11 البدائل المكافئة

اللائحة 5 إن قبول الإدارة بمقتضى اللائحة 5 بأي تجهيزات أو مواد أو أدوات أو أجهزة كبديل لتلك التي يتطلّبها المرفق I يتضمن اعتماد أنواع معدات منع التلوث المكافئة لتلك المحددة في القرار A.393(X)* . وعلى الإدارة التي تسمح بهذا الاعتماد أن تُبلغ المنظمة بتفاصيل ذلك ، بما في ذلك نتائج الاختبارات التي استند إليها اعتماد البدائل المكافئة ، بموجب اللائحة 2.5 .

وفي ما يتعلق بعبارة "التدابير المناسبة ، إذا اقتضى الأمر ذلك" الواردة في اللائحة 2.5 ، ينبغي لأي طرف في الاتفاقية يعترض على بدائل مكافئة مقدّمة من طرف آخر أن يبلغ المنظمة والطرف الذي سمح بالبدائل المكافئة بهذا الاعتراض ، وذلك خلال سنة من قيام المنظمة بتعميم البدائل المكافئة على الأطراف . وينبغي للطرف الذي يعترض على البدائل المكافئة أن يحدد ما إذا كان الاعتراض يتعلق بالسفن التي تدخل الموانئ التابعة له .

12 المعاينات وعمليات التفقّد

اللائحتان 3.1.6 و 4.1.6 *المعاينة البينية والسنوية للسفن غير الملزمة بحمل شهادة دولية لمنع التلوث الزيتي*

يعود إلى الإدارة تحديد ما إذا كانت اللائحتان 3.1.6 و 4.1.6 تنطبقان على السفن غير الملزمة بحمل شهادة دولية لمنع التلوث الزيتي .

13 تعيين طراز ناقلات الزيت

اللائحتان 7 و 19 1.13 يجب تعيين طراز ناقلة الزيت في النموذج باء المكمّل للشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي إما بوصفها "ناقلة زيت خام" أو "ناقلة منتجات" أو "ناقلة زيت خام/منتجات" . وعلاوة على ذلك ، فإن المتطلبات الواردة في اللائحة 19 تتباين بالنسبة لمختلف الفئات العمرية "لناقلات الزيت الخام" و"ناقلات المنتجات" الجديدة والموجودة ، وينبغي تسجيل استيفاء تلك الأحكام في الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي . ومجالات نقل الزيت التي يسمح لمختلف أنواع ناقلات الزيت أن تعمل فيها هي على النحو التالي :

1. *ناقلة الزيت الخام/المنتجات الزيتية* : يُسمح لها بنقل الزيت الخام أو المنتجات الزيتية ، أو كليهما معاً ؛
2. *ناقلة الزيت الخام* : يُسمح لها بنقل الزيت الخام ، إلاّ أنه يُحظر عليها نقل المنتجات الزيتية ؛
3. *ناقلة المنتجات* : يُسمح لها بنقل المنتجات الزيتية ، إلاّ أنه يُحظر عليها نقل الزيت الخام .

* في ما يتعلق بمعدات فصل الماء والزيت المخصصة لمياه الجمة في أماكن الآلات بالسفن ، انظر الخطوط التوجيهية والمواصفات المتعلقة بمعدات منع التلوث من مياه الجمة في أماكن الآلات بالسفن ، التي اعتمدتها لجنة حماية البيئة البحرية بالقرار MEPC.60(33) ، الذي حلّ ، اعتباراً من 6 تموز/يوليو 1993 ، محل القرار A.393(X) ؛ والخطوط التوجيهية والمواصفات لعام 2011 بشأن التجهيزات المضافة المخصصة لرفع كفاية معدات ترشيح الزيت التي تستوفي أحكام القرار MEPC.60(33) ، التي اعتمدت بالقرار MEPC.205(62) ؛ والخطوط التوجيهية والمواصفات المنقّحة الخاصة بمعدات منع التلوث الزيتي المخصصة لجمع أماكن الآلات في السفن ، التي اعتمدتها المنظمة بالقرار MEPC.107(49) . وفي ما يتعلق بنُظُم مراقبة وضبط التصريف الزيتي المركّبة في ناقلات الزيت السابقة قبل 2 تشرين الأول/أكتوبر 1986 ، انظر الخطوط التوجيهية والمواصفات المتعلقة بنُظُم مراقبة وضبط التصريف الزيتي في ناقلات الزيت ؛ وفي ما يتعلق بنُظُم مراقبة وضبط التصريف الزيتي المركّبة في ناقلات الزيت المبنية بعد 2 تشرين الأول/أكتوبر 1986 ، انظر الخطوط التوجيهية والمواصفات المنقّحة لنُظُم مراقبة وضبط التصريف الزيتي ، التي اعتمدتها المنظمة بالقرارين A.496(XII) و A.586(14) ، على التوالي ؛ وانظر المطبوعة الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية التي تحمل رقم المبيع I646E . وفي ما يتعلق بنُظُم مراقبة وضبط التصريف الزيتي المركّبة في ناقلات الزيت المبرّدة صوانيها أو التي تكون في مرحلة مماثلة من البناء في 1 كانون الثاني/يناير 2005 أو بعد ذلك التاريخ ، انظر الخطوط التوجيهية والمواصفات المنقّحة لنُظُم مراقبة وضبط التصريف الزيتي ، التي اعتمدتها المنظمة بالقرار MEPC.108(49) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2.13 عند تحديد طراز ناقلة الزيت في الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي استناداً إلى استيفاء الأحكام المتعلقة بصهاريج الصابورة المفصولة والموقع الواقي لصهاريج الصابورة المفصولة والصهاريج المخصصة للصابورة النظيفة ونظام الغسل بالزيت الخام ، ينبغي مراعاة المعايير التالية .

3.13 *ناقلات الزيت التي سُلّمت بعد 1 حزيران/يونيو 1982 ، على النحو المعرّف في اللائحة 4.28.1 ، والتي تقل حمولتها الساكنة عن 20 000 طن*

1.3.13 يجوز اعتبار ناقلات الزيت هذه "ناقلات زيت خام/منتجات" .

4.13 *ناقلات الزيت التي سُلّمت بعد 1 حزيران/يونيو 1982 ، على النحو المعرّف في اللائحة 4.28.1 ، والتي تبلغ حمولتها الساكنة 20 000 طن فأكثر*

1.4.13 يجوز اعتبار ناقلة الزيت التي تستوفي متطلبات صهاريج الصابورة المفصولة والموقع الواقي لصهاريج الصابورة المفصولة ونظام الغسل بالزيت الخام "ناقلة زيت خام/منتجات " .

2.4.13 ينبغي اعتبار ناقلة الزيت التي تستوفي متطلبات صهاريج الصابورة المفصولة والموقع الواقي لصهاريج الصابورة المفصولة ، ولكنها لا تستوفي متطلبات نظام الغسل بالزيت الخام ، "ناقلة منتجات " .

3.4.13 ينبغي اعتبار ناقلة الزيت التي تبلغ حمولتها الساكنة 20 000 طن فأكثر ، ولكنها تقلّ عن 30 000 طن ، والتي لا تنقل الزيت الخام أو زيت الوقود أو زيت الديزل الثقيل أو زيت التزليق كبضاعة، وغير المجهزة بصهاريج الصابورة المفصولة والموقع الواقي لصهاريج الصابورة المفصولة ، "ناقلة منتجات" .

5.13 *ناقلات الزيت التي سُلّمت في 1 حزيران/يونيو 1982 أو قبل ذلك التاريخ ، على النحو المعرّف في اللائحة 3.28.1 ، ولكنها سلّمت بعد 31 كانون الأول/ديسمبر 1979 ، على النحو المعرف في اللائحة 2.28.1 ، والتي تبلغ حمولتها الساكنة 70 000 طن فأكثر*

1.5.13 يجوز اعتبار ناقلة الزيت التي تستوفي متطلبات صهاريج الصابورة المفصولة "ناقلة زيت خام/منتجات" .

6.13 *ناقلات الزيت التي سُلّمت في 1 حزيران/يونيو 1982 أو قبل ذلك التاريخ ، على النحو المعرّف في اللائحة 3.28.1 ، والتي تقل حمولتها الساكنة عن 40 000 طن*

1.6.13 يجوز اعتبار ناقلة الزيت هذه "ناقلة زيت خام/منتجات" .

7.13 *ناقلات الزيت التي سُلّمت في 1 حزيران/يونيو 1982 أو قبل ذلك التاريخ ، على النحو المعرف في اللائحة 3.28.1 ، والتي تبلغ حمولتها الساكنة 40 000 طن فأكثر*

1.7.13 ينبغي اعتبار ناقلة الزيت التي تستوفي متطلبات صهاريج الصابورة المفصولة "ناقلة زيت خام/منتجات" .

2.7.13 ينبغي اعتبار ناقلة الزيت التي تستوفي متطلبات نظام الغسل بالزيت الخام فقط "ناقلة زيت خام" .

3.7.13 ينبغي اعتبار ناقلة الزيت التي تستوفي متطلبات الصهاريج المخصصة للصابورة النظيفة "ناقلة منتجات" .

14 نموذج جديد للشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي وتكملتها

اللائحة 9 في حالة تعديل نموذج الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي أو تكملتها ، وإذا لم يتسبب هذا التعديل بتقصير مدة صلاحية هذه الشهادة ، فإن نموذج الشهادة أو تكملتها الموجودين وقت دخول التعديل حيز التنفيذ يظل صالحاً حتى تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة ، بشرط أن يتم ، لدى أول معاينة تلي تاريخ دخول التعديل حيز التنفيذ ، إدخال التغييرات الضرورية على الشهادة أو تكملتها الموجودتين عن طريق إجراء التصويبات المناسبة ، وذلك ، مثلاً ، بشطب البند الذي فقد صلاحيته وتدوين البند الجديد .

15 تجديد صلاحية الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي

اللائحة 10 في حال عدم إجراء المعاينة التي تتطلّبها اللائحة 6 من المرفق I لاتفاقية ماربول خلال الفترة المعيّنة في اللائحة المذكورة ، تفقد الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي صلاحيتها . وفي حال إجراء معاينة مطابقة للمعاينة المطلوبة في وقت لاحق ، يجوز إعادة صلاحية الشهادة بدون تغيير تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الأصلية ، على أن تتم المصادقة على الشهادة بهذا المعنى . وتعتمد شمولية وصرامة هذه المعاينة على المدة التي انقضت منذ التاريخ الذي كان يتعين فيه إجراء المعاينة وعلى ظروف السفينة .

16 سعة صهاريج الحمأة

اللائحة 1.12 1.16 يمكن الاسترشاد بالمعايير التالية لمساعدة الإدارات في تحديد السعة الكافية لصهاريج الحمأة . ولا يجوز تفسير هذه المعايير على أنها تحدد كمية المخلّفات الزيتية التي ستنتجها منشأة آلات في وقت محدد . إلا أنه يمكن احتساب سعة صهاريج الحمأة استناداً إلى أي افتراضات معقولة أخرى . وبالنسبة للسفن الممدودة صوالبها أو التي تكون في مرحلة مماثلة من البناء في 31 كانون الأول/ديسمبر 1990 أو بعد ذلك التاريخ ، ينبغي استخدام الإرشادات الواردة في البندين .4 و .5 أدناه عوضاً عن الإرشادات الواردة في البندين .1 و .2 .

1. بالنسبة للسفن التي لا تحمل مياه صابورة في صهاريج زيت الوقود ، ينبغي أن تُحتسب السعة الدنيا لصهاريج الحمأة (V_1) وفقاً للصيغة التالية :

$$V_1 = K_1 CD \qquad (m^3)$$

حيث :

K_1 = 0,01 بالنسبة للسفن التي يُنقّى زيت الوقود الثقيل فيها لاستخدامه في المحرك الرئيسي ، أو 0,005 للسفن التي تستخدم زيت الديزل أو زيت الوقود الثقيل الذي لا يتطلب تنقية قبل الاستخدام ؛

C = الاستهلاك اليومي من زيت الوقود (بالأطنان) ؛

D = المدة القصوى للرحلة بين الموانئ التي يمكن فيها تصريف الحمأة على اليابسة (بالأيام) . وعند الافتقار إلى تاريخ دقيق ، ينبغي استخدام مدة 30 يوماً .

2. حينما توجد على متن هذه السفن أجهزة مجانسة أو مرمدات للحمأة أو وسائل معتمدة أخرى لضبط الحمأة ، ينبغي أن تكون السعة الدنيا لصهاريج الحمأة (V_1) ، عوضاً عما تقدم ، على النحو التالي :

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

V_1 = 1 م^3 للسفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر ، ولكنها تقلّ عن 4 000 طن ، أو 2 م^3 للسفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 4 000 طن فأكثر .

3. بالنسبة للسفن التي تحمل مياه الصابورة في صهاريج زيت الوقود ، ينبغي أن تُحتسب السعة الدنيا لصهاريج الحمأة (V_2) وفقاً للصيغة التالية :

$$V_2 = V_1 + K_2 B \qquad (m^3)$$

حيث :

V_1 = سعة صهاريج الحمأة المحددة في البند .1 أو .2 أعلاه ، بالأمتار المكعّبة ؛

K_2 = 0,01 لصهاريج خزن زيت الوقود الثقيل ، أو 0,005 لصهاريج خزن زيت الديزل ؛

B = سعة صهاريج الصابورة المائية التي يمكن أن تُستخدم أيضاً لحمل زيت الوقود (بالأطنان) .

4. بالنسبة للسفن التي لا تحمل مياه الصابورة في صهاريج زيت الوقود ، ينبغي أن تُحتسب السعة الدنيا لصهاريج الحمأة (V_1) وفقاً للصيغة التالية :

$$V_1 = K_1 CD \qquad (m^3)$$

حيث :

K_1 = 0,015 بالنسبة للسفن التي يُنقّى زيت الوقود الثقيل فيها لاستخدامه في المحرك الرئيسي ، أو 0,005 للسفن التي تستخدم زيت الديزل أو زيت الوقود الثقيل الذي لا يتطلب تنقية قبل الاستخدام ،

C = الاستهلاك اليومي من زيت الوقود (م^3) ،

D = المدة القصوى للرحلة بين الموانئ التي يمكن فيها تصريف الحمأة على اليابسة (بالأيام) . وعند الافتقار إلى تاريخ دقيق ، ينبغي استخدام مدة 30 يوماً .

5. بالنسبة للسفن التي توجد على متنها أجهزة مجانسة أو مرمّدات للحمأة أو وسائل معتمدة أخرى لضبط الحمأة ، ينبغي أن تكون السعة الدنيا لصهاريج الحمأة على النحو التالي :

1.5. 50 % من القيمة المحتسبة وفقاً للبند .4 أعلاه ؛

2.5. أو 1 م^3 بالنسبة للسفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر ، ولكنها تقلّ عن 4 000 طن ، أو 2 م^3 بالنسبة للسفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 4 000 طن فأكثر ، أيهما أكبر .

2.16 ينبغي للإدارات التثبّت بالنسبة للسفن الممدودة صوالبها ، والتي تكون في مرحلة مماثلة من البناء في 31 كانون الأول/ديسمبر 1990 أو بعد ذلك التاريخ ، من توافر سعة صهريجية كافية قد تشمل صهريج (صهاريج) الحمأة المشار إليه (إليها) في الفقرة 1.15 أعلاه ، وذلك للزيوت التي تتسرب أو تُصرَّف أو تهدر من منشآت الآلات . وفي المنشآت الموجودة ، ينبغي أن يؤخذ ذلك في الحسبان بقدر ما هو معقول وعملي .

17 المضخة المخصّصة للتصريف

اللائحة 1.2.12 ينبغي تفسير المضخة المخصصة على أنها أي مضخة تُستخدم لتصريف المخلفات الزيتية (الحمأة) عبر وصلة التصريف المعيارية المشار إليها في اللائحة 13 ، أو أي مضخة تُستخدم لنقل المخلفات الزيتية

(الحماة) إلى أي وسيلة أخرى معتمدة للتصريف ، كأحد المرمدات أو مرجل إضافي يصلح لحرق المخلفات الزيتية (الحماة) أو وسيلة أخرى مقبولة تنص عليها الفقرة 2.3 من النموذج ألف أو باء لتكملة الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي (شهادة IOPP) .

اللائحة 2.12 *تمديدات أنابيب التصريف من صهريج الحماة*

1 لا ينبغي تطبيق اللائحة 2.2.2.1 بأثر رجعي على السفن المسلّمة قبل 1 كانون الثاني/يناير 2014 * .

2 لا ينبغي وجود وصلات بين تمديدات أنابيب تصريف الحماة وتمديدات أنابيب مياه الجمة ما عدا إمكانية وجود تمديدات لأنابيب مشتركة تؤدي إلى وصلة التصريف القياسية المشار إليها في اللائحة 13 .

3 بالنسبة للسفن المسلّمة قبل 1 كانون الثاني/يناير 2014 * ، يجوز القبول بترتيبات موجودة يكون فيها صهريج المخلّفات الزيتية (الحماة) مجهّزاً (تكون فيها صهاريج المخلّفات الزيتية (الحماة) مجهّزة) بوصلات إلى صهريج (صهاريج) احتجاز مياه الجمة الزيتية أو سقف الصهريج أو جهاز فصل الزيت عن الماء .

18 الوصلة الخارجية لصهاريج المخلّفات الزيتية (الحماة)

اللائحة 3.12 يمكن للسفن المجهزة بتمديدات أنابيب من وإلى صهاريج المخلفات الزيتية (الحماة) إلى منافذ تصريف خارجية ، بخلاف وصلة التصريف المعيارية المشار إليها في اللائحة 13 والمركبة قبل 4 نيسان/أبريل 1993 ، أن تستوفي أحكام اللائحة 3.12 بتركيب سدادات في تمديدات الأنابيب هذه .

19 تنظيف صهاريج المخلّفات الزيتية (الحماة) وتصريف المخلّفات

اللائحة 4.12 لمساعدة الإدارات في تحديد ما إذا كانت صهاريج المخلّفات الزيتية (الحماة) مصمّمة ومبنية على نحو يسهّل تنظيفها وتصريف المخلّفات منها في مرافق الاستقبال ، ترد في ما يلي إرشادات تتعلق بالسفن الممدودة صوالبها أو التي تكون في مرحلة مماثلة من البناء في 31 كانون الأول/ديسمبر 1990 أو بعد ذلك التاريخ :

1. ينبغي توفير عدد كاف من الفتحات بحيث يمكن الوصول إلى جميع أجزاء الصهريج لتسهيل التنظيف ، مع أخذ صهاريج المخلّفات الزيتية (الحماة) في الاعتبار ؛

2. ينبغي تجهيز صهاريج المخلّفات الزيتية (الحماة) في السفن العاملة بالزيت الثقيل الذي يحتاج إلى تنقية قبل الاستخدام بترتيبات تسخين كافية أو سبل ملائمة أخرى لتسهيل ضخ محتوى الصهاريج وتصريفه ؛

3. ينبغي تجهيز صهريج المخلّفات الزيتية (الحماة) بمضخة مخصصة لتصريف محتوى الصهريج في مرافق الاستقبال . وينبغي أن تكون هذه المضخة ملائمة من حيث الطراز والسعة وضاغط التصريف ، بما يأخذ سمات السائل الذي يتم ضخه وحجم وموقع الصهريج (الصهاريج) والوقت الكلي للتصريف في الاعتبار ؛

* تعني عبارة *السفينة المسلّمة قبل 1 كانون الثاني/يناير 2014* السفينة :
1. التي أبرم عقد بنائها قبل 1 كانون الثاني/يناير 2011 ؛
2. أو في حال انعدام عقد البناء ، التي مدّ صاليها أو التي تكون في مرحلة مماثلة من البناء قبل 1 كانون الثاني/يناير 2012 ؛
3. أو التي يتم تسليمها قبل 1 كانون الثاني/يناير 2014 .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

4. حيثما يتم إيصال المخلّفات الزيتية (الحمأة) مباشرةً بواسطة أيّ صهريج من صهاريج المخلّفات الزيتية (الحمأة) (أي صهريج تهيئة المخلفات الزيتية (الحمأة) *) إلى وسائل التخلّص منها المنصوص عليها في الفقرة 2.3 من تكملة النموذج ألف أو النموذج باء للشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي يكون مجهّزاً بوسائل ملائمة للنزح ، يجوز عدم تطبيق متطلبات الفقرة الفرعية 3. أعلاه على صهريج المخلفات الزيتية (الحمأة) .

20 حماية صهاريج زيت الوقود

اللوائح 12ألف.6 و 12 ألف.7 و 12 ألف.8

1.20 إن صمامات صهاريج زيت الوقود التي تستوفي مواقعها أحكام الفقرات 6 و 7 و 8 من اللائحة 12 ألف من المرفق I لاتفاقية ماربول يجوز أن تعامل بطريقة مماثلة لتلك التي تعامل بها آبار السفط وفقاً للائحة 12 ألف.10 من اتفاقية ماربول ، وتكون مواقعها بالتالي على مسافة من قاع السفينة لا تقلّ عن *h/2* .

2.20 إن صمامات الصهاريج التي يُسمح بأن تكون مواقعها على مسافة من قاع السفينة أو من جانبها تقلّ عن *h* أو *w* ، على التوالي ، بموجب معيار القدرة على منع التدفق العرضي لزيت الوقود المنصوص عليه في اللائحة 12 ألف.11 من المرفق I لاتفاقية ماربول ، يجوز أن تكون مواقعها على مسافة تقلّ عن *h* أو *w* ، على التوالي .

3.20 لا تُعتبر صمامات خروج الهواء وأنابيب الطفح التابعة لصهاريج الوقود جزءاً من *"تمديدات أنابيب زيت الوقود"* ، ويجوز بالتالي أن تكون مواقعها على مسافة من جانب السفينة تقلّ عن *w* .

4.20 بالإضافة إلى كون صهاريج السفط المذكورة في اللائحة 12 ألف.10 من المرفق I لاتفاقية ماربول صغيرة قدر الإمكان ، ينبغي أن يكون حجمها متناسباً مع حجم أنبوب السفط والمنطقة المشمولة .

21 قياس المسافة "h"

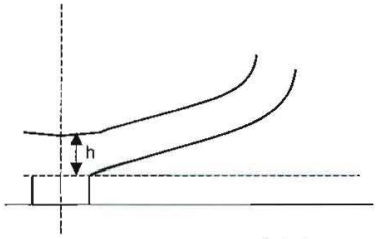
للوضح 12 ألف.6 و 12 ألف.7 و 12 ألف.8 و 12 ألف.8.11

1.21 ينبغي قياس المسافة *"h"* من الخط المشكّل لتلويح القاع المعدني الخارجي عند زاويته القائمة (الشكل 1 من اللائحة 12 ألف) .

* تعني عبارة *صهريج تهيئة المخلّفات الزيتية (الحمأة)* صهريجاً مخصّصاً لاحتجاز المخلّفات الزيتية (الحمأة) تمهيداً لترميدها ، على النحو المعرّف في الفقرة 3.3.5 من تذييل مرفق التعميم MEPC.1/Circ.642 ، في صيغته المعدّلة بالتعميمين MEPC.1/Circ.676 و MEPC.1/Circ.760 .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

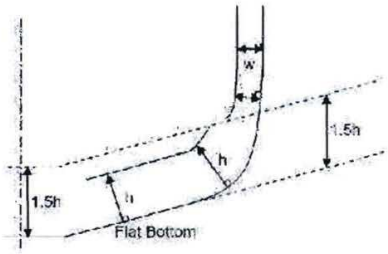
1. في ما يتعلق بالسفن المصمّمة بامتداد خلفي للصالب ، ينبغي ألاّ يُعتبر أن هذا الامتداد الخلفي يوفر الحماية لصهاريج زيت الوقود . ويتعين داخل المساحة التي تقع ضمن عرض الامتداد الخلفي للصالب قياس المسافة *"h"* عمودياً لخط متواز مع خط الأساس عند تقاطع الامتداد الخلفي للصالب والخط المشكّل لتلويح القاع المعدني الخارجي ، على النحو المبين في الشكل ألف .



الشكل ألف

2. في ما يتعلق بالسفن المصمّمة بزاوية ميْل طولي دائم ، ينبغي ألاّ يُستخدم خط الأساس نقطةْ مرجعية . وينبغي قياس المسافة *"h"* عمودياً للخط المشكّل لتلويح القاع المعدني الخارجي عند الأطر المعنية حيث يتعين حماية صهاريج الوقود .

2.21 في ما يتعلق بالسفن المصممة بارتفاع رأسي للقاع ، ينبغي قياس المسافة *"1,5h"* من الخط المشكّل لتلويح القاع المعدني الخارجي ، ولكن عند زاوية قائمة لخط الأساس ، على النحو المبين في الشكل باء .



الشكل باء

3.21 تنطبق الفقرتان 1 و 2 أعلاه أيضاً على الإشارة إلى المسافة *"h"* في اللائحة 12 ألف.8.11 .

22 تطبيق اللائحة 12 ألف على الوحدات القائمة على أعمدة

اللائحتان 12 ألف.7 و 12 ألف.8 لدى تطبيق اللائحة 12 ألف من المرفق I لاتفاقية ماربول على الوحدات القائمة على أعمدة على النحو المعرف في مدوّنة بناء وتجهيز وحدات الحفر البحرية المتنقلة ، فإنه لأغراض تحديد مواضع صهاريج زيت الوقود ، تنطبق القيود المتعلقة بالمواقع الواردة في الفقرتين 7 و 8 من اللائحة على المناطق المعرَّضة للعطب على النحو التالي :

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy © IMO

1. لا يُفترَض أن تُصاب بعطب سوى الأعمدة والأبدان والأربطة المغمورة التي تقع في محيط الوحدة ، ويُفترَض أن العطب موجود في الأجزاء المكشوفة من الأعمدة والأبدان والأربطة المغمورة ؛

2. يُفترَض أن يصيب العطب الأعمدة والأربطة على أي مستوى بين 5,0 أمتار فوق و 3,0 أمتار تحت نطاق الغواطس في دليل تشغيل وحدات الحفر البحرية المتنقلة في حالة العمليات في الأحوال الجوية العادية وفي الأحوال الجوية الرديئة ؛

3. يُفترَض أن يصيب العطب الأبدان والقواعد المغمورة عندما يجري العمل في ظرف انتقالي بالطريقة نفسها المبيَّنة في الفقرتين الفرعيتين .1 و .2 ، مع مراعاة أشكالها .

23 جهاز الإيقاف الأوتوماتي الذي تتطلّبه اللائحة 2.3.15

اللائحتان 14 و 15 تتضمن اللائحة 2.3.15 إشارة إلى اللائحة 7.14 التي تتطلّب جهاز إيقاف يضمن توقف التصريف أوتوماتياً عندما يتجاوز المحتوى الزيتي للنفايات السائلة 15 جزءاً في المليون وجهاز إنذار بذلك على حد سواء . ولكن بما أن اللائحة 14 لا تتطلّب ذلك للسفن التي تقلّ حمولتها الإجمالية عن 000 10 طن ، لا يشترط تجهيز تلك السفن بهاذين الجهازين للإنذار والإيقاف إذا لم تُصرَف أي نفايات سائلة من جمع أماكن الآلات في المناطق الخاصة . وعلى العكس ، فإن تصريف النفايات السائلة داخل المناطق الخاصة من السفن غير المزوَّدة بجهاز إيقاف التصريف أوتوماتياً عندما يتجاوز المحتوى الزيتي للنفايات السائلة 15 جزءاً في المليون وبجهاز إنذار بذلك يُعتبر خرقاً للاتفاقية وإن كان المحتوى الزيتي للنفايات السائلة أقلّ من 15 جزءاً في المليون .

24 ضبط تصريف مياه الصابورة من صهاريج زيت الوقود

اللائحة 1.14 1.24 ينبغي تفسير الجملة الثانية من اللائحة 1.14 على النحو التالي :

أي سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر ، ولكنها تقلّ عن 000 10 طن :

1. لا تحمل صابورة مائية في صهاريج زيت الوقود ينبغي أن تكون مجهَّزة بمعدات لترشيح الزيوت قدرتها 15 جزءاً في المليون لضبط تصريف جمع أماكن الآلات ؛

2. تحمل صابورة مائية في صهاريج زيت الوقود ينبغي أن تكون مجهَّزة بالمعدات التي تتطلّبها اللائحة 2.14 لضبط مياه جمع أماكن الآلات والصابورة المائية القذرة من صهاريج زيت الوقود . والسفن التي يُعتبر تجهيزها بهذه المعدات أمراً غير معقول ينبغي أن تحتفظ على متنها بمياه الصابورة القذرة من صهاريج زيت الوقود وأن تفرغها في مرافق الاستقبال .

2.24 ينبغي أن تكون المعدات المذكورة أعلاه ذات قدرة كافية على معالجة كميات النفايات السائلة المزمع تصريفها .

25 معدات ترشيح الزيوت

اللائحتان 1.14 و 2.14 إن معدات ترشيح الزيوت المشار إليها في اللائحتين 1.14 و 2.14 هي لفصل الجمة بقدرة 15 جزءاً في المليون ، وقد تتضمن أي توليفة مكونة من جهاز للفصل وجهاز للترشيح أو الدمج ، بالإضافة إلى وحدة مفردة مصممة لإنتاج نفايات سائلة لا يتجاوز المحتوى الزيتي فيها 15 جزءاً في المليون .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

26 الإعفاءات المتعلقة بالرحلات المقيَّدة

اللائحة 4.3.5.14 ينبغي أن تتضمن الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي معلومات كافية تتيح لدولة الميناء أن تحدد ما إذا كانت السفينة تستوفي شروط الإعفاء في ما يتعلق بعبارة "رحلات مقيَّدة ، حسبما تقرره الإدارة" . ويمكن أن تشمل هذه المعلومات قائمة بالموانئ أو الفترة القصوى للرحلة بين الموانئ المجهزة بمرافق الاستقبال أو ظروفاً مماثلة على النحو الذي تحدده الإدارة .

27 ضوابط تصريف الزيت

اللائحة 15 *نقل المخلّفات الزيتية المتصلة ببضائع غير زيتية إلى صهاريج النفايات الزيتية في ناقلات الزيت*

1.27 في حال نقل المخلّفات الزيتية المتصلة ببضائع غير زيتية إلى صهاريج النفايات الزيتية في ناقلات الزيت ، يجب أن يتم تصريف هذه المخلّفات بموجب اللائحة 34 .

2.27 لا ينبغي تأويل التفسير المذكور أعلاه على أنه يعني تخفيف أي حظر قائم لترتيبات الأنابيب التي تصل بين غرفة الآلات وصهاريج النفايات الزيتية التي قد تسمح للبضاعة بدخول أماكن الآلات . وينبغي أن تحتوي أي ترتيبات موفرة لتصريف جمع أماكن الآلات نحو صهاريج النفايات الزيتية على وسائل كافية لمنع أي تدفق رجعي للبضاعة السائلة أو الغازات إلى أماكن الآلات . ولا يشكّل أي من هذه الترتيبات تساهلاً في متطلبات اللائحة 14 في ما يتعلق بمعدات ترشيح الزيوت .

28 تعريف "مبحرة"

اللائحة 1.2.15 مبحرة : يعني التعبير أن السفينة تسير في البحر في مسار ، أو مسارات ، بما في ذلك أي انحراف عن أقصر خط سير مباشر ، يؤدي ، بقدر ما هو عملي بالنسبة للأغراض الملاحية ، إلى نشر أي تصريف على أوسع منطقة من البحر في حدود ما هو معقول وعملي .

29 زيت الوقود

اللائحة 2.16 *كميات كبيرة من زيت الوقود*

1.29 تشير عبارة "كميات كبيرة من زيت الوقود" التي ترد في اللائحة 2.16 إلى السفن الملزمة بالبقاء في البحر لفترات مطوّلة بسبب الطبيعة الخاصة لعملها وميدانها . وفي ظل الظروف موضع البحث ، يتوجب على هذه السفن ملء صهاريج زيت الوقود الفارغة بالصابورة المائية بغية المحافظة على اتزان كاف وظروف ملاحية آمنة .

1.29 يمكن أن تشمل هذه السفن ، في ما تشمله ، بعض سفن الصيد الضخمة وقاطرات أعالي البحار . ويمكن أن تدرج في هذه الفئة كذلك بعض الأنواع الأخرى من السفن التي قد يُشترط عليها حمل الصابورة في صهاريج زيت الوقود لأسباب تتعلق بالسلامة ، مثل الاتزان .

30 تطبيق اللائحة 4.16

اللائحة 4.16 حيثما يكون فصل صهاريج زيت الوقود عن صهاريج الصابورة المائية أمراً غير معقول أو غير عملي بالنسبة للسفن التي تشملها اللائحة 4.16 ، يجوز نقل مياه الصابورة في صهاريج زيت الوقود ، بشرط أن تُصرف مياه

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy © IMO

الصابورة هذه في البحر استيفاءً لأحكام اللوائح 2.15 و 3.15 و 5.15 و 6.15 ، أو في مرافق استقبال استيفاءً للائحة 9.15 .

31 ناقلات الزيت التي تُستخدم لتخزين الصابورة القذرة

اللوائح 18 و 19 و 20 و 33 و 35 عندما تُستخدم ناقلة زيت كمرفق عائم لتلقي الصابورة القذرة التي تُصرَّف من ناقلات الزيت ، لا يُشترط على هذه الناقلة استيفاء أحكام اللوائح 18 و 19 و 20 و 33 و 35 .

32 متطلبات صهاريج الصابورة المفصولة والصهاريج المخصّصة للصابورة النظيفة ونظام الغسل بالزيت الخام والموقع الواقي لصهاريج الصابورة المفصولة

اللائحة 2.3.18 *سعة صهاريج الصابورة المفصولة*

لأغراض تطبيق اللائحة 2.3.18 ، يُعتبر أن العمليات التالية لناقلات الزيت تندرج ضمن فئة الحالات الاستثنائية :

1. عندما يُطلب من ناقلات البضائع المختلطة العمل تحت قناطر التحميل أو التفريغ ؛
2. عندما يطلب من الناقلات المرور أسفل جسر منخفض ؛
3. عندما تتطلب اللوائح المحلية للميناء أو القناة غواطس معيّنة لضمان سلامة الملاحة ؛
4. عندما تستوجب ترتيبات التحميل والتفريغ أن تكون الناقلة في غاطس أعمق من الغاطس الذي يتحقق حينما تكون جميع صهاريج الصابورة المفصولة مملوءة ؛
5. التفقّد عن كثب و/أو قياس سماكة الفولاذ باستخدام الأطواف عندما تسمح القواعد بذلك ؛
6. اختبارات الضغط الهيدروستاتي في الصهاريج .

33 ظروف الصابورة المفصولة لناقلات الزيت التي يقلّ طولها عن 150 متراً

اللائحة 5.18 1.33 عند تحديد الغاطس والوزانة الأدنيين لناقلات الزيت التي يقلّ طولها عن 150 متراً بغرض اعتبارها ناقلات زيت مجهّزة بصهاريج صابورة مفصولة ، ينبغي للإدارة أن تتبع الإرشادات المدرجة في التذييل 1 لهذه الوثيقة .

2.33 تحلّ الصيغ المدرجة في التذييل 1 محل الصيغ الواردة في اللائحة 2.18 ، وينبغي لناقلات الزيت هذه أن تستوفي أيضاً الشروط المنصوص عليها في اللائحتين 3.18 و 4.18 كي تُعتبر ناقلات زيت مجهّزة بصهاريج صابورة مفصولة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

34 ناقلات الزيت ، على النحو المعرّف في اللائحة 3.28.1 ، التي تبلغ حمولتها الساكنة 000 40 طن فأكثر والمجهزة بصهاريج مخصصة للصابورة النظيفة ونظام للغسل بالزيت الخام

اللائحتان 7.18 و 8.18

1.34 تعمل ناقلات الزيت ، على النحو المعرّف في اللائحة 3.28.1 ، التي تبلغ حمولتها الساكنة 000 40 طن فأكثر ، والمجهزة بصهاريج مخصصة للصابورة النظيفة ونظام للغسل بالزيت الخام والتي تُعتبر من "ناقلات الزيت الخام/المنتجات" في تكملة الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي ، على النحو التالي :

1. ينبغي أن تعمل على الدوام بصهاريج مخصصة للصابورة النظيفة ، ولا ينبغي نقل الزيت الخام أو المنتجات الزيتية في الصهاريج المخصصة للصابورة النظيفة ؛

2. عندما تنقل حمولة كاملة أو جزئية من الزيت الخام والمنتجات الزيتية ، ينبغي أن تعمل أيضاً بنظام للغسل بالزيت الخام لضبط الحماة بالنسبة لصهاريج نقل الزيت الخام .

2.34 إن الإجراءات التي توافق عليها الإدارة لتغيير الصفة ، في ما يتعلق بنظام الغسل بالزيت الخام والصهاريج المخصصة للصابورة النظيفة على متن ناقلات الزيت الخام المجهزة بترتيبات ضخ وتمديدات أنابيب مشتركة أو مستقلة منفصلة لمناولة الصابورة والبضائع المتعلقة بالصهاريج المخصصة للصابورة النظيفة يجب أن تكون مقبولة بصورة متواصلة ما دام نقل الزيت الخام بالنسبة لنمط الصهاريج المخصصة للصابورة النظيفة ليس مسموحاً .

35 سعة الصهاريج المخصصة للصابورة النظيفة

اللائحة 8.18

لأغراض تحديد سعة الصهاريج المخصصة للصابورة النظيفة ، يجوز إدراج الصهاريج التالية :

1. صهاريج الصابورة المفصولة ؛

2. الفراغات العازلة وصهاريج المقدمة والمؤخرة ، بشرط أن تُستخدم حصراً في نقل مياه الصابورة وأن ترتبط بتمديدات أنابيب دائمة مع مضخات مياه الصابورة .

36 مقياس المحتوى الزيتي في الصهاريج المخصصة للصابورة النظيفة

اللائحة 3.8.18

ينبغي أن يُرصد تصريف الصابورة من الصهاريج المخصصة للصابورة النظيفة بصورة مستمرة (غير أنه لا داعي لتسجيل ذلك) بواسطة مقياس المحتوى الزيتي الذي تتطلبه اللائحة 3.8.18 ، بحيث يمكن مراقبة المحتوى الزيتي ، إن وجد ، في مياه الصابورة من حين إلى آخر . ولا يشترط أن يبدأ مقياس المحتوى الزيتي هذا عمله بصورة أوتوماتية .

37 الموقع الواقي لصهاريج الصابورة المفصولة

اللوائح من 12.18 إلى 15.18

1.37 يجب قياس العرض الأدنى للصهاريج الجانبية والعمق العمودي الأدنى للصهاريج المزدوجة القاع وكذلك احتساب قيمة المناطق الواقية (PA_s و PA_c) بموجب "التوصية المؤقتة للتفسير الموحد للوائح من 12.18 إلى 15.18 – الموقع الواقي لأماكن الصابورة المفصولة" – الواردة في التذييل 2 .

2.37 ينبغي النظر إلى السفن المبنية بموجب هذا التفسير على أنها تستوفي متطلبات اللوائح من 12.18 إلى 15.18 ، ولن تكون بحاجة إلى تغيير إذا أسفر تفسير لاحق عن متطلبات مختلفة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

3.37 إذا رأت الإدارة أن أي ناقلة زيت ممدود صالبها أو في مرحلة مماثلة من البناء قبل 1 تموز/يوليو 1980 تستوفي متطلبات اللوائح من 12.18 إلى 15.18 بدون مراعاة التوصية المؤقتة المذكورة أعلاه ، يجوز لها أن تقبل هذه الناقلة بوصفها تستوفي متطلبات اللوائح من 12.18 إلى 15.18.

38 ناقلات الزيت المجهّزة بصهاريج مستقلة

اللائحة 19 تُعتبر ناقلات الزيت المجهّزة بصهاريج مستقلة ناقلات زيت ذات بدن مزدوج ، شريطة أن يستوفي تصميمها وبناؤها أحكام اللائحة 19 في ما يتعلق بالمسافات الدنيا بين حدود صهريج البضائع وقعر السفينة وألواح الجدار الجانبي المعدنية .

39 عرض الصهاريج الجانبية وارتفاع الصهاريج المزدوجة القاع عند منحنى الجوف

اللائحة 3.3.19 تنطبق متطلبات اللائحة 3.3.19 المتعلقة بمنحنى الجوف على طول الصهريج بأكمله .

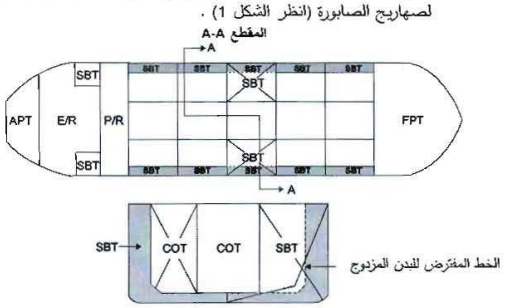
40 السعة الإجمالية لصهاريج الصابورة

اللائحة 4.19 1.40 ينبغي أن تكون أي صابورة منقولة في امتدادات أو فجوات أو فرجات موضعية داخلية في البدن المزدوج ، مثل سنادات الفاصل الإنشائي ، صابورة إضافية تزيد على المتطلب الأدنى لسعة الصابورة المفصولة وفقاً للائحة 18 .

2.40 عند احتساب السعة الإجمالية بمقتضى اللائحة 4.3.19 ، ينبغي أخذ ما يلي في الاعتبار :

1. استبعاد سعة صهاريج صابورة غرفة المحركات من السعة الإجمالية لصهاريج الصابورة ؛

2. استبعاد سعة صهريج الصابورة الذي يقع في الجهة الداخلية للبدن المزدوج من السعة الإجمالية لصهاريج الصابورة (انظر الشكل 1) .

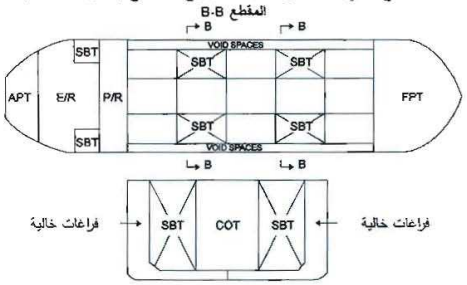


SBT : صهريج صابورة معزولة
COT : صهريج بضاعة زيتية
FPT : صهريج أقصى المقدمة
APT : صهريج أقصى المؤخرة
E/R : غرفة المحركات
P/R : غرفة المضخات

الشكل 1

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

3. ينبغي إدراج الأماكن ، كالفراغات الخالية التي تقع في البدن المزدوج على امتداد طول صهاريج البضائع ، في السعة الإجمالية لصهاريج البضائع (انظر الشكل 2) .



SBT : صهريج صابورة معزولة
COT : صهريج بضاعة زيتية
FPT : صهريج أقصى المقدمة
APT : صهريج أقصى المؤخرة
E/R : غرفة المحركات
P/R : غرفة المضخات

الشكل 2

41 تعريف الصهاريج الجانبية المزدوجة البدن

اللائحة 2.6.19 يمكن استخدام الصهاريج الجانبية التي تتطلّبها اللائحة 2.6.19 لحماية صهاريج البضائع بأكملها على امتداد طولها ، وذلك لأغراض استيفاء اللائحة 2.4.21 ، كصهاريج بضائع لنقل الزيت بخلاف الزيوت الثقيلة عندما تكون السفينة مجهزة بصهاريج بضائع مرتّبة على نحوٍ لا تتجاوز فيه سعة كل صهريج بضائع 700 م^3 .

42 تعريف ناقلة الزيت من الفئة 2

اللائحة 2.3.20 يجب تجهيز أي ناقلة زيت من الفئة 2 بصهاريج صابورة مفصولة ذات مواقع واقية .

43 التحويل الرئيسي في ما يتعلق باللائحة 4.20

اللائحة 4.20 لأغراض تحديد تاريخ انطباق متطلبات اللائحة 4.20 من المرفق I لاتفاقية ماربول ، حيثما تخضع ناقلة زيت لتحويل رئيسي ، على النحو المعرّف في اللائحة 1 من المرفق I لاتفاقية ماربول ، يسفر عن الاستعاضة عن البدن الأمامي ، بما في ذلك قسم حمل البضائع بأكمله ، يعتبر تاريخ إنجاز التحويل الرئيسي لناقلة الزيت تاريخ تسليم السفينة المشار إليه في اللائحة 4.20 من المرفق I من اتفاقية ماربول ، رهناً بما يلي :

1. أن يكون تحويل ناقلة الزيت قد أُنجز قبل 6 تموز/يوليو 1996 ؛

2. أن يكون التحويل قد اشتمل على الاستعاضة عن قسم البضائع بأكمله والبدن الأمامي وأن تستوفي الناقلة جميع الأحكام ذات الصلة بذلك من المرفق I لاتفاقية ماربول المنطبقة في تاريخ إنجاز التحويل الرئيسي ؛

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

3. أن ينطبق تاريخ التسليم الأصلي لناقلة الزيت عند النظر في عتبة عمر السفينة البالغة 15 سنة في ما يتعلق بالمعاينة الأولى بموجب مخطط تقييم حالة السفينة التي ينبغي إنجازها بموجب اللائحة 6.20 من المرفق I من اتفاقية ماربول .

44 الصهاريج الجانبية وفراغات القاع المزدوج في الناقلات ، على النحو المعرّف في اللائحة 5.28.1 ، التي تُستخدم لمياه الصابورة

اللائحة 6.20 إذا كانت الصهاريج الجانبية والصهاريج المزدوجة القاع المشار إليها في اللائحة 6.20 تُستخدم لمياه الصابورة ، ينبغي أن يستوفي ترتيب الصابورة على الأقل المواصفات المنقّحة لناقلات الزيت المزوّدة بصهاريج مخصصة للصابورة النظيفة (القرار A.495(XII)) .

45 متطلبات مخطط تقييم حالة السفينة

اللائحة 1.6.21 ينبغي إجراء المعاينة الأولى بموجب مخطط تقييم حالة السفينة بالتزامن مع المعاينة البينية أو التجديدية الأولى :

- بعد 5 نيسان/أبريل 2005 ،
- أو بعد التاريخ الذي تبلغ فيه السفينة 15 سنة من العمر ،

أيهما يجب تالياً .

46 حماية قاع غرفة المضخات

اللائحة 5.22 1.46 يعني مصطلح "غرفة المضخات" غرفة لمضخات البضائع . ويُسمح بوجود تمديدات أنابيب الصابورة ضمن القاع المزدوج لغرفة المضخات شريطة ألا يجعل أي ضرر يلحق بتلك التمديدات مضخات السفينة الموجودة في "غرفة المضخات" غير صالحة للعمل .

2.46 يجوز أن يكون القاع المزدوج الذي يحمي "غرفة المضخات" صهريجاً خاوياً أو صهريجاً للصابورة أو ، ما لم تحظره لوائح أخرى ، صهريجاً لزيت الوقود .

3.46 يجوز القبول بآبار الجمّة ضمن القاع المزدوج شريطة أن تكون هذه الآبار صغيرة قدر الإمكان من الناحية العملية وألا تقل المسافة بين قاع البئر والخط القاعدي للسفينة ، التي تقاس عند زوايا قائمة لخط السفينة القاعدي ، عن $0,5h$.

4.46 إذا كان جزء من غرفة المضخات يقع أدنى من الارتفاع الأقصى الذي تقتضيه اللائحة 2.22 ، يتعيّن عند ذلك حماية ذلك الجزء فقط من غرفة المضخات بقاع مزدوج .

47 القدرة على منع التدفق العرَضي للزيوت
الضغط المفرط (كيلوباسكال)

اللائحة 2.3.7.23 في حال تركيب نظام للغاز الخامل ، يجب أن يُعتبر الضغط المفرط ، بالكيلوباسكال ، على أنه يساوي 5 كيلوباسكال .

48 حدود حجم الصهاريج والاتزان العطبي

اللائحة 2.1.24 *الافتراضات المتعلقة بالعطب القاعي*

عند تطبيق الأرقام المتعلقة بالعطب القاعي في الجزء الأمامي من السفينة ، حسبما هو مبيّن في اللائحة 2.1.24 ، لأغراض احتساب تدفق الزيت والاتزان العطبي على حد سواء ، فإن المسافة 0.3L من المتعامد الأمامي ينبغي أن تكون النقطة الأقرب للمؤخرة لمدى امتداد العطب .

49 التدفق الافتراضي للزيت في ناقلات البضائع المختلطة

اللائحة 25 لأغراض احتساب التدفق الافتراضي للزيت في ناقلات البضائع المختلطة :

1. ينبغي أن يتضمن حجم صهاريج البضائع حجم المنفذ العنبري حتى قمة جدارات المنافذ العنبرية ، بصرف النظر عن بنيان الفتحة ، إلاّ أنه لا يجوز أن يشمل حجم أي غطاء للفتحة ؛

2. لا يقتضي قياس الحجم حتى الخطوط المشكلة طرح حجم الهياكل الداخلية .

50 احتساب التدفق الافتراضي للزيت

اللائحة 2.1.25 في الحالة التي لا يكون فيها العرض b_i ثابتاً على طول صهريج جانبي معيّن ، ينبغي استخدام أصغر قيمة للعرض b_i في الصهريج لأغراض تقدير التدفقين الافتراضيين للزيت O_c و O_s .

51 التدفق الافتراضي للزيت
موقع الصمامات

اللائحة 3.3.25 1.51 إن الصمامات أو ترتيبات الإغلاق الأخرى التي تستوفي مواقعها أحكام اللائحة 3.3.25 من المرفق I لاتفاقية ماربول يجوز أن تُعامل بطريقة مماثلة لتلك التي تُعامل بها أبار السفط وفقاً للائحة 12 ألف.10 من اتفاقية ماربول ، وتكون مواقعها بالتالي على مسافة من قاع السفينة لا تقل عن $h/2$.

1.51 بالإضافة إلى كون صهاريج السفط المذكورة في اللائحة 3.3.25 من المرفق I لاتفاقية ماربول ذات مساحة صغيرة ، ينبغي أن يكون حجمها متناسباً مع حجم أنبوب السفط والمنطقة المشمولة .

52 الاتزان السالم

اللائحة 27 1.45 ينبغي أن تُحمَّل السفينة وجميع صهاريج البضائع مملوءةً حتى مستوى يناظر أقصى مجموع إجمالي للعزم الرأسي للحجم ، زائداً عزم القصور الذاتي للسطح الطليق المقاس عند زاوية تمايل تساوي صفراً ، وذلك لكل صهريج بضائع على حدة . وينبغي أن تناظر كثافة البضائع حمولة البضائع الساكنة المتاحة عند الإزاحة التي تبلغ فيها قيمة KM المستعرض قيمة دنيا ، بافتراض أن السفينة تحمل جميع المواد الاستهلاكية التي يتعين حملها عند المغادرة ونسبة 1 % من مجموع سعة مياه الصابورة . وينبغي افتراض أقصى عزم للسطح الطليق في جميع صهاريج الصابورة . ولأغراض احتساب الارتفاع البيني GM_0 ، ينبغي أن تستند تصويبات سطح السوائل الطليق إلى عزم القصور الذاتي للسطح الطليق الرأسي الملائم . ويجوز تصحيح منحنى رافعة التقويم استناداً إلى عزوم تحويل السوائل .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2.45 لإثبات استيفاء اللائحة 27 من المرفق I لاتفاقية ماربول ، يُقبل ، كبديل لحالة التحميل الموصوفة في التفسير الموحَّد 1.45 لاتفاقية ماربول ، إجراء تحليل مستفيض يشمل جميع التوليفات الممكنة لحالات تحميل صهاريج البضائع وصهاريج الصابورة . ولتهيئة الظروف لتحليلٍ يتّسم بهذا القدر من الشمولية ، يجب مراعاة الاعتبارات التالية :

1. ينبغي أن يوافق الوزن وإحداثيات مركز الثّقل وعزم السطح الطليق لجميع الصهاريج المحتوى الفعلي المأخوذ به في عمليات الاحتساب ؛

2. ينبغي إجراء عمليات الاحتساب الشّاملة بموجب ما يلي :

1.2. ينبغي الأخذ بقيم مختلفة للغاطس تتراوح بين غاطس الصابورة الخفيفة وغاطس الأبعاد الإنشائية ؛

2.2. ينبغي النظر في حالات تكون فيها المواد الاستهلاكية التي تشتمل ، على سبيل المثال لا الحصر ، على زيت الوقود وزيت الديزل والماء العذب مناظرة لنسبة 79 % ونسبة 50 % ونسبة 10 % من المحتوى ؛

3.2. بالنسبة لكل غاطس وكمية مواد استهلاكية متغيّرة ، ينبغي أن تكون الحمولة السّاكنة المتاحة مكوّنة من مياه الصابورة والبضائع ، بحيث يتم أخذ مجموعة التوليفات بين أكبر قيمة ممكنة للصابورة وأصغر قيمة ممكنة للبضائع والعكس في الحسبان . وفي جميع الحالات ، ينبغي اختيار عدد صهاريج الصابورة وصهاريج البضائع المحمّلة بحيث يبرز أسوأ حالة للتأثيرات الناجمة عن ارتفاع مركز الثّقل والسطح الطليق ، ولا ينبغي السماح بوضع قيود تشغيلية على عدد الصهاريج التي تُعتبَر مملوءة جزئيا في آن معاً واستبعاد صهاريج معيّنة . وينبغي أن تكون نسبة المحتوى لجميع صهاريج الصابورة 1 % على الأقل ؛

4.2. ينبغي النظر في كثافات البضائع المراد نقلها من نهاياتها الصغرى إلى نهاياتها العظمى ؛

5.2. ينبغي دراسة عدد كاف من النقاط بين جميع الحدود لضمان تحديد أسوأ الظروف . وينبغي كحد أدنى دراسة 20 نقطةً في النطاق الذي تتراوح فيه نسبة محتويات صهاريج البضائع وصهاريج الصابورة بين 1 % و99 % من مجموع السعة . وقد يتعيّن اختيار نقاط متقاربة بدرجة أكبر قرب الأجزاء الحرجة في هذا النطاق .

وينبغي في كل مرحلة استيفاء المعايير الموصوفة في الفقرة 1 من اللائحة 27 .

53 غاطس السفينة التشغيلي

اللائحة 1.28 في ما يتعلق بالتعبير "مهما كان غاطس السفينة التشغيلي الذي يبيّن ظروف التحميل الفعلية الجزئية أو الكلية" ، ينبغي أن تتيح المعلومات المطلوبة تقدير الاتزان العطبي في ظروف مطابقة أو مماثلة لتلك التي ينتظر أن تعمل السفينة في ظلّها .

54 آبار السفط

اللائحة 2.28 لأغراض تحديد مدى العطب المفترض في إطار اللائحة 2.28 ، يجوز إهمال آبار السفط ، بشرط ألاّ تكون مساحة هذه الآبار مفرطة وأن تمتد أسفل الصهريج لمسافة دنيا ، على ألاّ تزيد هذه المسافة في أي حال من الأحوال على نصف ارتفاع القاع المزدوج .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

55 الصهاريج ذات السطوح الملساء

اللائحة 3.3.2.29 ينبغي النظر إلى التعبير "الصهاريج ذات السطوح الملساء" على أنه يشمل صهاريج البضائع الرئيسية لناقلات الزيت/السوائب/خامات المعادن التي قد تبنى بهيكل عمودي ذي عمق ضئيل . وتعتبر الفواصل الإنشائية المغضنة رأسياً سطوحاً ملساء .

56 ترتيبات الضخ وتمديدات الأنابيب

اللائحة 2.30 *ترتيبات تمديدات الأنابيب للتصريف فوق خط الماء*

1.56 يجب أن تُمدّ أنابيب التصريف في البحر ، بمقتضى اللائحة 2.30 ، فوق خط الماء إلى :

1. منفذ تصريف في السفينة يقع فوق خط الماء في أعمق حالات الصابورة ؛
2. أو إلى مشعب تصريف وسط السفينة أو إلى مرفق تصريف/تحميل في مؤخرة أو السفينة مقدمتها ، إن وجد ، فوق السطح العلوي .

2.56 ينبغي أن يكون موقع منفذ التصريف الجانبي للسفينة المشار إليه في الفقرة 1.1.1.49 بحيث لا تنغمر حافته الدنيا عندما تحمل السفينة الكمية القصوى من الصابورة خلال رحلاتها الصابورية ، مع مراعاة طراز السفينة ومجال عملها . ويقبل منفذ التصريف الذي يقع فوق خط الماء في الحالة الصابورية التالية بوصفه مستوفياً هذا المتطلب :

1. على متن ناقلات الزيت غير المجهزة بصهاريج صابورة مفصولة أو صهاريج مخصصة للصابورة النظيفة : حالة الصابورة التي تنقل فيها السفينة صابورة مغادرة عادية وصابورة نظيفة عادية في آن واحد ؛
2. في ناقلات الزيت المجهزة بصهاريج صابورة مفصولة أو صهاريج مخصصة للصابورة النظيفة : حالة الصابورة التي تنقل فيها السفينة مياه الصابورة في صهاريج مخصصة للصابورة النظيفة أو صهاريج مفصولة ، إلى جانب صابورة إضافية في صهاريج البضاعة الزيتية استيفاء للائحة 3.18 .

3.56 يجوز للإدارة أن تقبل بترتيبات أنابيب ممدودة إلى منفذ التصريف الجانبي للسفينة الذي يقع فوق خط ماء صابورة المغادرة ، ولكن ليس فوق خط الماء في أعمق حالات الصابورة ، إذا كانت هذه الترتيبات قد ركبت قبل 1 كانون الثاني/يناير 1981 .

4.56 بالرغم من أن اللائحة 2.30 لا تستبعد استخدام المرفق المشار إليه في الفقرة 2.1.56 لتصريف مياه الصابورة ، فمن المسلم به أن استخدام هذا المرفق ليس مستحسناً ، وينصح بشدة بتجهيز السفن بمنافذ التصريف الجانبية المشار إليها في الفقرة 1.1.56 أو بترتيبات الدفق الجزئي المشار إليها في اللائحة 5.6.30 .

57 الأنبوب الصغير القطر

اللائحة 2.4.30 1.57 لأغراض تطبيق اللائحة 2.4.30 ، ينبغي ألاّ تتجاوز مساحة المقطع العرضي للأنبوب الصغير القطر :

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

1. نسبة 10 % من أنبوب تصريف البضائع الرئيسي لناقلات الزيت الجديدة أو ناقلات الزيت الموجودة غير المجهزة بالفعل بأنبوب صغير القطر ؛

2. أو نسبة 25 % من أنبوب تصريف البضائع الرئيسي لناقلات الزيت التي سُلِّمت في 1 حزيران/يونيو 1982 أو قبل ذلك التاريخ ، على النحو المعرَّف في اللائحة 1 3.28 ، والمجهزة بالفعل بذلك الأنبوب (انظر الفقرة 5.4.4 من المواصفات المنقحة لنظام الغسل بالزيت الخام الواردة في القرار A.446(XI) ، في الصيغة التي عدلته بها المنظمة بالقرارين A.497(XII) و A.897(21)) .

2.57 *وصلة الأنبوب الصغير القطر إلى صمام المشعب*

ينبغي تفسير عبارة "توصيله إلى الخارج" في ما يتعلق بالأنبوب الصغير القطر للتصريف على اليابسة على أنها تعني وصلة إلى الجانب الأسفل لصمامات مشعب سطح الناقلة ، على الميسرة والميمنة على حد سواء ، عندما يتم تفريغ البضاعة . ينبغي أن يتيح هذا الترتيب ضخ الصرف العائد من أنابيب بضائع الناقلة إلى اليابسة مع إغلاق صمامات مشعب الناقلة عبر الوصلات ذاتها الخاصة بأنابيب البضائع الرئيسية (انظر الرسم التخطيطي الوارد في التذييل 3) .

58 مواصفات نظام الدفق الجزئي

اللائحة 2.5.6.30يحتوي التذييل 4 على مواصفات تصميم وتركيب وتشغيل نظام الدفق الجزئي لضبط عمليات التصريف في البحر ، المشار إليها في اللائحة 2.5.6.30 .

59 أمثلة على وسائل الإغلاق المباشرة

اللائحة 7.30 قد تكون وسائل الإغلاق المباشرة ، على سبيل المثال ، سدادات أو سدادات حلقية أو سدادات للأنابيب أو نُظُم تفريغ أو نُظُماً خوائية أو نُظُماً لضغط الهواء أو الماء . وفي حال استخدام نُظُم التفريغ أو نُظُم خوائية أو نُظُم لضغط الهواء أو الماء ، يجب تجهيزها بمقياس للضغط ونظام للإنذار على حد سواء لإتاحة الرصد المتواصل لحالة المقطع من الأنابيب ، وبالتالي منعة الصمام ، الذي يمتد بين مأخذ مياه البحر والصمامات داخل السفينة .

60 مجموع الكمية المصرَّفة

اللائحة 5.1.34 تتناول عبارة "مجموع كمية البضاعة المعيّنة التي كانت المخلّفات جزءاً منها" ، التي ترد في اللائحة 5.1.34 ، مجموع كمية البضاعة المعيّنة التي نُقلت في الرحلة السابقة ، ويجب ألاّ تُفسَّر على أنها تتناول فقط مجموع كمية البضاعة التي كانت في صهاريج البضائع التي حُمِّلت فيها الصابورة المائية في ما بعد .

61 خطة السفينة لمواجهة طوارئ التلوث الزيتي

اللائحة 1.37 *نصّ بديل مكافئ لتطبيق متطلبات خطط مواجهة طوارئ التلوث الزيتي*

أي منصة حفر ثابتة أو عائمة أو أي منشأة بحرية أخرى تُستخدم في التنقيب عن الموارد المعدنية لقاع البحر أو استخراجها أو في عمليات المعالجة المرتبطة بذلك في البحر ، وتكون مزوَّدة بخطة لمواجهة طوارئ التلوث الزيتي بالتنسيق مع الدولة الساحلية التي تقرّها بموجب الإجراءات التي تضعها هذه الدولة ، ينبغي اعتبارها مستوفية اللائحة 37 .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

62 مرافق استقبال كافية للمواد التي تنطبق عليها اللائحة 4.2

اللائحة 38 ينبغي أن تكون موانئ التفريغ التي تستقبل مواد تنطبق عليها اللائحة 4.2 (التي تشمل ، في ما تشمله ، الزيوت العالية الكثافة) مزوَّدة بمرافق كافية مخصصة لتلك المنتجات تسمح بتنفيذ عملية تنظيف الصهاريج بأكملها في الميناء ، وأن تكون مجهزة كذلك بمرافق استقبال كافية للتفريغ والاستقبال السليمين لمخلفات البضائع والمذيبات اللازمة لعمليات التنظيف بموجب الفقرة 2.7 من التفسيرات الموحدة .

63 المتطلبات الخاصة بالمنصات الثابتة أو العائمة

اللائحة 39 ، المادة 2(3)(ب)(ii) *تطبيق اتفاقية ماربول*

هناك خمس فئات لعمليات التصريف المرتبطة بتشغيل المنصات الثابتة أو العائمة التي تشملها هذه اللائحة عند قيامها بالتنقيب عن الموارد المعدنية واستخراجها ، وهي الفئات التالية :

1. تصريف مياه نزح أماكن الآلات ؛
2. تصريف مياه المعالجة في عرض البحر ؛
3. تصريف مياه الإنتاج ؛
4. تصريف مياه الإزاحة ؛
5. مياه البحر الملوثة من التشغيل ، كمياه تنظيف صهاريج الزيت المستخرج ومياه الاختبار الهيدروستاتي لصهاريج الزيت المستخرج ومياه صابورة صهاريج الزيت المستخرج لإجراء التفقد بواسطة الأطواف .

وينبغي أن يخضع تصريف نزح أماكن الآلات والصابورة الملوثة فقط لاتفاقية ماربول (انظر المخطط البياني الوارد في التذييل 5) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

تذييلات

التفسيرات الموحدة للمرفق I

التذييل 1

إرشادات للإدارات بشأن الغواطس المستصوبة للناقلات ذات الصابورة المفصولة التي يقل طولها عن 150 متراً

مقدمة

1 هناك ثلاث صيغ معروضة لتسترشد بها الإدارات في ما يتعلق بمتطلبات الغواطس الدنيا للناقلات ذات الصابورة المفصولة التي يقل طولها عن 150 متراً .

2 تستند هذه الصيغ إلى البحوث النظرية ومعاينات الممارسات الفعلية لناقلات ذات أشكال مختلفة تبيّن الدرجات المتباينة من الاهتمام ببروز الداسر والاهتزاز والارتطام وفقدان السرعة والعطوف ودخول الأحواض ومسائل أخرى . وبالإضافة إلى ذلك ، أُدرجت معلومات معينة تتعلق بظروف البحر المفترضة .

3 في ضوء طبيعة الأنشطة الأساسية والترتيبات المتباينة للغاية للناقلات الصغيرة والحساسية الفريدة لكل سفينة إزاء ظروف الريح والبحر ، هناك من أساس للتوصية بصيغة منفردة واحدة .

تنبيه

4 يجب التنبيه إلى أن المعلومات المقدمة ينبغي أن تُستخدم كإرشادات عامة للإدارات . وفي ما يتعلق بمتطلبات التشغيل الفريدة لسفينة معينة ، ينبغي أن تكون الإدارة مقتنعة بأن الناقلة تتمتع بسعة صابورية كافية للتشغيل الآمن . وعلى أي حال ، ينبغي فحص الاتزان بصورة مستقلة .

5 *الصيغة ألف*

1. متوسط الغاطس (بالأمتار) = $0{,}032L + 0{,}200$
2. الوزانة القصوى = $L\,(L \times 6 \times 10^{-5} - 0{,}024)$

6 استُخلص هذان التعبيران الجبريان من دراسة 26 ناقلة يتراوح طولها بين 50 و 150 متراً . وفي بعض الحالات ، استُخلصت الغواطس من كتيبات وزانة واتزان السفينة وهي تمثل ظروف صابورة المغادرة . وتمثل ظروف الصابورة ظروف الإبحار في مواجهة رياح يمكن أن تصل قوتها إلى 5 على مقياس بوفور .

7 *الصيغة باء*

1. الغاطس الأدنى عند المقدمة (بالأمتار) = $0{,}170L + 0{,}700$
2. الغاطس الأدنى عند المؤخرة (بالأمتار) = $0{,}030L + 2{,}300$

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy © IMO

أو

3.	متوسط الغاطس الأدنى (بالأمتار)	= 0,023L + 1,550
4.	الوزانة القصوى	= 0,013L + 1,600

8 وهذه التعابير الجبرية ناتجة عن تحقيقات تستند إلى بحوث نظرية واختبارات لنماذج مصغّرة وأخرى ذات حجم كامل . وتستند هذه الصيغ إلى الإبحار في بحر تبلغ قوته 6 (المقياس الدولي لحالة البحر) .

9 *الصيغة جيم*

1.	غاطس المؤخرة الأدنى (بالأمتار)	= 0,0275L + 2,0000
2.	غاطس المقدمة الأدنى (بالأمتار)	= 0,0225L + 0,5000

10 يتيح هذان التعبيران الجبريان زيادة في غواطس معيّنة للمساعدة في تلافي بروز الدّاسر والارتطام بالسفن ذات الأطوال الكبيرة .

الوقائع العراقية
Iraqi Legislation

التذييل 2

توصية مؤقتة بشأن التفسير الموحد
للوائح من 12.18 إلى 15.18
"الموقع الواقي لأماكن الصابورة المفصولة"

1 ينبغي تفسير اللائحة 15.18 من المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73 ، المتعلقة بقياس العرض الأدنى الذي يبلغ مترين للصهاريج الجانبية وقياس العمق العمودي الأدنى للصهاريج المزدوجة القاع الذي يبلغ مترين أو $\frac{B}{15}$ بالنسبة للصهاريج القائمة عند طرفي السفينة حيث لا توجد منطقة جمة واضحة ، على النحو الوارد أدناه . وليس هناك من صعوبة في قياس الصهاريج التي تقع في الهيكل الأوسط للسفينة حيث تكون منطقة الجمة محددة بوضوح . ولا تشرح اللائحة كيفية إجراء القياسات .

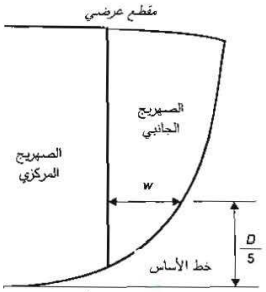
2 ينبغي قياس العرض الأدنى للصهاريج الجانبية عند ارتفاع $\frac{D}{5}$ فوق خط الأساس بما يوفر مستوى معقولاً ينبغي أن ينطبق زيادة عليه العرض الذي يبلغ مترين للوقاية من التصادم ، وذلك بافتراض أن مستوى الارتفاع $5/D$ يقع في جميع الحالات فوق المنحنى الأعلى للجوف في وسط السفينة (انظر الشكل 1) . وينبغي قياس الارتفاع الأدنى لصهاريج القاع المزدوج عند سطح عمودي قياسه $5/D$ إلى الداخل من تقاطع البدن مع خط أفقي يبلغ $5/D$ فوق خط الأساس (انظر الشكل 2) .

3 إن قيمة PA_c بالنسبة لصهريج جانبي لا يبلغ عرضه الأدنى مترين على امتداد طوله تكون صفراً ؛ ولا يؤخذ في الاعتبار ذلك الجزء من الصهريج الذي يتجاوز فيه العرض الأدنى مترين . وعند تقدير قيمة PA_s ، ينبغي ألاّ يؤخذ في الاعتبار أي صهريج ذي قاع مزدوج لا يستوفي جانب منه متطلبات العمق الأدنى في أي مكان على امتداد طوله . إلاّ أنه إذا كانت الأبعاد البارزة لقاع صهريج البضائع فوق القاع المزدوج تقع بأكملها ضمن منطقة صهريج أو مكان القاع المزدوج الذي يستوفي متطلّب الارتفاع الأدنى وبشرط أن تكون الفواصل الإنشائية الجانبية التي تحدّ صهريج البضائع من الأعلى عمودية أو ذات انحدار لا يتجاوز 45° عن الخط العمودي ، يجوز أن يؤخذ في الحسبان ذلك الجزء من صهريج القاع المزدوج المحدد ببروز قاع صهريج البضائع . وفي الحالات المماثلة التي تكون فيها الصهاريج الجانبية فوق القاع المزدوج صهاريج صابورة مفصولة أو فراغات ، يجوز أيضاً تطبيق تلك المراعاة . غير أن ذلك لا يستبعد في الحالات المذكورة آنفاً أن تؤخذ في الحسبان قيمة PA_s في الحالة الأولى وقيمة PA_c في الحالة الثانية حيث تكون الوقاية العمودية أو الأفقية المعنية مستوفية المسافات الدنيا المنصوص عليها في اللائحة 15.18 .

4 ينبغي استخدام الأبعاد البارزة على النحو الموضح في الأمثلة الواردة في الأشكال من 3 إلى 8 . ويمثّل الشكلان 7 و 8 قياس الارتفاع لاحتساب قيمة PA_c بالنسبة لصهاريج القاع المزدوج ذات القمة الصهريجية المنحدرة . أما الشكلان 9 و 10 ، فيمثّلان الحالات التي يؤخذ في الاعتبار فيها جانب من صهريج القاع المزدوج أو هذا الصهريج بأكمله عند احتساب قيمة PA_s .

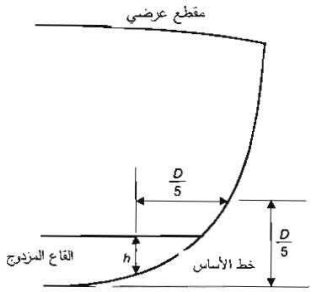
Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الشكل 1 – قياس العرض الأدنى لصهريج صابورة جانبي عند طرفي السفينة



يجب أن يساوي العرض w مترين على الأقل على امتداد طول الصهريج بأكمله بالنسبة للصهريج المُستخدم لاحتساب قيمة PA_c .

الشكل 2 – قياس الارتفاع الأدنى لصهريج ذي قاع مزدوج عند طرفي السفينة

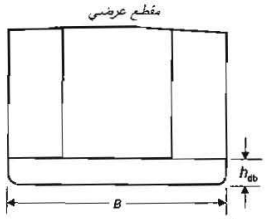


يجب أن يساوي الارتفاع h مترين أو $\frac{B}{15}$ على الأقل ، أيهما أقلّ ، على امتداد طول الصهريج بأكمله بالنسبة للصهريج المُستخدم لاحتساب قيمة PA_c .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الشكل 3 – احتساب قيمة PA_c و PA_s بالنسبة لمحاور صهريج ذي قاع مزدوج

مقطع عرضي



اذا كانت قيمة h_{db} تساوي مترين على الأقل أو $\frac{B}{15}$ ، أيهما أقلّ ، على امتداد طول الصهريج بأكمله ، فإن

PA_c = طول الصهريج ذي القاع المزدوج x h_{db} x 2

PA_s = طول الصهريج ذي القاع المزدوج x B

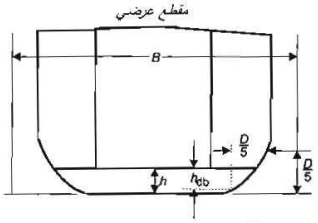
إذا كانت قيمة h_{db} تقلّ عن مترين أو $\frac{B}{15}$ ، أيهما أقل ، فإن

PA_c = طول الصهريج ذي القاع المزدوج x h_{db} x 2

PA_s = 0

الشكل 4 – احتساب قيمة PA_c و PA_s بالنسبة لصهريج ذي قاع مزدوج عند طرفي السفينة

مقطع عرضي



اذا كانت قيمة h_{db} تساوي مترين على الأقل أو $\frac{B}{15}$ ، أيهما أقل ، على امتداد طول الصهريج بأكمله ، فإن

PA_c = طول صهريج ذي القاع المزدوج x h x 2

PA_s = طول صهريج ذي القاع المزدوج x B

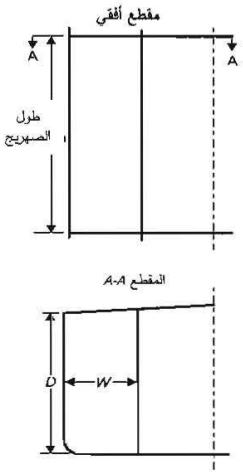
اذا كانت قيمة h_{db} تقلّ عن مترين أو $\frac{B}{15}$ ، أيهما أقل ، فإن

PA_c = طول الصهريج ذي القاع المزدوج x h x 2

PA_s = 0

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الشكل 5 – احتساب قيمة PA_c و PA_s بالنسبة لمحاور صهريج جانبي



اذا كانت قيمة W تساوي مترين أو أكثر ، فإن

- PA_c = D x طول صهريج x 2
- PA_s = W x طول صهريج x 2 *

اذا كانت قيمة W تقلّ عن مترين ، فإن

PA_c = 0
- PA_s = W x طول صهريج x 2 *

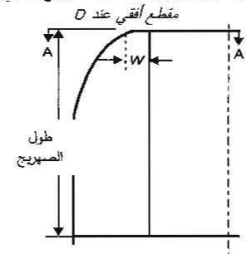
* يشمل ذلك الميسرة والميمنة .

ماريول الطبعة الجامعة ، 2011

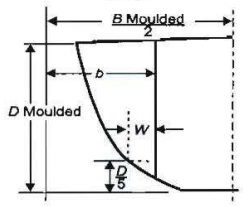
Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الشكل 6 – احتساب قيمة PA_c و PA_s بالنسبة لصهريج جانبي عند طرف السفينة

مقطع أفقي عند *D*



المقطع *A-A*



اذا كانت قيمة W تساوي مترين أو أكثر ، فإن

PA_c = طول صهريج x *D* x 2 *

PA_s = طول صهريج x *b* x 2 *

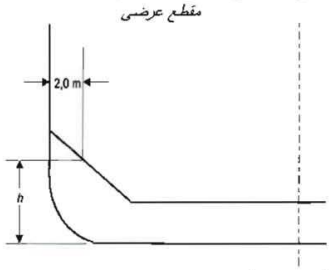
اذا كانت قيمة W تقلّ عن مترين ، فإن

$PA_c = 0$

PA_s = طول صهريج x *b* x 2 *

الشكل 7 – قياس h لاحتساب قيمة PA_c بالنسبة
للصهاريج ذات القاع المزدوج وذات القمم الصهريجية المنحدرة (1)

مقطع عرضي

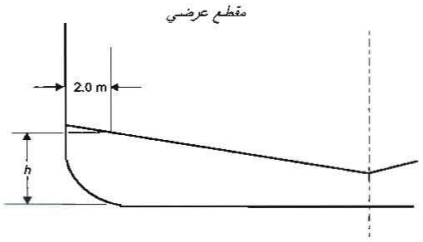


PA_c = طول الصهريج ذي القاع المزدوج x *h* x 2 *

* يشمل ذلك الميسرة والميمنة .

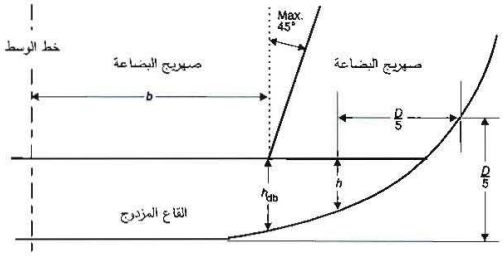
Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الشكل 8 – قياس h لاحتساب قيمة PA_c بالنسبة للصهاريج ذات القاع المزدوج وذات القمم الصهريجية المنحدرة (2)



* $PA_c = h$ x طول الصهريج ذي القاع المزدوج x 2

الشكل 9 – احتساب قيمة PA_s بالنسبة لصهريج ذي قاع مزدوج مع انعدام منحنى واضح التحديد للجوف – حيثما يكون الصهريج الجانبي صهريج بضاعة



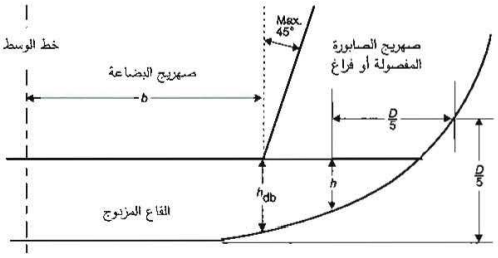
اذا كانت قيمة h تقلّ عن مترين أو $\frac{B}{15}$ ، أيهما أقل ، في أي مكان على امتداد طول الصهريج ، ولكن قيمة h_{db} تقلّ عن مترين أو $\frac{B}{15}$ ، أيهما أقل ، على امتداد طول الصهريج بأكمله ضمن عرض $2b$ ، عندئذ :

$PA_s = 2b$ x طول صهريج البضاعة

ماريول الطبعة الجامعة ، 2011

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الشكل 10 – احتساب قيمة PA_s بالنسبة لصهريج ذي قاع مزدوج مع اتعدام منحنى واضح التحديد للجوف – حيثما يكون الصهريج الجانبي صهريج صابورة مفصولة أو فراغاً



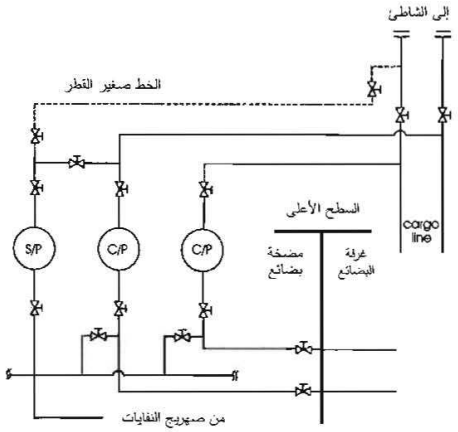
اذا كانت قيمة h تقلّ عن مترين أو $\frac{B}{15}$ ، أيهما أقل ، في أي مكان على امتداد طول الصهريج ، ولكن قيمة h_{db} تقلّ عن مترين أو $\frac{B}{15}$ ، أيهما أقل ، على امتداد طول الصهريج بأكمله ضمن عرض $2b$ ، عندئذ :

$PA_s = B$ x طول صهريج البضاعة

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

التذييل 3

وصلة الأنبوب الصغير القطر بالصمام المشعبي



التذييل 4

مواصفات تصميم وتركيب وتشغيل نظام الدفق الجزئي لضبط عمليات التصريف في البحر

1 الغاية

1.1 الغاية من هذه المواصفات إتاحة معايير تصميمية محددة ومتطلبات تتناول تركيب وتشغيل نظام الدفق الجزئي المشار إليه في اللائحة 5.6.30 من المرفق I للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (اتفاقية ماربول) .

2 التطبيق

2.1 بموجب اللائحة 5.6.30 من المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73 ، يجوز لناقلات الزيت المسلّمة في 31 كانون الأول/ديسمبر أو قبل ذلك التاريخ ، حسب التعريف الوارد في اللائحة 1.28.1 ، أن تصرّف مياه الصابورة القذرة والمياه الملوثة بالزيوت من مناطق صهاريج البضائع تحت خط الماء ، شريطة أن يُمرّر جزء من النفايات السائلة عبر تمديدات الأنابيب الدائمة إلى موقع يسهل الوصول إليه في السطح العلوي أو فوقه ، وذلك لمعاينة النفايات السائلة أثناء عملية التصريف ، وبشرط أن تستوفي الترتيبات المتطلبات التي تحددها الإدارة ، على أن تشمل تلك المتطلبات ، على الأقل ، جميع أحكام هذه المواصفات .

2.2 يستند مفهوم الدفق الجزئي إلى المبدأ الذي يقوم على أن معاينة دفق جزئي يمثّل النفايات السائلة التي تُصرَّف في البحر تشكّل بديلاً مكافئاً لمعاينة تدفق النفايات السائلة بأكمله . وتوفّر هذه المواصفات تفاصيل تصميم نظام للدفق الجزئي وتركيبه وتشغيله .

3 أحكام عامة

3.1 يجب أن يُركّب نظام الدفق الجزئي على نحو يتيح له أن يوفر بفعالية عيّنة تمثيلية من النفايات السائلة التي يتم تصريفها في البحر لمعاينتها بصرياً في جميع حالات التشغيل العادية .

3.2 يماثل نظام الدفق الجزئي من نواحٍ عديدة نظام أخذ العيّنات في نظام رصد وضبط تصريف الزيوت ، على أنه يجب أن تكون له ترتيبات ضخ وتمديدات أنابيب منفصلة عن ذلك النظام ، أو ترتيبات بديلة مكافئة مشتركة تقبل بها الإدارة .

3.3 يجب ترتيب معاينة الدفق الجزئي في موقع محمي ويسهل الوصول إليه على السطح الأعلى أو فوقه ومُعتَمد من الإدارة (مثل مدخل غرفة المضخات) . وينبغي مراعاة توافر اتصال فعّال بين موقع معاينة الدفق الجزئي وموقع ضبط التصريف .

3.4 يجب أن تؤخذ العيّنات من المقاطع المعنية لأنابيب التصريف في البحر وتحوّل إلى ترتيبات المعاينة من خلال نظام أنابيب دائمة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

5.3 يجب أن يتضمن نظام الدفق الجزئي العناصر التالية :

1. مسابر العيّنات ؛
2. نظام تمديدات أنابيب مياه العيّنات ؛
3. مضخة (مضخات) للعيّنات ؛
4. ترتيبات المعاينة ؛
5. ترتيبات تصريف العيّنات ؛ ورهناً بقطر أنابيب العينات ،
6. ترتيب للرحض .

6.3 يجب أن يستوفي نظام الدفق الجزئي متطلبات السلامة المنطبقة .

4 ترتيب النظام

1.4 نقاط أخذ العيّنات

1.1.4 موقع نقاط أخذ العيّنات :

1. يجب أن تُرتّب مواقع أخذ العيّنات بما يتيح الحصول على عيّنات من النفايات السائلة التي يتم تصريفها عبر الفتحات التي تقع تحت خط الماء والتي تُستخدم في عمليات التصريف المرتبطة بتشغيل السفينة .
2. يجب أن تقع نقاط أخذ العيّنات ، قدر الإمكان ، في تلك المقاطع من الأنابيب التي تشهد عادة سرياناً مضطرباً .
3. يجب أن تُرتّب مواقع أخذ العيّنات ، قدر الإمكان ، في مواقع يسهل الوصول إليها في المقاطع العمودية من أنابيب التصريف .

2.1.4 مسابر أخذ العيّنات :

1. ترتّب مسابر أخذ العينات على نحو تبرز فيه داخل الأنبوب لمسافة تقرب من ربع قطر الأنبوب .
2. يجب أن تُرتّب مسابر أخذ العيّنات على نحوٍ يتيح سحبها بسهولة لتنظيفها .
3. يجب أن يتضمن نظام الدفق الجزئي صمام إيقاف يُركّب بجوار كل مسبر . ولكن إذا كان تم تركيب المسبر في أنبوب للبضائع ، يجب تركيب صمامي إيقاف بالتوالي في أنبوب العيّنات .
4. يجب أن تكون مسابر أخذ العيّنات مصنوعة من مادة مقاومة للتآكل والزيوت وذات متانة كافية ، وأن تكون موصولة ومدعّمة على نحوٍ ملائم .
5. يجب أن يكون شكل مسابر العيّنات على نحو لا يجعلها عرضة للانسداد بالملوّثات الدقيقة ، وينبغي ألاّ يولّد هذا الشكل ضغوطاً هيدروديناميةً عاليةً على قمة مسبر أخذ العيّنات . ويحتوي الشكل 1 على مثال لشكل ملائم من أشكال مسابر أخذ العيّنات .
6. يجب أن تكون مسابر العيّنات ذات قطر اسمي داخلي مماثل للقطر الداخلي لأنابيب العيّنات .

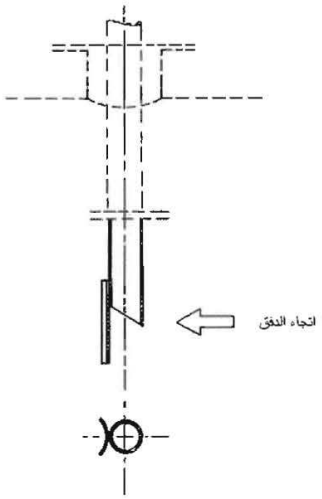
Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2.4 أنابيب العيّنات

1. يجب أن تُرتّب أنابيب العيّنات على نحو تكون فيه مستقيمة قدر الامكان بين نقاط أخذ العيّنات وترتيبات المعاينة . وينبغي تلافي المنحنيات الحادةً والجيوب حيث يمكن أن تتجمع الزيوت الراكدة أو الرواسب .

2. يجب أن تُرتّب أنابيب العيّنات على نحو يضمن نقل مياه العيّنات إلى ترتيبات المعاينة خلال 20 ثانية . وينبغي ألاّ تقل سرعة التدفق في الأنابيب عن مترين في الثانية .

الشكل 1 – مسير العيّنات في نظام معاينة الدفق الجزئي



3. يجب ألا يقلّ قطر الأنابيب عن 40 ملليمتراً إذا لم يكن هناك ترتيب ثابت للرحض ، ويجب ألا يقلّ عن 25 ملليمتراً في حال تركيب ترتيب ضغطي للرحض ، على النحو المفصّل في الفقرة 4.4 .

4. ينبغي أن تكون أنابيب العيّنات مصنوعة من مادة مقاومة للتآكل وللزيوت وذات متانة كافية ، وأن تكون موصولة ومدعّمة على نحو ملائم .

5. وفي حال تركيب عدة نقاط لأخذ العيّنات ، يجب ربط الأنابيب بصندوق صمامات عند الجانب السفلي لمضخة العيّنات .

3.4 مضخة العيّنات

1. يجب أن تكون طاقة مضخة العيّنات كافية لجعل معدل تدفق مياه العيّنات يلبّي شروط الفقرة 2.2.4 .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

4.4 ترتيب الرحض

1. إذا كان قطر أنابيب العيّنات يقلّ عن 40 مليمتراً ، يجب تركيب وصلة ثابتة بنظام ضغطي لتمديدات أنابيب لضخ مياه البحر أو المياه العذبة ، وذلك لرحض نظام أنابيب العيّنات .

5.4 ترتيبات المعاينة

1. يجب أن تتألف ترتيبات المعاينة من حجيرة معاينة مجهّزة بأنبوب معاينة زجاجي . وينبغي أن يتيح حجم الحجيرة يتيح مشاهدة تيار ذي سقوط حر من مياه العيّنات بوضوح على طول لا يقلّ عن 200 مليمتر . ويجوز للإدارة أن تعتمد ترتيبات بديلة مكافئة .

2. يجب أن تضم ترتيبات المعاينة صمامات وأنابيب تتيح تفريغ جانب من العيّنات المتدفقة قبل حجيرة المعاينة للحصول على سريان رقائقي يمكن رؤيته في الحجرة .

3. يجب أن تُصمَّم ترتيبات المعاينة على نحوٍ يتيح سهولة فتحها وتنظيفها .

4. يجب أن تُطلى حجيرة المعاينة من الداخل باللون الأبيض ، ما عدا الجدار الخلفي الذي يجب أن يُطلى بلون ييسر مراقبة أي تغير في نوعية مياه العيّنة .

5. يجب أن يكون الجزء الأسفل من حجيرة المعاينة على شكل قمع لجمع مياه العيّنات .

6. يجب أن يوفّر محبس اختبار لأخذ عيّنة عشوائية بحيث يمكن فحص عيّنة من المياه بشكل مستقل عن العيّنة التي تخضع للمعاينة في الحجيرة المخصصة لذلك .

7. يجب إضاءة ترتيبات المعاينة إضاءة كافية بما ييسر المعاينة البصرية لمياه العيّنات .

6.4 ترتيبات تصريف العيّنات

1. يجب أن تُوجَّه مياه العيّنات التي تخرج من حجيرة الاستعراض صوب البحر أو صوب صهريج للنفايات عبر أنابيب ثابتة ذات قطر كافٍ .

5 التشغيل

1.5 عند تصريف مياه صابورة قذرة أو مياه أخرى ملوثة بالزيت من منطقة صهاريج البضائع عبر فتحة تقع تحت خط الماء ، يجب أن يوفر نظام الدفق الجزئي مياه عيّنات من منفذ التصريف المعني في جميع الأوقات .

2.5 ينبغي أن تُراقب مياه العيّنات بشكل خاص خلال تلك المراحل من عملية التصريف حينما تكون احتمالات وقوع تلوث زيتي في أعلى مستوياتها . ويجب إيقاف عملية التصريف عند مشاهدة أي آثار للزيت في الدفق وحينما يشير مقياس المحتوى الزيتي إلى أن هذا المحتوى يتجاوز الحدود المسموح بها .

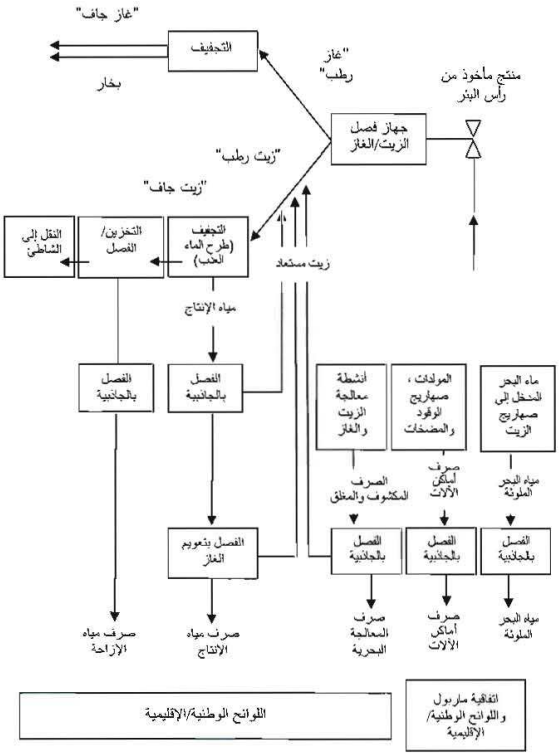
3.5 وفي تلك الأنظمة المجهّزة بترتيبات للرحض ، ينبغي رحض أنابيب العيّنات بعد مشاهدة التلوث ، ومن المستصوب بالإضافة إلى ذلك رحض أنابيب العيّنات بعد كل فترة استعمال .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

4.5 يجب أن يتضمن دليل مناولة البضائع والصابورة في السفينة ، وكذلك الدليل المطلوب لتشغيل نُظُم الغسل بالزيت الخام أو لعمليات الصهاريج المخصصة للصابورة النظيفة ، إن انطبق ذلك ، شرحاً واضحاً لطريقة استخدام نظام الدفق الجزئي بالتزافق مع عمليات بتصريف الصابورة وإجراءات صفق صهاريج النفايات الزيتية .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

التذييل 5
عمليات التصريف من المنصات الثابتة أو العائمة



Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

المرفق II لاتفاقية ماربول

لوائح مكافحة التلوث بمواد
سائلة ضارة سائبة

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

المرفق II لاتفاقية ماربول

لوائح مكافحة التلوث بمواد سائلة ضارة سائبة

الفصل 1 – عموميات

اللائحة 1
تعريفات

لأغراض هذا المرفق فإن :

1 *موعد الذكرى السنوية* : هو اليوم والشهر من كل سنة الموافقان لتاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الدولية لمنع التلوث المتعلقة بنقل المواد السائلة الضارة السائبة .

2 *تمديدات الأنابيب المصاحبة* : هي خط الأنابيب من نقطة السقط في صهريج بضائع إلى الوصلة الشاطئية التي تُستخدم لتفريغ البضاعة ويتضمن كافة أنابيب السفينة والمضخات والمرشحات الموصولة بخط تفريغ البضائع .

3 *مياه الصابورة*

الصابورة النظيفة : هي مياه الصابورة التي تُنقل في صهريج نُظّف بعناية منذ آخر مرة نُقلت فيه بضائع تحتوي على مادة من الفئة X أو Y أو Z ، وصُرفت منه المخلفات المترتبة عن ذلك وأُفرغ الصهريج عينه بموجب المتطلبات الملائمة من هذا المرفق .

الصابورة المفصولة : هي مياه الصابورة المعبأة في صهريج مخصّص بصورة دائمة لنقل الصابورة ، أو لنقل بضائع غير الزيوت أو المواد السائلة الضارة بمختلف تعريفاتها الواردة في مرفقات هذه الاتفاقية ، ومفصول فصلاً تاماً عن شبكة البضائع والوقود الزيتي .

4 *مدونات المواد الكيميائية*

مدونة الكيميائيات السائبة : هي مدونة بناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة التي اعتمدتها لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة بالقرار MEPC.20(22) ، بالصيغة التي تعدّله بها المنظمة ، شريطة أن تُعتمد تلك التعديلات وتدخل حيز التنفيذ بموجب أحكام المادة 16 من هذه الاتفاقية المتعلقة بإجراءات التعديل التي تنطبق على تذييلات المرفقات .

المدونة الدولية للكيميائيات السائبة : هي المدونة الدولية بشأن بناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة التي اعتمدتها لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة بالقرار MEPC.19(22) ، بالصيغة التي تعدّله بها المنظمة ، شريطة أن تُعتمد تلك التعديلات وتدخل حيز التنفيذ بموجب أحكام المادة 16 من هذه الاتفاقية المتعلقة بإجراءات التعديل التي تنطبق على تذييلات المرفقات .

ماربول الطبعة الجامعة ، 2011

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

5 *عمق الماء* : هو العمق المحدد في الخرائط .

6 *مبحرة* : يعني هذا التعبير أن السفينة تسير في البحر في مسار أو مسارات ، بما في ذلك أي انحراف عن أقصر خط سير مباشر ، مما يؤدي ، بقدر ما هو عملي بالنسبة للأغراض الملاحية ، إلى نشر أي تصريف على أوسع منطقة من البحر في حدود ما هو معقول وعملي .

7 *المواد السائلة* : هي مواد ذات ضغط بخاري لا يتجاوز 0,28 ميغاباسكال مطلق عند درجة حرارة تساوي 37,8 درجة مئوية .

8 *الدليل*: هو دليل الإجراءات والترتيبات بموجب النموذج الوارد في التذييل VI لهذا المرفق .

9 *أقرب يابسة* : يعني مصطلح "من أقرب يابسة" من خط الأساس الذي حُدّدت منه المياه الإقليمية للإقليم المعني بموجب القانون الدولي . أما بالنسبة لأغراض هذه الاتفاقية ، فإن مصطلح "من أقرب يابسة" قبالة الساحل الشمالي الشرقي لأستراليا يعني انطلاقاً من خط يرسم من نقطة على الساحل الأسترالي عند :

خط العرض '11°00 جنوباً ، وخط الطول '142°08 شرقاً
إلى نقطة عند خط العرض '10°35 جنوباً ، وخط الطول 141°55 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '10°00 جنوباً ، خط الطول '142°00 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '9°10 جنوباً ، خط الطول '143°52 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '9°00 جنوباً ، خط الطول '144°30 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '10°41جنوباً ، خط الطول '145°00 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '13°00 جنوباً ، خط الطول '145°00 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '15°00 جنوباً ، خط الطول '146°00 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '17°30 جنوباً ، خط الطول '147°00 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '21°00 جنوباً ، خط الطول '152°55 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '24°30 جنوباً ، خط الطول '154°00 شرقاً ،
ثم إلى نقطة على الساحل الأسترالي
عند خط العرض '24°42 جنوباً وخط الطول '153°15 شرقاً .

10 *المواد السائلة الضارة* : هي أي مادة مدرجة في عمود فئة التلوث في الفصل 17 أو 18 من المدونة الدولية للكيميائيات السائبة أو مُعتبرة مؤقتاً بمقتضى أحكام اللائحة 3.6 على أنها تندرج في الفئة X أو Y أو Z .

11 *جزء في المليون* : يعني مل/م^3 .

12 *المخلّفات* : هي أي مادة سائلة ضارة تبقى ويتعيّن التخلص منها .

13 *خليط المخلّفات / المياه* : يعني مخلّفات أُضيف إليها الماء لأي غرض (مثل تنظيف الصهاريج والتصبير ونفايات الجمة) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

14 *بناء السفينة*

1.14 *السفينة المبنية* : هي السفينة التي مُدَّ صالبها أو التي تكون في مرحلة مماثلة من البناء . وتُعامل أي سفينة حُوِّلت إلى ناقلة كيميائيات ، أياً كان تاريخ بنائها ، بوصفها ناقلة كيميائيات مبنية في تاريخ بدء عملية التحويل . ولا ينطبق هذا الحكم بشأن التحويل على عملية إدخال تغييرات على سفينة تستوفي الشرطين التاليين كليهما :

1. أن تكون مبنية قبل 1 تموز/يوليو 1986 ؛

2. أن تكون قد صدرت لها شهادة ، بمقتضى مدونة الكيميائيات السائبة ، ترخّص لها بأن تنقل فحسب تلك المواد المصنّفة في المدونة على أنها مواد ذات مخاطر تلوث فقط .

2.14 *مرحلة مماثلة من البناء* : هي المرحلة التي يتم فيها :

1. البدء في عمليات البناء الخاصة بسفينة معيّنة ؛

2. البدء في تجميع هذه السفينة بحيث يشمل هذا التجميع 50 طناً على الأقل أو واحداً في المائة من الكتلة المقدّرة لجميع المواد الهيكلية ، أيهما أقل .

15 *مادة متصلبة/غير متصلبة*

1.15 *مادة متصلبة* : هي مادة سائلة ضارة :

1. في حالة المواد ذات نقاط الانصهار التي تقلّ عن 15 درجة مئوية ، تكون عند درجة حرارة تقلّ عن 5 درجات مئوية فوق نقطة انصهارها وقت التفريغ ؛

2. أو في حالة المواد ذات نقاط الانصهار التي تبلغ 15 درجة مئوية أو أكثر ، تكون عند درجة حرارة تقلّ عن 10 درجات مئوية فوق نقطة انصهارها وقت التفريغ .

2.15 *مادة غير متصلبة* : هي مادة سائلة ضارة لا تندرج في عداد المواد المتصلبة .

16 *الناقلات"*

1.16 *ناقلات الكيميائيات* : هي السفن المبنية أو المكيّفة لنقل أي من المنتجات السائلة السائبة المدرجة في الفصل 17 من المدونة الدولية للكيميائيات السائبة .

2.16 *ناقلات المواد السائلة الضارة* : هي السفن المبنية أو المكيّفة لنقل بضائع من مواد سائلة ضارة سائبة ، وهي تشمل "ناقلات الزيت" حسب تعريفها الوارد في المرفق I من هذه الاتفاقية عندما تكون البضائع التي تنقلها أو جزء منها مواد سائلة ضارة سائبة .

17 *اللزوجة*

1.17 *مادة عالية اللزوجة* : هي مادة سائلة ضارة من مواد الفئة X أو Y وذات لزوجة تبلغ 50 ملليباسكال/ثانية أو أكثر عند درجة حرارة التفريغ .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2.17 *مادة منخفضة اللزوجة* : هي مادة سائلة ضارة لا تتدرج في عداد المواد العالية اللزوجة .

اللائحة 2
الانطباق

1 ما لم يُنصّ صراحةً على خلاف ذلك ، تنطبق أحكام هذا المرفق على كافة السفن المرخّص لها بنقل مواد سائلة ضارة سائبة .

2 عند نقل بضاعة تخضع لأحكام المرفق I من هذه الاتفاقية في مكان البضائع على متن ناقلة مواد سائلة ضارة ، تنطبق أيضاً المتطلبات ذات الصلة بذلك من المرفق I لهذه الاتفاقية .

اللائحة 3
الاستثناءات

1 لا تنطبق متطلبات التصريف التي ينصّ عليها هذا المرفق على تصريف مواد سائلة ضارة أو أخلاط تحتوي على هذه المواد في البحر حينما يكون هذا التصريف :

1. ضرورياً لضمان سلامة السفينة أو إنقاذ الأرواح في البحار ؛

2. أو ناجماً عن عطل يطرأ على السفينة أو تجهيزاتها :

1.2. شريطة اتخاذ جميع الاحتياطات المعقولة لمنع التصريف أو التخفيف منه إلى أدنى حد ممكن بعد حدوث التصريف أو اكتشافه ؛

2.2. باستثناء الحالات التي يكون فيها المالك أو الربان قد تصرّف عمداً للتسبب بالعطل ، أو بصورة لا مبالية مع علمه باحتمال حدوث العطل ؛

3. أو بموافقة الإدارة ، عندما يكون الغرض مواجهة أحداث محددة للتخفيف إلى أدنى قدر ممكن من التلوث . ويجب أن تخضع كافة عمليات التصريف لموافقة الحكومة التي يُعتزم أن تنفّذ هذه العمليات في ظل ولايتها القضائية .

اللائحة 4
الإعفاءات

1 في ما يتعلق بالتعديلات المتعلقة بالنقل والناجمة عن تحديث تصنيف مادة ما ، ينطبق ما يلي :

1. حينما يتناول التعديل على هذا المرفق والمدونة الدولية للكيميائيات السائبة ومدونة الكيميائيات السائبة تغييرات في الهيكل أو المعدات والتجهيزات نتيجة تحديث متطلبات نقل مواد معيّنة ، يجوز للإدارة أن تعدّل أو تؤخر لفترة محددة انطباق هذا التعديل على السفن المبنية قبل موعد سريان مفعول ذلك التعديل إذا اعتبر الانطباق الفوري لهذا التعديل غير معقول أو عملي . ويجب تحديد هذا التساهل بالنسبة لكل مادة ؛

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2. يجب على الإدارة التي تسمح بالتساهل في انطباق تعديل بموجب هذه الفقرة أن توافي المنظمة بتقرير يتضمن تفاصيل السفينة أو السفن المعنية والبضائع المرخص لها بنقلها والرحلات التي تقوم بها كل سفينة ومبررات التساهل ، وذلك لتعميمه على الأطراف في الاتفاقية كي تطلّع عليه وتتخذ بشأنه التدابير المناسبة إذا اقتضى الأمر ذلك ، وإدراج الإعفاء في الشهادة المشار إليها في اللائحة 7 أو 9 من هذا المرفق ؛

3. وبغض النظر عمّا تقدّم ، يجوز للإدارة أن تُعفي السفن من متطلبات النقل بمقتضى اللائحة 11 بالنسبة للسفن المرخص لها بنقل زيوت نباتية محددة فردياً في الحاشية ذات الصلة بذلك في الفصل 17 من المدونة الدولية للكيميائيات السائبة ، شريطة أن تستوفي السفينة الشروط التالية :

1.3. رهناً بهذه اللائحة ، يجب على ناقلة المواد السائبة الضارة أن تستوفي المتطلبات المتعلقة بالسفينة من الطراز 3 ، على النحو المحدد في المدونة الدولية للكيميائيات السائبة ، باستثناء موقع صهاريج البضائع ؛

2.3. بمقتضى هذه اللائحة ، يجب أن توضع صهاريج البضائع وفقاً للمسافات الفاصلة التالية داخل السفينة . ويجب حماية صهاريج البضائع على امتداد طولها بأكمله بصهاريج صابورة أو أماكن بخلاف صهاريج نقل الزيت ، وذلك على النحو التالي :

1.2.3. تُرتّب الأماكن أو الصهاريج الجانبية على نحو تكون فيه صهاريج البضائع جوانياً من الخط المشكّل لتلويح جدار السفينة المعدني وعلى مسافة لا تقلّ أبداً عن 760 ملم ؛

2.2.3. تُرتّب الأماكن أو الصهاريج المزدوجة القاع على نحو لا تقلّ فيه المسافة التي تفصل بين قاع صهاريج البضائع والخط المشكّل لتلويح القاع المعدني الخارجي مقاسةً عند الزوايا القائمة لهذا التلويح عن B/15 (متر) أو مترين عند خط المنتصف ، أيهما أقل . ويجب أن تكون المسافة الدنيا متراً واحداً ؛

3.3. يجب أن تشير الشهادة ذات الصلة بذلك إلى الإعفاء الممنوح .

2 رهناً بأحكام الفقرة 2 من هذه اللائحة ، لا داعي إلى تطبيق أحكام اللائحة 1.12 على السفن المبنية قبل 1 تموز/يوليو 1986 والتي تقوم برحلات محددة على النحو الذي تقرره الإدارة بين :

1. الموانئ أو المحطات البحرية التي تقع في دولة طرف في هذه الاتفاقية ؛

2. أو الموانئ أو المحطات البحرية التابعة لدول أطراف في هذه الاتفاقية .

3 لا تنطبق أحكام الفقرة 2 من هذه اللائحة على سفينة مبنية قبل 1 تموز/يوليو 1986 إلاّ في الحالات التالية :

1. عندما يُغسل الصهريج ، في كل مرة يتعيّن فيها غسل أو تصبير صهريج يحتوي على مواد أو أخلاط من الفئة X أو Y أو Z ، بموجب طريقة تنظيف مسبق تقرّها الإدارة بما يتماشى مع التذييل 6 لهذا المرفق ، وتُصرَّف الغسالات في مرفق للاستقبال ؛

2. عندما تُصرَّف الغُسالات اللاحقة أو مياه الصابورة في مرفق للاستقبال أو في البحر بموجب الأحكام الأخرى لهذا المرفق ؛

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

3. عندما تحظى مرافق الاستقبال في الموانئ والمحطات البحرية المشار إليها أعلاه بموافقة حكومات الدول الأطراف في هذه الاتفاقية التي تقع فيها هذه الموانئ والمحطات البحرية من حيث كفايتها لأغراض هذه الفقرة ؛

4. عندما تقوم الإدارة ، في حالة السفن التي تقوم برحلات إلى موانئ ومحطات بحرية تخضع للولاية القضائية لدول أخرى أطراف في هذه الاتفاقية ، بموافاة المنظمة بتفاصيل الإعفاء لتعميمها على الأطراف في الاتفاقية كي تطّلع عليها وتتخذ بشأنها التدابير المناسبة إذا اقتضى الأمر ذلك ؛

5. عندما تتم المصادقة على الشهادة المطلوبة بمقتضى هذا المرفق بما يفيد أن السفينة تُستخدم حصراً للقيام بهذه الرحلات المحددة .

4 بالنسبة لسفينة تكون سماتها الهيكلية والتشغيلية على نحو لا يتطلب تصبير صهاريج البضائع ولا يستدعي تنظيف صهاريج البضائع إلاّ عند تصليحها أو إدخالها الحوض الجاف ، يجوز للإدارة أن تعفي هذه السفينة من أحكام اللائحة 12 شريطة استيفاء كافة الشروط التالية :

1. أن يحظى تصميم السفينة وبناؤها وتجهيزها بموافقة الإدارة ، مع أخذ نوع الخدمة المزمعة في الاعتبار ؛

2. أن تُصرَّف أي نفايات سائلة تنجم عن عمليات غسل الصهاريج التي قد تتمّ قبل تصليح السفينة أو إدخالها الحوض الجاف في مرفق للاستقبال تقرّ الإدارة بكفايته ؛

3. أن تبيّن الشهادة المطلوبة بمقتضى هذا المرفق :

1.3. أن كل صهريج بضائع مرخص لنقل عدد محدد من المواد المشابهة ويمكن حملها بالتبادل في الصهريج ذاته دون القيام بغسل بيني ؛

2.3. تفاصيل الإعفاء ؛

4. أن تكون السفينة مزودة بدليل معتمد من الإدارة ؛

5. أن تقوم الإدارة ، في حالة السفن التي تقوم برحلات إلى الموانئ أو المحطات البحرية التي تخضع للولاية القضائية لدول أخرى أطراف في هذه الاتفاقية ، بموافاة المنظمة بتفاصيل الإعفاء لتعميمها على الأطراف في الاتفاقية كي تطّلع عليها وتتخذ بشأنها التدابير المناسبة إذا اقتضى الأمر ذلك .

اللائحة 5
البدائل المكافئة

1 يجوز للإدارة أن تسمح بتركيب أي تجهيزات أو مواد أو أدوات أو أجهزة على السفينة كبدائل لما يتطلّبه هذا المرفق إذا كانت ، كحد أدنى ، لا تقل فعالية عما يقتضيه هذا المرفق . ولا يشمل نطاق سلطة الإدارة هذه استبدال الطرائق التشغيلية بهدف ضبط تصريف المواد السائلة الضارة بحجة أن البدائل مكافئة للسمات التصميمية والهيكلية المنصوص عليها في لوائح هذا المرفق .

2 على الإدارة التي تسمح بتركيب تجهيزات أو مواد أو أدوات أو أجهزة كبدائل لما يتطلّبه هذا المرفق ، أن تزوّد المنظمة بتفاصيل ذلك لتعميمها على الأطراف في الاتفاقية كي تطّلع عليها وتتخذ بشأنها التدابير المناسبة إذا اقتضى الأمر ذلك .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

3 بغض النظر عن أحكام الفقرتين 1 و 2 من هذه اللائحة ، تُعتبر سمات البناء والمعدات في ناقلات الغاز المسيّل المرخّص لها بنقل المواد السائلة الضارة المدرجة في المدونة المنطبقة لناقلات الغاز مكافئة لمتطلبات البناء والمعدات المدرجة في اللائحتين 11 و 12 من هذا المرفق ، شريطة أن تستوفي ناقلة الغاز كافة الشروط التالية :

1 أن تحمل شهادة لياقة بموجب مدونة ناقلات الغاز المناسبة في ما يتعلق بالسفن التي تحمل غازات مسيّلة سائبة ؛

2 أن تحمل الشهادة الدولية لمنع التلوث المتعلقة بنقل المواد السائلة الضارة السائبة والتي يُرخّص بموجبها للناقلة بأن تحمل فحسب تلك المواد السائلة الضارة المحددة والمدرجة في مدونة ناقلات الغاز المناسبة ؛

3 أن تكون مجهّزة بترتيبات للصابورة المفصولة ؛

4 أن تكون مجهّزة بترتيبات للضخ وتمديدات الأنابيب تضمن ، على نحو ترتضيه الإدارة ، ألاّ تتجاوز كمية مخلّفات البضائع المتبقية في الصهريج وتمديدات الأنابيب المتصلة به بعد التفريغ كمية المخلّفات المنطبقة التي تتطلّبها اللائحة 1.12 أو 2.12 أو 3.12 ؛

5 أن تتم تزويدها بدليل ، معتمد من الإدارة ، يضمن عدم حدوث مزج أثناء العمليات لمخلّفات البضائع والماء وعدم بقاء مخلّفات البضائع في الصهريج بعد تطبيق إجراءات التنفيس الموصوفة في الدليل .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الفصل 2 – تصنيف المواد السائلة الضارة

اللائحة 6

تصنيف المواد السائلة الضارة والمواد الأخرى وإدراجها في قوائم

1 لأغراض هذا المرفق ، تُقسَّم المواد السائلة الضارة إلى أربع فئات على النحو التالي :

1. الفئة X : المواد السائلة الضارة التي تؤدي ، إذا صُرِّفت في البحر بعد عمليات تنظيف الصهاريج أو تفريغ الصابورة ، إلى تعريض الموارد البحرية أو الصحة البشرية لخطر شديد ، مما يبرر حظر تصريفها في البيئة البحرية ؛

2. الفئة Y : المواد السائلة الضارة التي تؤدي ، إذا صُرِّفت في البحر بعد عمليات تنظيف الصهاريج أو تفريغ الصابورة ، إلى تعريض الموارد البحرية أو الصحة البشرية للخطر ، أو إلى إلحاق الضرر بالقيم الجمالية للبحر أو غيرها من استخداماته المشروعة ، مما يبرر فرض قيود على نوعية وكمية التصريف في البيئة البحرية ؛

3. الفئة Z : المواد السائلة الضارة التي تؤدي ، إذا صُرِّفت في البحر بعد عمليات تنظيف الصهاريج أو تفريغ الصابورة ، إلى تعريض الموارد البحرية أو الصحة البشرية لخطر ثانوي ، مما يبرر فرض قيود أقل صرامة على نوعية وكمية التصريف في البيئة البحرية ؛

4. المواد الأخرى : المواد المشار إليها على أنها مواد أخرى (OS) في عمود فئة التلوث المدرج في الفصل 18 من المدونة الدولية للكيميائيات السائبة والتي تم تقييمها وتبيَّن أنها تقع خارج نطاق الفئة X أو Y أو Z على نحو ما هو محدد في اللائحة 1.6 من هذا المرفق لأنها تعتبر ، في الوقت الراهن ، على أنها لا تلحق أي ضرر بالموارد البحرية والصحة البشرية والقيم الجمالية للبحر أو غيرها من استخداماته المشروعة إذا صُرِّفت في البحر بعد عمليات تنظيف الصهاريج أو تفريغ الصابورة . ولا يخضع تصريف مياه الجمة أو الصابورة أو المخلفات أو الأخلاط التي تحتوي فقط على مواد يشار إليها على أنها "مواد أخرى" إلى أي متطلبات واردة في هذا المرفق .

2 ترد الخطوط التوجيهية المستخدمة في تصنيف المواد السائلة الضارة في التذييل 1 لهذا المرفق .

3 عند اقتراح نقل مادة سائلة سائبة لم تُصنَّف بمقتضى الفقرة 1 من هذه اللائحة ، تضع الحكومات الأطراف في الاتفاقية والمعنية بالعملية المقترحة تقديراً مؤقتاً لعملية النقل هذه وتتفق عليه استناداً إلى الخطوط التوجيهية المشار إليها في الفقرة 2 من هذه اللائحة . وإلى أن تتوصل الحكومات المعنية إلى اتفاق كامل ، يجب الامتناع عن نقل المادة . وبأسرع ما يمكن ، وفي موعد لا يتجاوز بأي حال من الأحوال مدة ثلاثين يوماً من التوصل إلى الاتفاق ، تقوم حكومة بلد الإنتاج أو بلد النقل التي طالبت بالتوصل إلى هذا الاتفاق بإخطار المنظمة بذلك وتزويدها بتفاصيل عن المادة والتقدير المؤقت لها من أجل تعميمها السنوي على جميع الأطراف بغرض الاطلاع . وتحتفظ المنظمة بسجل كل هذه المواد وتقديراتها المؤقتة إلى حين إدراج المواد رسمياً في المدونة الدولية للكيميائيات السائبة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الوقائع العراقية
Iraqi Legislation

الفصل 3 – المعاينات والإجازة

اللائحة 7
معاينة ناقلات الكيميائيات وإجازتها

بغض النظر عن أحكام اللوائح 8 و9 و10 من هذا المرفق ، تُعتبر ناقلات الكيميائيات التي تمت معاينتها وإجازتها من قبل الدول الأطراف في هذه الاتفاقية بموجب أحكام المدونة الدولية للكيميائيات السائبة أو مدونة الكيميائيات السائبة ، حسب الانطباق ، على أنها تستوفي أحكام اللوائح المذكورة ، وتتمتع الشهادة التي تصدر بمقتضى تلك المدونة بالفاعلية ذاتها التي تحظى بها الشهادة التي تصدر بمقتضى اللائحة 9 من هذا المرفق وبالقدر ذاته من الاعتراف .

اللائحة 8
المعاينات

1 تخضع السفن التي تنقل مواد سائلة ضارة سائبة للمعاينات المحددة أدناه :

1. معاينة أولية قبل وضع السفينة في الخدمة أو قبل إصدار الشهادة المطلوبة بمقتضى اللائحة 9 من هذا المرفق لأول مرة ، ويجب أن تشتمل على معاينة كاملة لهيكل السفينة ومعداتها ونظمها وتجهيزاتها وموادها وبالنسبة لكل ما يشمله هذا المرفق . ويجب أن تجري هذه المعاينة على نحو يضمن التحقق من أن هيكل السفينة ومعداتها ونظمها وتجهيزاتها وتركيباتها وموادها تستوفي استيفاء تاماً المتطلبات المنطبقة من هذا المرفق .

2. معاينة تجديدية على فترات فاصلة تحددها الإدارة ، على ألاّ تتجاوز خمس سنوات ، باستثناء ما تنطبق عليه اللوائح 2.10 و5.10 و6.10 و7.10 من هذا المرفق . وتجري هذه المعاينة على نحو يضمن التحقق من استيفاء هيكل السفينة ومعداتها ونظمها وتجهيزاتها وتركيباتها وموادها استيفاء تاماً المتطلبات المنطبقة من هذا المرفق .

3. معاينة بينية في غضون ثلاثة أشهر قبل أو بعد تاريخ الذكرى السنوية الثانية للشهادة أو في غضون ثلاثة أشهر قبل أو بعد تاريخ الذكرى السنوية الثالثة للشهادة ، وذلك عوضاً عن إحدى المعاينات السنوية المحددة في الفقرة 4.1 من هذه اللائحة . وتجري هذه المعاينة على نحو يضمن التحقق من أن المعدات وما يتصل بها من شبكات الضخ والأنابيب تستوفي استيفاء تاماً المنطبقة من هذا المرفق وأنها تعمل بصورة جيدة . ويجب المصادقة على هذه المعاينات البينية على الشهادة التي تصدر بمقتضى اللائحة 9 من هذا المرفق .

4. معاينة سنوية في غضون ثلاثة أشهر قبل أو بعد كل ذكرى سنوية للشهادة ، على أن تشتمل على تفقد عام يضمن التحقق من أن صيانة الهيكل والتجهيزات والتركيبات والمواد المشار إليها في الفقرة 1.1 من هذه اللائحة تتم بموجب الفقرة 3 من هذه اللائحة وأنها لا تزال مرضية من جميع الجوانب للخدمة المزمعة للسفينة . ويجب المصادقة على هذه المعاينات السنوية على الشهادة التي تصدر بمقتضى اللائحة 9 من هذا المرفق .

5. تجري معاينة إضافية ، إما عامة أو جزئية ، وفقاً للظروف ، بعد تصليح ناجم عن عمليات التدقيق المنصوص عليها في الفقرة 3 من هذه اللائحة ، أو كلما تجري أي أعمال تصليح أو أعمال تجديد هامة . ويتم إجراء المعاينة بحيث يتم التأكد من أن أعمال التصليح أو أعمال التجديد اللازمة قد تمت فعلاً ، وأن المواد المستخدمة في أعمال التصليح أو أعمال التجديد هذه والمصنعية مرضية من جميع الجوانب ، وأن السفينة تستوفي متطلبات هذا المرفق من جميع الجوانب .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

1.2 يقوم موظفون تابعون للإدارة بإجراء معاينات السفن إنفاذاً لأحكام هذا المرفق . إلاّ أنه يجوز للإدارة أن تعهد بالمعاينات إلى خبراء معاينة تعيّنهم لهذا الغرض أو إلى هيئات تعتمدها .

2.2 يجب أن تتقيّد الهيئة المعتمدة ، المشار إليها في الفقرة 1.2 من هذه اللائحة ، بالخطوط التوجيهية التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.739(18) * ، بالصيغة التي قد تعدّله بها المنظمة ، والمواصفات التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.789(19) ، بالصيغة التي قد تعدّله بها المنظمة ، شريطة أن تُعتمد هذه التعديلات ويسري مفعولها وتدخل حيز التنفيذ بموجب أحكام المادة 16 من هذه الاتفاقية بشأن إجراءات التعديلات المنطبقة على هذا المرفق .

3.2 يجب على الإدارة التي تعيّن خبراء المعاينة أو تعتمد هيئات لإجراء المعاينات ، حسبما تنصّ عليه الفقرة 1.2 من هذه اللائحة ، أن تمنح أي خبير تعينه أو هيئة تعتمدها صلاحية القيام بما يلي على الأقل :

1. طلب إجراء أعمال تصليح في السفينة ؛

2. إجراء معاينات إذا طلبت ذلك السلطات المختصة لدى دولة الميناء .

4.2 يجب على الإدارة أن تُخطر المنظمة بالمسؤوليات المحددة الموكلة إلى خبراء المعاينة المعيّنين أو الهيئات والشروط المتعلقة بهذه الصلاحيات ، وذلك لتعميمها على الأطراف في هذه الاتفاقية بغية إطلاع موظفيها عليها .

5.2 عندما يقرر خبير المعاينة المعيّن أو الهيئة المعتمدة أن حالة السفينة أو معداتها لا تتفق بصورة جوهرية مع التفاصيل الواردة في الشهادة ، أو أنها في حالة لا تسمح لها بالإبحار بدون أن يشكّل ذلك تهديداً شديداً بالحاق الضرر بالبيئة البحرية ، يجب على هذا الخبير أو هذه المنظمة أن يعملا فوراً على اتخاذ التدابير التصحيحية وإخطار الإدارة بذلك في الوقت المناسب . وإذا لم تُتخذ تلك التدابير التصحيحية ، ينبغي سحب الشهادة وإخطار الإدارة بذلك على الفور ، وإذا كانت السفينة في ميناء طرف آخر ، ينبغي أيضاً إخطار السلطات المعنية لدى دولة الميناء فوراً . وعندما يقوم موظف تابع للإدارة أو خبير معين أو هيئة معتمدة بإخطار السلطات المختصة في دولة الميناء ، يجب على حكومة دولة الميناء المعنية تقديم كل مساعدة لازمة لهذا الموظف أو خبير المعاينة أو الهيئة للقيام بواجباتهم بمقتضى هذه اللائحة . وتتخذ حكومة دولة الميناء المعنية ، الخطوات التي تضمن عدم إبحار السفينة إلاّ بعد أن تغدو قادرة على الخروج إلى البحر أو مغادرة الميناء للتوجه إلى أقرب حوض تصليح مناسب متوفر بدون أن تشكّل تهديداً كبيراً بالحاق الضرر بالبيئة البحرية .

6.2 تضمن الإدارة المعنية تماماً ، وفي جميع الحالات ، اكتمال المعاينة وفعاليتها ، وتتعهد بضمان اتخاذ الترتيبات اللازمة لاستيفاء هذا المتطلّب .

1.3 تُحفظ السفينة ومعداتها في حالة تتلاءم مع أحكام هذه الاتفاقية لضمان أن تظل السفينة صالحة ، من جميع الجوانب ، للتوجه إلى البحر بدون أن تشكّل تهديداً شديداً بالحاق الضرر بالبيئة البحرية .

2.3 بعد إتمام أي معاينة للسفينة بمقتضى الفقرة 1 من هذه اللائحة ، لا يجوز إدخال أي تغيير ، بدون إذن من الإدارة ، على الهيكل أو المعدات أو النُظُم أو التجهيزات أو الترتيبات أو المواد التي شملتها هذه المعاينة ، إلاّ إذا كان الأمر يتعلّق بالاستبدال البحت لهذه المعدات والتجهيزات .

3.3 إذا تعرضت السفينة لحادثة أو إذا اكتُشف عيب فيها يؤثّر جوهرياً في سلامتها أو في كفاءة أو اكتمال معداتها التي يشملها هذا المرفق ، يجب على ربان السفينة أو مالكها أن يخطر في أقرب فرصة الإدارة المسؤولة أو الهيئة المعتمدة المسؤولة أو خبير المعاينة المعين المسؤول عن إصدار الشهادة ذات الصلة بذلك ، وترتّب هذه الجهات أمر فتح تدقيق لتحديد ما إذا كان من الضروري إجراء معاينة حسبما تقتضيه الفقرة 1 من هذه اللائحة . وإذا كانت السفينة في ميناء تابع لطرف آخر ،

* في صيغته المعدّلة بالقرار MSC 208(81) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

يجب أيضاً على الربان أو المالك القيام فوراً برفع تقرير عن ذلك إلى السلطات المختصة في دولة الميناء ، وعلى خبير المعاينة المعين أو الهيئة المعتمدة التأكد من تقديم هذا التقرير .

اللائحة 9
إصدار الشهادة أو المصادقة عليها

1 تصدر الشهادة الدولية لمنع التلوث المتعلقة بنقل المواد السائلة الضارة السائبة بعد إجراء معاينة أولية أو تجديدية بموجب أحكام اللائحة 8 من هذا المرفق لأي سفينة تنقل مواد سائلة ضارة وتقوم برحلات إلى موانئ أو محطات بحرية تخضع للولاية القضائية لأطراف أخرى في الاتفاقية .

2 تقوم الإدارة ، أو من تخوّله أصولاً بذلك من الأشخاص أو الهيئات ، بإصدار هذه الشهادة . وتتحمل الإدارة في كل حال من الأحوال المسؤولية كاملةً عن هذه الشهادة .

1.3 يجوز لحكومة طرف في الاتفاقية ، بناءً على طلب الإدارة ، أن تُخضع سفينة للمعاينة وتصدر أو تأذن بإصدار الشهادة الدولية لمنع التلوث المتعلقة بنقل المواد السائلة الضارة السائبة لهذه السفينة إذا اقتنعت بأنها تستوفي أحكام هذا المرفق ، وتصادق أو تأذن بالمصادقة ، حسب الاقتضاء ، على تلك الشهادة على متن السفينة بموجب هذا المرفق .

2.3 تُرسَل نسخة من الشهادة ونسخة من التقرير عن المعاينة بأسرع ما يمكن إلى الإدارة التي تطلب ذلك .

3.3 يجب أن تتضمّن الشهادة التي تصدر على هذا النحو نصاً يفيد بأنها صدرت بناءً على طلب الإدارة وأنها تتمتع بالفاعلية ذاتها التي تحظى بها الشهادة التي تصدر بمقتضى الفقرة 1 من هذه اللائحة وبالقدر ذاته من الاعتراف .

4.3 لا يجوز إصدار الشهادة الدولية لمنع التلوث المتعلقة بنقل المواد السائلة الضارة السائبة للسفن التي يحقّ لها أن ترفع علَم دولة غير طرف .

4 يجب أن تُحرر الشهادة الدولية لمنع التلوث المتعلقة بنقل المواد السائلة الضارة السائبة طبقاً للنموذج المدرج في التذييل II لهذا المرفق ، وذلك على الأقل باللغة الإنكليزية أو الفرنسية أو الإسبانية . وإذا أُدرجت قيود باللغة الوطنية الرسمية للدولة التي يحق للسفينة أن ترفع علَمها أيضاً ، يحتكم إلى هذه اللغة في حال المنازعة أو التباين .

اللائحة 10
مدة الشهادة وصلاحيتها

1 تصدر الشهادة الدولية لمنع التلوث المتعلقة بنقل المواد السائلة الضارة السائبة لمدة تحددها الإدارة ، على ألاّ تتجاوز 5 سنوات .

1.2 بغض النظر عن متطلبات الفقرة 1 من هذه اللائحة ، وفي حال إتمام المعاينة التجديدية في غضون 3 أشهر قبل تاريخ انقضاء الشهادة الحالية ، تكون الشهادة الجديدة صالحة اعتباراً من تاريخ إتمام المعاينة التجديدية إلى موعد لا يتجاوز 5 سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الحالية .

2.2 عند إتمام المعاينة التجديدية بعد انتهاء صلاحية الشهادة الحالية ، تكون الشهادة الجديدة صالحة اعتباراً من تاريخ إتمام المعاينة التجديدية إلى موعد لا يتجاوز 5 سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الحالية .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

3.2 عند إتمام المعاينة التجديدية قبل أكثر من 3 أشهر من انتهاء صلاحية الشهادة الحالية ، تكون الشهادة الجديدة صالحة اعتباراً من إتمام المعاينة التجديدية إلى موعد لا يتجاوز 5 سنوات من تاريخ إتمام تلك المعاينة .

3 في حال إصدار شهادة لفترة تقلّ عن 5 سنوات ، يجوز للإدارة أن تمدّد صلاحيتها إلى ما بعد تاريخ انتهاء هذه الصلاحية ، وذلك للفترة القصوى المحددة في الفقرة 1 من هذه اللائحة ، شريطة إجراء المعاينات المشار إليها في اللائحتين 3.1.8 و4.1.8 من هذا المرفق والمنطبقة عند إصدار شهادة لفترة 5 سنوات على النحو المناسب .

4 إذا جرت معاينة تجديدية وتعذّر إصدار شهادة جديدة أو وضعها على متن السفينة قبل تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الحالية ، يجوز للشخص المخول أو الهيئة المخولة من قبل الإدارة المصادقة على الشهادة الحالية ، وتقبل تلك الشهادة على أنها صالحة لفترة إضافية لا تتجاوز 5 أشهر اعتباراً من تاريخ انتهاء الصلاحية .

5 إذا لم تكن السفينة وقت انتهاء صلاحية الشهادة في ميناء ستخضع فيه للمعاينة ، يجوز للإدارة أن تمدّد صلاحية الشهادة ، وذلك فقط للسماح للسفينة بإكمال رحلتها إلى الميناء الذي ستجري فيه معاينتها ، على أن يقتصر ذلك على الحالات التي يبدو فيها هذا مناسباً ومعقولاً . ولا يجوز تمديد صلاحية الشهادة لفترة تزيد على 3 أشهر ، ولا يحقّ لسفينة مُنحت تمديداً أن تقوم ، بعد وصولها إلى الميناء الذي ستُعاين فيه ، واستناداً إلى التمديد المذكور ، أن تغادر هذا الميناء بدون الحصول على شهادة جديدة . وحينما تنتهي المعاينة التجديدية ، تكون الشهادة الجديدة صالحة إلى موعد لا يتجاوز 5 سنوات اعتباراً من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الحالية قبل منح التمديد .

6 يجوز للإدارة أن تمدّد صلاحية شهادة صدرت لسفينة تقوم برحلات قصيرة ولم تُمدَّد صلاحيتها بمقتضى الأحكام السابقة الذكر من هذه اللائحة ، وذلك لفترة سماح لا تتجاوز شهراً واحداً اعتباراً من تاريخ انتهاء الصلاحية المبيّن عليها . وعند إتمام المعاينة التجديدية ، تكون الشهادة الجديدة صالحة حتى موعد لا يتجاوز 5 سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الحالية قبل منح التمديد .

7 في ظروف خاصة على النحو الذي تحدده الإدارة ، لا حاجة لتأريخ الشهادة الجديدة اعتباراً من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الحالية حسبما تتطلبه الفقرة 2.2 أو 5 أو 6 من هذه اللائحة . وتكون الشهادة الجديدة في هذه الظروف الخاصة صالحة إلى موعد لا يتجاوز 5 سنوات اعتباراً من تاريخ إتمام المعاينة التجديدية .

8 في حال إتمام المعاينة السنوية أو المعاينة البينية قبل الفترة المحددة في اللائحة 8 من هذا المرفق ، يجب عندئذ :

1 تعديل موعد الذكرى السنوية المبيّن على الشهادة ، عن طريق المصادقة ، إلى موعد لا يتجاوز 3 أشهر بعد تاريخ إتمام المعاينة ؛

2 إتمام المعاينة السنوية أو البينية اللاحقة التي تتطلّبها اللائحة 8 من هذا المرفق في الفترات الفاصلة التي تنصّ عليها تلك اللائحة باستخدام موعد الذكرى السنوية الجديدة ؛

3 يجوز إبقاء تاريخ انتهاء الصلاحية على حاله شريطة إجراء معاينة سنوية واحدة أو أكثر أو معاينة بينية واحدة أو أكثر ، حسب الاقتضاء ، بما يضمن عدم تجاوز الفترات الفاصلة القصوى بين المعاينات التي تنص عليها اللائحة 8 من هذا المرفق .

9 تفقد الشهادة التي تصدر بمقتضى اللائحة 9 من هذا المرفق صلاحيتها في أي من الحالات التالية :

1 عدم إتمام المعاينات ذات الصلة بذلك في غضون الفترات المحددة بمقتضى اللائحة 1.8 من هذا المرفق ؛

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2 عدم المصادقة على الشهادة بموجب اللائحة 3.1.8 أو اللائحة 4.1.8 من هذا المرفق ؛

3 عند نقل السفينة إلى علَم دولة أخرى . ولا تُصدر الحكومة شهادة جديدة إلاّ إذا كانت مقتنعة اقتناعاً تاماً بأن السفينة تستوفي متطلبات اللائحتين 1.3.8 و 2.3.8 من هذا المرفق . وعندما يتم نقل العلم بين طرفين ، يجب على حكومة الطرف الذي كان يحق للسفينة أن ترفع علَمه سابقاً ، إذا طُلب منها ذلك في غضون 3 أشهر بعد إتمام عملية النقل ، أن تزوِّد الإدارة بأسرع ما يمكن بنسخ من الشهادة التي كانت السفينة تحملها قبل عملية النقل ، ونسخ ، إن توافرت ، من التقارير عن المعاينات ذات الصلة بذلك .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy © IMO

الفصل 4 – التصميم والبناء والترتيب والتجهيز

اللائحة 11
التصميم والبناء والتجهيز والتشغيل

1 يجب أن يستوفي تصميم السفن التي تنقل مواد سائلة ضارة سائبة محددة في الفصل 17 من المدونة الدولية للكيميائيات السائبة وبناؤها وتجهيزها وتشغيلها الأحكام التالية بغية التقليل إلى أدنى حد ممكن من التصريف العشوائي لهذه المواد في البحر :

1. المدونة الدولية للكيميائيات السائبة بالنسبة لناقلات الكيميائيات المبنية في 1 تموز/يوليو 1986 أو بعد ذلك التاريخ ؛

2. أو مدونة الكيميائيات السائبة ، على النحو المشار إليه في الفقرة 2.7.1 من تلك المدونة ، بالنسبة للسفن التالية :

1.2. السفن التي أُبرم عقد بنائها في 2 تشرين الثاني/نوفمبر 1973 أو بعد ذلك التاريخ ولكنها بُنيت قبل 1 تموز/يوليو 1986 ، وتقوم برحلات إلى موانئ أو محطات بحرية تخضع للولاية القضائية لدول أخرى أطراف في الاتفاقية ؛

2.2. السفن المبنية في 1 تموز/يوليو 1983 أو بعد ذلك التاريخ ولكن قبل 1 تموز/يوليو 1986 ، والتي تقوم حصراً برحلات بين الموانئ أو المحطات البحرية التي تقع ضمن حدود الدولة التي يحق للسفينة أن ترفع علَمها .

3. مدونة الكيميائيات السائبة ، على النحو المشار إليه في الفقرة 3.7.1 من تلك المدونة ، بالنسبة للسفن التالية :

1.3. السفن التي أُبرم عقد بنائها قبل 2 تشرين الثاني/نوفمبر 1973 والتي تقوم برحلات إلى موانئ أو محطات بحرية تخضع للولاية القضائية لدول أخرى أطراف في الاتفاقية ؛

1.3. السفن المبنية قبل 1 تموز/يوليو 1983 والتي تقوم حصراً برحلات بين الموانئ أو المحطات البحرية التي تقع ضمن حدود الدولة التي يحق للسفينة أن ترفع علَمها .

2 في ما يتعلق بالسفن بخلاف ناقلات الكيميائيات أو ناقلات الغاز المسيَّل المرخص لها بحمل مواد سائلة ضارة سائبة محددة في الفصل 17 من المدونة الدولية للكيميائيات السائبة ، يجب على الإدارة أن تحدد التدابير المناسبة استناداً إلى الخطوط التوجيهية * التي تضعها المنظمة بغية ضمان أن تكون الأحكام على نحوٍ يضمن التقليل إلى أدنى حد ممكن من التصريف العشوائي لهذه المواد في البحر .

* انظر القرار A.673(16) ، في صيغته المعدّلة بالقرار MEPC 158(55) ، وانظر أيضاً القرار MEPC.148(54) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

اللائحة 12

ترتيبات الضخ وتمديدات الأنابيب والتفريغ وصهاريج النفايات الزيتية

1 تُجهَّز كل سفينة بُنيت قبل 1 تموز/يوليو 1986 بترتيبات للضخ وتمديدات الأنابيب تضمن أن كل صهريج مخصَّص لنقل مادة من مواد الفئة X أو الفئة Y لا يحتبس مخلّفات تتجاوز كميتها 300 لتر في الصهريج ذاته وفي الأنابيب المرتبطة به ، وأن كل صهريج مخصَّص لنقل مادة من مواد الفئة Z لا يحتبس مخلّفات تتجاوز كميتها 900 لتر في الصهريج ذاته وفي الأنابيب المرتبطة به . ويجب إجراء اختبار أداء بموجب التذييل V لهذا المرفق .

2 تُجهَّز كل سفينة بُنيت في 1 تموز/يوليو 1986 أو بعد ذلك التاريخ بترتيبات للضخ وتمديدات الأنابيب تضمن أن كل صهريج مخصَّص لنقل مادة من مواد الفئة X أو الفئة Y لا يحتبس مخلّفات تتجاوز كميتها 100 لتر في الصهريج ذاته وفي الأنابيب المرتبطة به ، وأن كل صهريج مخصَّص لنقل مادة من مواد الفئة Z لا يحتبس مخلّفات تتجاوز كميتها 300 لتر في الصهريج ذاته وفي الأنابيب المرتبطة به . ويجب إجراء اختبار أداء بموجب التذييل V لهذا المرفق .

3 تُجهَّز كل سفينة بُنيت في 1 كانون الثاني/يناير 2007 أو بعد ذلك التاريخ بترتيبات للضخ وتمديدات الأنابيب تضمن أن كل صهريج مخصَّص لنقل مادة من مواد الفئة X أو الفئة Y أو الفئة Z لا يحتبس مخلّفات تتجاوز كميتها 75 لتراً في الصهريج ذاته وفي الأنابيب المرتبطة به . ويجب إجراء اختبار أداء بموجب التذييل V لهذا المرفق .

4 بالنسبة للسفن بخلاف ناقلات الكيميائيات المبينة قبل 1 كانون الثاني/يناير 2007 والتي لا تستطيع أن تستوفي متطلبات ترتيبات الضخ وتمديدات الأنابيب المتعلقة بالمواد من الفئة Z المشار إليها في الفقرتين 1 و 2 من هذه اللائحة ، لا ينطبق عليها أي متطلب يتعلق بالكمية . ويُعتبر الاستيفاء ناجزاً إذا تمّ تفريغ الصهريج إلى أقصى حد ممكن من الناحية العملية .

5 يجب أن تعتمد الإدارة اختبارات أداء الضخ المشار إليها في الفقرات 1 و 2 و 3 من هذه اللائحة . ويجب أن تستخدم هذه الاختبارات الماء كوسيط اختبار .

6 يجب أن تكون السفن المرخّص لها بحمل المواد من الفئة X أو Y أو Z مجهّزة بمنفذ تصريف مغمور (منافذ تصريف مغمورة) .

7 بالنسبة للسفن المبنية قبل 1 كانون الثاني/يناير 2007 والمرخّص لها بحمل المواد من الفئة Z ، فإن منفذ التصريف المغمور الذي تتطلّبه الفقرة 6 من هذه اللائحة ليس إلزامياً .

8 يجب أن يكون موقع منفذ التصريف المغمور (منافذ التصريف المغمورة) ضمن منطقة البضائع على مقربة من منحنى الجوف وأن يرتّب على نحوٍ يضمن تلاقي عودة أخلاط المخلّفات/المياه عبر مداخل مياه البحر في السفينة .

9 يجب أن يكون ترتيب منفذ التصريف المغمور على نحوٍ يضمن عدم مرور خليط المخلّفات/المياه المصرَّف في البحر عبر الطبقة المتاخمة للسفينة . ولهذه الغاية ، وحيثما يتم التصريف بصورة متعامدة مع تصفيح بدن السفينة ، يخضع القطر الأدنى لمنفذ التصريف للصيغة التالية :

$$d = \frac{Q_d}{5L_d}$$

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

حيث :

d = القطر الأدنى لمنفذ التصريف (بالأمتار)

L_d = البعد بين المتعامد الأمامي ومنفذ التصريف (بالأمتار)

Q_d = المعدل الأقصى الذي يتم اختياره والذي يجوز للسفينة أن تصرّف وفقاً له خليط المخلّفات/المياه عبر المنفذ (متر^3 / ساعة) .

10 عند توجيه التصريف بصورة مائلة صوب تصفيح بدن السفينة ، يجب تعديل العلاقة المذكورة أعلاه عن طريق الاستعاضة عن Q_d بالعنصر Q_d المتعامد مع تصفيح بدن السفينة .

11 *صهاريج النفايات الزيتية*

بالرغم من أن هذا المرفق لا يتطلّب تركيب صهاريج مخصّصة للنفايات الزيتية ، قد تدعو الحاجة إلى هذه الصهاريج لبعض إجراءات الغسل . ويمكن استخدام صهاريج البضائع كصهاريج للنفايات الزيتية .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الوقائع العراقية
Iraqi Legislation

الفصل 5 – تصريف مخلّفات المواد السائلة الضارة أثناء تشغيل السفينة

اللائحة 13
ضبط تصريف مخلّفات المواد السائلة الضارة

رهناً بأحكام اللائحة 3 من هذا المرفق ، يجب أن يستوفي ضبط تصريف مخلّفات المواد السائلة الضارة أو مياه الصابورة وغسالات الصهاريج أو الأخلاط الأخرى التي تحتوي على هذه المواد المتطلبات التالية .

1 *أحكام التصريف*

1.1 يُحظر تصريف مخلّفات المواد المدرجة في الفئة X أو Y أو Z ، أو تلك المقدّرة مؤقتاً على أنها كذلك أو مياه الصابورة وغسالات الصهاريج أو الأخلاط الأخرى التي تحتوي على هذه المواد ، في البحر ما لم تستوف عمليات التصريف هذه استيفاء تاما المتطلبات التشغيلية المنطبقة التي ترد في هذا المرفق .

2.1 قبل القيام بأي غسل مسبق أو تصريف بموجب أحكام هذه اللائحة ، يجب تفريغ الصهريج المعني إلى أقصى درجة ممكنة بموجب الإجراءات الموصوفة في الدليل .

3.1 يُحظر نقل المواد غير المصنّفة أو المقدّرة مؤقتاً أو المقيّمة على النحو المذكور في اللائحة 6 من هذا المرفق ، أو مياه الصابورة ، أو غسالات الصهاريج أو الأخلاط الأخرى التي تحتوي على هذه المخلّفات ، جنباً إلى جنب مع أي تصريف لاحق لهذه المواد في البحر .

2 *معايير التصريف*

1.2 حيثما تسمح أحكام هذه اللائحة بتصريف للمواد من الفئة X أو Y أو Z أو تلك المقدّرة مؤقتاً على أنها كذلك ، أو مياه الصابورة أو غسالات الصهاريج أو الأخلاط الأخرى التي تحتوي على هذه المواد ، تنطبق معايير التصريف التالية :

1. أن تكون السفينة مبحرة بسرعة 7 عقد على الأقل في حالة السفن الذاتية الدفع ، أو 4 عقد على الأقل بالنسبة للسفن غير الذاتية الدفع ؛

2. أن يجري التصريف تحت خط الماء عبر منفذ التصريف المغمور (منافذ التصريف المغمورة) بما لا يتجاوز المعدل الأقصى الذي صُمّم منفذ التصريف البحري (صُمّمت منافذ التصريف البحري) له ؛

3. أن يجري التصريف على مسافة لا تقلّ عن 12 ميلاً بحرياً من أقرب يابسة وحيثما لا يقلّ عمق الماء عن 25 متراً .

2.2 بالنسبة للسفن المبنية قبل 1 كانون الثاني/يناير 2007 ، فإن تصريف المواد من الفئة Z أو المواد المقدّرة مؤقتاً على أنها كذلك ، أو مياه الصابورة أو غسالات الصهاريج أو الأخلاط الأخرى التي تحتوي على هذه المواد ، في البحر تحت خط الماء ليس إلزامياً .

3.2 يجوز للإدارة أن تعفي السفن التي تقوم حصراً برحلات ضمن المياه التي تخضع للسيادة أو الولاية القضائية للدولة التي يحقّ للسفينة أن ترفع علمها من متطلبات الفقرة 3.1.2 بالنسبة للمواد من الفئة Z ، في ما يتعلق بالمسافة التي لا تقل

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy © IMO

عن 12 ميلاً بحرياً من أقرب يابسة . وبالإضافة إلى ذلك ، يجوز للإدارة أن تعفي من المتطلّب ذاته ، في ما يتعلق بمسافة التصريف التي لا تقل عن 12 ميلاً بحرياً من أقرب يابسة ، سفينة معينة يحق لها أن ترفع علم دولتها ، حينما تقوم برحلات ضمن المياه الخاضعة للسيادة أو الولاية القضائية لدولة مجاورة واحدة بعد إبرام اتفاقي خطي بشأن الإعفاء بين الدولتين الساحليتين المعنيتين ، شريطة عدم الإضرار بطرف ثالث . ويجب موافاة المنظمة بالمعلومات عن هذا الاتفاق في غضون 30 يوماً لتوزيعها على الأطراف في الاتفاقية لكي تتطلّع عليها وتتخذ بشأنها التدابير المناسبة إذا اقتضى الأمر ذلك .

3 *تهوية مخلّفات البضائع*

يجوز استخدام إجراءات التهوية التي تعتمدها الإدارة لإزالة مخلّفات البضائع من الصهاريج . وينبغي أن تتقيّد هذه الإجراءات بالتذييل VII لهذا المرفق . وتعتبر المياه التي يتم ضخها لاحقاً في الصهريج على أنها نظيفة ولا تخضع لمتطلّبات التصريف الواردة في هذا المرفق .

4 *الإعفاء من الغسل المسبق*

يجوز لحكومة الطرف المتلقي ، وبطلب من الربان ، أن تمنح إعفاءً من الغسل المسبق حينما تكون واثقةً مما يلي :

1. أن الصهريج المفرغ سيُعاد تحميله بالمادة نفسها أو بمادة أخرى تتوافق مع المادة السابقة ، وأنه لن يُغسل أو يتم ملؤه بالصابورة قبل التحميل ؛

2. أو أن الصهريج المفرغ لن يُغسل أو يتم ملؤه بالصابورة في البحر . والغسل المسبق بموجب الفقرة المنطبقة من هذه اللائحة يجب أن يتم في ميناء آخر ، شريطة الحصول على تأكيد كتابي بأن ذلك الميناء مجهّز بمرفق استقبال مناسب لذلك الغرض ؛

3. أو أن مخلّفات البضائع ستُزال بوسيلة تهوية تعتمدها الإدارة بموجب التذييل VII لهذا المرفق .

5 *استخدام مواد التنظيف أو المواد المضافة*

1.5 عند استخدام مادة تنظيف غير الماء ، مثل زيت معدني أو مذيب مُكلور ، عوضاً عن الماء في غسل صهريج ، يجب أن يخضع تصريف هذه المادة لأحكام المرفق I أو المرفق II التي تنطبق على هذه المادة في حال تم نقلها كبضاعة . ويجب أن تدرج إجراءات غسل الصهاريج التي تشتمل على مادة التنظيف هذه في الدليل وأن تحظى بموافقة الإدارة .

2.5 عند إضافة كميات صغيرة من المواد المضافة التنظيفية (المنظّفات) إلى الماء بغية تسهيل غسل الصهاريج ، لا يجوز استخدام أي مواد مضافة تحتوي على عناصر من فئة التلوث X ، باستثناء تلك العناصر القابلة للتحلل بيولوجياً على الفور والموجودة بتركيز يقلّ مجموعه عن 10% من المادة المضافة التنظيفية . ولا تنطبق أي قيود إضافة إلى تلك القيود المنطبقة على الصهريج بفعل البضاعة السابقة .

6 *تصريف المخلّفات من الفئة X*

1.6 رهناً بأحكام الفقرة 1 ، تنطبق الأحكام التالية :

1. ينبغي إخضاع صهريج جرى تفريغه من مادة من الفئة X إلى غسل مسبق قبل أن تغادر السفينة ميناء التفريغ . وتصرَّف المخلّفات الناجمة عن ذلك في مرفق استقبال إلى أن يصل تركيز المادة في النفايات السائلة المصرفة في هذا المرفق ، وفقاً لما يشير إليه تحليل عينات النفايات السائلة التي يستخلصها خبير المعاينة ، إلى

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

مستوى 0.1 % من الوزن أو أقلّ من ذلك . وعند بلوغ مستوى التركيز المطلوب ، يجب الاستمرار في تصريف غسالة الصهاريج المتبقية في مرفق الاستقبال إلى أن يفرغ الصهريج . وتدوَّن قيود مناسبة بشأن هذه العمليات في سجل البضائع ويصادق عليها خبير المعاينة المشار إليه في اللائحة 1.16 .

2. يجوز تصريف أي مياه تدخل لاحقاً الصهريج في البحر بموجب معايير التصريف المذكورة في اللائحة 2.13 .

3. حيثما تقتنع حكومة الطرف المتلقي بتعذّر قياس تركيز المادة في النفايات السائلة بدون أن يتسبب ذلك في تأخير السفينة بصورة غير مسوغة ، يجوز أن يقبل ذلك الطرف بإجراء بديل على أنه إجراء مكافئ لاستخلاص التركيز المطلوب في اللائحة 1.1.6.13 ، شريطة أن يتحقق ما يلي :

1.3. أن يُغسل الصهريج غسلاً مسبقاً بموجب إجراءات تعتمدها الإدارة تقيّداً بالتذييل VI لهذا المرفق ؛

2.3. أن تُدوَّن القيود المناسبة في سجل البضائع وأن يصادق عليها خبير المعاينة المشار إليه في اللائحة 1.16 .

7 *تصريف المخلّفات من الفئتين Y و Z*

1.7 رهناً بأحكام الفقرة 1 ، تطبق الأحكام التالية :

1. بالنسبة لإجراءات تصريف مخلّفات المواد من الفئة Y أو Z ، تتطبق معايير التصريف المحددة في اللائحة 2.13 .

2. عندما لا يتمّ تفريغ مادة من الفئة Y أو الفئة Z بموجب الدليل ، يجب إجراء غسل مسبق قبل أن تغادر السفينة ميناء التفريغ ، إلاّ إذا اتُخذت تدابير بديلة تحظى بموافقة خبير المعاينة المشار إليه في اللائحة 1.16 من هذا المرفق لإزالة مخلّفات البضائع من السفينة بحيث لا تتجاوز الكميات المحددة في هذا المرفق . وينبغي تصريف غسالات الصهاريج الناجمة عن الغسل المسبق في مرفق للاستقبال يقع في ميناء التفريغ أو في ميناء آخر مجهّز بمرفق مناسب للاستقبال ، شريطة الحصول على تأكيد كتابي بأن ذلك الميناء مجهّز بمرفق استقبال مناسب لذلك الغرض .

3. بالنسبة للمواد العالية اللزوجة أو المواد المتصلّبة من الفئة Y ، تتطبق الأحكام التالية :

1.3. يجب تطبيق إجراءات الغسل المسبق على النحو المحدد في التذييل VI ؛

2.3. يجب تصريف خليط المخلّفات/المياه الناجم عن عملية الغسل المسبق في مرفق للاستقبال إلى أن يُفرَغ الصهريج ؛

3.3. يجوز تصريف أي مياه تدخل لاحقاً صهريج البضائع في البحر بموجب معايير التصريف الواردة في اللائحة 2.13 .

2.7 متطلبات عمليات التصدير وتفريغ الصابورة

1.2.7 يجوز بعد التفريغ ، وعقب إجراء غسل مسبق ، وإذا كان ذلك مطلوباً ، تصدير صهريج للبضائع . وقد أُدرجت إجراءات تصريف هذه الصابورة في اللائحة 2.13 .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2.2.7 إن الصابورة التي يتم إدخالها في صهريج للبضائع غُسل إلى درجة أن الصابورة تحتوي على أقل من جزء في المليون من المادة المنقولة سابقاً يجوز تصريفها في البحر ، بغض النظر عن معدل التصريف وسرعة السفينة وموقع مخرج التصريف ، شريطة أن تكون السفينة على بعد لا يقل عن 12 ميلاً من اليابسة وفي مياه لا يقل عمقها عن 25 متراً . ومن المفترض أن تتحقق هذه الدرجة من النظافة عند إجراء الغسل المسبق المحدد في التذييل VI ثم غسل الصهريج في ظل دورة كاملة من دورات آلة التنظيف بالنسبة للسفن المبنية قبل 1 تموز/يوليو 1994 ، أو بكمية من المياه لا تقل عن الكمية المحتسبة على أساس أن $K = 1.0$.

3.2.7 لا يخضع تصريف الصابورة النظيفة أو المفصولة في البحر لمتطلبات هذا المرفق .

8 *التصريف في منطقة القطب الجنوبي*

1.8 تعني *منطقة القطب الجنوبي* المنطقة البحرية التي تقع إلى الجنوب من خط العرض 60 درجة جنوباً .

2.8 في منطقة القطب الجنوبي ، يُحظر تصريف المواد السائلة الضارة أو الأخلاط التي تحتوي على هذه المواد في البحر .

اللائحة 14
دليل الإجراءات والترتيبات

1 يجب أن تحمل كل سفينة يُرخَّص لها بنقل مواد سائلة ضارة سائبة من الفئة X أو Y أو Z دليلاً تعتمده الإدارة . ويجب أن يصدر هذا الدليل في الشكل النموذجي المحدد في التذييل IV لهذا المرفق . وفي حالة سفينة تقوم برحلات دولية لا تستخدم فيها اللغة الإنكليزية أو الفرنسية أو الإسبانية ، يجب أن يتضمن النص ترجمة إلى إحدى تلك اللغات .

2 إن الغاية الرئيسية من الدليل أن يحدد لضباط السفينة الترتيبات المادية وكل الإجراءات التشغيلية في ما يتعلق بمناولة البضائع وتنظيف الصهاريج ومناولة النفايات الزيتية وتصبير صهاريج البضائع وتفريغ الصابورة التي يجب إتباعها بغية استيفاء متطلبات هذا المرفق .

اللائحة 15
سجل البضائع

1 تُزوَّد كل سفينة ينطبق عليها هذا المرفق بسجل للبضائع ، سواء في نطاق السجل الرسمي للسفينة أو خارجه ، وذلك وفقاً للنموذج المحدد في التذييل II لهذا المرفق .

2 بعد إنجاز أي عملية محددة في لتذييل II لهذا المرفق ، ينبغي تدوين تلك العملية في سجل البضائع على الفور .

3 في حالة حدوث تصريف عَرَضي لمادة سائلة ضارة أو لخليط يحتوي على هذه المادة ، أو تصريف بمقتضى أحكام اللائحة 3 من هذا المرفق ، يجب تدوين قيد بذلك في سجل البضائع مع ذكر ظروف التصريف وأسبابه .

4 يوقّع الضابط المسؤول أو الضباط المسؤولون عن العملية المعنية كل قيد ويوقّع الربان كل صفحة من السجل . وبالنسبة للسفن التي تحمل الشهادة الدولية لمنع التلوث المتعلقة بنقل المواد السائلة الضارة السائبة أو شهادة مشار إليها في اللائحة 7 من هذا المرفق ، يجب أن تدوَّن القيود في سجل البضائع على الأقل باللغة الإنكليزية أو الفرنسية أو الإسبانية . وفي حال تدوين القيود أيضاً باللغة الوطنية الرسمية للدولة التي يحق للسفينة أن ترفع علَمها ، يحتكم إلى هذه اللغة في حال المنازعة أو التباين .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

5 يجب أن يُحفظ سجل البضائع في مكان يتيسّر التدقيق فيه وأن يظلّ على متن السفينة ، إلاّ في حالة السفن المقطورة غير المطقّمة . ويجب الاحتفاظ بهذا السجل لمدة ثلاث سنوات بعد تاريخ تدوين آخر قيد فيه .

6 يجوز للسلطة المختصة التابعة لحكومة أحد الأطراف التدقيق في سجل البضائع على متن أي سفينة ينطبق عليها هذا المرفق عندما تكون في ميناء من موانئها ، ومن حقها استنساخ أي قيود واردة في ذلك السجل والطلب إلى ربان السفينة أن يصادق عليها باعتبارها نسخاً مطابقة للأصل . وأي نسخة تستخلص بهذه الطريقة ويصادق عليها الربان على أنها نسخة مطابقة للأصل تُعتبر في أي إجراءات قضائية دليلاً على الوقائع المدونة في القيد . ويجب أن تقوم السلطة المختصة بالتدقيق في سجل البضائع واستخلاص النسخ المصدقة بمقتضى هذه الفقرة بأسرع ما يمكن وبدون التسبب في تأخير السفينة بصورة غير مسوغة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الفصل 6 – تدابير الرقابة التي تتخذها دول الميناء

اللائحة 16
تدابير الرقابة

1 تعيّن حكومة كل طرف في الاتفاقية أو تفوّض خبراء معاينة بغرض إنفاذ هذه اللائحة . ويُجري خبراء المعاينة عمليات الرقابة بموجب إجراءات الرقابة التي تضعها المنظمة .*

2 عندما يتحقق خبير معاينة معيّن أو مفوّض من قبل حكومة طرف في الاتفاقية من أن عملية ما أُجريت بموجب متطلبات الدليل ، أو عندما يمنح إعفاء من الغسل المسبق ، عليه عندئذ أن يدون قيداً بشأن ذلك في سجل البضائع .

3 يضمن ربان السفينة المرخّص لها بنقل مواد سائلة ضارة سائبة استيفاء أحكام اللائحة 13 وأحكام هذه اللائحة واستكمال سجل البضائع بموجب اللائحة 15 من هذا المرفق كلما أُجريت العمليات المشار إليها في تلك اللائحة .

4 يجب إخضاع صهريج جرى تفريغه من مادة من الفئة X لغسل مسبق بموجب أحكام اللائحة 6.13 . وتُدوَّن قيود بشأن هذه العمليات في سجل البضائع ويصادق عليها خبير المعاينة المشار إليه في الفقرة 1 من هذه اللائحة .

5 حيثما تقتنع حكومة الطرف المتلقي بتعذّر قياس تركيز المادة في النفايات السائلة بدون أن يتسبب ذلك في تأخير السفينة بصورة غير مسوغة ، يجوز أن يقبل ذلك الطرف إجراء بديلاً على أنه إجراء مكافئ لاستخلاص التركيز المطلوب في اللائحة 3.6.13 ، شريطة أن يصادق خبير المعاينة المشار إليه في الفقرة 1 من هذه اللائحة في سجل البضائع على ما يلي :

1. أنه تم تفريغ الصهريج ونُظُم الضخ وتمديدات الأنابيب الخاصة به ؛

2. أنه جرى القيام بغسل مسبق بما بموجب أحكام التذييل VI لهذا المرفق ؛

3. أن غُسالة الصهريج الناجمة عن عملية الغسل المسبق تلك قد صُرِّفت في مرفق للاستقبال وأن الصهريج فارغ .

6 يجوز لحكومة الطرف المتلقي ، ويطلب من الربان ، أن تمنح السفينة إعفاءً من متطلبات الغسل المسبق المشار إليها في الفقرات المنطبقة من الفقرة 13 حيثما تكون واثقة من استيفاء أحد شروط اللائحة 4.13 .

7 يحق لحكومة الطرف المتلقي فحسب أن تمنح الإعفاء المشار إليه في الفقرة 6 من هذه اللائحة لسفينة تقوم برحلات إلى موانئ أو محطات بحرية تخضع للولاية القضائية لدول أخرى أطراف في هذه الاتفاقية . وعند منح هذا الإعفاء ، يجب أن يصادق خبير المعاينة المشار إليه في الفقرة 1 من هذه اللائحة على القيد بشأن ذلك في سجل البضائع .

8 إذا لم تُنفَّذ عملية التفريغ بموجب شروط ضخ الصهريج التي تعتمدها الإدارة واستناداً إلى التذييل V لهذا المرفق ، يجوز اتخاذ إجراءات بديلة بما يرضي خبير المعاينة المشار إليه في الفقرة 1 من هذه اللائحة لإزالة مخلفات البضائع من السفينة بحيث تصل إلى الكميات المحددة في اللائحة 12 ، حسب الانطباق . وينبغي تدوين قيود بشأن ذلك في سجل البضائع .

* انظر إجراءات الرقابة من قبل دولة الميناء التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.787(19) ، في صيغته المعدّلة بالقرار A.882(21) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

9 *رقابة دولة الميناء على المتطلبات التشغيلية* [*]

1.9 تخضع السفينة في ميناء تابع لطرف آخر للتفقّد من قِبل موظفين مخوّلين أصولاً من جانب هذا الطرف في ما يتعلق بالمتطلبات التشغيلية بمقتضى هذا المرفق ، وذلك حيثما توجد أسباب جلية تحمل على الاعتقاد بأن الربان أو الطاقم ليسوا على اطّلاع على الإجراءات المتنية الأساسية المتصلة بمنع التلوث بمواد سائلة ضارة .

2.9 في حالة الظروف المحددة في الفقرة 1.9 من هذه اللائحة ، يتخذ الطرف الخطوات اللازمة لضمان عدم إبحار السفينة ما لم يستقم الوضع بموجب متطلّبات هذا المرفق .

3.9 تتطبق الإجراءات المتصلة بالرقابة من قِبل دولة الميناء المنصوص عليها في المادة 5 من هذه الاتفاقية على هذه اللائحة .

4.9 ليس في هذه اللائحة ما يمكن تفسيره على أنه يحدّ من حقوق والتزامات طرف ما يقوم بالرقابة على المتطلبات التشغيلية المنصوص عليها تحديداً في هذه الاتفاقية .

[*] انظر إجراءات الرقابة من قِبل دولة الميناء التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.787(19) ، في صيغته المعدّلة بالقرار A.882(21) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الفصل 7 – منع التلوث الناجم عن حادث يشتمل على مواد سائلة ضارة

اللائحة 17

خطة السفينة لمواجهة طوارئ التلوث البحري بمواد سائلة ضارة

1 يجب على كل سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 150 طن فأكثر ومرخّص لها بنقل مواد سائلة ضارة سائبة أن تحمل على متنها خطة السفينة لمواجهة طوارئ التلوث البحري بمواد سائلة ضارة تعتمدها الإدارة .

2 يجب أن تستند هذه الخطة إلى الخطوط التوجيهية * التي تضعها المنظمة وأن تُكتب بلغة أو لغات عمل يفهمها الربان والضباط . ويجب أن تتألف الخطة على الأقل مما يلي :

1. الإجراءات التي يجب أن يتّبعها الربان أو الأشخاص الآخرون المسؤولون عن السفينة للإبلاغ عن حادث تلوث بمواد سائلة ضارة ، حسبما تقتضيه المادة 8 والبروتوكول I لهذه الاتفاقية ، استناداً إلى الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة **؛
2. قائمة بالسلطات أو الأشخاص الذين يجب الاتصال بهم في حال وقوع حادث تلوث بمواد سائلة ضارة ؛
3. وصف مفصل للإجراءات التي يجب أن يتخذها الأشخاص على متن السفينة على الفور لتقليل أو ضبط تصريف المواد السائلة الضارة بعد الحادث ؛
4. الإجراءات وجهة الاتصال على متن السفينة لتنسيق التدابير على متن السفينة مع السلطات الوطنية والمحلية لمكافحة التلوث .

3 في حالة السفن التي تنطبق عليها أيضاً اللائحة 37 من المرفق I للاتفاقية ، يجوز الجمع بين هذه الخطة وخطة السفينة لمواجهة طوارئ التلوث الزيتي التي تتطلّبها اللائحة 37 من المرفق I للاتفاقية . وفي هذه الحالة ، يصبح اسم الخطة "خطة السفينة لمواجهة طوارئ التلوث البحري" .

---

* انظر الخطوط التوجيهية لوضع خطط السفينة لمواجهة طوارئ التلوث البحري بالزيت و/أو المواد السائلة الضارة ، التي اعتمدتها لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة بالقرار MEPC.85(44) ، في صيغته المعدّلة بالقرار MEPC. 137(53) .

** انظر المبادئ العامة بشأن نُظُم ومتطلبات الإبلاغ من جانب السفينة ، بما في ذلك الخطوط التوجيهية للإبلاغ عن الأحداث التي تشمل بضائع خطرة و/أو مواد مؤذية و/أو ملوثات بحرية ، والتي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.851(20) ، في صيغته المعدّلة بالقرار MEPC. 138(53) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الفصل 8 – مرافق الاستقبال

اللائحة 18
مرافق الاستقبال والترتيبات في محطات تفريغ البضائع

1 تتعهد حكومة كل طرف في الاتفاقية بأن تضمن توفير مرافق الاستقبال حسب احتياجات السفن التي تستخدم الموانئ أو المحطات البحرية أو موانئ التصليح التابعة لها ، وذلك على النحو التالي :

1. أن تتوافر في الموانئ والمحطات البحرية التي يتمّ فيها تحميل البضائع وتفريغها مرافق تكفي ، وبدون تأخير غير مسوغ للسفن المعنية ، لاستقبال مخلّفات المواد السائلة الضارة والأخلاط التي تحتوي على تلك المخلّفات والتي تنجم عن استيفاء أحكام هذا المرفق .

2. أن تتوافر في موانئ التصليح ، حيث يتمّ تصليح ناقلات المواد السائلة الضارة ، مرافق كافية لاستقبال المخلّفات والأخلاط التي تحتوي على مواد سائلة ضارة من السفن التي تتردد على تلك الموانئ .

2 تحدد حكومة كل طرف أنواع المرافق المتوافرة لأغراض الفقرة 1 من هذه اللائحة في كل ميناء لتحميل البضائع وتفريغها ، وفي كل محطة بحرية وميناء تصليح في أراضيها وتُخطر المنظمة بذلك .

3 تتفق حكومات الأطراف في الاتفاقية التي تتاخم سواحلها أي منطقة خاصة معيّنة جماعياً على تحديد موعد تنطبق بحلوله متطلبات الفقرة 1 من هذه اللائحة ، ويسري اعتباراً منه مفعول متطلبات الفقرات المنطبقة من هذه اللائحة بشأن تلك المنطقة ، وتُبلغ المنظمة مسبقاً بذلك الموعد قبل ستة أشهر على الأقل من حلوله . وتقوم المنظمة فوراً بإبلاغ جميع الأطراف بالموعد المذكور .

4 تتعهد حكومة كل طرف في الاتفاقية بضمان توافر الترتيبات في محطات تفريغ البضائع لتيسير نزح صهاريج البضائع في السفن التي تُفرغ مواد سائلة ضارة في هذه المحطات . وتمديدات الأنابيب والخراطيم في المحطات التي تحتوي على مواد سائلة ضارة ترد من السفن التي تُفرغ هذه المواد في المحطة ينبغي ويجب ألا يُعاد تفريغها في تلك السفن .

5 يقوم كل طرف بإخطار المنظمة بأي حالة يُزعم فيها بأن المرافق المطلوبة بمقتضى الفقرة 1 أو الترتيبات المطلوبة بمقتضى الفقرة 3 من هذه اللائحة غير كافية ، قصد إبلاغ الأطراف المعنية بذلك .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

تذييلات المرفق II

التذييل 1
الخطوط التوجيهية بشأن تصنيف المواد السائلة الضارة *

تُدرج المنتجات في فئات التلوث استناداً إلى تقييم لخواصها على نحو ما يبيّنه نمط المخاطر الناجم عنها المعتمد من جانب فريق الخبراء المعني بالجوانب العلمية للتلوث البحري (GESAMP) ، وفقاً لما يرد في الجدول أدناه :

القاعدة	A1 تراكم أحيائي	A2 تحلّل أحيائي	B1 سمّية حادة	B2 سمّية مزمنة	D3 تأثيرات صحية طويلة الأجل	E2 تأثيرات في الأحياء البحرية والموائل القاعية	الفئة
1			5 ≤				X
2	4 ≤		4				
3		NR	4				
4	4 ≤	NR			CMRTNI		
5			4				Y
6			3				
7			2				
8	4 ≤	NR		ليس 0			
9				1 ≤			
10						Fp ، أو F ، أو S إذا لم تكن المادة عضوية	
11					CMRTNI		
12	أي منتج لا يستوفي معايير القواعد من 1 إلى 11 والقاعدة 13						Z
13	كل المنتجات المحددة على أنها : ≥ 2 في العمود A1 ؛ و R في العمود A2 ، لا شيء في العمود D3 ؛ ليست Fp ، أو F ، أو S (إذا لم تكن المادة عضوية) ؛ و0 (صفر) في كل الأعمدة الأخرى لنمط المخاطر المعتمد من قبل فريق الخبراء المعني بالجوانب العلمية للتلوث البحري (GESAMP)						OS (مواد أخرى)

NR = non-readily biodegradable = غير قابل للتحلّل الأحيائي بسهولة

CMRTNI = carcinogenicity, mutagenicity, reprotoxicity, specific organ oriented systemic toxicity, neurotoxicity, immunotoxicity = سَرْطَنَة ، استطفار ، سمّية توالدية ، سمّية جهازية تستهدف عضواً جسدياً معيّناً ، سمّية عصبية ، سمّية مناعية

* انظر التعميم MEPC.1/Circ.512 الذي يتناول الخطوط التوجيهية المنقّحة بشأن التقييم المؤقت للمواد السائلة التي تُنقل سائبةً .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

مفتاح الرموز المختصر للإجراءات المنقّحة لتقييم المخاطر الصادرة عن فريق الخبراء المعني بالجوانب العلمية للتلوث البحري (GESAMP)

العمودان A و B - البيئة المائية				
التصنيف الرقمي	A		B	
	تراكم أحيائي وتحلّل أحيائي		سمّية مائية	
	A 1 تراكم أحيائي	A 2 تحلّل أحيائي	B 1 سمّية الحادة	B 2 سمّية مزمنة
	log P_{ow} / BCF		$LC/EC/IC_{50}$ (ملغ/ل)	NOEC (ملغ/ل)
0	< 1 أو > 7 تقريباً / غير قابل للقياس	R : قابل للتحلّل الأحيائي بسهولة NR : غير قابل للتحلّل الأحيائي بسهولة inorg : لا عضوي	1000<	1<
1	≤ 1 - < 2 / 10 > - ≥ 1		1000≥-100<	1≥-0.1<
2	≤ 2- < 3 / 100 > -≥ 10		100≥-10<	0.1≥-0.01<
3	≤ 3- < 4 / 500 > -≥ 100		10≥-1<	0.01≥-0.001<
4	≤ 4 - < 5 / 4000 > -≥ 500		10≥-0.1<	0.001≥
5	5≤ / 4000≤		0.1≥-0.01<	
6			0.01≥	

العمودان C و D – الصحة البشرية (التأثيرات السمية في الثدييات)						
التصنيف الرقمي	C			D		
	سمية ثديية حادة			تهيج وتآكل وتأثيرات صحية طويلة الأجل		
	C 1 سمّية فمية LD_{50} (مغ/كغ)	C 2 سمّية جلدية LD_{50} (ملغ/كلغ)	C 3 سمّية استنشاقية LC_{50} (مغ/ل)	D 1 تهيّج الجلد وتآكله	D 2 تهيّج العين وتآكلها	D 3* تأثيرات صحية طويلة الأجل
0	2000<	2000<	20<	غير مهيج	غير مهيج	C - سرطنة M - استطفار R - سمية توالدية S - توليد الحساسية A - خطر استنشاقي T - سمية جهازية تستهدف عضواً جسدياً معيناً L - تضرر الرئة N - سمية عصبية I - سمية مناعية
1	2000≥-300<	>1000 -≤2000	20≥-10<	مهيج بصورة خفيفة	مهيج بصورة خفيفة	
2	2000≥-50<	>200 -≤1000	10≥-2<	مهيج	مهيج	
3	50≥-5<	>50 - ≤200	2≥-0,5<	3 مهيج بصورة حادة أو أكال 3A أكال (≥ 4 ساعات) 3B أكال (≥ 1 ساعة) 3C Corr أكال (≥ 3 دقائق)	مهيج بصورة حادة	
4	5≥	50≥	0.5≥			

NOEC = no observed effect concentration = معدّل التركيز بدون تأثيرات ملحوظة

* تُستخدم هذه الأعمدة لتحديد فئات الثلوث .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

مفتاح الرموز المختصر للإجراءات المنقّحة لتقييم المخاطر الصادرة عن فريق الخبراء المعني بالجوانب العلمية للتلوث البحري (GESAMP) *(تابع)*

العمود E – عرقلة أوجه الاستخدام الأخرى للبحر			
E 1 إفساد	E 2* تأثيرات مادية في الأحياء والموائل القاعية	E 3 التعرّض للقيم الجمالية للساحل	
		التصنيف الرقمي	الوصف والتدبير
NT : غير ملوّث (بعد الاختبار) T : نتائج اختبار التلوث إيجابية	Fp : مادة تطفو باستمرار F : مادة تطفو S : مادة غاطسة	0	لا تعرّض **لا تحذير**
		1	مكروه بصورة طفيفة **تحذير ، بدون إغلاق المرفق**
		2	مكروه بصورة معتدلة **احتمال إغلاق المرفق**
		3	مكروه بشدة **إغلاق المرفق**

* تُستخدم هذه الأعمدة لتحديد فئات التلوث .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

التذييل II
نموذج سجل البضائع للسفن التي تنقل مواد سائلة ضارة سائبة

سجل البضائع للسفن التي تنقل مواد سائلة ضارة سائبة

اسم السفينة .....

الرقم المميّز أو الحروف المميّزة .....

الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية .....

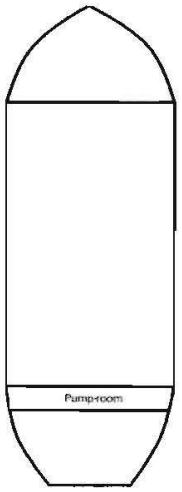
الحمولة الإجمالية .....

الفترة من ..... إلى .....

اسم السفينة .....

الرقم المميّز أو الحروف المميّزة .....

رسم تخطيطي لصهاريج البضائع والنفايات الزيتية
(تستكمل البيانات على متن السفينة)



تحديد الصهاريج	السعة

(إدراج سعة كل صهريج بالأمتار المكعبة)

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

مقدمة

تشتمل الصفحات التالية على قائمة شاملة لبنود عمليات البضائع والصابورة التي يتعيّن تدوينها ، عند الاقتضاء ، في سجل البضائع بالنسبة لكل صهريج على حدة بموجب اللائحة 2.15 من المرفق II للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها ، في الصيغة التي عُدّلت بها . وقد جمعت هذه البنود وفقاً للعمليات ويحمل كل منها حرفاً مميزاً .

وعند تدوين قيد في سجل البضائع ، يجب إدراج التاريخ ورمز العملية ورقم البند في الأعمدة المناسبة من السجل ، ويجب تدوين التفاصيل المطلوبة في الفراغات المخصصة لذلك حسب الترتيب الزمني .

ويجب أن يقوم الضابط المسؤول أو الضباط المسؤولون ، وإذا انطبق ذلك ، خبير المعاينة الذي تعتمده السلطة المختصة التابعة للدولة التي يجري فيها تفريغ السفينة بالتوقيع على كافة القيود المتعلّقة بكل عملية منتهية وتأريخها . ويجب على ربان السفينة أن يوقّع من جانبه أيضاً على كل صفحة مستكملة .

قائمة البنود التي يتعيّن تدوينها

يجب إدراج القيود بالنسبة للعمليات التي تشمل كل فئات المواد .

(ألف) تحميل البضائع

1 مكان التحميل .

2 هوية الصهريج (الصهاريج) واسم المادة (المواد) وفئتها (فئاتها) .

(باء) التحويل الداخلي للبضائع

3 اسم البضاعة (البضائع) المحوّلة وفئتها (فئاتها) .

4 هوية الصهاريج :

.1 من :

.2 إلى :

5 هل تم تفريغ الصهريج المذكور (الصهاريج المذكورة) في البند 1.4 ؟

6 إذا لم يتم ذلك ، ما هي كمية البضاعة المتبقية في الصهريج (الصهاريج) ؟

(جيم) تفريغ البضائع

7 مكان التفريغ .

8 هوية الصهريج المفرّغ (الصهاريج المفرّغة) .

9 هل تم تفريغ الصهريج (الصهاريج) ؟

.1 إذا تمّ ذلك ، يتعيّن تأكيد أن طريقة التفريغ والنزح تتماشى مع دليل الإجراءات والترتيبات الخاص بالسفينة (أي الميلان الجانبي والميل الطولي ودرجة الحرارة المستخدمة في النزح) .

.2 إذا لم يتمّ ذلك ، ما هي الكمية المتبقية في الصهريج (الصهاريج) ؟

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

10 هل يشترط دليل الإجراءات والترتيبات الخاص بالسفينة إجراء عملية غسل مسبق وتصريف الغُسالة في وقت لاحق في مرافق الاستقبال ؟

11 تعطل نظام الضخ و/أو النزح :

1. وقت العطل وطبيعته ؛
2. أسباب العطل ؛
3. وقت إعادة تشغيل النظام .

(دال) الغسل المسبق الإلزامي بموجب دليل الإجراءات والترتيبات الخاص بالسفينة

12 تحديد هوية الصهريج (الصهاريج) والمادة (المواد) والفئة (الفئات) .

13 طريقة الغسل :

1. عدد آلات الغسل لكل صهريج ؛
2. مدة الغسل/دورات الغسل ؛
3. غسل ساخن/بارد .

14 حُوِّلت نفايات الغسل المسبق إلى :

1. مرفق استقبال في ميناء التفريغ (تحديد الميناء) ؛*
2. مرفق استقبال في ميناء آخر (تحديد الميناء) *.

(هاء) تنظيف صهاريج البضائع باستثناء الغسل المسبق الإلزامي (عمليات الغسل المسبق الأخرى والغسل النهائي والتهوية ، وما إلى هنالك)

15 تحديد الوقت وهوية الصهريج (الصهاريج) والمادة (المواد) والفئة (الفئات) وإيضاح ما يلي :

1. طريقة الغسل المستخدمة ؛
2. مادة (مواد) التنظيف (تحديد المادة (المواد) والكميات) ؛
3. طريقة التهوية المستخدمة (تحديد عدد المراوح المستخدمة ومدة التهوية) .

16 غُسالات الصهاريج :

1. صُرِّفت في البحر ؛
2. حوِّلت إلى مرفق استقبال (تحديد الميناء) ؛*
3. حوِّلت إلى صهريج تجميع النفايات الزيتية (حدد الصهريج) .

(واو) تصريف غُسالات الصهاريج في البحر

17 تحديد هوية الصهريج (الصهاريج) :

1. هل صُرِّفت غُسالات الصهاريج أثناء تنظيف الصهريج (الصهاريج) ؟ إذا تمّ ذلك ، بأي معدّل ؟

* ينبغي على ربابنة السفن أن يحصلوا من مشغّل مرافق الاستقبال ، التي تشمل الصنادل والشاحنات الصهريجية ، على إيصال استلام أو شهادة تحدد فيهما كمية غسالات الصهاريج التي يتم نقلها ، إلى جانب زمن وتاريخ عملية النقل . وينبغي الاحتفاظ بذلك الوصل أو تلك الشهادة مع سجل البضائع .

* ينبغي على ربابنة السفن أن يحصلوا من مشغّل مرافق الاستقبال ، التي تشمل الصنادل والشاحنات الصهريجية ، على إيصال استلام أو شهادة تحدد فيهما كمية غسالات الصهاريج التي يتم نقلها ، إلى جانب زمن وتاريخ عملية النقل . وينبغي الاحتفاظ بذلك الوصل أو تلك الشهادة مع سجل البضائع .

2. هل صُرِّفت غُسالات الصهاريج من صهريج جمع النفايات ؟ إذا تمّ ذلك ، أوضح كمية ومعدل التصريف .

18 الوقت عند بدء الضخ وعند إيقافه .

19 سرعة السفينة أثناء عملية التصريف .

(زاي) تصبير صهاريج البضائع

20 هوية الصهريج المصبّر (الصهاريج المصبّرة) .

21 الوقت عند بدء التصبير .

(حاء) تصريف مياه الصابورة من صهاريج البضائع

22 هوية الصهريج (الصهاريج).

23 تصريف الصابورة :

1. في البحر ؛

2. في مرافق الاستقبال (تحديد الميناء) .

24 الوقت عند بدء تصريف الصابورة وعند إيقافه .

25 سرعة السفينة أثناء عملية التصريف .

(طاء) التصريف العَرَضي أو غير ذلك من حالات التصريف الاستثنائي

26 وقت حصول هذا التصريف .

27 الكمية التقريبية والمادة (المواد) والفئة (الفئات) .

28 ظروف التصريف أو التسرب وملاحظات عامة .

(ياء) الرقابة من قبل خبراء معاينة معتمدين

29 تحديد الميناء .

30 تحديد الصهريج (الصهاريج) والمادة (المواد) والفئة (الفئات) التي صُرِّفت على اليابسة .

31 هل تم تفريغ الصهريج (الصهاريج) والمضخة (المضخات) وشبكة (شبكات) الأنابيب ؟

32 هل أُجريت عملية غسل مسبق بموجب دليل الإجراءات والترتيبات الخاص بالسفينة ؟

33 هل صُرِّفت الغُسالات الناتجة عن عملية الغسل المسبق على اليابسة وهل الصهريج فارغ ؟

34 منح إعفاء من الغسل المسبق الإلزامي .

35 أسباب الإعفاء .

36 اسم خبير المعاينة المعتمد وتوقيعه .

37 الهيئة ، الشركة ، الوكالة الحكومية التي يعمل خبير المعاينة لحسابها .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

(كاف) إجراءات تشغيلية إضافية وملاحظات

اسم السفينة .....

الرقم المميّز أو الحروف المميّزة .....

الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية .....

عمليات البضائع والصابورة

التاريخ	الرمز (حرف)	البند (رقم)	تسجيل العمليات/توقيع الموظف المسؤول/اسم خبير المعاينة المعتمد وتوقيعه

توقيع الربان .....

التذييل III
نموذج الشهادة الدولية لمنع التلوث المتعلقة
بنقل المواد السائلة الضارة السائبة *

الشهادة الدولية لمنع التلوث المتعلقة بنقل المواد السائلة الضارة السائبة

صادرة بمقتضى أحكام الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (المشار إليها في ما بعد باسم "الاتفاقية") ، وبتخويل من حكومة :

.....

(الاسم الكامل للبلد)

من جانب .....

(الاسم الكامل للشخص المختص المفوض أو الهيئة المختصة المفوضة بمقتضى أحكام الاتفاقية)

تفاصيل السفينة

اسم السفينة .....

الرقم المميّز أو الحروف المميّزة .....

الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية †.....

ميناء التسجيل .....

الحمولة الإجمالية .....

تشهد :

1 أن السفينة قد تمّت معاينتها بموجب أحكام اللائحة 8 من المرفق II للاتفاقية .

2 أنه تبيّن من المعاينة أن هيكل السفينة ومعداتها ونُظُمها وتجهيزاتها وترتيباتها ومواده‍ا وحالتها مُرضية من جميع الجوانب وأن السفينة تستوفي المتطلبات المنطبقة الواردة في المرفق II للاتفاقية .

3 أن السفينة مزوّدة بدليل للإجراءات والترتيبات على النحو الذي تتطلّبه اللائحة 14 من المرفق II للاتفاقية ، وأن الترتيبات والمعدات التي ينص عليها الدليل مرضية من جميع الجوانب .

4 أن السفينة تستوفي متطلبات المرفق II لاتفاقية ماربول لنقل المواد السائلة الضارة السائبة ، شريطة التقيّد بجميع الأحكام ذات الصلة بذلك من المرفق II .

* يجب أن تُحرَّر الشهادة الدولية لمنع التلوث المتعلقة بنقل المواد السائلة الضارة السائبة (شهادة NLS) باللغة الإسبانية أو الفرنسية أو الإنكليزية على الأقل . وإذا استُخدمت أيضاً لتدوين القيود اللغة الرسمية للبلد الذي يحق للسفينة أن ترفع علَمه ، يُعمل بهذه اللغة في حال حصول منازعة أو اختلاف .

† انظر خطة المنظمة البحرية الدولية بشأن رقم تعريف السفينة الذي اعتمدته المنظمة بالقرار A 600(15) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

المرفق II : لوائح مكافحة التلوث بمواد سائلة ضارة سائبة

المواد السائلة الضارة	ظروف النقل (أرقام الصهاريج ، وما إلى هنالك)	فئة التلوث
يتبع على أوراق إضافية موقّعة ومؤرخة		

هذه الشهادة صالحة حتى (اليوم/الشهر/السنة) .....
شريطة إجراء معاينات بموجب أحكام اللائحة 8 من المرفق II للاتفاقية .

تاريخ إنجاز المعاينة التي تستند إليها الشهادة (اليوم/الشهر/السنة) .....

صدرت في .....
(مكان إصدار الشهادة)

التاريخ (اليوم/الشهر/السنة).....
(تاريخ الإصدار)

.....
(توقيع المسؤول المفوّض
أصولا بإصدار الشهادة)

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

المصادقة على المعاينات السنوية والبينية

نشهد أنه لدى إجراء معاينة لهذه السفينة بمقتضى اللائحة 8 من المرفق II للاتفاقية ، تبيّن أنها تستوفي الأحكام ذات الصلة بذلك من الاتفاقية :

معاينة سنوية : التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوّض أصولاً)
المكان : .....
التاريخ : (اليوم/الشهر /السنة).....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

معاينة سنوية /بينية *: التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوّض أصولاً)
المكان : .....
التاريخ : (اليوم/الشهر /السنة).....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

معاينة سنوية /بينية *: التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوّض أصولاً)
المكان : .....
التاريخ : (اليوم/الشهر /السنة).....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

معاينة سنوية : التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوّض أصولاً)
المكان : .....
التاريخ : (اليوم/الشهر /السنة).....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

* للحذف حسب الاقتضاء .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

معاينة سنوية/بينية بموجب اللائحة 3.8.10

نشهد أنه لدى إجراء معاينة سنوية */بينية لهذه السفينة بموجب اللائحة 3.8.10 من المرفق II للاتفاقية ، تبيّن أنها تستوفي الأحكام ذات الصلة بذلك من الاتفاقية :

التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوّض أصولاً)

المكان : .....

التاريخ : (اليوم/الشهر/السنة).....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

المصادقة على تمديد صلاحية شهادة إذا كانت سارية المفعول لمدة تقل عن 5 سنوات ، حيثما تنطبق اللائحة 3.10

تستوفي السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك من الاتفاقية ، وتُعتبر هذه الشهادة ، بموجب اللائحة 3.10 من المرفق II للاتفاقية ، مقبولة على أنها صالحة حتى (اليوم/الشهر/السنة) :.....

التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوّض أصولاً)

المكان : .....

التاريخ : (اليوم/الشهر/السنة).....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

المصادقة على تمديد صلاحية الشهادة عند استكمال المعاينة التجديدية وحيثما تنطبق اللائحة 4.10

تستوفي السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك من الاتفاقية ، وتُعتبر هذه الشهادة ، بموجب اللائحة 4.10 من المرفق II للاتفاقية ، مقبولة على أنها صالحة حتى (اليوم/الشهر/السنة) :.....

التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوّض أصولاً)

المكان : .....

التاريخ : (اليوم/الشهر/السنة).....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

* للحذف حسب الاقتضاء .

المصادقة على تمديد صلاحية الشهادة إلى أن تصل السفينة
إلى ميناء المعاينة أو لفترة سماح
حيثما تنطبق اللائحة 5.10 أو 6.10

تُعتبر هذه الشهادة ، بموجب اللائحة 5.10 أو 6.10 * من المرفق II للاتفاقية ، مقبولة على أنها صالحة حتى (اليوم/الشهر/السنة) : .....

التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوض أصولاً)

المكان : .....

التاريخ : (اليوم/الشهر/السنة).....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

المصادقة على تقديم موعد الذكرى السنوية
حيثما تنطبق اللائحة 8.10

بموجب اللائحة 8.10 من المرفق II للاتفاقية ، يحلّ الموعد الجديد للذكرى السنوية في التاريخ التالي (اليوم/الشهر/السنة) : .....

التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوض أصولاً)

المكان : .....

التاريخ : (اليوم/الشهر/السنة).....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

بموجب اللائحة 8.10 من المرفق II للاتفاقية ، يحلّ الموعد الجديد للذكرى السنوية في التاريخ التالي (اليوم/الشهر/السنة) : .....

التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوض أصولاً)

المكان : .....

التاريخ : (اليوم/الشهر/السنة).....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

* للحذف حسب الاقتضاء .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

التذييل IV
النموذج الموحّد لدليل الإجراءات والترتيبات

الملاحظة 1 *:* يتألف النموذج الموحّد من نصّ موحّد للمقدمة وفهرس للفقرات الرئيسية لكل قسم. ويجب إدراج هذا النصّ الموحد في الدليل الخاص بكل سفينة ، متبوعاً بالمعلومات الضرورية لاستكمال كل جزء حسبما ينطبق على السفينة المعنيّة . وفي حال عدم انطباق قسم ما ، تدوّن عبارة "لا ينطبق" بغية عدم الإخلال بالترقيم الذي يتطلّبه النموذج الموحّد . وعند تكوين فقرات هذا النموذج مطبوعة *بالخط المائل* ، يجب إدراج المعلومات المطلوبة للسفينة المعنيّة . وتتباين محتويات الدليل تبعاً لتصميم السفينة ونوع نشاطها وأنواع البضائع المزمع نقلها. أما حينما لا يكون النصّ مطبوعاً بالخط المائل ، يجب إعادة نسخ ذلك النص من النموذج الموحد في الدليل بدون أي تعديل .

الملاحظة 2 *:* إذا كانت الإدارة تقتضي أو تقبل معلومات وتعليمات تشغيلية بالإضافة إلى تلك المحددة في هذا النموذج الموحد ، يجب أن تُدرج في الإضافة دال لهذا الدليل .

النموذج الموحّد

دليل الإجراءات والترتيبات
بمقتضى أحكام المرفق II لاتفاقية ماربول

اسم السفينة : .....

الرقم المميّز أو الأحرف المميّزة : .....

الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية : .....

ميناء التسجيل : .....

خاتم الاعتماد من جانب الإدارة :

مقدمة

1 وضعت الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (المشار إليها في ما بعد باسم اتفاقية ماربول) بغية تفادي تلوث البيئة البحرية بفعل قيام السفن بتصريف المواد المؤذية أو النفايات السائلة التي تحتوي على هذه المواد في البحر . وسعياً وراء تحقيق هدفها ، تتألف اتفاقية ماربول من ستة مرفقات تتضمن لوائح تفصيلية بشأن القيام على متن السفينة بمناولة ست مجموعات رئيسية من المواد المؤذية وتصريفها في البحر أو إطلاقها في الجو ، وهي المرفق I (الزيوت المعدنية) والمرفق II (المواد السائلة الضارة المنقولة سائبة) والمرفق III (المواد المؤذية المنقولة معبّأة) والمرفق IV (قاذورات المجارير) والمرفق V (القمامة) والمرفق VI (تلوث الهواء) .

2 تحظر اللائحة 13 من المرفق II لاتفاقية ماربول (المشار إليه في ما بعد باسم "المرفق II") تصريف المواد السائلة الضارة من الفئة X و Y و Z ، أو مياه الصابورة أو غسالات الصهاريج أو المخلّفات الأخرى أو الأخلاط التي تحتوي على

تلك المواد ، في البحر إلاّ إذا تم ذلك بما يتماشى مع شروط محددة تتضمّن إجراءات وترتيبات تستند إلى معايير تضعها المنظمة البحرية الدولية لضمان تلبية الشروط المحددة لكل فئة .

3 يتطلّب المرفق II تزويد كل سفينة مرخص لها بحمل مواد سائلة ضارة سائبة بدليل للإجراءات والترتيبات يُشار إليه في ما بعد باسم "الدليل" .

4 حرِّر هذا الدليل بموجب اللائحة 14 من المرفق II ، ويتناول الجوانب البيئية البحرية لتنظيف صهاريج البضائع وتصريف المخلّفات والأخلاط الناجمة عن هذه العمليات . وهو لا يشكّل دليلاً للسلامة ، ويجب أن يُشار إلى مطبوعات أخرى ، حسب مقتضى الحال ، لتقييم مخاطر السلامة .

5 الغرض من هذا الدليل تحديد الترتيبات والتجهيزات المطلوبة لإتاحة التقيّد بأحكام المرفق II وتعريف ضباط السفينة بالإجراءات التشغيلية في ما يتعلق بمناولة البضائع وتنظيف الصهاريج ومناولة النفايات الزيتية وتصريف المخلّفات والتصبير وتفريغ الصابورة التي يتعين إتّباعها بغية استيفاء متطلبات المرفق II .

6 بالإضافة إلى ذلك ، تستخدم الإدارات هذا الدليل ، إلى جانب سجل بضائع السفينة والشهادة الصادرة بمقتضى المرفق II * ، لأغراض الرقابة بغية ضمان تقيّد هذه السفينة تقيّداً كاملاً بمتطلبات المرفق II .

7 على الربان أن يضمن عدم تصريف أي مخلّفات للبضائع أو أخلاط المخلّفات/المياه التي تحتوي على مواد من الفئة X و Y و Z في البحر ، ما لم يتم هذا التصريف بصورة تتماشى تماماً مع الإجراءات التشغيلية الواردة في هذا الدليل .

8 اعتمدت الإدارة هذا الدليل ، ولا يجوز إدخال أي تحوير أو تعديل على أي جزء منه بدون موافقة مسبقة من الإدارة .

فهرس الأقسام

1 السمات الرئيسية للمرفق II لاتفاقية ماربول 254

2 وصف تجهيزات السفينة وترتيباتها 254

3 إجراءات تفريغ البضائع ونزح الصهاريج 257

4 الإجراءات المتعلقة بتنظيف صهاريج البضائع وتصريف المخلّفات والتصبير وتفريغ الصابورة 258

5 معلومات وإجراءات 260

* تُدرج الشهادة الصادرة للسفينة المعيّنة فحسب ، أي الشهادة الدولية لمنع التلوث المتعلقة بنقل المواد السائلة الضارة السائبة أو شهادة اللياقة لنقل الكيميائيات الخطرة السائبة أو شهادة اللياقة الدولية لنقل الكيميائيات الخطرة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

القسم 1 – السمات الرئيسية للمرفق II لاتفاقية ماربول

1.1 تنطبق متطلبات المرفق II على جميع السفن التي تنقل مواد سائلة ضارة سائبة . وتنقسم المواد التي تشكّل تهديداً بإلحاق الضرر بالبيئة البحرية إلى ثلاث فئات ، هي X و Y و Z . وتمثّل مواد الفئة X أشد الأخطار المحيطة بالبيئة البحرية ، بينما تشكّل مواد الفئة Z أقل تلك الأخطار .

2.1 يَحظر المرفق II تصريف أي نفايات سائلة تحتوي على مواد تندرج ضمن تلك الفئات في البحر إلاّ حينما تتم عمليات التصريف في ظل شروط خاصة مفصّلة لكل فئة . وتتضمّن هذه الشروط ، حيثما ينطبق ذلك ، معايير مثل :

1. الكمية القصوى للمواد في كل صهريج التي يمكن تصريفها في البحر ؛
2. سرعة السفينة خلال التصريف ؛
3. المسافة الدنيا من أقرب يابسة خلال التصريف ؛
4. العمق الأدنى لمياه البحر خلال التصريف ؛
5. الحاجة إلى إجراء التصريف تحت خط الماء .

3.1 بالنسبة لبعض المناطق البحرية المسماة "مناطق خاصة" ، تنطبق عليها معايير تصريف أشد صرامة . وبمقتضى المرفق II ، فإن المنطقة الخاصة هي منطقة القطب الجنوبي .

4.1 يتطلّب المرفق II تزويد كل سفينة بتَرتيبات للضخ وتمديدات الأنابيب تضمن أن كل صهريج مخصص لنقل الفئات X و Y و Z لا يحتبس بعد التفريغ كمية من المخلفات تتجاوز الكمية المحددة في المرفق . ويجب إعداد تقدير كمية المخلّفات بالنسبة لكل صهريج يزمع نقل تلك المواد فيه . ولا يجوز اعتماد صهريج لنقل مادة من مواد الفئة X أو Y أو Z إلاّ بعد أن يظهر التقدير أن كمية المخلفات تقلّ عن الكمية الموصوفة في المرفق .

5.1 بالإضافة إلى الشروط المشار إليها أعلاه ، يرد شرط هام في المرفق II ومفاده أنه لا يجوز تصريف بعض مخلّفات البضائع وكذلك القيام ببعض عمليات تنظيف وتهوية الصهاريج إلاّ بموجب الإجراءات والترتيبات المعتمدة .

6.1 بغية إتاحة تلبية الشرط الوارد في الفقرة 5.1 ، يتضمّن هذا الدليل في القسم 2 تفاصيل تجهيزات السفينة وترتيباتها كافة . ويتضمّن القسم 3 الإجراءات التشغيلية لعملية تفريغ البضائع ونزح الصهاريج ، بينما يعرض القسم 4 إجراءات تصريف مخلّفات البضائع وغسل الصهاريج وجمع النفايات الزيتية والتصبير وتفريغ الصابورة ، حسبما تنطبق على المواد المرخّص للسفينة أن تنقلها .

7.1 باتّباع الإجراءات المحددة في هذا الدليل ، يمكن ضمان استيفاء السفينة جميع المتطلبات ذات الصلة بذلك من المرفق II لاتفاقية ماربول .

القسم 2 – وصف تجهيزات السفينة وترتيباتها

1.2 يتضمّن هذا القسم جميع تفاصيل تجهيزات السفينة وترتيباتها الضرورية لتمكين الطاقم من اتّباع الإجراءات التشغيلية المحددة في القسمين 3 و 4 .

2.2 الترتيب العام للسفينة ووصف صهاريج البضائع

يجب أن يتضمّن هذا القسم وصفاً موجزاً لمنطقة بضائع السفينة مع السمات الرئيسية لصهاريج البضائع ومواقعها .

ويجب إدراج رسوم تخطيطية أو بيانية توضح الترتيب العام للسفينة وتشير إلى مواقع صهاريج البضائع وعددها وترتيبات التسخين .

3.2 وصف ترتيبات ضخ البضائع وتمديدات الأنابيب ونظام النزح

يجب أن يتضمّن هذا القسم وصفاً لترتيبات ضخ البضائع وتمديدات الأنابيب ونظام النزح .

ويجب إدراج رسوم تخطيطية أو بيانية توضح الجوانب التالية ، على أن تكون مرفقة بشروح نصية حيثما تستدعي الضرورة ذلك :

1. ترتيبات تمديدات أنابيب البضائع والإشارة إلى قطر كل أنبوب ؛
2. ترتيبات مضخات البضائع وطاقتها ؛
3. ترتيبات أنابيب نظام النزح وقطر كل أنبوب ؛
4. ترتيبات مضخات نظام النزح وطاقتها ؛
5. موقع نقاط سفط مواسير البضائع ومواسير النزح داخل كل صهريج للبضائع ؛
6. في حال تركيب بئر للسفط : موقع البئر وسعته المكعّبة ؛
7. ترتيبات تصريف المواسير ونزحها أو ترتيبات نفخها ؛
8. كمية وضغط النتروجين أو الهواء اللازم لنفخ المواسير ، إذا انطبق ذلك .

4.2 وصف صهاريج الصابورة وترتيبات ضخ الصابورة وتمديدات الأنابيب

يجب أن يتضمّن هذا القسم وصفاً لصهاريج الصابورة وترتيبات ضخ الصابورة وتمديدات الأنابيب .

ويجب إدراج رسوم بيانية أو تخطيطية وجداول تبيّن ما يلي :

1. ترتيب عام يوضح صهاريج الصابورة المنفصلة وصهاريج البضائع المزمع استخدامها كصهاريج صابورة ، إلى جانب سعتها (بالأمتار المكعبة) ؛
2. ترتيبات تمديدات أنابيب الصابورة ؛
3. طاقة الضخ لصهاريج البضائع التي يمكن استخدامها أيضاً كصهاريج للصابورة ؛
4. أي وصلات بين ترتيبات تمديدات أنابيب الصابورة ونظام منافذ التصريف المغمورة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

5.2 وصف الصهاريج المخصّصة للنفايات الزيتية مع ترتيبات الضخ وتمديدات الأنابيب المصاحبة

يجب أن يتضمّن هذا القسم وصفاً للصهريج المخصّص (الصهاريج المخصّصة) للنفايات الزيتية مع ترتيبات الضخ وتمديدات الأنابيب المصاحبة . ويجب توفير رسوم بيانية أو تخطيطية توضح الآتي :

1. *صهاريج المخصّصة للنفايات الزيتية الموفرة مع سعة تلك الصهاريج ؛*
2. *ترتيبات الضخ وتمديدات للصهاريج المخصّصة للنفايات الزيتية مع الإشارة إلى قطر كل أنبوب ووصلات هذه الأنابيب مع منفذ التصريف المغمور .*

6.2 وصف منفذ التصريف المغمور للنفايات السائلة التي تحتوي على مواد سائلة ضارة

يجب أن يتضمّن هذا القسم معلومات عن موقع منفذ (منافذ) التصريف المغمورة وطاقته (طاقتها) التدفقية القصوى والوصلات بين هذا المنفذ وصهاريج البضائع وصهاريج النفايات الزيتية . ويجب توفير رسوم بيانية أو تخطيطية توضح الآتي :

1. *موقع منافذ التصريف المغمورة وعددها ؛*
2. *الوصلات مع منافذ التصريف المغمورة ؛*
3. *موقع جميع مداخل مياه البحر بالنسبة لمنافذ التصريف المغمورة .*

7.2 وصف أدوات بيان وتسجيل معدلات التدفق

[محذوف]

8.2 وصف نظام تهوية صهاريج البضائع

يجب أن يتضمّن هذا القسم وصفاً لنظام تهوية صهاريج البضائع .

ويجب توفير رسوم بيانية أو تخطيطية وجداول توضح الجوانب التالية ، على أن تكون مرفقة بشروح نصية حيثما تستدعي الضرورة ذلك :

1. *المواد السائلة الضارة المرخص للسفينة بحملها ذات ضغط بخاري يزيد على 5 كيلوباسكال عند 20 درجة مئوية والصالحة للتنظيف بالتهوية التي يتعين أن تُدرج المواد في الفقرة 10.4.4 من الدليل ؛*
2. *تمديدات أنابيب ومراوح التهوية ؛*
3. *مواقع فتحات التهوية ؛*
4. *معدل التدفق الأدنى لنظام التهوية اللازم لتهوية قاع صهاريج البضائع وجميع جوانبه بشكل كاف ؛*
5. *مواقع الهياكل داخل الصهاريج التي تؤثر في التهوية ؛*

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

7. *طريقة تهوية نظام تمديدات أنابيب البضائع والمضخات والمرشحات ، وما إلى هنالك ؛*

8. *وسائل ضمان جفاف الصهريج .*

9.2 وصف ترتيبات غسل الصهاريج ونظام تسخين ماء الغسل

يجب أن يتضمّن هذا القسم وصفاً لترتيبات غسل الصهاريج ونظام تسخين ماء الغسل وجميع المعدات الضرورية لغسل الصهاريج .

ويجب توفير رسوم بيانية أو تخطيطية وجداول أو مخططات توضح الآتي :

1. *ترتيبات تمديدات الأنابيب المخصصة لغسل الصهاريج مع الإشارة إلى قطر كل أنبوب ؛*

2. *نوع آلات غسل الصهاريج وطاقتها ومعدلات ضغطها ؛*

3. *العدد الأقصى لآلات غسل الصهاريج التي يمكن أن تعمل في آن واحد ؛*

4. *مواقع فتحات السطح لغسل صهاريج البضائع ؛*

5. *عدد آلات الغسل ومواقعها المطلوبة لضمان التغطية الشاملة لجدران صهاريج البضائع ؛*

6. *الكمية القصوى لماء الغسل الذي يمكن تسخينه إلى 60 درجة مئوية باستخدام معدات التسخين المركّبة ؛*

7. *العدد الأقصى لآلات غسل الصهاريج التي يمكن أن تعمل في آن واحد عند 60 درجة مئوية .*

القسم 3 – إجراءات تفريغ البضائع ونزح الصهاريج

1.3 يتضمّن هذا القسم الإجراءات التشغيلية في ما يتعلق بتفريغ البضائع ونزح الصهاريج التي يتعيّن اتّباعها لضمان استيفاء متطلبات المرفق II .

2.3 تفريغ البضائع

يجب أن يتضمّن هذا القسم الإجراءات التي يتعيّن اتّباعها ، بما في ذلك المضخة وماسورة تفريغ البضائع وسفطها التي يتعين استخدامها بالنسبة لكل صهريج . ويجوز عرض طرائق بديلة .

ويجب عرض طريقة تشغيل المضخة أو المضخات وتسلسل التشغيل لكل الصمامات .

ويكمن المتطلّب الأساسي في تفريغ البضاعة إلى أقصى حد ممكن .

3.3 نزح صهاريج البضائع

يجب أن يتضمّن هذا القسم الإجراءات التي يتعيّن اتّباعها خلال نزح كل صهريج من صهاريج البضائع .

ماريول الطبعة الجامعة ، 2011

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

ويجب أن تتضمّن الإجراءات ما يلي :

1. تشغيل نظام النزح ؛
2. متطلبات الاستواء والميلان ؛
3. ترتيبات تصريف المواسير ونزحها أو ترتيبات نفخها إن انطبق ذلك ؛
4. المدة التي يستغرقها النزح في اختبار الماء .

4.3 درجة حرارة البضائع

يجب أن يتضمّن هذا القسم معلومات عن متطلّبات تسخين البضائع التي حُدّدت على أنها تحتاج إلى أن تكون ذات درجة حرارة دنيا معينة خلال التفريغ .

ويجب توفير معلومات عن ضبط نظام التسخين وطريقة قياس درجة الحرارة .

5.3 الإجراءات التي يتعيّن اتّباعها عند تعذّر تفريغ صهريج للبضائع بموجب الإجراءات المطلوبة

يجب أن يتضمّن هذا القسم معلومات عن الإجراءات التي يتعيّن اتّباعها عندما يتعذّر استيفاء المتطلّبات الواردة في البند 3.3 و/أو 4.3 نتيجةً للظروف التالية :

1. تعطّل نظام نزح صهاريج البضائع ؛
2. تعطّل نظام تسخين صهاريج البضائع .

6.3 سجل البضائع

يجب استكمال سجل البضائع في المواضع المناسبة عند انتهاء أي عملية للبضائع .

القسم 4 – الإجراءات المتعلقة بتنظيف صهاريج البضائع وتصريف المخلّفات والتصبير وتفريغ الصابورة

1.4 يتضمّن هذا القسم الإجراءات التشغيلية في ما يتعلق بتنظيف الصهاريج والتصبير ومناولة النفايات التي يتعيّن اتّباعها بغية ضمان استيفاء متطلبات المرفق II .

2.4 تعرض الفقرات التالية تسلسل الأنشطة التي يتعيّن القيام بها وتتضمّن معلومات أساسية لضمان تصريف المواد السائلة الضارة بدون خلق تهديد بإلحاق الضرر بالبيئة البحرية .

3.4 [حُذف]

4.4 يجب إن تراعي المعلومات الضرورية لوضع إجراءات تصريف مخلّفات البضاعة وتنظيف الصهريج وتصبيره وتفريغ صابورته ما يلي :

1. **فئة المادة**

ينبغي أن تُستخلص فئة المادة من الشهادة المعنية .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2. **كفاءة نزح نظام ضخ الصهاريج**

تعتمد محتويات هذا القسم على تصميم السفينة وما إذا كانت سفينة جديدة أم موجودة (انظر رسوم الأعمال السياقية ومتطلبات الضخ/النزح) .

3. **السفينة داخل المنطقة الخاصة أو خارجها**

يجب أن يتضمّن هذا القسم تعليمات بشأن إمكان تصريف غُسالات الصهريج في البحر ضمن منطقة خاصة (على النحو المعرف في البند 3.1) أو خارج منطقة خاصة . ويجب إيضاح المتطلبات المختلفة التي تعتمد على تصميم السفينة ونوع عملها .

ولا يجوز تصريف مخلّفات المواد السائلة الضارة أو الأخلاط التي تحتوي على هذه المواد في البحر ضمن منطقة القطب الجنوبي (المنطقة البحرية جنوب خط العرض 60 درجة جنوبا) .

4. **المادة المتصلّبة أو العالية اللزوجة**

ينبغي أن تُستخلص خصائص المادة من مستند النقل .

5. **الامتزاج بالماء**

[حُذف]

6. **التوافق مع النفايات الزيتية التي تحتوي على مواد أخرى**

يجب أن يتضمّن هذا القسم تعليمات بشأن الخلط المسموح به والمحظور لنفايات البضائع الزيتية . وينبغي الرجوع إلى الأدلة التي تتناول التوافق .

7. **التصريف في مرفق للاستقبال**

يجب أن يحدّد هذا القسم تلك المواد التي يجب إخضاع مخلّفاتها لغسل مسبق وتصريفها في مرفق للاستقبال .

8. **التصريف في البحر**

يجب أن يحتوي هذا القسم على معلومات بشأن العوامل التي يتعيّن أخذها في الحسبان بهدف تحديد ما إذا كان يسمح بتصريف أخلاط المخلّفات/المياه في البحر .

9. **استخدام مواد التنظيف أو المواد المضافة**

يجب أن يتضمّن هذا القسم معلومات عن استخدام مواد التنظيف والتخلص منها (مثل المذيبات التي تُستخدم لتنظيف الصهاريج) والمواد المضافة إلى مياه غسل الصهاريج (مثل المنظفات) .

10. **استخدام إجراءات التهوية في تنظيف الصهاريج**

يجب أن يشير هذا القسم إلى كل المواد التي يلائمها استخدام إجراءات التهوية .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

5.4 بعد تقييم المعلومات المذكورة أعلاه ، ينبغي تحديد الإجراءات التشغيلية الصحيحة التي يتعيّن اتّباعها باستخدام التعليمات ورسوم الأعمال السياقية الواردة في القسم 5 . وينبغي تدوين القيود المناسبة في سجل البضائع مع إيضاح الإجراء المتبع .

القسم 5 – معلومات وإجراءات

يجب أن يتضمّن هذا القسم الإجراءات التي تعتمد على عمر السفينة وكفاءة الضخ . وترد في الإضافة ألف أمثلة على رسوم الأعمال السياقية المشار إليها في هذا القسم ، وتتضمن المتطلبات الشاملة المنطبقة على السفن الجديدة والموجودة على حد سواء . ويجب أن يتضمن الدليل الخاص بسفينة معينة تلك المتطلبات التي تنطبق تحديدا على تلك السفينة فحسب .

وبالنسبة للمعلومات عن نقطة انصهار ولزوجة تلك المواد التي تزيد نقطة انصهارها على 0 درجة مئوية أو التي تزيد لزوجتها على 50 ملليباسكال ثانية عند 20 درجة مئوية ، ينبغي أن تستخلص من مستند النقل .

وفي ما يتعلق بالمواد المسموح بنقلها ، يجب الرجوع إلى الشهادة المعنية .

ويجب أن يتضمّن الدليل يلي :

الجدول 1	[حذف]
الجدول 2	المعلومات عن صهاريج البضائع
الإضافة ألف	رسوم الأعمال السياقية
الإضافة باء	إجراءات الغسل المسبق
الإضافة جيم	إجراءات التهوية
الإضافة دال	المعلومات الإضافية والتعليمات التشغيلية التي تتطلبها الإدارة أو تقبلها

ورد في ما يلي الشكل العام للجداول والإضافات الواردة أعلاه .

الجدول 2 – المعلومات عن صهاريج البضائع

رقم الصهريج *	السعة ($م^3$)	الكمية المنزوحة (لتر)

* ينبغي أن تكون أرقام الصهاريج مطابقة للأرقام الواردة في شهادة لياقة السفينة .

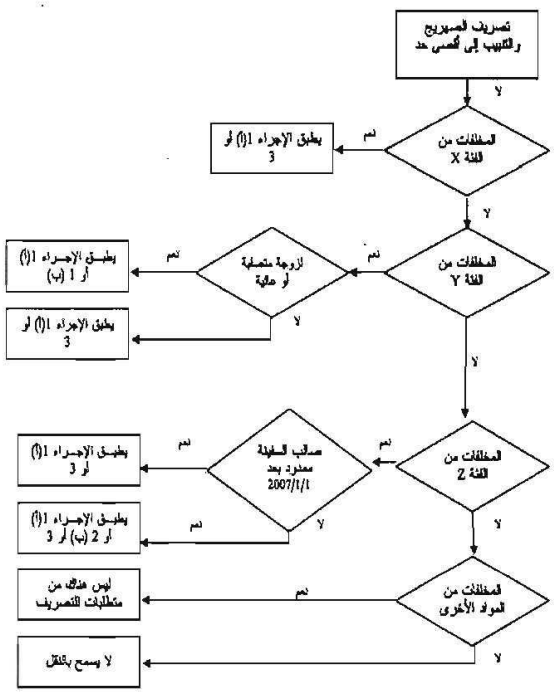
الإضافة ألف

رسوم الأعمال السياقية - تنظيف صهاريج البضائع والتخلّص من غُسالات الصهاريج/الصابورة التي تحتوي على مخلفات مواد من الفئات X و Y و Z

الملاحظة 1 : يعرض رسم الأعمال السياقية هذا المتطلبات الأساسية التي تنطبق على جميع الفئات العمرية للسفن ، ويهدف إلى توفير الإرشادات فحسب .

الملاحظة 2 : تخضع كل عمليات التصريف في البحر للمرفق II .

الملاحظة 3 : يُحظر ضمن منطقة القطب الجنوبي أي تصريف للمواد السائلة الضارة أو الأخلاط التي تحتوي على هذه المواد في البحر.



Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

تفاصيل السفينة	متطلبات النزح (لتر)		
	الفئة X	الفئة Y	الفئة Z
السفن الجديدة : الممدودة صوالبها بعد 1 كانون الثاني/يناير 2007	75	75	75
السفن الخاضعة لمدونة IBC حتى 1 كانون الثاني/يناير 2007	50+100 تفاوت مسموح	50+100 تفاوت مسموح	50+300 تفاوت مسموح
السفن الخاضعة لمدونة BCH	50+300 تفاوت مسموح	50+300 تفاوت مسموح	50+900 تفاوت مسموح
السفن الأخرى : الممدودة صوالبها قبل 1 كانون الثاني/يناير 2007	لا ينطبق	لا ينطبق	تفريغ إلى أقصى حد ممكن

إجراءات التنظيف والتخلّص
(يجب البدء عند قمة العمود تحت رقم الإجراء المحدد واستكمال كل إجراء بالتسلسل حيث توجد علامة x)

الرقم	العملية	رقم الإجراءات				
		1(أ)	1(ب)	2(أ)	2(ب)	3
1	نزح الصهريج وتمديدات الأنابيب إلى الحد الأقصى ، وذلك على الأقل بما يتماشى مع الإجراءات المحددة في القسم 3 من هذا الدليل	X	X	X	X	X
2	القيام بالغسل المسبق بموجب الإضافة باء لهذا الدليل وتصريف المخلّفات في مرفق للاستقبال	X	X			
3	القيام بالغسل اللاحق ، بالإضافة إلى الغسل المسبق ، باستخدام : دورة كاملة لآلة (آلات) التنظيف (بالنسبة للسفن المبنية قبل 1 تموز/يوليو 1994) كمية من الماء لا تقلّ عن الكمية المحتسبة وفقاً للصيغة "K" = 1,0 /بالنسبة للسفن المبنية في 1 تموز/يوليو 1994 أو بعد ذلك التاريخ)		X			
4	تطبيق إجراءات التهوية بموجب الإضافة جيم لهذا الدليل					X
5	تصبير الصهريج أو غسله وفقاً للمتطلبات التجارية	X		X	X	X
6	إضافة الصابورة إلى الصهريج		X			
7	شروط تصريف أخلاط الصابورة/المخلّفات/المياه بالإضافة إلى الغسل المسبق :					
	1. البعد عن اليابسة > 12 ميلاً	X		X	X	
	2. سرعة السفينة > 7 عقد	X		X	X	
	3. عمق الماء > 25 متراً	X		X	X	
	4. يستخدم التصريف تحت الماء (بدون تجاوز معدّل التصريف الجائز)	X		X		
8	شروط تصريف الصابورة :					
	1. البعد عن اليابسة > 12 ميلاً		X			
	2. عمق الماء > 25 متراً		X			
9	يجوز تصريف أي مياه تدخل الصهريج لاحقاً في البحر بدون قيود	X	X	X	X	X

الإضافة باء

إجراءات الغسل المسبق

يجب أن تتضمّن هذه الإضافة إلى الدليل إجراءات الغسل المسبق التي تستند إلى التذييل VI للمرفق II . ويجب أن تشتمل هذه الإجراءات على متطلبات محددة لاستخدامها بالنسبة لترتيبات ومعدات غسل الصهاريج المتوافرة على متن سفينة معينة وأن تتضمن ما يلي :

1. *مواقع آلات الغسل المزمع استخدامها ؛*
2. *إجراءات ضخ النفايات الزيتية إلى الخارج ؛*
3. *متطلبات الغسل الساخن ؛*
4. *عدد دورات آلة الغسل (أو الوقت) ؛*
5. *درجات الضغط التشغيلي الدنيا .*

الإضافة جيم

إجراءات التهوية

يجب أن تتضمّن هذه الإضافة إلى الدليل إجراءات التهوية التي تستند إلى التذييل VII للمرفق II . ويجب أن تشتمل هذه الإجراءات على متطلبات محددة لاستخدامها بالنسبة لنظام تهوية صهاريج البضائع ، أو المعدات المركّبة في سفينة معينة وأن تتضمن ما يلي :

1. *مواقع التهوية المزمع استخدامها ؛*
2. *التدفق الأدنى أو سرعة المراوح ؛*
3. *إجراءات تهوية تمديدات أنابيب البضائع والمضخات والمرشحات وما إلى هنالك ؛*
4. *إجراءات ضمان جفاف الصهاريج في ختام العملية .*

الإضافة دال

معلومات وتعليمات تشغيلية إضافية تتطلّبها الإدارة أو تقبلها

يجب أن تتضمّن هذه الإضافة إلى الدليل معلومات وتعليمات تشغيلية إضافية تتطلّبها الإدارة أو تقبلها .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الوقائع العراقية
Iraqi Legislation

التذييل V
تقدير كميات المخلّفات في صهاريج البضائع ومضخاتها وتمديدات الأنابيب

1 مقدمة

1.1 الغاية

1.1.1 إن الغاية من هذا التذييل توفير إجراءات لاختبار كفاءة نُظُم ضخ البضائع .

2.1 معلومات أساسية

1.2.1 تُحدَّد قدرة نظام الضخ لصهريج ما على استيفاء أحكام اللائحة 1.12 أو 2.12 ، أو 3.12 عبر القيام باختبار بموجب الإجراءات المحددة في القسم 3 من هذا التذييل . وتُسمّى الكمية المقاسة "الكمية المنزوحة" . وتُسجَّل الكمية المنزوحة من كل صهريج في الدليل الخاص بالسفينة .

2.2.1 بعد تحديد الكمية المنزوحة من أحد الصهاريج ، تستطيع الإدارة أن تستخدم الكميات المحددة إزاء صهريج مماثل ، شريطة أن تكون الإدارة مقتنعة بأن نظام الضخ في ذلك الصهريج هو نظام مماثل ويعمل بصورة مناسبة .

2 معايير التصميم واختبار الأداء

1.2 يجب أن تُصمَّم نُظُم ضخ البضائع على نحو يلبي الكمية القصوى المطلوبة من المخلّفات لكل صهريج حسبما هو محدد في اللائحة 12 من المرفق II على نحو يرضي الإدارة .

2.2 بموجب اللائحة 5.12 ، يجب اختبار نُظُم ضخ البضائع بالماء للتحقق من أدائها . وينبغي أن تبيّن اختبارات الماء هذه ، بالقياس ، أن النظام يستوفي متطلّبات اللائحة 12 . وبالنسبة للائحتين 1.12 و 2.12 ، يمكن القبول بتفاوت مسموح قدره 50 لتراً لكل صهريج .

3 إجراءات اختبار بالماء

1.3 شروط الاختبار

1.1.3 يجب أن يكون استواء السفينة وميْلها على نحو يوفّر صرفاً مؤاتياً لنقطة السفط . وخلال الاختبار بالماء ، يجب ألاّ يتجاوز استواء السفينة 3 درجات في المؤخرة وميْلها درجةً واحدة .

2.1.3 يجب تدوين الاستواء والميْل المختاران للاختبار بالماء ، على أن يكونا أدنى استواء وميْل مؤاتيين يُستخدمان خلال الاختبار بالماء .

3.1.3 خلال الاختبار بالماء ، يجب توفير الوسائل اللازمة للمحافظة على ضغط مرتد لا يقل عن 100 كيلوباسكال عند مشعب تفريغ صهريج البضائع (انظر الشكلين 5-1 و 5-2) .

4.1.3 يجب تسجيل الوقت الذي يستغرقه إنجاز الاختبار بالماء لكل صهريج ، مع إدراك أنه قد يتعيّن تعديل ذلك نتيجةً لاختبارات لاحقة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2.3 إجراءات الاختبار

1.2.3 يجب التأكد من أن صهريج البضائع المزمع اختباره وكذلك تمديدات الأنابيب المصاحبة قد نُظّفت وأن دخول صهريج البضائع مأمون .

2.2.3 يجب ملء صهريج البضائع بالماء إلى العمق الضروري للقيام بالإنهاء العادي لإجراءات التفريغ .

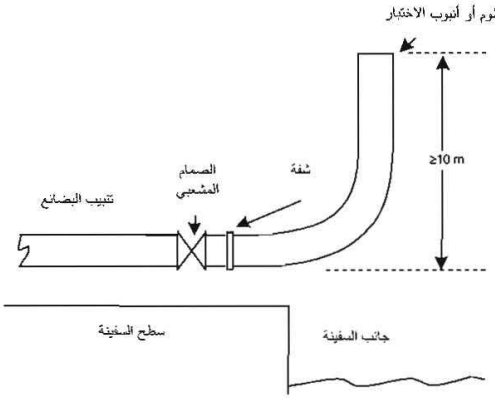
3.2.3 يجب إفراغ الماء ونزحه من صهريج البضائع وتمديدات الأنابيب المصاحبة بموجب الإجراءات المقترحة .

4.2.3 يُجمع الماء المتبقي في صهريج البضائع وتمديدات الأنابيب المصاحبة في وعاء خضع للمعايرة لأغراض القياس . ويجب أن تجمع مخلّفات الماء ، على سبيل المثال لا الحصر ، من النقاط التالية :

1. نقطة سفط صهريج البضائع وما حوله ؛
2. أي مناطق محصورة في قاع صهريج البضائع ؛
3. أخفض نقطة صرف لمضخة البضائع ؛
4. جميع النقاط المنخفضة لصرف تمديدات الأنابيب المصاحبة لصهريج البضائع حتى الصمام المشعبي .

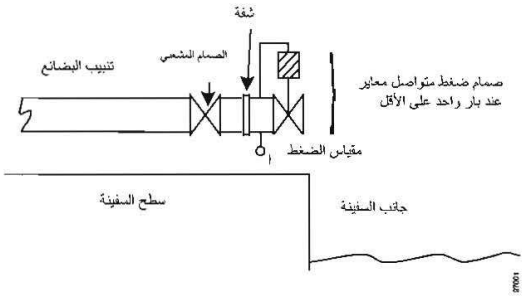
5.2.3 يُحدّد مجموع أحجام الماء المجموعة أعلاه الكمية المنزوحة بالنسبة لصهريج البضائع .

6.2.3 حيثما تكون مجموعة من الصهاريج موصولة بمضخة أو تمديدات أنابيب مشتركة ، يمكن تقسيم مخلّفات الاختبار بالماء المرتبطة بالنظام المشترك (النظم المشتركة) بصورة متساوية على الصهاريج ، شريطة إدراج القيد التشغيلي التالي في دليل السفينة المعتمد : "للقيام بتفريغ تسلسلي لصهاريج هذه المجموعة ، لا يجوز غسل المضخة أو الأنابيب إلى أن يتم تفريغ جميع صهاريج المجموعة" .



الشكل 5-1

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO



الشكل 5-2

يوضح الشكلان الواردان أعلاه ترتيبات الاختبار التي توفّر ضغطاً مرتداً لا يقلّ عن 100 كيلوباسكال عند مشعب تفريغ صهريج البضائع .

التذييل VI
إجراءات الغسل المسبق

ألف – السفن المبنية قبل 1 تموز/يوليو 1994

يجب القيام بإجراءات الغسل المسبق بغية تلبية بعض متطلّبات المرفق II . ويشرح هذا التذييل كيفية القيام بإجراءات الغسل المسبق تلك .

إجراءات الغسل المسبق للمواد غير المتصلّبة

1 يجب أن تُغسل الصهاريج بنافورة مائية دوّارة تعمل بضغط مائي عالٍ كاف . وفي حالة مواد الفئة X ، يجب تشغيل آلات الغسل في مواقع تضمن غسل جميع أسطح الصهاريج . أما في حالة موادّ الفئة Y ، تدعو الحاجة إلى موقع واحد فحسب .

2 خلال الغسل ، يجب خفض كمية الماء في الصهريج عن طريق ضخ النفايات الزيتية إلى الخارج بصورة متواصلة وتيسير التدفق إلى نقطة السفط (استواء وميَل موجبان) . وإذا تعذّر استيفاء هذا الشرط ، يجب تكرار إجراءات الغسل ثلاث مرات ، مع نزح الصهريج نزحاً شاملاً بين كل عملية غسل وأخرى .

3 يجب أن تُغسل تلك المواد التي تعادل لزوجتها 50 ملليباسكال ثانية عند 20 درجة مئوية أو تزيد على ذلك بالماء الساخن (بدرجة حرارة لا تقلّ عن 60 درجة مئوية) ، ما لم تقلّل خواص هذه المواد من فعالية الغسل .

4 لا يجوز أن يقلّ عدد دورات آلة الغسل عماّ هو محدد في الجدول 6-1 . وتُعرَّف دورة آلة الغسل على أنها الفترة الفاصلة بين توجّهين متماثلين متتاليين لآلة الغسل (دوران على مدار 360 درجة) .

5 بعد عملية الغسل ، يجب إبقاء آلة (آلات) الغسل قيد التشغيل لمدة تكفي لرحض تمديدات الأنابيب والمضخة والمرشح ، وينبغي مواصلة الصرف إلى مرافق الاستقبال الشاطئية إلى أن يفرغ الصهريج .

إجراءات الغسل المسبق للمواد المتصلّبة

1 يجب أن تُغسل الصهاريج في أسرع وقت ممكن بعد التفريغ . ويجب أن تسخّن الصهاريج قبل الغسل إذا أمكن ذلك .

2 يُستحسن أن تُزال المخلّفات الموجودة في الفتحات العنبرية وفتحات الدخول قبل عملية الغسل المسبق .

3 يجب أن تُغسل الصهاريج بنافورة مائية دوّارة تعمل بضغط مائي عالٍ كافٍ وفي مواقع تضمن غسل جميع أسطح الصهاريج .

4 خلال الغسل ، يجب خفض كمية الماء في الصهريج عن طريق ضخ النفايات إلى الخارج بصورة متواصلة وتيسير التدفق إلى نقطة السفط (استواء وميل موجبان) . وإذا تعذّر استيفاء هذا الشرط ، يجب تكرار إجراءات الغسل ثلاث مرات ، مع نزح الصهريج نزحاً شاملاً بين كل عملية غسل وأخرى .

5 يجب أن تُغسل الصهاريج بماء ساخن (بدرجة حرارة لا تقلّ عن 60 درجة مئوية) ، ما لم تقلّل خواص هذه المواد من فعالية الغسل .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

6 لا يجوز أن يقلّ عدد دورات آلة الغسل عمّا هو محدد في الجدول 6-1 . وتُعرَّف دورة آلة الغسل على أنها الفترة الفاصلة بين توجيهين متماثلين متتاليين لآلة الغسل (دوران على مدار 360 درجة) .

7 بعد عملية الغسل ، يجب إبقاء آلة (آلات) الغسل قيد التشغيل لمدة تكفي لرحض تمديدات الأنابيب والمضخة والمرشح ، ويجب مواصلة التصريف إلى مرافق الاستقبال الشاطئية إلى أن يفرغ الصهريج .

الجدول 6-1 – عدد دورات آلة الغسل المستخدمة في كل موقع

فئة العادة	عدد دورات آلة الغسل	
	مواد غير متصلّبة	مواد متصلّبة
الفئة X	1	2
الفئة Y	1/2	2

باء السفن المبنية في 1 تموز/يوليو 1994 أو بعد ذلك التاريخ ، ومستصوب للسفن المبينة قبل 1 تموز/يوليو 1994

يجب القيام بإجراءات للغسل المسبق بغية استيفاء بعض متطلبات المرفق II . ويشرح هذا التذييل كيفية القيام بإجراءات الغسل المسبق تلك . ويوضح هذا التذييل كيفية تنفيذ إجراءات الغسل المسبق وطريقة تحديد الكميات الدنيا لمواد التنظيف التي يتعين استخدامها . ويمكن استعمال كميات أقل استناداً إلى اختبارات التحقق الفعلية بما يرضي الإدارة . وعند الموافقة على الكميات المخفضة ، يجب تدوين قيد بهذا الشأن في الدليل .

وفي حال استخدام عامل تنظيف غير الماء في الغسل المسبق ، تنطبق أحكام اللائحة 1.5.13.

إجراءات الغسل المسبق للمواد غير المتصلّبة بدون إعادة استخدام الماء

1 يجب أن تُغسل الصهاريج بنافورة (نافورات) مائية دوّارة تعمل بضغط مائي عالٍ كاف . وفي حالة مواد الفئة X ، يجب تشغيل آلات الغسل في مواقع تضمن غسل جميع أسطح الصهاريج . أما في حالة مواد الفئة Y ، تدعو الحاجة إلى موقع واحد فحسب .

2 خلال الغسل ، يجب خفض كمية السائل في الصهريج عن طريق ضخ النفايات إلى الخارج بصورة متواصلة وتيسير التدفق إلى نقطة السفط . وإذا تعذّر استيفاء هذا الشرط ، يجب تكرار إجراءات الغسل ثلاث مرات ، مع نزح الصهريج نزحاً شاملاً بين كل عملية غسل وأخرى .

3 يجب أن تُغسل تلك المواد التي تعادل لزوجتها 50 ملليباسكال ثانية عند 20 درجة مئوية أو تزيد على ذلك بالماء الساخن (بدرجة حرارة لا تقلّ عن 60 درجة مئوية)، ما لم تقلّل خواص هذه المواد من فعالية الغسل .

4 لا يجوز أن يقلّ عدد دورات آلة الغسل عمّا هو محدد في الفقرة 20 أو يتعيّن أن يتم تحديدها بموجب الفقرة 21 .

5 بعد عملية الغسل المسبق ، يجب نزح الصهاريج والأنابيب نزحاً شاملاً .

إجراءات الغسل المسبق للمواد المتصلّبة بدون إعادة استخدام الماء

6 يجب أن تُغسل الصهاريج في أسرع وقت ممكن بعد التفريغ . وينبغي أن تُسخَّن الصهاريج قبل الغسل إذا أمكن ذلك .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

7 يُستحسن أن تزال المخلّفات الموجودة في الفتحات العنبرية وفتحات الدخول قبل عملية الغسل المسبق .

8 يجب أن تُغسل الصهاريج بنافورة (نافورات) مائية دوّارة تعمل بضغط مائي عالٍ كافٍ وفي مواقع تضمن غسل جميع أسطح الصهاريج .

9 خلال الغسل ، يجب خفض كمية السائل في الصهريج عن طريق ضخّ النفايات إلى الخارج بصورة متواصلة وتيسير التدفق إلى نقطة السقط . وإذا تعذّر استيفاء هذا الشرط ، يجب تكرار إجراءات الغسل ثلاث مرات ، مع نزح الصهريج نزحاً شاملاً بين كل عملية غسل وأخرى .

10 يجب أن تُغسل الصهاريج بماء ساخن (بدرجة حرارة لا تقلّ عن 60 درجة مئوية) ، ما لم تقلّل خواص هذه المواد من فعالية الغسل .

11 لا يجوز أن يقلّ عدد دورات آلة الغسل عمّا هو محدد في الفقرة 20 أو يتعيّن أن يتم تحديدها بموجب الفقرة 21 .

12 بعد عملية الغسل المسبق ، يجب نزح الصهاريج والأنابيب نزحاً شاملاً .

إجراءات الغسل الأولي مع إعادة استخدام مادة التنظيف

13 يمكن اعتماد الغسل بمادة تنظيف يُعاد استخدامها لأغراض غسل أكثر من صهريج بضائع واحد. وعند تحديد الكمية ، يجب أن تراعى بصورة لائقة الكمية المتوقعة من المخلّفات في الصهاريج وخصائص مادة التنظيف وما إذا كان سيتم القيام بأي شطف أو رضح أولي . وما لم يتم توفير بيانات كافية ، يجب ألا يتجاوز التركيز النهائي المحتسب لمخلّفات البضائع في مادة التنظيف نسبة 5 % استناداً إلى كميات النزح الاسمية .

14 يجب أن تُستخدم مادة التنظيف التي يُعاد استخدامها في غسل الصهاريج التي تحتوي على المادة عينها أو مادة مماثلة فحسب .

15 يجب أن تُضاف إلى الصهريج المراد غسله أو الصهاريج المراد غسلها كمية من مادة التنظيف تكفي للغسل المتواصل .

16 يجب أن تُغسل كل سطوح الصهاريج بنافورة (نافورات) مائية دوّارة تعمل بضغط مائي عالٍ كافٍ . ويمكن أن تتم عملية إعادة استخدام مادة الغسل ضمن الصهريج المزمع غسله أو عبر صهريج آخر ، مثل صهريج النفايات الزيتية .

17 يجب مواصلة الغسل إلى أن يصل الصبيب المتراكم إلى مقدار لا يقلّ عما يناظر الكميات المعنية المذكورة في الفقرة 20 أو المحددة بموجب الفقرة 21 .

18 يجب أن تُغسل المواد المتصلّبة أو المواد التي تعادل لزوجتها 50 ملليباسكال ثانية عند 20 درجة مئوية أو تزيد على ذلك بالماء الساخن (بدرجة حرارة لا تقلّ عن 60 درجة مئوية) في حال استخدام الماء كعامل تنظيف ، ما لم تقلّل خواص هذه المواد من فعالية الغسل .

19 بعد الانتهاء من غسل الصهريج مع إعادة استخدام مادة التنظيف إلى القدر المحدد في الفقرة 17 ، يجب تصريف عامل الغسل ونزح الصهريج نزحاً شاملاً . وبعد ذلك ، يجب شطف الصهريج باستخدام عامل غسل نظيف ، مع مواصلة التصريف والصرف إلى مرفق للاستقبال . ويجب أن يشمل الشطف كحد أدنى قاع الصهريج وأن يكون كافياً لرضح تمديدات الأنابيب والمضخة والمرشح .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

كمية الماء الدنيا التي يتعيّن استخدامها في الغسل المسبق

20 تُحدَّد كمية الماء الدنيا المزمع التي يتعيّن استخدامها في الغسل المسبق استناداً إلى الكمية المتبقية من المادة السائلة الضارة في الصهريج وحجم هذا الصهريج وخصائص اليضائع والتركيز الجائز في أي دفيق تالٍ لمياه الغسل ومنطقة العمليات . ويتم تحديد الكمية الدنيا وفقاً للصيغة التالية :

$$Q = k(15r^{0.8} + 5r^{0.7} \times V/1{,}000)$$

حيث

Q = الكمية الدنيا المطلوبة بالأمتار المكعّبة

r = الكمية المتبقية في الصهريج بالأمتار المكعّبة . وتكون قيمة r القيمة المستخلصة من اختبار كفاءة التزح الفعلي ، على ألا تقلّ عن 0,100 م^3 لصهريج يبلغ حجمه 500 م^3 فأكثر و 0,040 م^3 لصهريج يبلغ حجمه 100 م^3 أو أقل . وبالنسبة للصهاريج التي تتراوح أحجامها بين 100 م^3 و500 م^3 ، تُستخلص القيمة الدنيا الجائزة لـ r المزمع استخدامها في عمليات الاحتساب بالاستكمال الخطي .

وبالنسبة لمواد الفئة X ، يجب تحديد قيمة r استناداً إلى اختبارات التزح بموجب الدليل ، مع مراعاة الحدود الدنيا المشار إليها أعلاه ، أو اعتبار أنها تساوي 0,9 م^3 .

V = حجم الصهريج بالأمتار المكعّبة

k = عامل ذو قيم على النحو التالي :

1,2 = k ، فإن X بالنسبة لمادة غير متصلّبة ومنخفضة اللزوجة من الفئة

2,4 = k ، فإن X بالنسبة لمادة متصلّبة أو عالية اللزوجة من الفئة

0,5 = k ، فإن Y بالنسبة لمادة غير متصلّبة ومنخفضة اللزوجة من الفئة

1,0 = k ، فإن Y بالنسبة لمادة متصلّبة أو عالية اللزوجة من الفئة

وقد احتُسبت القيم الواردة في الجدول أدناه باستخدام صيغة حيث العامل k يساوي 1 ، ويمكن استخدام هذا الجدول كمرجع سهل .

كمية التزح (م^3)	حجم الصهريج (م^3)		
	100	500	3000
≥ 0,04	1,2	2,9	5,4
0,10	2,5	2,9	5,4
0,30	5,9	6,8	12,2
0,90	14,3	16,1	27,7

21 يمكن إجراء اختبارات للتحقق بغية الموافقة على أحجام للغسل المسبق تقلّ عما هو وارد في الفقرة 20 على نحو تريتضيه الإدارة للتأكد من استيفاء متطلبات اللائحة 13 ، مع مراعاة المواد المرخّص للسفينة أن تنقلها . ويجب تعديل كميات الغسل المسبق التي يتم منها على هذا النحو بالنسبة لظروف الغسل المسبق الأخرى بتطبيق العامل k حسبما هو محدد في الفقرة 20 .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy © IMO

الوقائع العراقية
Iraqi Legislation

التذييل VII
إجراءات التهوية

1 يجوز إزالة مخلّفات البضائع من المواد التي يزيد ضغطها البخاري على 5 كيلوباسكال عند 20 درجة مئوية من صهريج للبضائع باستخدام التهوية .

2 قبل إزالة مخلّفات المواد السائلة الضارة من الصهريج بالتهوية ، يجب أخذ لهوبية البضائع وسميّتها في الحسبان . وفي ما يتصل بأوجه السلامة ، يجب الاسترشاد بالمتطلبات التشغيلية لفتحات صهاريج البضائع الواردة في اتفاقية سولاس لعام 1974 ، في صيغتها المعدّلة والمدونة الدولية للكيميائيات السائبة ومدونة الكيميائيات السائبة وإجراءات التهوية في *دليل سلامة الناقلات (ناقلات الكيميائيات)* الصادر عن الغرفة الدولية للنقل البحري (ICS) .

3 قد تطبّق سلطات الموانئ لوائح أيضاً بشأن تهوية صهاريج البضائع .

4 إن إجراءات تهوية مخلّفات البضائع من الصهاريج هي التالية :

1. يجب صرف تمديدات الأنابيب ثم متابعة تفريغها من السوائل باستخدام معدات التهوية ؛

2. يجب ضبط الاستواء والمَيْل عند أدنى المستويات الممكنة لحفز تبخّر المخلّفات الموجودة في الصهريج ؛

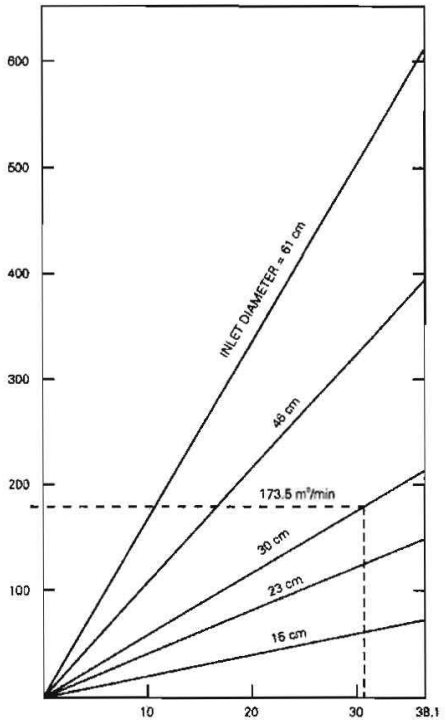
3. يجب استخدام معدات تهوية تنتج نافورة هوائية يمكن أن تصل إلى قاع الصهريج . ويمكن استخدام الشكل 7-1 لتقييم مدى كفاية معدات التهوية المستخدمة لتهوية صهريج ذي عمق محدد ؛

4. ينبغي وضع معدات التهوية عند فتحة الصهريج الأقرب إلى بالوعة الصهريج أو نقطة السفط ؛

5. يجب أن يكون موقع معدات التهوية ، حيثما يمكن ذلك من الناحية العملية ، بما يتيح توجيه النافورة الهوائية إلى بالوعة الصهريج أو نقطة السفط وبما يضمن تفادي ارتطام النافورة الهوائية بعناصر الصهريج الهيكلية قدر الإمكان ؛

6. يجب متابعة التهوية إلى حين اختفاء أي بقايا منظورة للسائل في الصهريج . ويمكن التحقق من ذلك بالفحص البصري أو بطريقة مكافئة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO



الشكل 7-1 . - معدل الدفق الأدنى كدالة لعمق اختراق النافورة .
ويجب مقارنة عمق اختراق النافورة بارتفاع الصهريج .

المرفق III لاتفاقية ماربول

لوائح منع التلوث بالمواد المؤذية المعبأة
المنقولة بحراً

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الوقائع العراقية
Iraqi Legislation

المرفق III لاتفاقية ماربول

لوائح منع التلوث بالمواد المؤذية المعبأة المنقولة بحراً

اللائحة 1
الانطباق

1 تنطبق لوائح هذا المرفق على جميع السفن التي تحمل مواد مؤذية معبأة ، ما لم يُنص صراحة على خلاف ذلك .

1. لأغراض هذا المرفق ، "المواد المؤذية" هي تلك المواد المعرّفة بأنها ملوثات بحرية في المدونة البحرية الدولية للسلع الخطرة (مدونة IMDG) [1] أو التي تستوفي المعايير الواردة في تذييل هذا المرفق .

2. لأغراض هذا المرفق ، يُعرَّف مصطلح "المعبأة" على أنها أشكال الاحتواء المحددة المخصصة للمواد المؤذية في مدونة IMDG .

2 يُحظر حمل المواد المؤذية إلا إذا تمّ ذلك بموجب أحكام هذا المرفق .

3 لاستكمال أحكام هذا المرفق ، تُصدر حكومة كل طرف في الاتفاقية أو تدفع إلى إصدار متطلبات مفصّلة بشأن التعبئة ووضع العلامات والبطاقات والتوثيق والتستيف وحدود الكميات والاستثناءات ، وذلك لمنع تلوث البيئة البحرية بمواد مؤذية أو تقليله إلى أدنى حد ممكن .

4 لأغراض هذا المرفق ، تُعامل العبوات الفارغة التي سبق استخدامها لحمل مواد مؤذية على أنها هي ذاتها من المواد المؤذية ، ما لم تُتخذ تدابير احتياطية كافية تضمن عدم احتوائها على مخلّفات تشكّل خطراً على البيئة البحرية .

5 لا تنطبق متطلبات هذا المرفق على مؤن السفن ومعداتها .

اللائحة 2
التعبئة

تكون العبوات مناسبة للتقليل إلى أدنى حد ممكن من الأخطار على البيئة البحرية ، مع مراعاة المواد المعيّنة التي تحتويها .

اللائحة 3
وضع العلامات والبطاقات

1 ينبغي أن توسم العبوات التي تحتوي على مادة مؤذية وسماً ثابتاً بالاسم التقني الصحيح (لا يجوز استخدام الأسماء التجارية وحدها) ، وأن تحمل كذلك وسماً ثابتاً أو بطاقة ثابتة يشيران إلى أن المادة تندرج في عداد الملوثات البحرية . وينبغي استكمال هذا التحديد لطبيعة المادة ، حيثما أمكن ، بأي وسيلة أخرى كاستخدام رقم الأمم المتحدة ذي الصلة بها مثلاً .

[1] انظر المدونة البحرية الدولية للسلع الخطرة (مدونة IMDG) التي اعتمدتها المنظمة بالقرار MSC 122(75) ، بالصيغة التي تعدّلها بها لجنة السلامة البحرية .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2 يجب أن تضمن طريقة وسم الاسم التقني الصحيح وتثبيت البطاقات على العبوات التي تحتوي على مادة مؤذية أن تظل هذه المعلومات واضحة على العبوات بعد صمودها للغمر في البحر لمدة ثلاثة أشهر على الأقل . وعند النظر في الطرائق المناسبة للوسم وتثبيت البطاقات ، ينبغي أخذ مدى متانة المواد المستخدمة وسطوح العبوات في الاعتبار .

3 يجوز إعفاء العبوات التي تحتوي على كميات صغيرة من المواد المؤذية من متطلبات الوسم *.

اللائحة 4 †
المستندات

1 في جميع المستندات المتعلقة بنقل المواد المؤذية بحراً التي تتضمن ذكراً لأسماء هذه المواد ، يجب أن يُستخدم الاسم التقني الصحيح لكل مادة من هذه المواد (لا يجوز استخدام الأسماء التجارية وحدها) ، وأن يُستكمل تحديد طبيعة المادة عن طريق إضافة عبارة "ملوث بحري" .

2 يجب أن تشمل مستندات النقل التي يقدّمها الناقل شهادة أو إقراراً موقّعين ، أو أن تُشفع بشهادة أو إقرار موقّعين ، يفيدان بأن البضائع المعروضة للنقل قد عبئت ووسمت وثبّتت عليها البطاقات بالشكل المناسب ، وأنها في حالة نقل إلى أدنى حد ممكن من الأخطار التي يشكّلها نقلها على البيئة البحرية .

3 يجب تزويد كل سفينة تنقل مواد مؤذية بقائمة خاصة أو بيان نقل خاص يوضحان المواد المؤذية الموجودة على متنها ومواقع هذه المواد . ويجوز استخدام خطة تستيف مفصّلة تحدد مواقع المواد المؤذية على متن السفينة عوضاً عن القائمة الخاصة أو بيان النقل الخاص المذكورين . ويجب أيضاً أن يحتفظ مالك السفينة أو ممثله بنسخ من هذه المستندات على اليابسة إلى أن يتم تفريغ المواد المؤذية . وقبل المغادرة ، يجب إتاحة نسخة من أحد المستندات المذكورة للشخص أو الهيئة المعيّنين من قبل سلطة دولة الميناء .

4 في أي توقف أثناء الرحلة تُنفّذ فيه أي عمليات تحميل أو تفريغ ، حتى وإن كانت جزئية ، يجب أن توفّر قبل المغادرة للشخص أو الهيئة المعيّنين من قبل سلطة دولة الميناء نسخة منقّحة من المستندات التي تتضمن قائمة المواد المؤذية المنقولة على متن السفينة تبيّن موقع هذه المواد على متن السفينة أو توضح خطة التستيف المفصّلة .

5 عندما تحمل السفينة قائمة خاصة أو بيان نقل خاصاً أو خطة تستيف مفصّلة ، وفقاً لما تقتضيه الأحكام المتعلقة بنقل السلع الخطرة من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، في صيغتها المعدّلة ، يجوز ضم المستندات التي تقتضيها هذه اللائحة إلى الوثائق المتعلقة بالسلع الخطرة . وحيثما تُضم تلك المستندات ، يجب التمييز بوضوح بين السلع الخطرة والمواد المؤذية التي يتناولها هذا المرفق .

اللائحة 5
التستيف

يجب تستيف وتثبيت المواد المؤذية على النحو السليم لتقليل أخطارها على البيئة إلى أدنى حد ممكن دون الإخلال بسلامة السفينة ومن يوجد على متنها من أشخاص .

* انظر الإعفاءات المحددة التي تنصّ عليها مدونة IMDG التي اعتُمدت بالقرار MSC.122(75) ، في صيغته المعدّلة .
† إن الإشارة إلى "المستندات" في هذه اللائحة لا تستبعد استخدام التقنيات الإلكترونية لمعالجة البيانات والتقنيات الإلكترونية لتبادل البيانات كمعين للمستندات الورقية .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

اللائحة 6
حدود الكميات

قد تدعو الحاجة ، لأسباب علمية وتقنية وجيهة ، إلى حظر حمل بعض المواد المؤذية أو الحد من الكمية التي يجوز حملها على متن سفينة واحدة . وعند تقييد هذه الكمية ، يجب أن يُراعى بالصورة الواجبة حجم السفينة وبناؤها وتجهيزاتها ، إلى جانب نوعية العبوات المستخدمة والطبيعة الأساسية للمواد .

اللائحة 7
الاستثناءات

1 يُحظر إلقاء المواد المؤذية المحمولة المعبّأة في البحر إلا حينما يكون ذلك ضرورياً لأغراض ضمان سلامة السفينة أو إنقاذ الأرواح في البحار .

2 رهناً بأحكام هذه الاتفاقية ، تُتّخذ التدابير المناسبة التي تستند إلى الخصائص الفيزيائية والكيميائية والبيولوجية للمواد المؤذية من أجل تنظيم شطف ما يتسرب من هذه المواد من فوق سطح السفينة ، شريطة ألا يؤدي استيفاء هذه التدابير إلى إلحاق ضرر بسلامة السفينة ومن يوجد على متنها من أشخاص .

اللائحة 8
رقابة دولة الميناء على المتطلبات التشغيلية *

1 تخضع السفينة لدى وجودها في محطة بحرية أو ميناء تابع لطرف آخر لتفقّد يجريه موظفون مخولون أصولاً من قِبَل هذا الطرف للتحقق من تطبيق المتطلبات التشغيلية المنصوص عليها في هذا المرفق ، وذلك عندما تكون هناك أسباب جلية تحمل على الاعتقاد بأن الربّان أو الطاقم ليسوا على اطّلاع على الإجراءات المتنية الأساسية المتصلة بمنع التلوث بالمواد المؤذية .

2 في الظروف المحددة في الفقرة 1 من هذه اللائحة ، يتّخذ الطرف الخطوات اللازمة لضمان عدم إبحار السفينة ما لم يستقم الوضع بموجب متطلبات هذا المرفق .

3 تنطبق على هذه اللائحة الإجراءات المتصلة بالرقابة من قِبَل دولة الميناء التي تنص عليها المادة 5 من هذه الاتفاقية .

4 ليس في هذه اللائحة ما يمكن تفسيره على أنه يحدّ من حقوق والتزامات الطرف الذي يمارس رقابة على المتطلبات التشغيلية المنصوص عليها تحديداً في هذه الاتفاقية .

* انظر إجراءات الرقابة من قِبَل دولة الميناء التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A 787(19) وعُدّلت بالقرار A.882(21) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

تذييل المرفق III

تذييل

معايير التعرّف على المواد المؤذية المعبّأة

لأغراض هذا المرفق ، تُعتبر المواد المعرّفة بأيٍ من المعايير التالية مواد مؤذية * :

الفئة : سمية حادة 1	
96 ساعة تركيز قاتل للنصف (الأسماك)	≥ 1 ملغ/لتر
و/أو	
48 ساعة تركيز فعّال للنصف (القشريات)	≥ 1 ملغ/لتر
و/أو	
72 أو 96 ساعة تركيز فعّال للنصف وفقاً لمعدل النمو الذاتي (الطحالب أو النباتات المائية الأخرى)	≥ 1 ملغ/لتر

الفئة : سمية مزمنة 1	
96 ساعة تركيز قاتل للنصف (الأسماك)	≥ 1 ملغ/لتر
و/أو	
48 ساعة تركيز فعّال للنصف (القشريات)	≥ 1 ملغ/لتر
و/أو	
72 أو 96 ساعة تركيز فعّال للنصف وفقاً لمعدل النمو الذاتي (الطحالب أو النباتات المائية الأخرى)	≥ 1 ملغ/لتر
والمادة غير سريعة الانحلال و/أو القيمة $\log K_{ow} \geq 4$ (ما لم يتحدد تجريبياً أن عامل التركيز البيولوجي < 500)	

الفئة : سمية مزمنة 2	
96 ساعة تركيز قاتل للنصف (الأسماك)	<1 ولكن ≤ 10 ملغ/لتر
و/أو	
48 ساعة تركيز فعّال للنصف (القشريات)	< 1 إلى ≤ 10 ملغ/لتر
و/أو	
72 أو 96 ساعة تركيز فعّال للنصف وفقاً لمعدل النمو الذاتي (الطحالب أو النباتات المائية الأخرى)	<1 ولكن ≤ 10 ملغ/لتر
والمادة غير سريعة الانحلال و/أو القيمة $\log K_{ow} \geq 4$ (ما لم يتحدد تجريبياً أن عامل التركيز البيولوجي < 500)، ما لم تكن التركيزات الفعالة غير الملحوظة للسمية المزمنة > 1 ملغ/لتر .	

* تستند المعايير إلى تلك التي تم وضعها في إطار نظام الأمم المتحدة المتوائم على الصعيد العالمي لتصنيف ووسم المواد الكيمياوية (نظام GHS) ، في صيغته المعدّلة .
للاطّلاع على التسميات المختصرة أو المصطلحات المستخدمة في هذا التذييل ، انظر الفقرات ذات الصلة بذلك من مدونة IMDG .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

المرفق IV لاتفاقية ماربول

لوائح منع التلوث بقاذورات مجارير السفن

Licensed to Sabah Atsanaf for 1 copy. © IMO

الوقائع العراقية
Iraqi Legislation

المرفق IV لاتفاقية ماربول

لوائح منع التلوث بقاذورات مجارير السفن

الفصل 1 - عموميات

اللائحة 1
تعريفات

لأغراض هذا المرفق فإن :

1 *السفينة الجديدة* هي :

1. السفينة التي أُبرم عقد بنائها ، أو في حال انعدام عقد البناء ، مُدَّ صالبها ، أو بلغت مرحلة مماثلة من البناء ، في تاريخ دخول هذا المرفق حيّز التنفيذ أو بعد ذلك التاريخ* ؛

انظر التفسير 1

2. أو السفينة التي يحلّ تاريخ تسليمها بعد ثلاث سنوات أو أكثر من تاريخ دخول هذا المرفق حيّز التنفيذ .

انظر التفسير 2

2 *السفينة الموجودة* : هي أي سفينة لا تندرج في عداد السفن الجديدة .

3 *قاذورات المجارير* هي :

1. مياه الصرف وغيرها من النفايات من أي نوع من أنواع المراحيض والمبازل ؛

2. أو مياه الصرف من المرافق الطبية (المستوصف وحجرة المرضى ، وما إلى هنالك) من خلال أحواض الغسل والاستحمام والبالوعات الموجودة في هذه المرافق ؛

3. أو مياه الصرف من الأماكن التي تحتوي على حيوانات حية ؛

4. أو أي مياه عادمة أخرى عندما تكون مختلطة بمياه الصرف التي سبق تعريفها .

* دخل المرفق IV حيّز التنفيذ في 27 أيلول/سبتمبر 2003 .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

4 *صهريج الاحتجاز* : هو الصهريج الذي يُستخدم لجمع قاذورات المجارير وتخزينها .

5 *أقرب يابسة* : يعني مصطلح "من أقرب يابسة" انطلاقاً من خط الأساس الذي حُدّد استناداً إليه البحر الإقليمي للإقليم المعني بموجب القانون الدولي . أما بالنسبة لأغراض هذه الاتفاقية ، فإن مصطلح "من أقرب يابسة" قبالة الساحل الشمالي الشرقي لأستراليا يعني انطلاقاً من خط يرسم من نقطة على الساحل الأسترالي عند :

خط العرض '00°11 جنوباً ، وخط الطول '08°142 شرقاً
إلى نقطة عند خط العرض 35°10 جنوباً ، وخط الطول 55°141 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '00°10 جنوباً ، خط الطول '00°142 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '10°9 جنوباً ، خط الطول '52°143 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '00°9 جنوباً ، خط الطول '30°144 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '41°10 جنوباً ، خط الطول '00°145 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '00°13 جنوباً ، خط الطول '00°145 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '00°15 جنوباً ، خط الطول '00°146 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '30°17 جنوباً ، خط الطول '00°147 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '00°21 جنوباً ، خط الطول '55°152 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '30°24 جنوباً ، خط الطول '00°154 شرقاً ،
ثم إلى نقطة على الساحل الأسترالي عند خط العرض '42°24 جنوباً وخط الطول '15°153 شرقاً .

6 *رحلة دولية* : تعني رحلة من بلد تنطبق عليه هذه الاتفاقية إلى ميناء يقع خارج هذا البلد ، أو العكس .

7 *شخص* : يعني أحد أفراد الطاقم أو أحد الركاب .

8 *الذكرى السنوية* : تعني اليوم والشهر من كل عام اللذين يطابقان تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الدولية لمنع التلوث بقاذورات المجارير .

اللائحة 2*
الانطباق

1 تنطبق أحكام هذا المرفق على السفن التالية التي تقوم برحلات دولية :

1. السفن الجديدة التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر ؛

2. السفن الجديدة التي تقلّ حمولتها الإجمالية عن 400 طن والمرخّص لها بنقل أكثر من 15 شخصاً ؛

3. السفن الموجودة التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر ، وذلك بعد خمس سنوات من تاريخ دخول هذا المرفق حيز التنفيذ ؛

4. السفن الموجودة التي تقلّ حمولتها الإجمالية عن 400 طن والمرخّص لها بنقل أكثر من 15 شخصاً ، وذلك بعد خمس سنوات من تاريخ دخول هذا المرفق حيز التنفيذ ؛

* أكّدت لجنة حماية البيئة البحرية في دورتها الثانية والخمسين (11 إلى 15 تشرين الأول/أكتوبر 2004) أن تاريخ 27 أيلول/سبتمبر 2003 هو التاريخ الوحيد ولا تاريخ غيره لسريان مفعول المرفق IV لاتفاقية ماربول (انظر الفقرات من 16.6 إلى 19.6 من الوثيقة MEPC 52/24) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2 تضمن الإدارة أن السفن الموجودة ، بموجب الفقرتين الفرعيتين 3.1 و 4.1 من هذه اللائحة ، التي مُدّت صوالبها أو التي بلغت مرحلة مماثلة من مراحل البناء قبل 2 تشرين الأول/أكتوبر 1983 ، مزوّدة ، قدر المستطاع ، بما يلزم لتصريف قاذورات المجارير بموجب متطلبات اللائحة 11 من المرفق .

اللائحة 3
الاستثناءات

1 لا تنطبق اللائحة 11 من هذا المرفق على ما يلي :

1. تصريف قاذورات المجارير من السفن اللازم لضمان سلامة السفينة ومن هم على متنها أو لإنقاذ الأرواح في البحار ؛

2. أو تصريف قاذورات المجارير الناجم عن عطب يصيب السفينة أو معداتها إذا كانت كافة الاحتياطات المعقولة قد اتخذت ، قبل حدوث العطب وبعده ، لمنع التصريف أو التقليل منه إلى أدنى حد ممكن .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الوقائع العراقية
Iraqi Legislation

الفصل 2 – المعاينات والشهادات *

اللائحة 4
المعاينات

1 تخضع جميع السفن التي يتعيّن عليها ، بموجب اللائحة 2 ، أن تتقيّد بأحكام هذا المرفق للمعاينات المبيّنة أدناه :

1. معاينة أولية قبل أن توضع السفينة في الخدمة أو قبل أول إصدار للشهادة المطلوبة بموجب اللائحة 5 من هذا المرفق ، والتي يجب أن تشمل معاينةً كاملة لهيكل السفينة ومعداتها ونُظُمها وتجهيزاتها وترتيباتها وموادها بالقدر الذي تكون فيه السفينة مشمولة بهذا المرفق . ويجب أن تتيح المعاينة التحقق من أن الهيكل والمعدات والنُظم والتجهيزات والترتيبات والمواد تستوفي استيفاءً كاملاً المتطلبات المنطبقة من هذا المرفق .

2. معاينة تجديدية على فترات فاصلة تحددها الإدارة ، على ألا تتجاوز خمس سنوات ، إلا في الحالات التي تنطبق عليها اللائحة 2.8 أو 5.8 أو 6.8 أو 7.8 من هذا المرفق . وتنفّذ المعاينة التجديدية على نحو يضمن التحقق من أن الهيكل والمعدات والنظم والتجهيزات والترتيبات والمواد تستوفي استيفاءً كاملاً المتطلبات المنطبقة من هذا المرفق .

3. معاينة إضافية ، إما شاملة أو جزئية ، حسب الظروف ، تجري بعد عملية تصليح ناجمة عن عمليات التحقق المنصوص عليها في الفقرة 4 من هذه اللائحة ، أو كلما تجري عمليات تصليح أو تجديد مهمة . وتنفّذ المعاينة على نحو يضمن التحقق من أن عمليات تصليح أو التجديد اللازمة تمت بالفعل وأن المواد والمهارة المستخدمة في عمليات تصليح أو التجديد هذه مرضية من جميع الجوانب وأن السفينة تستوفي مقتضيات هذا المرفق من جميع الوجوه .

2 تتخذ الإدارة الإجراءات المناسبة بالنسبة للسفن التي لا تخضع لأحكام الفقرة 1 من هذه اللائحة ، وذلك لضمان استيفائها الأحكام المنطبقة من هذا المرفق .

3 يقوم موظفون تابعون للإدارة بإجراء معاينات السفن المتعلقة بإعمال أحكام هذا المرفق . إلا أنه يجوز للإدارة أن تعهد بالمعاينات إلى خبراء معاينة تعينهم لهذا الغرض أو إلى هيئات تعتمدها .

4 تخوّل الإدارة التي تقوم بتعيين خبراء معاينة أو هيئات معتمدة لإجراء المعاينات المنصوص عليها في الفقرة 3 من هذه اللائحة خبير المعاينة المعين أو الهيئة المعتمدة القيام بما يلي :

1. طلب إجراء تصليحات للسفينة ؛

2. إجراء معاينات إذا طلبت السلطات المختصة في دولة الميناء ذلك .

* انظر التنفيذ الشامل والموحد للنظام المنسّق للمعاينة والإجازة (نظام HSSC) الذي اعتمدته جمعية المنظمة بالقرار A.883(21) ، والخطوط التوجيهية للمعاينة في إطار النظام المنسّق للمعاينة والإجازة لعام 2007 الذي اعتمدته جمعية المنظمة بالقرار A.997(25) ، بالصيغة التي قد تعدّله بها المنظمة . وانظر التعميم MSC/Circ.1010-MEPC/Circ.382 بشأن إرسال المعلومات عن تفويض الهيئات المعتمدة ، والمعلومات التي يتم جمعها بواسطة النظام العالمي المتكامل للمعلومات عن النقل البحري نظام (GISIS) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

وتُبلغ الإدارة المنظمة بالمسؤوليات المحددة وبشروط تفويض السلطة لخبراء المعاينة المعيّنين أو الهيئات المعتمدة بغية تعميمها على الأطراف في هذه الاتفاقية لإحاطة موظفيها علماً بها .

5 عندما يقرر خبير معاينة معيّن أو هيئة معتمدة أن حالة السفينة أو معداتها لا تطابق إلى حد كبير التفاصيل الواردة في الشهادة ، أو أنها تجعل السفينة غير صالحة للإبحار دون أن تشكّل تهديداً غير معقول بالإلحاق ضرر بالبيئة البحرية ، يجب على خبير المعاينة هذا أو الهيئة هذه التحقق فوراً من أن التدابير التصحيحية قد اتُخذت وإبلاغ الإدارة بذلك في حينه . وإذا لم تتخذ هذه التدابير التصحيحية ، ينبغي سحب الشهادة وإبلاغ الإدارة بذلك فوراً . وإذا كانت السفينة في ميناء تابع لطرف آخر ، ينبغي إبلاغ السلطات المختصة في دولة الميناء أيضاً بذلك فوراً . وعندما يقوم موظف تابع للإدارة أو خبير معاينة معيّن أو هيئة معتمدة بإبلاغ السلطات المختصة في دولة الميناء بذلك ، يجب على حكومة دولة الميناء المعنية تقديم المساعدة اللازمة لهذا الموظف أو خبير المعاينة أو الهيئة للاضطلاع بواجباتهم بموجب هذه اللائحة . وإذا كان ذلك منطبقاً ، تتخذ حكومة دولة الميناء المعنية ما يلزم من خطوات لضمان عدم إبحار السفينة إلى أن يصبح بمقدورها التوجه صوب البحر أو مغادرة الميناء للتوجه إلى أقرب حوض مناسب ومتاح لتصليح السفن دون أن تشكّل تهديداً غير معقول بالإلحاق ضرر بالبيئة البحرية .

6 في جميع الحالات ، تضمن الإدارة المعنية اكتمال المعاينة وفعاليتها وتتعهّد باتخاذ الترتيبات اللازمة للوفاء بهذا الالتزام .

7 يجب المحافظة على حالة السفينة ومعداتها على نحو يضمن التقيّد بأحكام هذه الاتفاقية ويضمن بقاء السفينة من جميع الوجوه صالحةً للإبحار دون أن تشكّل تهديداً غير معقول بالإلحاق ضرر بالبيئة البحرية .

8 بعد إتمام أي معاينة للسفينة بموجب الفقرة 1 من هذه اللائحة ، لا يجوز إدخال أي تغيير على الهيكل أو المعدات أو النُظم أو التجهيزات أو الترتيبات أو المواد التي شملتها المعاينة بدون إذن من الإدارة ، إلا إذا كان الأمر يتعلق بالاستبدال البحت لتلك المعدات والتجهيزات .

9 إذا تعرّضت السفينة لحادثة أو تبيّن وجود خلل فيها يؤثّر إلى حد كبير في منَعَتها أو اكتمال معداتها التي يشملها هذا المرفق ، يجب على ربان السفينة أو مالكها أن يبلغ بذلك في أقرب وقتٍ مستطاع الإدارة أو الهيئة المعتمدة أو خبير المعاينة المعيّن المسؤول عن إصدار الشهادة ذات الصلة بذلك ، والذي يمهد السبيل لإجراء تدقيق يحدد مدى الحاجة إلى إجراء معاينة على النحو المنصوص عليه في الفقرة 1 . وإذا كانت السفينة في ميناء طرف آخر ، يجب على ربانها أو مالكها أن يبلغ بذلك أيضاً ودون إبطاء السلطات المختصة في دولة الميناء ، ويجب على خبير المعاينة المعيّن أو الهيئة المعتمدة التحقق من عملية الإبلاغ هذه .

اللائحة 5
إصدار الشهادة أو المصادقة عليها

1 تصدر الشهادة الدولية لمنع التلوث بقاذورات المجارير ، بعد إجراء المعاينة الأولية أو المعاينة الدورية بموجب أحكام اللائحة 4 من هذا المرفق ، لأي سفينة تقوم برحلات إلى موانئ أو محطات بحرية خاضعة لسيادة أطراف أخرى في الاتفاقية . وينطبق هذا المتطلب على السفن الموجودة بعد انقضاء خمس سنوات على تاريخ دخول هذا المرفق حيز التنفيذ .

2 يتم إصدار هذه الشهادة أو المصادقة عليها من قبل الإدارة أو أي أشخاص تخوّلهم الإدارة أصولاً بذلك أو أي هيئة تخوّلها الإدارة أصولاً بذلك* .وفي جميع الحالات ، تتحمل الإدارة المسؤولية كاملة عن الشهادة .

* انظر الخطوط التوجيهية بشأن تفويض الهيئات العاملة نيابةً عن الإدارة ، التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.739(18) ، في صيغتها المعدّلة بالقرار MSC 208(81) ، ومواصفات تحديد وظائف المعاينة والإجازة التي تضطلع بها الهيئات المعتمدة العاملة نيابة عن الإدارة ، التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.789(19) ، في الصيغة التي قد تعدّله بها المنظمة .

اللائحة 6
إصدار الشهادة أو المصادقة عليها من قبل حكومة أخرى

1 يجوز لحكومة طرف في هذه الاتفاقية أن تُخضع سفينة للمعاينة ، بناءً على طلب الإدارة ، وأن تقوم ، إذا اقتنعت بأن أحكام هذا المرفق مستوفاة ، بإصدار أو الإذن بإصدار الشهادة الدولية لمنع التلوث بقاذورات المجارير للسفينة ، وأن تقوم ، حسب الاقتضاء ، بالمصادقة أو الإذن بالمصادقة على تلك الشهادة على متن السفينة بموجب هذا المرفق .

2 تُزوِّد الإدارة التي طلبت إجراء المعاينة بنسخة من الشهادة ومن التقرير عن المعاينة في أقرب وقت مستطاع .

3 يجب أن تتضمن الشهادة التي تصدر على هذا النحو ما يبيّن أنها مُنحت بناءً على طلب الإدارة وأن مفعولها مكافئ للشهادة التي تصدر بموجب اللائحة 5 من هذا المرفق وتحظى باعتراف مماثل لها .

4 لا تُمنح الشهادة الدولية لمنع التلوث بقاذورات المجارير لسفينة يحقّ لها أن ترفع علَم دولة ليست طرفاً في هذه الاتفاقية .

اللائحة 7
نموذج الشهادة

يجب أن تُحرَّر الشهادة الدولية لمنع التلوث بقاذورات المجارير بشكل يطابق النموذج الوارد في تذييل هذا المرفق ، ويجب أن تصدر باللغة الإنكليزية أو الفرنسية أو الإسبانية على الأقل . وإذا استخدمت أيضاً اللغة الرسمية للبلد الذي يصدر الشهادة ، تكون لها الحجية في حالة التنازع أو التباين .

اللائحة 8
مدة الشهادة وصلاحيتها *

1 تصدر الشهادة الدولية لمنع التلوث بقاذورات المجارير لمدة تحددها الإدارة ، على ألا تتجاوز هذه المدة خمس سنوات .

1.2 دون الإخلال بمتطلبات الفقرة 1 من هذه اللائحة ، إذا أكملت المعاينة الدورية في غضون ثلاثة أشهر من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة ، تكون الشهادة الجديدة صالحة من تاريخ إكمال المعاينة الدورية حتى موعد لا يتجاوز خمس سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة .

2.2 إذا أُكملت المعاينة الدورية بعد تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة ، تكون الشهادة الجديدة صالحة من تاريخ إكمال المعاينة الدورية حتى موعد لا يتجاوز خمس سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة .

3.2 إذا أُكملت المعاينة الدورية قبل أكثر من ثلاثة أشهر من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة ، تكون الشهادة الجديدة صالحة من تاريخ إكمال المعاينة الدورية حتى موعد لا يتجاوز خمس سنوات من تاريخ إكمال المعاينة الدورية .

3 إذا صدرت الشهادة لمدة تقلّ عن خمس سنوات ، يجوز للإدارة أن تمدد صلاحيتها إلى ما بعد تاريخ انتهاء الصلاحية حتى المدة القصوى المحددة في الفقرة 1 من هذه اللائحة .

* انظر الإرشادات بشأن توقيت استبدال الشهادات الموجودة التي صدرت بعد سريان مفعول التعديلات على الشهادات التي تنصّ عليها الصكوك الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية (التعميم MSC-MEPC 5/Circ.6) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

4 إذا أُكملت معاينة دورية وتعذّر إصدار شهادة جديدة أو وضعها على متن السفينة قبل تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة ، يجوز للشخص المخوّل له أو الهيئة المخوّل لها من قبل الإدارة المصادقة على الشهادة الموجودة . وتُقبل هذه الشهادة باعتبارها صالحة لمدة إضافية لا تتجاوز خمسة أشهر من تاريخ انتهاء الصلاحية .

5 إذا لم تكن السفينة في ميناء من المقرر معاينتها فيه عند انتهاء صلاحية الشهادة ، يجوز للإدارة تمديد مدة صلاحية الشهادة ، على أن يقتصر هذا التمديد على تمكين السفينة من إكمال رحلتها إلى الميناء المقرر معاينتها فيه وفقط في الحالات التي يبدو فيها ذلك ملائماً ومعقولاً . ولا يجوز تمديد الشهادة لمدة تتجاوز ثلاثة أشهر ، ولا يحقّ لسفينة تُمنح تمديداً بأن تقوم ، لدى وصولها إلى الميناء المقرر معاينتها فيه ، بمغادرة ذلك الميناء استناداً إلى هذا التمديد بدون شهادة جديدة . وعند إكمال المعاينة الدورية ، تكون الشهادة الجديدة صالحةً إلى تاريخ لا يتجاوز خمس سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة قبل منح التمديد .

6 يجوز للإدارة أن تمدّد صلاحية شهادة صدرت لسفينة تقوم برحلات قصيرة ولم يتم تمديدها وفقاً للأحكام المذكورة آنفاً لهذه اللائحة ، وذلك لفترة سماح تصل إلى شهر واحد من تاريخ انتهاء الصلاحية المبيّن في الشهادة . وعند إكمال المعاينة الدورية ، تكون الشهادة الجديدة صالحة إلى موعد لا يتجاوز خمس سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة قبل منح التمديد .

7 في ظروف خاصة تحددها الإدارة ، لا يتعيّن أن تكون الشهادة الجديدة مؤرخة ابتداءً من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة على النحو الذي تتطلّبه الفقرة 2.2 أو 5 أو 6 من هذه اللائحة . وفي هذه الظروف الخاصة ، تكون الشهادة الجديدة صالحة إلى موعد لا يتجاوز خمس سنوات من تاريخ إكمال المعاينة الدورية .

8 تفقد الشهادة التي تصدر بموجب اللائحة 5 أو 6 من هذا المرفق صلاحيتها في أي من الحالات التالية :

1. إذا لم تكتمل المعاينات المقررة في غضون الفترات المحددة بموجب اللائحة 1.4 من هذا المرفق ؛

2. أو عند انتقال السفينة إلى عَلَم دولة أخرى . ولا تصدر شهادة جديدة إلا إذا اقتنعت الحكومة التي تُصدر الشهادة الجديدة اقتناعاً كاملاً بأن السفينة تستوفي متطلبات اللائحتين 7.4 و 8.4 من هذا المرفق . وفي حال انتقال السفينة من عَلَم دولة طرف إلى عَلَم دولة طرف أخرى ، بين الأطراف وإذا طُلب ذلك في غضون ثلاثة أشهر من الانتقال ، يجب على حكومة الطرف الذي كان يحقّ للسفينة أن ترفع عَلَمَه أن يرسل إلى الإدارة ، في أقرب وقت مستطاع ، نسخاً من الشهادة التي كانت تحملها السفينة قبل الانتقال ونسخاً من التقارير عن المعاينة ذات الصلة بذلك إن كانت موجودة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy © IMO

الفصل 3 – معدات التصريف وضبطه

اللائحة 9
نُظُم قاذورات المجارير

1 يجب تجهيز كل سفينة يتعيّن عليها ، بموجب اللائحة 2 ، أن تستوفي أحكام هذا المرفق بأحد نُظُم المجارير التالية :

1. وحدة لمعالجة قاذورات المجارير يجب أن تكون من نوع تقرّه الإدارة ، مع مراعاة المعايير وأساليب الاختبار التي تضعها المنظمة * ،

انظر التفسير 3

2. أو نظام لتفتيت وتطهير قاذورات المجارير تقرّه الإدارة . ويجب أن يكون هذا النظام مزوّداً بمرافق تقبلها الإدارة لتخزين قاذورات المجارير مؤقتاً عندما تكون بعيدة أقل من 3 أميال بحرية عن أقرب يابسة ،

3. أو صهريج احتجاز ذو سعة تحوز على رضا الإدارة لاحتجاز كافة قاذورات المجارير ، مع أخذ طبيعة تشغيل السفينة وعدد الأشخاص الذين يتواجدون على متنها وعوامل أخرى ذات صلة بالموضوع في الاعتبار . ويجب بناء صهريج الاحتجاز على نحو يرضي الإدارة ، ويجب أن يكون مجهزاً بوسيلة مرئية تبين الكمية التي يحتجزها .

اللائحة 10
وصلات التصريف القياسية

1 لكي يتسنّى وصل خط أنابيب مرافق الاستقبال بخط أنابيب التصريف في السفينة ، يجب أن يزوّد الخطّان كلاهما بوصلة تصريف قياسية بموجب الجدول التالي :

انظر التفسير 4

الأبعاد القياسية لشفاه وصلات التصريف

الوصف	الأبعاد
القطر الخارجي	210 ملم
القطر الداخلي	وفقاً للقطر الخارجي للأنبوب
قطر دائرة المسامير الملولبة	170 ملم
شقوق الشفة	4 ثقوب بقطر 18 ملم محفورة على أبعاد متساوية على دائرة مسامير ملولبة بالقطر المذكور أعلاه ، وفيها شقوق بعرض 18 ملم تصل إلى المحيط الخارجي للشفة . ويكون عرض الشق 18 ملم
سمك الشفة	16 ملم
المسامير الملولبة والصواميل : العدد والقطر	4 ، قطر كل منها 16 ملم وبطول مناسب
تصمَّم الشفة لقبول أنابيب ذات قطر داخلي أقصى يبلغ 100 ملم ويجب أن تكون مصنوعة من الفولاذ أو من أي مادة مكافئة له ذات وجه مسطّح . ويجب أن تكون هذه الشفة والحشية الملائمة لها مناسبتين لضغط خدمة قدره 600 كيلو باسكال . وبالنسبة للسفن التي يبلغ عمقها المشكل 5 أمتار أو أقل ، يجوز أن يكون القطر الداخلي لوصلة التصريف 38 ملم .	

* انظر التوصية بشأن المعايير الدولية المتعلقة بالدفيق والخطوط التوجيهية لاختبارات أداء وحدات معالجة قاذورات مجارير السفن التي اعتمدتها المنظمة بالقرار MEPC.2(VI) أو الخطوط التوجيهية بشأن تنفيذ معايير الدفيق واختبارات أداء وحدات معالجة قاذورات مجارير السفن التي اعتمدتها لجنة حماية البيئة البحرية بالقرار MEPC.159(55) (انظر التفسير الموحد 3) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2 في سفن الأغراض الخاصة ، مثلاً عبّارات الركاب ، يجوز بشكل آخر تزويد خط أنابيب التصريف في السفينة بوصلة تصريف تقبلها الإدارة ، مثل القارنات السريعة الوصل .

اللائحة 11
تصريف قاذورات المجارير

1 رهناً بأحكام اللائحة 3 من هذا المرفق ، يُحظر تصريف قاذورات المجارير في البحر إلا في الحالات التالية :

1. عندما تُصرَّف السفينة قاذورات المجارير المفتتة والمطهَّرة باستخدام نظام أقرته الإدارة وفقاً للائحة 2.1.9 من هذا المرفق ، وذلك على مسافة لا تقل عن 3 أميال بحرية من أقرب يابسة ، أو قاذورات المجارير غير المفتتة أو غير المطهرة على مسافة تزيد على 12 ميلاً بحرياً من أقرب يابسة ، ويُشترط في جميع الحالات ألاّ تُصرَّف قاذورات المجارير المخزونة في صهاريج الاحتجاز دفعة واحدة ولكن بمعدلات معتدلة عندما تكون السفينة مبحرة بسرعة لا تقل عن 4 عقد . وينبغي أن تقر الإدارة معدل التصريف استناداً إلى المعايير التي تضعها المنظمة * ؛

2. أو عندما تُشغّل السفينة وحدة معتمدة لمعالجة قاذورات المجارير أجازتها الإدارة على أنها تستوفي المتطلبات التشغيلية المشار إليها في اللائحة 1.1.9 من هذا المرفق ،

1.2. أن تكون نتائج اختبار الوحدة مدونة في الشهادة الدولية لمنع التلوث بقاذورات المجارير الصادرة للسفينة ؛

2.2. علاوة على ذلك ، يجب ألاّ يخلّف الدفيق أجساماً صلبة عائمة مرئية في المياه المجاورة وألاّ يتسبب في تغيير لون هذه المياه .

2 لا تنطبق أحكام الفقرة 1 على السفن التي تعمل في مياه تخضع لسيادة إحدى الدول وعلى السفن الزائرة من دول أخرى عندما تكون في هذه المياه وتقوم بتصريف قاذورات المجارير بموجب متطلبات أقل صرامة تفرضها هذه الدولة .

3 عندما تكون قاذورات المجارير ممزوجة بنفايات أو مياه عائمة تتناولها مرفقات أخرى لاتفاقية ماربول ، يجب استيفاء متطلبات تلك المرفقات بالإضافة إلى متطلبات هذا المرفق .

* انظر التوصية بشأن معايير معدل تصريف قاذورات المجارير التي لم تخضع للمعالجة من السفن ، التي اعتمدتها لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة بالقرار MEPC 157(55) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الوقائع العراقية
Iraqi Legislation

الفصل 4 – مرافق الاستقبال

اللائحة 12
مرافق الاستقبال *

1 يجب على حكومة كل طرف في الاتفاقية تقتضي من السفن التي تعمل في مياه تخضع لسيادتها والسفن الزائرة أثناء وجودها في تلك المياه أن تستوفي متطلبات اللائحة 1.11 أن تتعهد بتوفير مرافق كافية في الموانئ والمحطات البحرية لاستقبال قاذورات المجارير لتلبية احتياجات السفن التي تستخدمها ، وذلك دون التسبب في تأخير هذه السفن .

2 تقوم حكومة كل طرف بإخطار المنظمة بجميع الحالات التي يُدّعى فيها أن المرافق المتاحة بموجب هذه اللائحة غير كافية بقصد إبلاغ الحكومات المتعاقدة المعنية بذلك .

* انظر دليل الممارسات السليمة لموفّري ومستخدمي مرافق الاستقبال المينائية (التعميم MEPC.1/Circ.671) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الفصل 5 – الرقابة من قبل دولة الميناء

اللائحة 13
الرقابة من قبل دولة الميناء على المتطلبات التشغيلية [*]

1 تخضع السفينة لدى وجودها في ميناء أو محطة بحرية تابعين لطرف آخر لتفقد يجريه موظفون مخوّلون أصولاً من قبل هذا الطرف للتحقق من تطبيق المتطلبات التشغيلية المنصوص عليها في هذا المرفق ، وذلك إذا كانت هناك أسباب جلية تبعث على الاعتقاد بأن الربان أو الطاقم ليسوا على اطلاع على الإجراءات المتنية الأساسية المتصلة بمنع التلوث بمقذورات المجارير .

2 في الظروف المحددة في الفقرة 1 من هذه اللائحة ، يتخذ الطرف الخطوات اللازمة لضمان عدم إبحار السفينة ما لم يستقم الوضع بموجب متطلبات هذا المرفق .

3 تنطبق على هذه اللائحة الإجراءات المتصلة بالرقابة من قبل دولة الميناء التي تنصّ عليها المادة 5 من هذه الاتفاقية .

4 ليس في هذه اللائحة ما يمكن تفسيره على أنه يحدّ من حقوق والتزامات طرف ما يقوم بالرقابة على المتطلبات التشغيلية المنصوص عليها تحديداً في هذه الاتفاقية .

[*] انظر إجراءات الرقابة من قبل دولة الميناء التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.787(19) وعدّلتها بالقرار A. 882(21) ؛ انظر أيضاً المطبوعة الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية والتي تحمل رقم المبيع IA650E .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

تذييل للمرفق IV

تذييل

نموذج الشهادة الدولية لمنع التلوث بقاذورات المجارير

الشهادة الدولية لمنع التلوث بقاذورات المجارير

صادرة بمقتضى أحكام الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (المشار إليها في ما يلي باسم الاتفاقية) تحت سلطة حكومة :

.....

(الاسم الرسمي الكامل للبلد)

من قِبَل .....

(الصفة الرسمية الكاملة للشخص المختص المخوّل
أو الهيئة المختصة المخوّلة بمقتضى أحكام الاتفاقية)

تفاصيل السفينة *

اسم السفينة .....

الرقم المميّز أو الحروف المميّزة .....

ميناء التسجيل .....

الحمولة الإجمالية .....

عدد الأشخاص الذين أُجيز للسفينة أن تقلّهم.....

الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية † .....

سفينة جديدة/موجودة ‡ .....

تاريخ مدّ الصالب أو بلوغ السفينة مرحلة مماثلة من مراحل البناء أو ، إذا كان ذلك منطبقاً ، التاريخ الذي بدء فيه العمل على تحويل أو تبديل أو تغيير كبير .....

نشهد :

1 أن السفينة مزودة بوحدة لمعالجة قاذورات المجارير/جهاز تفتيت/مسهريج احتجاز ‡ وبخط أنابيب تصريف استيفاء للاشتراطين 9 و 10 من المرفق IV للاتفاقية ، على النحو التالي :

1.1‡ وصف وحدة معالجة قاذورات المجارير :

نوع وحدة معالجة قاذورات المجارير .....

* يجوز بصورة بديلة إيراد تفاصيل السفينة في أطر أفقية .
† انظر خطة المنظمة البحرية الدولية بشأن رقم تعريف السفينة التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.600(15) .
‡ للحذف حسب الاقتضاء .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

اسم شركة التصنيع .....

أجازت الإدارة وحدة معالجة قاذورات المجارير على أنها تستوفي معايير الدفيق ، على النحو المنصوص عليه في القرار MEPC.2(VI) .

2.1* وصف جهاز التفتيت :

نوع جهاز التفتيت .....

اسم شركة التصنيع .....

نوعية قاذورات المجارير بعد التطهير .....

3.1* وصف صهريج الاحتجاز :

السعة الكلية لصهريج الاحتجاز ..... م^3

موقعه .....

4.1 خط أنابيب تصريف قاذورات المجارير إلى مرفق استقبال مجهَّز بوصلة ساحلية قياسية .

2 تمت معاينة السفينة بموجب اللائحة 4 من المرفق IV للاتفاقية .

3 تبيَّن من المعاينة أن هيكل السفينة ومعداتها ونُظُمها وتجهيزاتها وترتيباتها وموادها وحالتها مرضية من جميع النواحي وأن السفينة تستوفي المتطلبات المنطبقة الواردة في المرفق IV للاتفاقية .

هذه الشهادة صالحة حتى (اليوم/الشهر/السنة) ..... [1]
رهناً بالمعاينات بموجب اللائحة 4 من المرفق IV للاتفاقية .

تاريخ إكمال المعاينة التي صدرت الشهادة استناداً إليها : (اليوم/الشهر/السنة) .....

صدرت في .....
(مكان إصدار الشهادة)

التاريخ (اليوم/الشهر/السنة) ....
(تاريخ الإصدار) *(توقيع الموظف المفوض أصولاً بإصدار الشهادة)*

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

* للحذف حسب الاقتضاء .

[1] يُدرج تاريخ انتهاء الصلاحية الذي تحدده الإدارة بموجب اللائحة 18 من المرفق IV للاتفاقية . ويوافق اليوم والشهر من هذا التاريخ الذكرى السنوية على النحو المعرَّف في اللائحة 8.1 من المرفق IV للاتفاقية .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

المصادقة على تمديد صلاحية الشهادة إذا كانت صالحة
لمدة تقلّ عن 5 سنوات حيثما تنطبق اللائحة 3.8

تستوفي السفينة الأحكام ذات الصلة من الاتفاقية ، وتُقبل هذه الشهادة ، بموجب اللائحة 3.8 من المرفق IV للاتفاقية ، على أنها صالحة حتى (اليوم/الشهر/السنة).....

التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوّض أصولاً)

المكان : .....

التاريخ : (اليوم/الشهر/السنة).....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

المصادقة في حالة إكمال المعاينة الدورية وانطباق اللائحة 4.8

تستوفي السفينة الأحكام ذات الصلة من الاتفاقية ، وتُقبل هذه الشهادة ، بموجب اللائحة 4.8 من المرفق IV للاتفاقية ، على أنها صالحة حتى (اليوم/الشهر/السنة) .....

التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوّض أصولاً)

المكان : .....

التاريخ : (اليوم/الشهر/السنة).....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

المصادقة لتمديد صلاحية الشهادة إلى أن تصل السفينة إلى ميناء المعاينة
أو لفترة سماح حيثما تنطبق اللائحة 5.8 أو 6.8

تُقبل هذه الشهادة ، بموجب اللائحة 5.8 أو 6.8 * من المرفق IV للاتفاقية ، على أنها صالحة حتى (اليوم/الشهر/السنة).....

التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوّض أصولاً)

المكان : .....

التاريخ : (اليوم/الشهر/السنة).....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

* للحذف حسب الاقتضاء .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

التفسيرات الموحّدة للمرفق IV

1 تعريف عبارة "مرحلة مماثلة من البناء"

اللائحة 1.1.1 *"مرحلة مماثلة من البناء"* تعني المرحلة التي يتم فيها ما يلي :

1. الشروع في بناء سفينة معيّنة ؛

2. الشروع في تجميع تلك السفينة بما يشتمل على الأقل على 50 طناً أو واحد بالمئة من حجم الكتلة التقديري لكافة المواد الهيكلية ، أيهما أقل .

2 تاريخ عقد البناء وتاريخ مدّ الصالب وتاريخ التسليم

اللائحة 2.1.1 1 وفقاً لأحكام معيّنة من اتفاقيتي سولاس وماربول ، فإن انطباق اللوائح على السفن تحكمه التواريخ التالية :

1. تاريخ إبرام عقد البناء في (اليوم/الشهر/السنة) أو بعد ذلك التاريخ ؛

2. أو في حال انعدام عقد البناء ، تاريخ مدّ الصالب ، أو التاريخ الذي بلغت فيه السفينة مرحلة مماثلة من البناء ، في (اليوم/الشهر/السنة) أو بعد ذلك التاريخ ؛

3. تاريخ التسليم الذي يقع في (اليوم/الشهر/السنة) أو بعد ذلك التاريخ .

2 بالنسبة لانطباق هذه الأحكام ، ينبغي تفسير تاريخ إبرام عقد بناء اختياري للسفن على أنه تاريخ توقيع العقد الأصلي لبناء سلسلة السفن بين المالك وشركة بناء السفن ، شريطة ما يلي :

1. ممارسة الحق الاختياري لبناء السفينة (السفن) خلال سنة من تاريخ عقد البناء الأصلي لسلسلة السفن على أبعد تقدير ؛

2. البناء الاختياري للسفن وفقاً للتصميمات عينها ومن جانب شركة بناء السفن عينها بالنسبة لسلسة السفن .

3 تنطبق اللوائح على النحو الموصوف في الفقرة 1 أعلاه على النحو التالي :

1. إذا كان تاريخ توقيع عقد بناء سفينة مماثلاً أو تالياً لتاريخ العقد المحدد في مجموعة معيّنة من التعديلات على اللوائح ، يُعمل عندئذ بتلك المجموعة من التعديلات على اللوائح ؛

2. ينطبق معيار تاريخ مدّ الصالب فقط في حال انعدام عقد البناء ، وإذا كان تاريخ مدّ صالب السفينة مماثلاً أو تالياً لتاريخ مدّ الصالب المحدد في مجموعة معيّنة من التعديلات على اللوائح ، يُعمل عندئذ بتلك المجموعة من التعديلات على اللوائح ؛

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

3. بغض النظر عن تاريخ توقيع عقد بناء سفينة أو تاريخ مدِ صالبها ، إذا كان تاريخ تسليم السفينة مماثلاً أو تالياً لتاريخ التسليم المحدد في مجموعة معينة من التعديلات على اللوائح ، يعمل عندئذ بتلك المجموعة من التعديلات على اللوائح ، باستثناء الحالات التي تكون الإدارة قد قبلت فيها بتأخيرٍ في تسليم السفن بسبب ظروف غير متوقعة خارجة عن إرادة شركة البناء والمالك .

3 جرى تركيبه على متن السفينة في 1 كانون الثاني/يناير 2010 أو بعد ذلك التاريخ

اللائحة 1.1.9 بالنسبة لانطباق القرار MEPC.159(55) ، يجب تفسير عبارة "جرى تركيبه على متن السفينة في 1 كانون الثاني/يناير 2010 أو بعد ذلك التاريخ" على النحو التالي :

1. بالنسبة للسفن الجديدة ، المنشآت على متن السفن التي مُدَّ صالبها أو التي بلغت مرحلة مماثلة من البناء في 1 كانون الثاني/يناير 2010 أو بعد ذلك التاريخ .

2. بالنسبة للسفن الموجودة ، المنشآت الجديدة التي يقع تاريخ عقد تسليمها للسفينة في 1 كانون الثاني/يناير 2010 أو بعد ذلك التاريخ ، أو في حال انعدام تاريخ تعاقدي للتسليم ، التاريخ الفعلي لتسليم التجهيزات للسفينة في 1 كانون الثاني/يناير 2010 أو بعد ذلك التاريخ .

4 وصلات التصريف القياسية

اللائحة 1.10 يجب تجهيز كافة السفن التي تخضع للمرفق IV بغض النظر عن حجمها ووجود ووحدة لمعالجة قاذورات المجارير أو صهريج لاحتجاز قاذورات المجارير على متنها ، بأنبوب وشفة الوصلة الساحلية اللازمة لتصريف قاذورات المجارير في المرفق الميناني لمعالجة هذه القاذورات .

* انظر التفسير الموحّد لعبارة "تأخير غير متوقع في تسليم السفن" (التعميم MSC.1/Circ.1247 والتفسير الموحّد 4 ، المرفق I لاتفاقية ماربول) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

المرفق V لاتفاقية ماربول

لوائح منع التلوث بقمامة السفن

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الوقائع العراقية
Iraqi Legislation

المرفق V لاتفاقية ماربول

لوائح منع التلوث بقمامة السفن *

اللائحة 1
تعريفات

لأغراض هذا المرفق :

1 *القمامة* : هي جميع فضلات الطعام ، باستثناء الأسماك الطازجة وأجزائها ، والنفايات المنزلية والتشغيلية التي تتولّد أثناء التشغيل العادي للسفينة والتي قد تدعو الضرورة إلى التخلص منها بصورة متواصلة أو دورية ، ما عدا تلك المواد المعرفة أو المدرجة في مرفقات أخرى لهذه الاتفاقية .

2 *أقرب يابسة* : مصطلح "من أقرب يابسة" يعني من خط الأساس الذي حُدّدت منه المياه الإقليمية للإقليم المعني بموجب القانون الدولي . أما بالنسبة لأغراض هذه الاتفاقية ، فإن مصطلح "من أقرب يابسة" قبالة الساحل الشمالي الشرقي لأستراليا يعني انطلاقاً من خط يُرسم من نقطة على الساحل الأسترالي عند :

خط العرض '11°00 جنوباً ، وخط الطول '142°08 شرقاً
إلى نقطة عند خط العرض '10°35 جنوباً ، وخط الطول 141°55 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '10°00 جنوباً ، خط الطول '142°00 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '9°10 جنوباً ، خط الطول '143°52 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '9°00 جنوباً ، خط الطول '144°30 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '10°41جنوباً ، خط الطول '145°00 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '13°00 جنوباً ، خط الطول '145°00 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '15°00 جنوباً ، خط الطول '146°00 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '17°30 جنوباً ، خط الطول '147°00 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '21°00 جنوباً ، خط الطول '152°55 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '24°30 جنوباً ، خط الطول '154°00 شرقاً ،
ثم إلى نقطة على الساحل الأسترالي
عند خط العرض '24°42 جنوباً وخط الطول '153°15 شرقاً .

3 *المنطقة الخاصة* : هي منطقة بحرية تستدعي اتّباع أساليب إلزامية خاصة لمنع التلوث البحري فيها بالقمامة ، وذلك نظراً لأسباب تقنية معترف بها تتعلق بظروفها الأوقيانوغرافية والإيكولوجية والطابع الخاص لحركة الملاحة فيها . وتشمل المناطق الخاصة ما أُدرج منها في اللائحة 5 من هذا المرفق .

* انظر الخطوط التوجيهية بشأن تنفيذ المرفق V لاتفاقية ماربول ؛ وانظر المطبوعة الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية التي تحمل رقم المبيع IA656E .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

اللائحة 2
الانطباق

ما لم يُنصّ صراحةً على خلاف ذلك ، تنطبق أحكام هذا المرفق على جميع السفن .

اللائحة 3
تصريف القمامة خارج المناطق الخاصة

1 مع مراعاة أحكام اللوائح 4 و 5 و 6 من هذا المرفق :

(أ) يُحظر أن تُصرَّف في البحر كافة أنواع البلاستيك ، بما في ذلك ، وعلى سبيل المثال لا الحصر ، الحبال الاصطناعية وشباك الصيد الاصطناعية وأكياس القمامة المصنوعة من البلاستيك والرماد الناتج عن ترميد المنتجات البلاستيكية التي قد تحتوي على مخلّفات سامة أو مخلّفات فلزات ثقيلة ؛

(ب) يجب أن يتم تصريف أنواع القمامة التالية في البحر خارج المناطق الخاصة عندما تكون السفينة مبحرة وأبعد ما تكون بالقدر العملي الممكن من أقرب يابسة ، على ألا يتم ذلك في أي حال من الأحوال عندما تكون السفينة على مسافة تقل عما يلي من أقرب يابسة :

(i) 25 ميلاً بحرياً بالنسبة للحشوات ومواد التبطين والتوضيب التي تطفو على سطح الماء ؛

(ii) 12 ميلاً بحرياً بالنسبة للنفايات الغذائية وجميع أنواع القمامة الأخرى ، بما في ذلك المنتجات الورقية والخرق والزجاج والقطع المعدنية والقوارير والفخاريات ، وما شابه ذلك من نفايات ؛

(ج) يجوز السماح بتصريف أنواع القمامة المحددة في الفقرة الفرعية (ب)(ii) من هذه اللائحة في البحر بعد تمريرها في جهاز للجرش أو الطحن ، والقيام بذلك على أبعد مسافة ممكنة من أقرب يابسة ، ولكن يُحظر هذا التصريف في جميع الأحوال إذا كانت المسافة من أقرب يابسة تقل عن 3 أميال بحرية . ويجب أن تكون القمامة المجروشة أو المطحونة قابلة للنفاذ من خلال غربال لا يزيد قطر فتحاته على 25 ملم .

2 عندما تكون القمامة ممزوجة بنفايات أخرى تخضع لمتطلبات مختلفة في ما يتعلق بالتخلص منها وتصريفها ، يجب تطبيق المتطلبات الأشد صرامة .

اللائحة 4
المتطلبات الخاصة لتصريف القمامة

1 مع مراعاة أحكام الفقرة 2 من هذه اللائحة ، يُحظر تصريف أي مواد يتناولها هذا المرفق من المنصات الثابتة أو العائمة التي تستخدم في التنقيب عن الموارد المعدنية لقاع البحر واستغلالها وفي عمليات المعالجة البحرية المرتبطة بذلك ، ومن جميع السفن الأخرى عندما تكون بمحاذاة هذه المنصات أو في حدود 500 متر منها .

2 يجوز السماح بتصريف نفايات الطعام في البحر بعد تمريرها في جهاز للجرش أو الطحن ، وذلك من المنصات الثابتة أو العائمة التي تبعد عن اليابسة ما يزيد على 12 ميلاً بحرياً ، ومن جميع السفن الأخرى عندما تكون بمحاذاة هذه المنصات

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

أو في حدود 500 متر منها . ويجب أن تكون نفايات الطعام المجروشة أو المطحونة قابلة النفاذ عبر غربال لا يزيد قطر فتحاته على 25 ملم .

اللائحة 5
تصريف القمامة داخل المناطق الخاصة *

1 لأغراض هذا المرفق فإن المناطق الخاصة هي منطقة البحر الأبيض المتوسط ومنطقة بحر البلطيق ومنطقة البحر الأسود ومنطقة البحر الأحمر و"منطقة الخليج" ومنطقة بحر الشمال ومنطقة القطب الجنوبي ومنطقة البحر الكاريبي الكبرى ، بما في ذلك خليج المكسيك والبحر الكاريبي ، والتي يرد تعريفها في ما يلي :

(أ) *منطقة البحر الأبيض المتوسط* ، وهي البحر الأبيض المتوسط ذاته ، بما في ذلك الخلجان والبحار الموجودة فيه ، على أن تكون حدوده مع البحر الأسود خط العرض 41° شمالاً ، وإلى الغرب مضيق جبل طارق عند خط الطول '5°36 غرباً .

(ب) *منطقة بحر البلطيق* ، وهي بحر البلطيق ذاته مع خليج Bothnia ، وخليج فنلندا والمدخل إلى هذا البحر ، والتي يحدها خط العرض Skaw in the Skagerrak عند '57°44,8 شمالاً .

(ج) *منطقة البحر الأسود* ، وهي البحر الأسود ذاته وحدوده مع البحر الأبيض المتوسط خط العرض 41° شمالاً .

(د) *منطقة البحر الأحمر* ، وهي البحر الأحمر ذاته ، بما في ذلك خليجا السويس والعقبة ، ويحدّها جنوباً خط الاتجاه الثابت بين رأس سِيان ('12°8,5 شمالا ، '43°19,6 شرقا) وحصن مراد ('12°40,4 شمالاً ، '43°30,2 شرقاً) .

(هـ) *منطقة الخليجان* ، وهي المنطقة البحرية التي تقع شمال غربي خط الاتجاه الثابت بين رأس الحدّ ('22°30 شمالاً ، '59°48 شرقاً) ورأس الفاستة ('25°04 شمالاً ، '61°25 شرقاً) .

(و) *منطقة بحر الشمال* ، وهي بحر الشمال ذاته ، بما في ذلك البحار التي تقع فيه ، وضمن الحدود التالية :

(i) بحر الشمال جنوباً حتى خط العرض 62° شمالاً ، وشرقاً حتى خط الطول 4° غرباً ؛

(ii) مضيق Skagerrak ، الذي يقع حدّه الجنوبي شرق رأس Skaw عند خط العرض '57°44,8 شمالاً ؛

(iii) القناة الإنكليزية (بحر المانش) ومشارفها شرق خط الطول 5° غرباً ، وشمال خط العرض '48°30 شمالاً .

(ز) *منطقة القطب الجنوبي* ، وهي المنطقة البحرية جنوبي خط العرض 60° جنوباً .

* انظر التعميم MEPC.1/Circ.675/Rev.1 بشأن تصريف مياه غسل عنابر البضاعة في منطقة الخلجان ومنطقة البحر الأبيض المتوسط ومنطقة البحر الكاريبي الكبرى بمقتضى المرفق V لاتفاقية ماربول .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

(ح) *منطقة البحر الكاريبي الكبرى* ، وهي خليج المكسيك والبحر الكاريبي ذاتهما ، بما في ذلك الخلجان والبحار التي تقع فيهما وذلك القسم من المحيط الأطلسي الذي يقع ضمن الحدود التي يشكّلها خط العرض 30° شمالاً من فلوريدا إلى خط الطول 77°30' غرباً ، ثم خط الاتجاه الثابت إلى تقاطع خط العرض 20° شمالاً وخط الطول 59° غرباً ، ثم خط الاتجاه الثابت إلى تقاطع خط العرض 7°20' شمالاً وخط الطول 50° غرباً ، ثم خط الاتجاه الثابت الذي يمتد نحو الجنوب الغربي إلى الحدود الشرقية لغيانا الفرنسية .

2 مع مراعاة أحكام اللائحة 6 من هذا المرفق :

(أ) يُحظر تصريف ما يلي في البحر :

(i) كافة أنواع البلاستيك ، بما في ذلك ، وعلى سبيل المثال لا الحصر ، الحبال الاصطناعية وشباك الصيد الاصطناعية وأكياس القمامة المصنوعة من البلاستيك والرماد الناتج عن ترميد المنتجات البلاستيكية التي قد تحتوي على مخلّفات سامة أو مخلّفات فلزات ثقيلة ؛

(ii) جميع أنواع القمامة الأخرى ، بما في ذلك منتجات الورق والخرق والزجاج والقطع المعدنية والقوارير والفخاريات والحشوات ومواد التبطين والتوضيب ؛

(ب) باستثناء ما تنصّ عليه في الفقرة الفرعية (ج) من هذه الفقرة ، يجب القيام بتصريف نفايات الطعام في البحر على أبعد مسافة ممكنة من اليابسة ، على ألا تقلّ هذه المسافة بأي حال من الأحوال عن 12 ميلاً بحرياً من أقرب يابسة ؛

(ج) يجب القيام بتصريف نفايات الطعام بعد تمريرها في جهاز للجرش أو الطحن في منطقة البحر الكاريبي الكبرى على أبعد مسافة ممكنة من اليابسة ، على ألا تقلّ هذه المسافة بأي حال من الأحوال عن 3 أميال بحرية من أقرب يابسة . ويجب أن تكون نفايات الطعام المجروشة أو المطحونة قابلة النفاذ عبر غربال لا يزيد قطر فتحاته على 25 ملم .

3 عندما تكون القمامة ممزوجة بنفايات أخرى تخضع لمتطلبات مختلفة في ما يتعلق بالتخلص منها وتصريفها ، يجب تطبيق المتطلبات الأشد صرامة .

4 مرافق الاستقبال داخل المناطق الخاصة :

(أ) تتعهد حكومة كل طرف في الاتفاقية تتاخم سواحله منطقة خاصة بأن تضمن ، بأسرع وقت ممكن ، توفير مرافق استقبال كافية في جميع الموانئ التي تقع داخل المنطقة الخاصة بموجب اللائحة 7 من هذا المرفق ، على أن تأخذ في الحسبان الاحتياجات الخاصة للسفن التي تعمل في هذه المناطق .

(ب) يجب أن تُخطر حكومة كل طرف معني المنظمة بالتدابير التي تتخذها وفقاً للفقرة الفرعية (أ) من هذه اللائحة . وحال استلام إخطارات كافية ، تحدد المنظمة تاريخاً لدخول متطلبات هذه اللائحة بشأن المنطقة المعنية حيّز التنفيذ* . وتخطر المنظمة جميع الأطراف بالتاريخ المحدد بهذه الصورة قبل فترة لا تقل عن اثني عشر شهراً من حلول ذلك التاريخ .

(ج) بعد التاريخ المحدد بالصورة المذكورة ، يجب أن تستوفي السفن التي تتردد أيضاً على موانئ في هذه المناطق الخاصة لا تتوافر فيها بعد تلك المرافق متطلبات هذه اللائحة استيفاء تاماً .

* عند إصدار هذه الطبعة ، كانت متطلبات اللائحة 5 قد دخلت حيّز التنفيذ بالنسبة لكافة المناطق الخاصة ، باستثناء البحر الأسود والبحر الأحمر .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

5 بغض النظر عن أحكام الفقرة 4 من هذه اللائحة ، تنطبق القواعد التالية على منطقة القطب الجنوبي :

(أ) تتعهد حكومة كل طرف في الاتفاقية تُبحر السفن من موانئه متوجّهةً إلى منطقة القطب الجنوبي أو تتوجّه إلى موانئه قادمةً منها بأن يضمن أن تتوافر في أسرع وقت مستطاع من الناحية العملية مرافق ملائمة لاستقبال كافة أنواع القمامة من جميع السفن ، بدون التسبب في تأخيرها على نحوٍ غير مسوغ ، ووفقاً لاحتياجات السفن التي تستخدمها .

(ب) تضمن حكومة كل طرف في الاتفاقية أن تُجهّز جميع السفن التي يحقّ لها أن ترفع علَمه ، قبل أن تدخل منطقة القطب الجنوبي ، بسعة كافية للاحتفاظ على متنها بالقمامة كافةَ أثناء عملها في المنطقة ، وأن تكون قد اتخذت ترتيبات لتصريف هذه القمامة في مرفق استقبال بعد مغادرة المنطقة .

اللائحة 6
الاستثناءات

لا تنطبق اللوائح 3 و 4 و 5 من هذا المرفق على ما يلي :

(أ) التصريف الضروري للقمامة من سفينة بغرض ضمان سلامة هذه السفينة والأشخاص الموجودين على متنها أو إنقاذ الأرواح في البحار ؛

(ب) أو تسرّب القمامة الناتج عن عطل يطرأ على السفينة أو معداتها ، شريطة اتخاذ جميع الاحتياطات المعقولة قبل وقوع العطل وبعده لمنع التسرّب أو التخفيف منه إلى أدنى حد ممكن ؛

(ج) الفقد العَرَضي لشباك الصيد الاصطناعية ، شريطة اتخاذ جميع الاحتياطات المعقولة لتجنّب هذا الفقد .

اللائحة 7
مرافق الاستقبال *

1 تتعهد حكومة كل طرف في الاتفاقية بأن يضمن توافر مرافق ملائمة في الموانئ والمحطات البحرية لاستقبال القمامة بدون التسبب في تأخير السفن على نحوٍ غير مسوغ ، ووفقاً لاحتياجات السفن التي تستخدمها .

2 تقوم حكومة كل طرف بإخطار المنظمة بجميع الحالات التي يُدّعى فيها بأن المرافق الموفّرة بموجب هذه اللائحة غير كافية ، قصد إبلاغ الأطراف المعنية بذلك .

* انظر دليل الممارسات السليمة لمقدّمي ومستخدمي مرافق الاستقبال الميناائية (التعميم MEPC.1/Circ.671) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

اللائحة 8

رقابة دولة الميناء على المتطلبات التشغيلية *

1 تخضع السفينة لدى وجودها في ميناء تابع لطرف آخر لتفقّد يجريه موظفون مخولون أصولاً من قِبل هذا الطرف للتحقق من تطبيق المتطلبات التشغيلية المنصوص عليها في هذا المرفق ، وذلك إذا كانت هناك أسباب جلية تحمل على الاعتقاد بأن الربان أو الطاقم ليسوا على اطّلاع على الإجراءات المتنية الأساسية المتصلة بمنع التلوث بالقمامة .

2 في الظروف المحددة في الفقرة 1 من هذه اللائحة ، يتخذ الطرف الخطوات اللازمة لضمان عدم إبحار السفينة ما لم يستقم الوضع بموجب متطلبات هذا المرفق .

3 تنطبق على هذه اللائحة الإجراءات المتصلة بالرقابة من قِبل دولة الميناء التي تنصّ عليها المادة 5 من هذه الاتفاقية .

4 ليس في هذه اللائحة ما يمكن تفسيره على أنه يحدّ من حقوق والتزامات طرف ما يقوم بالرقابة على المتطلبات التشغيلية المنصوص عليها تحديداً في هذه الاتفاقية .

اللائحة 9

الملصقات وخطط معالجة القمامة† ومسك سجل القمامة

1 (أ) يجب على كل سفينة يبلغ طولها الكلّي 12 متراً أو أكثر أن تعلّق على متنها ملصقات تبيّن للطاقم والركاب متطلبات التصريف التي تنصّ عليها اللائحتان 3 و 5 من هذا المرفق ، حسب الانطباق .

(ب) يجب أن تُكتب الملصقات بلغة عمل أفراد طاقم السفينة ، وتُكتب أيضاً بالإسبانية أو الإنكليزية أو الفرنسية في ما يتعلق بالسفن التي تقوم برحلات إلى موانئ أو محطات بحرية تخضع لسيادة أطراف أخرى في الاتفاقية .

2 يجب على كل سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر ، وعلى كل سفينة رُخّص لها بنقل 15 شخصاً أو أكثر ، أن تحمل على متنها خطة لمعالجة القمامة يجب على الطاقم اتّباعها . ويجب أن تتضمن هذه الخطة إجراءات مكتوبة لجمع القمامة وتخزينها ومعالجتها والتخلص منها ، بما في ذلك استخدام المعدات المتنية . ويجب أن تحدد الخطة أيضاً الشخص المكلّف أو الأشخاص المكلفين بتنفيذها . ويجب أن تستند هذه الخطة إلى الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة وأن تكون مكتوبة بلغة عمل أفراد الطاقم .

3 يجب على كل سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر ، وعلى كل سفينة رُخّص لها بأن تنقل 15 شخصاً أو أكثر وتقوم برحلات إلى موانئ أو محطات بحرية تخضع لسيادة أطراف أخرى في الاتفاقية ، وعلى كل منصة ثابتة أو عائمة تقوم بالتنقيب في قاع البحر واستغلاله أن تمسك سجلاً للقمامة . ويجب أن يوضع هذا السجل ، سواء أكان يشكّل جزءاً من سجل السفينة الرسمي أم لا ، وفقاً للنموذج المبين في تذييل هذا المرفق ؛

(أ) يجب أن تُسجَّل فوراً أي عملية تصريف ، أو أي عملية ترميد عند إتمامها ، في سجل القمامة وأن يوقّع الشخص المسؤول هذا التسجيل في تاريخ ذلك التصريف أو الترميد . ويجب أن يوقّع ربان السفينة كل صفحة من سجل القمامة اكتمل ملء البيانات فيها . ويجب أن تدوَّن البيانات المدرجة في سجل القمامة بالإسبانية أو الإنكليزية أو الفرنسية على الأقل . وإذا أدرجت البيانات أيضاً باللغة الرسمية للدولة التي يحق للسفينة أن ترفع علمها ، فإن هذه البيانات هي التي يعتد بها في حالة حدوث منازعة أو تباين ؛

* انظر إجراءات الرقابة من قِبل دولة الميناء التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A 787(19) وعُدّلت بالقرار A.882(21) ؛ وانظر المطبوعة الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية التي تحمل رقم المبيع IA650E .

† انظر الخطوط التوجيهية بشأن وضع خطط معالجة القمامة ؛ وانظر المطبوعة الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية التي تحمل رقم المبيع IA656E .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

(ب) يجب أن يشمل كل قيد يتعلق بعملية ترميد أو تصريف التاريخ والساعة وموقع السفينة وفئة القمامة وتقديراً لكمية القمامة التي تم ترميدها أو تصريفها ؛

(ج) يجب أن يُحفظ سجل القمامة على متن السفينة في مكان يتيح التدقيق فيه على الفور خلال مهلة معقولة . ويجب الاحتفاظ بهذا السجل لمدة عامين على الأقل من تاريخ إدراج آخر قيد فيه ؛

(د) في حالة حدوث التصريف أو التسرب أو الفقد العَرَضي المشار إليها في اللائحة 6 من هذا المرفق ، يجب أن يدرج في سجل القمامة قيد يبين ظروف الفقد وأسبابه .

4 يجوز للإدارة أن تعفي من المتطلبات المتعلقة بسجل القمامة :

(أ) أي سفينة تقوم برحلات لا تتجاوز مدتها ساعة واحدة ومُرخَّص لها بنقل 15 شخصاً أو أكثر ؛

(ب) أو المنصات الثابتة أو العائمة التي تقوم بالتنقيب في قاع البحر واستغلاله .

5 يجوز للسلطة المختصة التابعة لحكومة طرف في الاتفاقية أن تدقق في سجل القمامة أو سجل السفينة الرسمي على متن أي سفينة تنطبق عليها هذه اللائحة أثناء وجود هذه السفينة في موانئ ذلك الطرف أو محطاته البحرية ، ويجوز لها أن تستنسخ أي قيد مدرج في ذلك السجل ، ويجوز لها إلزام الربان بأن يشهد أن المستنسخ يمثل نسخة صادقة من القيد المعني . وأي نسخة مستخرجة على هذا النحو يشهد ربان السفينة بأنها نسخة صادقة من قيد مدرج في سجل القمامة الخاص بالسفينة تقبل في أي إجراءات قضائية كدليل على الوقائع المذكورة في القيد . ويجب على السلطة المختصة لدى التدقيق في سجل القمامة واستخراج النسخة الموثقة بمقتضى هذه الفقرة أن تقوم بذلك بأسرع وقت ممكن بدون تعريض السفينة لتأخير لا داعي له .

6 في حالة السفن المبنية قبل 1 تموز/يوليو 1997 ، تنطبق هذه اللائحة اعتباراً من 1 تموز/يوليو 1998 .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

تذييل المرفق V

تذييل
نموذج سجل القمامة

سجل القمامة

اسم السفينة : .....

الرقم المميِّز أو الحروف المميِّزة : .....

الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية : .....

المدة من :..... إلى : .....

1 مقدمة

بموجب اللائحة 9 من المرفق V للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1978 (اتفاقية ماربول) ، يجب إمساك سجل تدوَّن فيه كل عملية تصريف أو كل عملية ترميد عند إتمامها . ويشمل ذلك عمليات التصريف في البحر أو في مرافق الاستقبال أو في سفن أخرى .

2 القمامة ومعالجة القمامة

تشمل القمامة جميع نفايات الطعام ، باستثناء الأسماك الطازجة وأجزائها ، والنفايات المنزلية والتشغيلية التي تتولّد أثناء التشغيل العادي للسفينة والتي قد تدعو الضرورة إلى التخلص منها بصورة متواصلة أو دورية ، ما عدا المواد المعرّفة أو المدرجة في مرفقات أخرى لاتفاقية ماربول (مثل الزيت أو قاذورات المجارير أو المواد السائلة الضارة) .

وينبغي أيضاً الإشارة إلى الخطوط التوجيهية بشأن تنفيذ المرفق V لاتفاقية ماربول * ، التي تتضمن المعلومات ذات صلة بذلك .

3 وصف القمامة

يجب تجميع القمامة في فئات لأغراض سجل القمامة هذا ، على النحو التالي :

1 أنواع البلاستيك

2 الحشوات ومواد التبطين والتوضيب التي تطفو على سطح الماء

3 مخلفات المنتجات الورقية والخرق والزجاج والقطع المعدنية والقوارير والفخاريات ، المطحونة ، وما إلى هنالك .

4 مخلفات البضائع والمنتجات الورقية والخرق والزجاج والقطع المعدنية والقوارير والفخاريات ، وما إلى هنالك .

5 نفايات الطعام

* انظر الخطوط التوجيهية بشأن تنفيذ المرفق V لاتفاقية ماربول ؛ وانظر المطبوعة الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية التي تحمل رقم المبيع IA656E .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

6 الرماد الناتج عن الترميد .

4 البيانات التي يتعيّن إدراجها في سجل القمامة

1.4 تُدرج في سجل القمامة بيانات عن كل من الحالات التالية :

(أ) عند تصريف القمامة في البحر :

(i) تاريخ وزمن التصريف

(ii) موقع السفينة (خط العرض وخط الطول) . ملاحظة : في ما يتعلق بعمليات تصريف مخلّفات البضائع ، ينبغي الإشارة إلى موقع السفينة في بداية التصريف ونهايته

(iii) فئة القمامة التي تمّ تصريفها

(iv) الكمية المقدّرة من كل فئة قمامة تم تصريفها ، بالمتر المكعّب

(v) توقيع الموظف المكلّف بالعملية .

(ب) عند تصريف القمامة في مرفق استقبال على اليابسة أو في سفن أخرى :

(i) تاريخ وزمن التصريف

(ii) الميناء أو المرفق ، أو اسم السفينة

(iii) فئة القمامة التي تمّ تصريفها

(iv) الكمية المقدّرة من كل فئة قمامة تم تصريفها ، بالمتر المكعّب

(v) توقيع الموظف المكلّف بالعملية .

(ج) عند ترميد القمامة :

(i) تاريخ وزمن بدء الترميد وانتهائه

(ii) موقع السفينة (خط العرض وخط الطول)

(iii) الكمية المقدّرة من القمامة التي تمّ ترميدها ، بالمتر المكعّب

(iv) توقيع الموظف المكلّف بالعملية .

(د) التصريف العرَضي للقمامة أو تصريفها في ظروف استثنائية أخرى

(i) زمن التصريف

(ii) الميناء أو موقع السفينة عند حصول التصريف

(iii) الكمية المقدّرة وفئة القمامة

(iv) ظروف التصريف أو التسرب أو الفقد وأسباب ذلك وملاحظات عامة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2.4 الإيصالات

ينبغي أن يحصل الربان من مشغّل مرافق الاستقبال في الميناء ، أو من ربان السفينة التي تستقبل القمامة ، على إيصال أو شهادة تبين الكمية المقدرة للقمامة المنقولة . ويجب الاحتفاظ بالإيصالات أو الشهادات على متن السفينة مرفقةً بسجل القمامة لمدة عامين .

3.4 كمية القمامة

ينبغي أن تُقدَّر كمية القمامة الموجودة على متن السفينة بالمتر المكعّب ، ووفقاً لفئتها إن أمكن ذلك . ويُراعى أن سجل القمامة يتضمن إشارات كثيرة إلى كمية القمامة المقدرة . ومن المسلَّم به أن تقدير كميات القمامة أمر يرجع إلى التفسير المعطى لها . فتقديرات الحجم تختلف قبل معالجة القمامة عنها بعد هذه المعالجة . وقد لا تتيح بعض إجراءات المعالجة تقديراً عملياً لحجم القمامة ، مثل المعالجة المتواصلة لنفايات الطعام . وينبغي أخذ هذه العوامل في الاعتبار لدى تدوين البيانات المدرجة في السجل وتفسيرها .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy © IMO

سجل عمليات تصريف القمامة

اسم السفينة: ..... الرقم المميز أو الحروف المميزة: ..... الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية .....

فئة القمامة:

1 أنواع البلاستيك .

2 الحبال والشباك والمصايد التي تعلق على سطح الماء .

3 المنتجات الزيتية (الوقود والتشحيم والمحروقات المطحونة ، وما إلى ذلك .

4 المنتجات الزيتية (الوقود والتشحيم والمحروقات المطحونة ، وما إلى ذلك .

5 نفايات الطعام .

6 الرماد الناتج عن التدمير ، باستثناء الرماد الناتج عن تدمير المنتجات البلاستيكية التي قد تحتوي على مخلفات سامة أو مخلفات ثقيلة .

ملاحظة : يخطر تصريف أي قمامة في المناطق الخاصة مما هذا الملحق الخاص ، والقمامة التي يتم تصريفها في البحر هي رهنا التي يجب أن تصنف في الفئات المعينة ، وفي ما يتعلق بالقمامة غير تلك المذكورة في الفئة 1 والتي يتم تصريفها في مرافق استقبال ، يكتفي بإدراج مجموع كميتها المقدرة . يجب تسجيل مولد المخلفات عند بداية عمليات تصريف مخلفات الطعام والتهابها .

التاريخ/الزمن	مولد المخلفات	الكمية المقدرة للمخلفات التي يتم تصريفها في البحر (م³) الفئة 2	الفئة 3	الفئة 4	الفئة 5	الفئة 6	الكمية المقدرة للمخلفات التي يتم تصريفها في مرافق استقبال أو في منشأة أخرى (م³) الفئة 1	الفئة أخرى	الكمية المقدرة للمخلفات التي تم تخزينها في السفينة حتى تاريخه (م³)	الصفة/التوقيع

توقيع الربان: ..... التاريخ: .....

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

المرفق VI لاتفاقية ماربول

لوائح منع تلوث الهواء من السفن

المرفق VI لاتفاقية ماربول

لوائح منع تلوث الهواء من السفن

الفصل 1 – عموميات

اللائحة 1
الانطباق

تنطبق أحكام هذا المرفق على جميع السفن ، ما لم يُنصّ صراحة على خلاف ذلك في اللوائح 3 و 5 و 6 و 13 و 15 و 16 و 18 من هذا المرفق .

اللائحة 2
تعريفات

لأغراض هذا المرفق ، فإن :

1 *المرفق* يعني المرفق VI للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (اتفاقية ماربول) ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (اتفاقية ماربول 78/73) ، وفي صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1997 ، في الصيغة التي تعدله بها المنظمة ، شريطة اعتماد هذه التعديلات وإنفاذها بموجب أحكام المادة 16 من هذه الاتفاقية .

2 *مرحلة مماثلة من البناء* تعني المرحلة التي :

.1 يبدأ فيها بناء مميّز لسفينة محددة ؛

.2 بدأ فيها تجميع لتلك السفينة يشمل ما لا يقل عن 50 طناً أو واحد بالمئة من الكتلة المقدّرة لجميع المواد الهيكلية ، أيهما أقل .

3 *الذكرى السنوية* تعني اليوم والشهر الموافقين في كل سنة لتاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء .

4 *جهاز ضبط مساعد* يعني نظام أو وظيفة أو استراتيجية ضبط يتم تركيبه في محرك ديزل بحري ويُستخدم في حماية المحرك و/أو المعدات التابعة له من أوضاع للتشغيل يمكن أن تؤدي إلى عطب أو عطل ، أو يُستخدم في تيسير إطلاق المحرك . وقد يكون جهاز الضبط المساعد أيضاً استراتيجية أو إجراء ثبت بصورة مقنعة أنه ليس جهاز تثبيط .

5 *التغذية المستمرة* هي العملية التي تُغذّى بها غرفة الاحتراق بالنفايات دون تدخل بشري بينما المرمّد يعمل في ظروف

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

التشغيل المعتادة وغرفة الاحتراق تعمل في درجة حرارة تتراوح بين 850 درجة مئوية و 200 1 درجة مئوية .

6 *جهاز تثبيط* يعني جهازاً يقيس أو يستشعر متغيّرات التشغيل (مثل سرعة المحرك أو درجة حرارته أو ضغط مأخذه ، أو أي بارامتر آخر) أو يستجيب لها بغرض تنشيط أو تعديل أو تأخير أو تعطيل عمل أي مكوّن من مكونات نظام ضبط الانبعاث أو وظيفة هذا النظام بحيث يتم الحد من فعالية نظام ضبط الانبعاث في ظل الظروف السائدة عند التشغيل العادي ، ما لم يدخل استخدام هذا الجهاز بصورة جوهرية في إجراءات الاختبار المطبّقة لإجازة الانبعاثات .

7 *الانبعاثات* يعني أي إطلاق لمواد ، خاضعة للضبط بموجب هذا المرفق ، من السفن في الغلاف الجوي أو البحر .

8 *منطقة ضبط الانبعاثات* تعني منطقة يتعيّن أن تُعتمد فيها تدابير إلزامية خاصة لمنع وخفض وضبط تلوث الهواء من أكاسيد الكبريت وأكاسيد النتروجين والجسيمات وما يقترن بها من تأثيرات ضارة بصحة الإنسان والبيئة . وتشمل مناطق ضبط الانبعاثات تلك المدرجة في اللائحتين 13 و 14 من هذا المرفق أو تلك المعيّنة بموجبهما .

9 *زيت الوقود* يعني أي وقود يتم تسليمه ويُخصَّص لأغراض الحرق من أجل الدفع أو التشغيل على متن سفينة ما ، بما في ذلك أنواع الوقود المقطّر والمتخلّف .

10 *الحمولة الإجمالية* تعني الحمولة الإجمالية التي تُحتسب بموجب لوائح قياس الحمولة الواردة في المرفق I للاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن لعام 1969 ، أو أي اتفاقية لاحقة .

11 *منشآت* تعني ، في ما يتعلق باللائحة 12 من هذا المرفق ، تركيب النُظُم أو المعدات ، بما في ذلك الوحدات المحمولة لإخماد الحرائق ، أو المواد العازلة أو المواد الأخرى على متن السفينة ، ولكنها لا تشمل تصليح أو إعادة شحن النُظُم أو المعدات أو المواد العازلة أو المواد الأخرى التي سبق تركيبها ، أو إعادة شحن الوحدات المحمولة لإخماد الحرائق .

12 *مُركّب* يعني محرك ديزل بحري مثبّت أو يُقصد تثبيته في سفينة ، بما في ذلك محركات الديزل البحرية المساعدة المحمولة ، وذلك فقط إذا كان نظام التزويد بالوقود والتبريد والعادم الخاص به يشكل جزءاً لا يتجزأ من السفينة . ولا يُعتبر نظام التزويد بالوقود جزءاً لا يتجزأ من السفينة إلا إذا كان مثبّتاً في السفينة بصورة دائمة . ويشمل هذا التعريف محرك الديزل البحري الذي يستخدم لتكملة أو زيادة طاقة قوة الدفع المركّبة في السفينة والذي يُقصد به أن يكون جزءاً لا يتجزأ من السفينة .

13 *استراتيجية غير عقلانية لضبط الانبعاثات* تعني أي استراتيجية أو تدبير يحدّ ، عند تشغيل السفينة في ظل أوضاع الاستخدام العادية ، من فعالية نظام ضبط الانبعاثات إلى مستوى يقلّ عن ذلك المتوقع في إجراءات اختبار الانبعاثات المطبّقة .

14 *محرك الديزل البحري* يعني أي محرك احتراق داخلي ترددي يعمل بوقود سائل أو ثنائي ، وتنطبق عليه اللائحة 13 من هذا المرفق ، بما في ذلك نُظم التعزيز/النُظُم المركّبة في حال استخدامها .

15 *المدونة التقنية بشأن أكاسيد النتروجين* تعني المدونة التقنية لضبط انبعاثات أكاسيد النتروجين من محركات الديزل البحرية التي اعتُمدت بالقرار 2 الصادر عن مؤتمر ماربول لعام 1997 ، في الصيغة التي تعدّلها بها المنظمة ، شريطة اعتماد هذه التعديلات وإنفاذها بموجب أحكام المادة 16 من هذه الاتفاقية .

16 *المواد المستنفدة للأوزون* هي المواد الخاضعة للمراقبة المُعرَّفة في الفقرة (4) من المادة 1 من بروتوكول مونريال بشأن المواد المستنفدة لطبقة الأوزون لعام 1987 ، المدرجة في المرفقات ألف وباء وجيم وهاء من البروتوكول المذكور ، والسارية المفعول وقت تطبيق هذا المرفق أو تفسيره .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

وتشمل المواد المستنفدة للأوزون التي قد توجد على متن السفن ، على سبيل المثال لا الحصر ، ما يلي :

هالون 1211	بروموكلورو ثنائي فلورو الميثان
هالون 1301	بروموثلاثي فلورو الميثان
هالون 2402	1 ، 2 – ثنائي بروموـ 1 ، 1 ، 2 ، 2 – رباعي فلورو الميثان (المعروف أيضاً باسم هالون 114B2)
CFC-11	ثلاثي كلورو فلورو الميثان
CFC-12	ثنائي كلورو ثنائي فلورو الميثان
CFC-113	1 ،1 ، 2 – ثلاثي كلورو – 1 ، 2 ، 2 – ثلاثي فلورو الإيثان
CFC-114	1، 2– ثنائي كلورو – 1 ، 1، 2 ، 2 – رباعي فلورو الإيثان
CFC-115	كلورو خماسي فلورو الإيثان

17 *التَرميد على متن السفينة* يعني ترميد النفايات أو أي مواد أخرى على متن السفينة ، إذا كانت هذه النفايات أو المواد الأخرى تتولّد أثناء التشغيل العادي لتلك السفينة .

18 *المرمِّد الموجود على متن السفينة* هو مرفق موجود على متن السفينة مُصمَّم لغرض أساسي هو الترميد .

19 *السفن المبنية* هي السفن التي مُدّت صوالبها أو التي تمر بمرحلة مماثلة من البناء .

20 *حماة الزيت* هي الحماة الناتجة عن أجهزة فصل زيت الوقود أو زيت التزليق ، أو نفايات زيت التزليق الناتجة عن الآلات الرئيسية أو المساعدة ، أو نفايات الزيت الناتجة عن أجهزة فصل مياه الجمة ، أو معدات ترشيح الزيت ، أو صواني التقطير .

21 *الناقلة* هي ناقلة الزيت وفقاً لتعريفها الوارد في اللائحة 1 من المرفق I أو ناقلة الكيميائيات وفقاً لتعريفها الوارد في اللائحة 1 من المرفق II لهذه الاتفاقية .

اللائحة 3
الاستثناءات والإعفاءات

عموميات

1 لا تنطبق لوائح هذا المرفق على ما يلي :

1. أي انبعاثات ضرورية لأغراض تأمين سلامة السفينة أو إنقاذ الأرواح في البحار ؛

2. أو أي انبعاثات ناتجة عن ضرر يصيب سفينة أو معداتها :

1.2. شريطة أن تكون جميع الاحتياطات المعقولة قد اتُّخذت بعد وقوع الضرر أو اكتشاف الانبعاثات بغرض منعها أو تخفيضها إلى أدنى حد ممكن ؛

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2.2. إلا إذا كان المالك أو الربان قد تصرف إما بقصد إيقاع الضرر أو بإهمال مع العلم باحتمال وقوع الضرر نتيجةً لتصرفه .

تجارب الحدّ من انبعاثات السفن وبحوث تكنولوجيا ضبطها

2 يجوز لإدارة أحد الأطراف ، بالتعاون مع إدارات أخرى حسب الاقتضاء ، منح إعفاء لسفينة من أحكام محددة من هذا المرفق لإجراء تجارب بقصد تطوير تكنولوجيات للحد من انبعاثات السفن وضبطها ووضع برامج لتصميم المحركات . ولا يمنح هذا الإعفاء إلا إذا كان تطبيق أحكام محددة من المرفق أو من المدونة التقنية المنقّحة بشأن أكاسيد النتروجين لعام 2008 يمكن أن يعيق البحوث الخاصة بتطوير هذه التكنولوجيات أو وضع هذه البرامج . ولا تُمنح رخصة بهذا الإعفاء إلا لأدنى عدد ضروري من السفن ويرتهن منحها بالأحكام التالية :

1. بالنسبة لمحركات الديزل البحرية التي لا تزيد إزاحتها على 30 لتراً للأسطوانة ، لا تتجاوز مدة التجربة البحرية 18 شهراً . وإذا احتاج الأمر إلى وقت إضافي ، يجوز للإدارة أو الإدارات التي تمنح الترخيص أن تسمح بتجديد لفترة إضافية واحدة مدتها 18 شهراً ؛

2. أو بالنسبة لمحركات الديزل البحرية التي تبلغ إزاحتها 30 لتراً أو أكثر للأسطوانة ، لا تتجاوز مدة التجربة 5 سنوات وتستوجب قيام الإدارة أو الإدارات التي تمنح الترخيص باستعراض التقدم الذي يتم إحرازه في كل معاينة بينية . ويجوز سحب الرخصة استنادا إلى هذا الاستعراض إذا لم تلتزم الاختبارات بشروط الرخصة أو إذا تقرر أنه من غير المرجح أن تسفر التكنولوجيا أو البرنامج عن نتائج فعالة في ما يخص الحد من انبعاثات السفن وضبطها . وإذا قررت الإدارة أو الإدارات التي تقوم بالاستعراض أن ثمة حاجة إلى وقت إضافي لاختبار تكنولوجيا خاصة أو برنامج خاص ، يجوز تجديد الرخصة لمدة إضافية لا تتجاوز خمس سنوات .

الانبعاثات الناجمة عن أنشطة التعدين في قاع البحر

1.3 وفقاً للمادة 2(3)(b)(ii) من هذه الاتفاقية ، تُعفى الانبعاثات التي تنجم مباشرةً عن استكشاف واستغلال موارد قاع البحر المعدنية وما يقترن بهما من عمليات تحويلية بحرية ، من أحكام هذا المرفق . وتشمل هذه الانبعاثات ما يلي :

1. الانبعاثات الناتجة عن ترميد مواد تتولّد حصراً وبصورة مباشرة عن استكشاف واستغلال الموارد المعدنية لقاع البحر وما يقترن بهما من عمليات تحويلية بحرية . ويشمل ذلك ، على سبيل المثال لا الحصر ، إشعال الهيدروكربونات وحرق الحفارة والأوحال و/أو موانع التحفيز خلال عمليات إنجاز الآبار واختبارها ، والإشعال الناجم عن الطُرُق على الساخن ؛

2. إطلاق الغازات والمركّبات العضوية المتطايرة التي تجرفها موانع الحفر والحُفارة ؛

3. الانبعاثات التي تقترن حصراً وبصورة مباشرة بمعالجة معادن قاع البحر أو مناولتها أو تخزينها ؛

4. الانبعاثات التي تصدر عن محركات الديزل البحرية المكرّسة حصراً لاستكشاف واستغلال موارد قاع البحر المعدنية وما يقترن بهما من عمليات تحويلية بحرية .

2.3 لا تنطبق متطلبات المادة 18 من هذا المرفق على استخدام الهيدروكربونات التي تُنتَج ثم تُستخدم في الموقع كوقود عندما توافق الإدارة على ذلك .

اللائحة 4
البدائل المكافئة *

1 يجوز لإدارة أي طرف أن تسمح بتركيب أي تثبيتات أو مواد أو أدوات أو أجهزة في السفينة ، أو استخدام إجراءات أو زيوت وقود بديلة أو طرائق امتثال أخرى كبديل لتلك التي يقتضيها هذا المرفق إذا كانت هذه التثبيتات أو المواد أو الأدوات أو الأجهزة أو الإجراءات أو زيوت الوقود البديلة أو طرائق الامتثال الأخرى لا تقل فعالية من حيث الحد من الانبعاثات عن تلك التي يقتضيها هذا المرفق ، بما في ذلك أي من المعايير المنصوص عليها في اللائحتين 13 و 14 .

2 تقوم إدارة الطرف التي تسمح باستخدام تثبيتات أو مواد أو أدوات أو أجهزة أو إجراءات أو زيوت وقود بديلة أو طرائق امتثال أخرى كبديل لتلك التي يقتضيها هذا المرفق بإبلاغ المنظمة بتفاصيلها لكي يتم تعميمها على الأطراف لكي تأخذ علما بها وتتخذ الإجراءات المناسبة ، عند الاقتضاء .

3 ينبغي لإدارة طرف من الأطراف أن تأخذ في الحسبان أي خطوط توجيهية ذات صلة بذلك تضعها المنظمة في ما يخص البدائل المكافئة المنصوص عليها في هذه اللائحة .

4 تسعى إدارة الطرف الذي يسمح باستخدام بديل مكافئ ، على النحو المنصوص عليه في الفقرة 1 من هذه اللائحة ، إلى عدم إفساد أو إلحاق الضرر بالبيئة أو صحة الإنسان أو الممتلكات أو الموارد فيه أو في الدول الأخرى .

* انظر الخطوط التوجيهية بشأن نُظم تنقية غازات العادم لعام 2009 ، التي اعتُمدت بالقرار MEPC.184(59) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy © IMO

الفصل 2 - المعاينة والإجازة ووسائل ضبط الانبعاثات

اللائحة 5
المعاينات

1 تخضع كل سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر وكل برج حفر ثابت وعائم وسائر المنصات للمعاينات المحددة أدناه :

1. معاينة أولية قبل وضع السفينة في الخدمة أو قبل إصدار الشهادة المطلوبة بموجب اللائحة 6 من هذا المرفق لأول مرة . ويجب أن تتيح هذه المعاينة ضمان أن المعدات والنظم والتثبيتات والترتيبات والمواد تستوفي المتطلبات المنطبقة من هذا المرفق استيفاء كاملاً ؛

2. معاينة تجديدية على فترات تحددها الإدارة ، على ألاّ تتجاوز خمس سنوات ، إلاّ في الحالات التي تنطبق فيها اللائحة 2.9 أو 5.9 أو 6.9 أو 7.9 من هذا المرفق . ويجب أن تنفذ المعاينة التجديدية على نحو يضمن أن المعدات والنظم والتثبيتات والترتيبات والمواد تستوفي المتطلبات المنطبقة من هذا المرفق استيفاء كاملاً ؛

3. معاينة بينية في غضون الأشهر الثلاثة التي تسبق الذكرى السنوية الثانية للشهادة أو تليها ، أو الأشهر الثلاثة التي تسبق الذكرى السنوية الثالثة للشهادة أو تليها ، تنفذ عوضاً عن إحدى المعاينات السنوية المنصوص عليها في الفقرة 4.1 من هذه اللائحة . ويجب أن تنفذ المعاينة البينية على نحو يضمن أن المعدات والترتيبات تستوفي المتطلبات المنطبقة من هذا المرفق استيفاء كاملاً ، وأنها في حالة تشغيل جيدة . وتتم الصادقة على هذه المعاينات البينية في الشهادة التي يتم إصدارها بموجب اللائحة 6 أو 7 من هذا المرفق ؛

4. معاينة سنوية في غضون الأشهر الثلاثة التي تسبق كل ذكرى سنوية للشهادة أو تليها ، على أن تتضمن تفقداً عاماً للمعدات والنظم والترتيبات والتثبيتات والمواد المشار إليها في الفقرة 1.1 من هذه اللائحة للتأكد من أنه قد تمت صيانتها وفقاً للفقرة 4 من هذه اللائحة وأنها لا تزال مرضية من جميع الوجوه للخدمة المزمعة للسفينة . وتتم الصادقة على هذه المعاينات البينية في الشهادة التي يتم إصدارها بموجب اللائحة 6 أو 7 من هذا المرفق ؛

5. يجب القيام بمعاينة إضافية ، عامة أو جزئية ، تبعاً للظروف ، بعد أي عمليات تصليح أو تجديد مهمة على النحو المنصوص عليه في الفقرة 4 من هذه اللائحة ، أو بعد القيام بعمليات تصليح ناجمة عن عمليات التدقيق المنصوص عليها في الفقرة 5 من هذه اللائحة . ويجب أن يتم التأكد بموجب هذه المعاينة من أن عمليات التصليح أو التجديد الضرورية قد نفذت فعلاً ، وأن المواد والصنعة في عمليات التصليح أو التجديد هذه مرضية من جميع الوجوه ، وأن السفينة تستوفي متطلبات هذا المرفق من كل الجوانب .

2 في حالة السفن التي تقلّ حمولتها الإجمالية عن 400 طن ، يجوز للإدارة أن تضع تدابير ملائمة لضمان استيفاء الأحكام المنطبقة من هذا المرفق .

3 يتولّى الموظفون التابعون للإدارة إجراء معاينات السفن المتعلقة بإنفاذ أحكام هذا المرفق .

1. غير أنه يجوز للإدارة أن تُسند هذه المعاينات إما إلى خبراء معاينة تعيّنهم لهذا الغرض وإما إلى هيئات تعتمدها . وعلى هذه الهيئات أن تتقيد بالخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة * ؛

2. تجري معاينة محركات ومعدات الديزل البحرية ، بغرض استيفاء اللائحة 13 من هذا المرفق ، بموجب المدونة التقنية المنقحة بشأن أكاسيد النتروجين لعام 2008 ؛

3. عندما يقرر خبير معاينة معيّن أو هيئة معتمدة أن حالة المعدات لا تناظر من الناحية الجوهرية البيانات الواردة في الشهادة ، على هذا الخبير أو هذه الهيئة ضمان اتخاذ التدبير التصحيحي اللازم وإخطار الإدارة في الوقت المناسب . وإذا لم يُتخذ هذا التدبير التصحيحي ، تسحب الإدارة الشهادة . وإذا كانت السفينة راسية في ميناء طرف آخر ، يجب أيضاً إخطار السلطات المعنية في دولة الميناء على الفور . وعندما يُخطر موظف تابع للإدارة أو خبير معاينة معيّن أو هيئة معتمدة السلطات المعنية في دولة الميناء بذلك ، يجب على حكومة دولة الميناء المعنية أن تزوّد ذلك الموظف أو الخبير أو تلك الهيئة بأي مساعدة ضرورية للوفاء بالتزاماتهم بموجب هذه اللائحة ؛

4. على الإدارة المعنية أن تضمن بصورة كاملة في جميع الحالات تنفيذ المعاينة تنفيذاً شاملاً وكفؤاً ، وأن تعمل على ضمان اتخاذ الترتيبات الضرورية للوفاء بهذا الالتزام .

4 يجب صيانة المعدات بحيث تتفق حالتها مع أحكام هذا المرفق ، ويجب عدم إجراء أي تغييرات في المعدات أو النُظُم أو التثبيتات أو الترتيبات أو المواد التي تشملها المعاينة بدون موافقة صريحة من الإدارة . ويُسمح باستبدال هذه المعدات والتثبيتات استبدالاً مباشراً بمعدات وتثبيتات تتفق مع أحكام هذا المرفق .

5 عندما يقع حادث لسفينة أو يُكتشف بها خلل يؤثر تأثيراً جوهرياً في كفاءة أو اكتمال معداتها التي يشملها هذا المرفق ، على الربان أو مالك السفينة أن يبلغ بذلك ، في أقرب فرصة ، الإدارة أو خبير المعاينة المعيّن أو الهيئة المعتمدة التي تتولى مسؤولية إصدار الشهادة ذات الصلة بذلك .

اللائحة 6
إصدار شهادة أو المصادقة عليها

1 يتم إصدار الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء بعد معاينة أولية أو تجديدية تُجرى بموجب أحكام اللائحة 5 من هذا المرفق :

1. لأي سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر وتقوم برحلات إلى موانئ أو محطات بحرية تخضع لولاية أطراف أخرى ؛

2. للمنصات وأبراج الحفر التي تقوم برحلات في مياه تخضع لسيادة أو ولاية أطراف أخرى .

* انظر الخطوط التوجيهية لتفويض الهيئات العاملة نيابةً عن الإدارة ، التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.739(18) ، في صيغته المعدّلة بالقرار MSC.208(81) ، ومواصفات وظائف المعاينة والإجازة التي تقوم بها الهيئات المعتمدة العاملة نيابة عن الإدارة ، التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A 789(19) ، في الصيغة التي قد تعدّله بها المنظمة . وانظر أيضاً الخطوط التوجيهية بشأن المعاينات في إطار النظام المنسّق للمعاينة والإجازة للمرفق VI المنقح لاتفاقية ماربول (القرار MEPC 180(59)) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2 تُصدر الإدارة للسفن المبنية قبل تاريخ دخول المرفق VI حيّز التنفيذ بالنسبة للإدارة التي تتبع لها هذه السفن الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء بموجب الفقرة 1 من هذه اللائحة في موعد أقصاه أول موعد مقرر لإدخال هذه السفن الحوض الجاف بعد تاريخ سريان المفعول هذا ، على ألاّ يتجاوز ذلك بأي حال من الأحوال ثلاث سنوات بعد هذا التاريخ .

3 تصدر هذه الشهادة أو تتم المصادقة عليها إما من جانب الإدارة أو من جانب أي شخص مفوّض أصولاً أو هيئة مفوّضة أصولاً من قِبلها . وتتحمل الإدارة في جميع الأحوال المسؤولية الكاملة عن الشهادة .

اللائحة 7
إصدار شهادة من جانب طرف آخر

1 يجوز لطرف أن يُخضع ، بناءً على طلب الإدارة ، سفينة للمعاينة ، وعليه ، إذا اقتنع باستيفائها أحكام هذا المرفق ، أن يصدر لها الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء أو أن يرخص بإصدار هذه الشهادة ، وأن يقوم ، عند الاقتضاء ، بالمصادقة على هذه الشهادة أو الترخيص بالمصادقة عليها على متن السفينة ، بموجب هذا المرفق .

2 تُرسَل نسخة من الشهادة ونسخة من التقرير عن المعاينة في أقرب وقت ممكن إلى الإدارة التي تقدّمت بالطلب .

3 تتضمّن الشهادة التي تصدر على هذا النحو بياناً يفيد بأنها صدرت بناءً على طلب الإدارة ، ويكون لها نفس مفعول الشهادة التي تصدر بموجب اللائحة 6 من هذا المرفق ، وتحظى بالاعتراف نفسه .

4 لا تصدر الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء لسفينة يحق لها أن ترفع عَلَم دولة غير طرف .

اللائحة 8
نموذج الشهادة

تُحرَّر الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء وفقاً للنموذج الوارد في التذييل I لهذا المرفق باللغة الإسبانية أو الإنكليزية أو الفرنسية ، على الأقل . وإذا استُخدمت أيضاً اللغة الرسمية للبلد الذي يصدر الشهادة ، يُعمل بهذه اللغة في حال حصول منازعة أو تباين .

اللائحة 9
مدة الشهادة وصلاحيتها

1 تصدر الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء لفترة تحددها الإدارة ، على ألا تتجاوز خمس سنوات .

2 بغض النظر عن متطلبات الفقرة 1 من هذه اللائحة ، فإنه :

1. في حال إتمام المعاينة التجديدية في غضون ثلاثة أشهر قبل تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الحالية ، تكون الشهادة الجديدة صالحة اعتباراً من تاريخ إتمام المعاينة التجديدية إلى موعد لا يتجاوز خمس سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الحالية ؛

2. عند إتمام المعاينة التجديدية بعد انقضاء صلاحية الشهادة الحالية ، تكون الشهادة الجديدة صالحة اعتباراً من تاريخ إتمام المعاينة التجديدية إلى موعد لا يتجاوز خمس سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الحالية ؛

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

3. عند إتمام المعاينة التجديدية قبل أكثر من ثلاثة أشهر من انتهاء صلاحية الشهادة الحالية ، تكون الشهادة الجديدة صالحة اعتباراً من تاريخ إتمام المعاينة التجديدية إلى موعد لا يتجاوز خمس سنوات من تاريخ إتمام المعاينة التجديدية .

3 في حال إصدار شهادة لفترة تقلّ عن خمس سنوات ، يجوز للإدارة أن تمدّد صلاحيتها إلى ما بعد تاريخ انتهاء الصلاحية ، وذلك للفترة القصوى المحددة في الفقرة 1 من هذه اللائحة ، شريطة إجراء المعاينات المشار إليها في اللائحتين 3.1.5 و 4.1.5 من هذا المرفق اللتين تنطبقان ، حسب الاقتضاء ، عند إصدار شهادة لفترة خمس سنوات .

4 في حال أُنجزت المعاينة التجديدية وتعذّر منح شهادة جديدة أو وضعها على متن السفينة قبل تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الحالية ، يجوز للشخص المفوّض أو الهيئة المفوّضة من قبل الإدارة المصادقة على الشهادة الحالية ، وتُقبل هذه الشهادة على أنها صالحة لفترة إضافية لا تتجاوز خمسة أشهر اعتباراً من تاريخ انتهاء الصلاحية .

5 إذا لم تكن السفينة وقت انتهاء صلاحية الشهادة في ميناء ستخضع فيه للمعاينة ، يجوز للإدارة أن تمدد صلاحية الشهادة ، وذلك فقط للسماح للسفينة بأن تُكمل رحلتها إلى الميناء الذي ستجري فيه معاينتها ، على أن يقتصر ذلك على الحالات التي يبدو فيها هذا مناسباً ومعقولاً . ولا يجوز تمديد صلاحية الشهادة لفترة تزيد على ثلاثة أشهر ، ولا يحقّ لسفينة مُنحت تمديداً أن تقوم ، بعد وصولها إلى الميناء الذي ستُعاين فيه ، متذرعةً بالتمديد المذكور ، بمغادرة هذا الميناء بدون الحصول على شهادة جديدة . وحينما تكتمل المعاينة التجديدية ، يجب أن تكون الشهادة الجديدة صالحة إلى موعد لا يتجاوز خمس سنوات اعتباراً من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الحالية قبل منح التمديد .

6 يجوز للإدارة أن تمدّد صلاحية شهادة صدرت لسفينة تقوم برحلات قصيرة لم تُمدّد بموجب الأحكام السابقة من هذه اللائحة ، وذلك لفترة سماح لا تتجاوز شهراً واحداً اعتباراً من تاريخ انتهاء الصلاحية المبين عليها . وعند إتمام المعاينة التجديدية ، تكون الشهادة الجديدة صالحة حتى موعد لا يتجاوز خمس سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الحالية قبل منح التمديد .

7 في ظل ظروف خاصة تحددها الإدارة ، لا يتعيّن تأريخ الشهادة الجديدة اعتباراً من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الحالية حسبما تتطلبه الفقرة 1.2 أو 5 أو 6 من هذه اللائحة . وتكون الشهادة الجديدة في هذه الظروف الخاصة صالحة إلى موعد لا يتجاوز خمس سنوات اعتباراً من تاريخ إتمام المعاينة التجديدية .

8 في حال إتمام معاينة سنوية أو بينية قبل الفترة المحددة في اللائحة 5 من هذا المرفق ، عندئذ :

1. يُعدّل موعد الذكرى السنوية المبين على الشهادة بالمصادقة عليها إلى موعد لا يزيد على ثلاثة أشهر بعد تاريخ إتمام المعاينة ؛

2. تتم المعاينة السنوية أو البينية اللاحقة التي تتطلّبها اللائحة 5 من هذا المرفق في غضون الفترات التي تنصّ عليها تلك اللائحة باستخدام موعد الذكرى السنوية الجديدة ؛

3. يظلّ تاريخ انتهاء الصلاحية على حاله شريطة إجراء معاينة سنوية أو أكثر أو معاينة بينية أو أكثر ، حسب الاقتضاء ، بما يضمن عدم تجاوز الفترات الفاصلة القصوى بين المعاينات التي تنصّ عليها اللائحة 5 من هذا المرفق .

9 تفقد الشهادة التي تصدر بموجب اللائحة 6 أو 7 من هذا المرفق صلاحيتها في أي حالة من الحالات التالية :

1. عدم إتمام المعاينات ذات الصلة بذلك في غضون الفترات المحددة بموجب اللائحة 1.5 من هذا المرفق ؛

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy © IMO

2. عدم المصادقة على الشهادة بموجب اللائحة 3.1.5 أو اللائحة 4.1.5 من هذا المرفق ؛

3. انتقال السفينة إلى علَم دولة أخرى . ولا تُصدر الحكومة شهادة جديدة إلاّ إذا كانت مقتنعة اقتناعاً تاماً بأن السفينة تستوفي متطلبات اللائحة 4.5 من هذا المرفق . وعندما يتم النقل بين طرفين ، فإن على حكومة الطرف الذي كان يحق للسفينة أن ترفع علَمه سابقاً ، إذا ما طُلب منها ذلك في غضون ثلاثة أشهر بعد إتمام عملية النقل ، أن ترسل إلى الإدارة في أقرب وقت ممكن نسخاً من الشهادة التي كانت السفينة تحملها قبل عملية النقل ، ونسخاً ، إن توافرت ، من التقارير عن المعاينات ذات الصلة بذلك .

اللائحة 10

الرقابة من قبل دولة الميناء على المتطلبات التشغيلية

1 تخضع السفينة عند وجودها في ميناء أو محطة بحرية تشملهما ولاية طرف آخر لتفقّد يجريه موظفون مفوضون أصولاً من ذلك الطرف للمتطلبات التشغيلية بموجب هذا المرفق ، وذلك في حال وجود أسباب جليّة تحمل على الاعتقاد بأن الربان أو الطاقم غير ملمين بالإجراءات المتنية الأساسية المتعلقة بمنع تلوث الهواء من السفن .

2 في الظروف المبيّنة في الفقرة 1 من هذه اللائحة ، يتخذ الطرف الخطوات اللازمة لضمان عدم إبحار السفينة إلى أن يتم تصحيح الوضع بموجب متطلبات هذا المرفق .

3 تنطبق على هذه اللائحة الإجراءات المتعلقة بالرقابة من قبل دولة الميناء المنصوص عليها في المادة 5 من هذه الاتفاقية .

4 لا يُفسَّر أي نص من هذه اللائحة على أنه يحدّ من حقوق والتزامات طرف يضطلع بالرقابة على المتطلبات التشغيلية المنصوص عليها تحديداً في هذه الاتفاقية .

اللائحة 11

كشف الانتهاكات وإنفاذ الأحكام

1 تتعاون الأطراف على كشف انتهاكات هذا المرفق وإنفاذ أحكامه ، باستخدام جميع التدابير الملائمة والعملية لكشف الانتهاكات ورصد البيئة ، وإجراءات مناسبة للإبلاغ عن الأدلة وتجميعها .

2 يجوز أن تخضع السفينة التي ينطبق عليها هذا المرفق ، في أي ميناء أو محطة بحرية تابعين لطرف من الأطراف ، لتفقّد يجريه موظفون يعينهم أو يفوّضهم ذلك الطرف من أجل التحقق مما إذا كانت السفينة قد أطلقت أي مادة من المواد التي يشملها هذا المرفق على نحو يشكّل انتهاكاً لأحكام هذا المرفق . وإذا أظهر التفقّد انتهاكاً لهذا المرفق ، يُرفع تقرير عن ذلك إلى الإدارة كي تتخذ التدبير الملائم .

3 على أي طرف أن يوافي الإدارة بدليل ، إن وجد ، على أن السفينة قد أطلقت أي مادة من المواد التي يشملها هذا المرفق على نحو يشكل انتهاكاً لأحكام هذا المرفق . وعلى السلطة المختصة لذلك الطرف أن تقوم ، إذا كان ذلك عملياً ، بإخطار ربان السفينة بالانتهاك المزعوم .

* انظر إجراءات الرقابة من قبل دولة الميناء التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.787(19) وعدّلتها بالقرار A. 882(21) ؛ وانظر المطبوعة الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية والتي تحمل رقم المبيع IA650E . وانظر أيضاً الخطوط التوجيهية المنقّحة بشأن الرقابة من قبل دولة الميناء في إطار المرفق VI المنقّح لاتفاقية ماربول (القرار MEPC.181(59)) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

4 على الإدارة أن تقوم ، فور تلقيها هذا الدليل ، بالتحقيق في المسألة ، ويجوز لها أن تطلب من الطرف الآخر أن يوافيها بدليل إضافي أو بدليل أسطع على المخالفة المزعومة . وإذا اقتنعت الإدارة بتوافر أدلة كافية تسوغ اتخاذ إجراءات بشأن الانتهاك المزعوم ، عليها أن تضمن اتخاذ هذه الإجراءات وفقاً لقوانينها بأسرع ما يمكن . وعلى الإدارة أن تبادر على وجه السرعة إلى إخطار الطرف الذي أبلغ عن حدوث الانتهاك المزعوم ، بالإضافة إلى المنظمة ، بالتدبير المتخذ .

5 يجوز أيضاً لطرف من الأطراف أن يتفقد سفينة ينطبق عليها هذا المرفق عند دخولها إلى الموانئ والمحطات البحرية الخاضعة لولايته إذا تلقى من أي طرف طلباً بإجراء تحقيق ، مؤيداً بأدلة كافية ، على أن السفينة قد أطلقت في أي مكان أي مادة من المواد التي يشملها هذا المرفق على نحو يشكل انتهاكاً لهذا المرفق . ويجب أن يرسل التقرير عن هذا التحقيق إلى الطرف الذي طلبه وإلى الإدارة كي يتسنى اتخاذ التدبير الملائم بموجب هذه الاتفاقية .

6 ينطبق القانون الدولي المتعلق بمنع تلوث البيئة البحرية من السفن وخفضه وضبطه ، بما في ذلك القانون المتعلق بالإنفاذ والضمانات ، الساري المفعول وقت تطبيق هذا المرفق أو تفسيره ، وفق مقتضى الحال ، على القواعد والمعايير المنصوص عليها في هذا المرفق .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الفصل 3 - متطلّبات ضبط الانبعاثات من السفن

اللائحة 12
المواد التي تستنزف طبقة الأوزون

1 لا تنطبق هذه اللائحة على المعدات المسدودة سداً دائماً والتي لا توجد بها وصلات للشحن بالمواد المبرّدة أو مكوّنات يمكن إزالتها وتحتوي على مواد تستنزف طبقة للأوزون .

2 رهناً بأحكام اللائحة 1.3 ، تُحظر أي انبعاثات متعمّدة للمواد التي تستنزف طبقة الأوزون . وتشمل الانبعاثات المتعمّدة تلك التي تحدث أثناء صيانة النظُم أو المعدات أو خدمتها أو تصليحها أو التخلص منها ، ولكنها لا تشمل الانبعاثات الضئيلة التي تصاحب استرداد مادة من المواد التي تستنزف طبقة الأوزون أو إعادة استعمالها . ويجوز للأطراف أن تنظم الانبعاثات الناشئة عن تسرب مادة من المواد التي تستنزف طبقة الأوزون ، سواء أكان هذا التسرب متعمداً أم لا .

1.3 تُحظر المنشآت التي تحتوي على مواد تستنزف طبقة الأوزون بخلاف الهيدرو كلورو فلورو كربونات :

1. على متن السفن المبنية في 19 أيار/مايو 2005 أو بعد ذلك التاريخ ؛

2. أو في حالة السفن المبنية قبل 19 أيار/مايو 2005 ، التي يقع التاريخ المتعاقَد عليه لتسليم المعدات إليها في 19 أيار/مايو 2005 أو بعد ذلك التاريخ ، أو في حال انعدام تاريخ متعاقَد عليه للتسليم ، التي يكون التسليم الفعلي للمعدات إليها قد تم في 19 أيار/مايو 2005 أو بعد ذلك التاريخ .

2.3 تُحظر المنشآت التي تحتوي الهيدرو كلورو فلورو كربونات :

1. على متن السفن المبنية في 1 كانون الثاني/ يناير 2020 أو بعد ذلك التاريخ ؛

2. أو في حالة السفن المبنية قبل 1 كانون الثاني/يناير 2020 ، التي يقع التاريخ المتعاقَد عليه لتسليم المعدات إليها في 1 كانون الثاني/يناير 2020 أو بعد ذلك التاريخ ، أو في حال انعدام تاريخ متعاقد عليه للتسليم ، التي يكون التسليم الفعلي للمعدات إليها قد تم في 1 كانون الثاني/يناير 2020 أو بعد ذلك التاريخ .

4 يجب أن تُسلَّم المواد المشار إليها في هذه اللائحة والمعدات التي تحتوي على هذه المواد ، عند إزالتها من السفن ، إلى [redacted] مرافق استقبال معترف بها .

5 رهناً باللائحة 1.6 ، تمسك كل سفينة قائمة بالمعدات التي تحتوي على مواد تستنزف طبقة الأوزون * .

6 تمسك كل سفينة تخضع لأحكام اللائحة 1.6 ، ومجهّزة بنُظُم قابلة لإعادة الشحن تحتوي على مواد تستنزف طبقة الأوزون ، سجلاً دفترياً لتسجيل المواد التي تستنزف طبقة الأوزون . ويجوز أن يكون هذا السجل الدفتري جزءاً من سجل أو نظام تسجيل إلكتروني قائم بالفعل ، تبعاً لما توافق عليه الإدارة .

7 تُسجَّل القيود في دفتر تسجيل المواد التي تستنزف طبقة الأوزون بحسب كتلة (كلغم) المواد وتُستوفى دون تأخير ، في كل مناسبة ، في ما يخص البنود التالية :

* انظر التذييل I ، تكملة الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء (شهادة IAPP) ، البند 1.2 .

1. إعادة الشحن ، الكلية أو الجزئية ، للمعدات التي تحتوي على مواد تستنزف طبقة الأوزون ؛

2. تصليح أو صيانة المعدات التي تحتوي على مواد تستنزف طبقة الأوزون ؛

3. تصريف المواد التي تستنزف طبقة الأوزون في الغلاف الجوي :

1.3. بصورة متعمّدة ؛

2.3. وبصورة غير متعمّدة ؛

4. تصريف المواد التي تستنزف طبقة الأوزون في مرافق استقبال برية ؛

5. إمداد السفينة بالمواد التي تستنزف طبقة الأوزون .

اللائحة 13
أكاسيد النتروجين (NO_x)

الانطباق

1.1 تنطبق هذه اللائحة على ما يلي :

1. كل محرك ديزل يزيد خرج قدرته على 130 كيلوواط مُركّب على متن سفينة ؛

2. كل محرك ديزل يزيد خرج قدرته على 130 كيلوواط خضع لتحويل رئيسي في 1 كانون الثاني/يناير 2000 أو بعد ذلك التاريخ ، إلاّ عند تقديم الدليل المقنع للإدارة على أن هذا المحرك هو بديل مطابق للمحرك الذي يحل محلّه ، وأنه خلافاً لذلك غير مشمول بالفقرة الفرعية 1.1.1 من هذه اللائحة .

2.1 لا تنطبق هذه اللائحة على ما يلي :

1. محرك الديزل البحري المخصص للاستخدام في حالات الطوارئ فقط ، أو حصراً لتشغيل أجهزة أو معدات مخصصة للاستخدام حصراً في حالات الطوارئ على متن السفن التي تكون مُركّبة فيها ، أو محرك الديزل البحري المُركّب في قوارب النجاة والمخصص حصراً للاستخدام في حالات الطوارئ ؛

2. محرك الديزل البحري المُركّب على متن سفينة تقوم حصراً برحلات ضمن المياه الخاضعة لسيادة أو ولاية الدولة التي يحق للسفينة أن ترفع علَمها ، شريطة خضوع هذا المحرك لتدبير بديل من قبل الإدارة لضبط انبعاثات أكاسيد النتروجين ؛

3.1 بصرف النظر عن أحكام الفقرة الفرعية 1.1 من هذه الفقرة ، يجوز للإدارة أن تستثني من تطبيق هذه اللائحة أي محرك ديزل بحري مُركّب على متن سفينة مبنية قبل 19 أيار/مايو 2005 ، أو أي محرك ديزل بحري يخضع لتحويل رئيسي قبل هذا التاريخ ، شريطة أن يقتصر عمل السفينة التي يُركّب فيها المحرك على القيام برحلات إلى الموانئ أو المحطات البحرية التي تقع ضمن حدود الدولة التي يحق للسفينة أن ترفع علَمها .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

التحويل الرئيسي

1.2 لأغراض هذه اللائحة ، تعني عبارة *تحويل رئيسي* تعديلاً تمّ في 1 كانون الثاني/يناير 2000 أو بعد ذلك التاريخ في محرك ديزل بحري لم تتم إجازته بالفعل وفقاً للمعايير المنصوص عليها في الفقرة 3 أو 4 أو 1.1.5 من هذه اللائحة ، ويجري على أساسه :

1. إحلال محرك ديزل بحري محلّ المحرك أو تركيب محرك ديزل بحري إضافي ؛

2. أو إدخال أي تعديل جوهري على المحرك ، وفقاً للتعريف الوارد في المدونة التقنية المنقّحة بشأن أكاسيد النتروجين لعام 2008 ؛

3. أو زيادة القدرة القصوى المستمرة للمحرك بأكثر من 10 % ، مقارنةً بالقدرة القصوى المستمرة المذكورة في الإجازة الأصلية للمحرك .

2.2 بالنسبة لتحويل رئيسي ينطوي على الاستعاضة عن محرك ديزل بحري بمحرك ديزل بحري غير مطابق له أو تركيب محرك ديزل بحري إضافي ، تنطبق المعايير الواردة في هذه اللائحة التي تكون سارية المفعول وقت استبدال أو إضافة المحرك . وفي حالة المحركات البديلة فقط ، وإذا تعذّر في 1 كانون الثاني/يناير 2016 أو بعد ذلك التاريخ أن يستوفي هذا المحرك البديل المعايير المنصوص عليها في الفقرة الفرعية 1.1.5 من هذه اللائحة (المستوى III) ، عندئذ يتعين أن يستوفي هذا المحرك البديل المعايير المنصوص عليها في الفقرة 4 من هذه اللائحة (المستوى II) . ويجب على المنظمة أن تضع خطوطاً توجيهية تنص على المعايير التي يتعذّر في وفقاً لها لمحرك بديل أن يستوفي المعايير الواردة في الفقرة الفرعية 1.1.5 من هذه اللائحة .

3.2 بالنسبة لمحرك الديزل البحري المشار إليه في الفقرة 2.1.2 أو 3.1.2 من هذه اللائحة ، يجب أن يستوفي المحرك البحري المعايير التالية :

1. بالنسبة للسفن المبنية قبل 1 كانون الثاني/يناير 2000 ، تنطبق المعايير المنصوص عليها في الفقرة 3 من هذه اللائحة ؛

2. بالنسبة للسفن المبنية في 1 كانون الثاني/يناير 2000 أو بعد ذلك التاريخ ، تنطبق المعايير السارية المفعول وقت بناء السفينة .

المستوى I

3 رهناً باللائحة 3 من هذا المرفق ، يُحظر تشغيل محركات الديزل البحرية المُركّبة على متن السفن المبنية في 1 كانون الثاني/يناير 2000 أو بعد ذلك التاريخ وقبل 1 كانون الثاني/يناير 2011 ، إلا إذا كانت انبعاثات أكاسيد النتروجين (مُحتسبةً بوصفها مجموع انبعاثات ثاني أكسيد النتروجين المرجحة) من المحرك تقع ضمن الحدود التالية ، حيث تساوي n = سرعة المحرك المقدّرة (عدد دورات العمود المرفقي في الدقيقة) :

1. 17,0 غرام/كيلوواط ساعة عندما تكون n أقل من 130 دورة في الدقيقة ؛

2. $45 \cdot n^{(-0.2)}$ غرام/كيلوواط ساعة عندما تساوي n = 130 دورة في الدقيقة أو أكثر ، ولكن أقل من 2 000 دورة في الدقيقة ؛

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

3. 9,8 غرام/كيلوواط ساعة عندما تساوي n = 2 000 دورة في الدقيقة أو أكثر .

المستوى II

4 رهناً باللائحة 3 من هذا المرفق ، يُحظر تشغيل محركات الديزل البحرية المُرَكَّبة في السفن المبنية في 1 كانون الثاني/يناير 2011 أو بعد ذلك التاريخ ، إلا إذا كانت انبعاثات أكاسيد النتروجين (محتسبةً بوصفها مجموع انبعاثات ثاني أكسيد النتروجين المرجحة) من المحرك تقع ضمن الحدود التالية ، حيث تساوي n = سرعة المحرك المقدَّرة (عند دورات العمود المرفقي في الدقيقة) :

1. 14,4 غرام/كيلوواط ساعة عندما تكون n أقل من 130 دورة في الدقيقة ؛

2. $44 \cdot n^{(-0,23)}$ غرام /كيلوواط ساعة عندما تساوي n = 130 دورة في الدقيقة أو أكثر ، ولكن أقل من 2 000 دورة في الدقيقة ؛ ؛

3. 7,7 غرام/كيلوواط ساعة عندما تساوي n = 2 000 دورة في الدقيقة أو أكثر .

المستوى III

1.5 رهناً باللائحة 3 من هذا المرفق ، يكون تشغيل محرك ديزل بحري مُرَكَّب على متن سفينة مبنية في 1 كانون الثاني/يناير 2016 أو بعد ذلك التاريخ :

1. محظوراً ، إلاّ إذا كانت انبعاثات أكاسيد النتروجين (مُحتسَبةً بوصفها مجموع انبعاثات ثاني أكسيد النتروجين المرجحة) من المحرك تقع ضمن الحدود التالية ، حيث تساوي n = سرعة المحرك المقدَّرة (عند دورات العمود المرفقي في الدقيقة) :

1.1. 3,4 غرام/كيلوواط ساعة عندما تكون n أقل من 130 دورة في الدقيقة ؛

2.1. $9 \cdot n^{(-0,2)}$ غرام /كيلوواط ساعة عندما تساوي n = 130 دورة في الدقيقة أو أكثر ؛

3.1. 2,0 غرام/كيلوواط ساعة عندما تساوي n = 2 000 دورة في الدقيقة أو أكثر .

2. خاضعاً للمعايير المنصوص في الفقرة 1.1.5 من هذه اللائحة عندما تعمل السفينة في منطقة لضبط الانبعاثات معينة بموجب الفقرة 6 من هذه اللائحة ؛

3. خاضعاً للمعايير المنصوص عليها في الفقرة 4 من هذه اللائحة عندما تعمل السفينة خارج منطقة لضبط الانبعاثات معينة بموجب الفقرة 6 من هذه اللائحة .

2.5 رهناً بالاستعراض المنصوص عليه في الفقرة 10 من هذه اللائحة ، لا تنطبق المعايير المنصوص عليها في الفقرة 1.1.5 من هذه اللائحة على ما يلي :

1. محرك الديزل البحري المُرَكَّب على متن سفينة يقل طولها *(L)* ، حسبما هو معرَّف في اللائحة 19.1 من المرفق I لهذه الاتفاقية ، عن 24 متراً عندما تكون قد صُمِّمت تحديداً للأغراض الترفيهية ولا تُستخدم إلا لهذه الأغراض فحسب ؛

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2. أو محرك الديزل البحري المُركّب على متن سفينة والذي تقلّ قوة الدفع الاسمية المحتمعة التي ينتجها عن 750 كيلوواط ساعة إذا ثبت ، بما يقنع الإدارة ، أنه يتعذّر أن تستوفي السفينة المعايير المنصوص عليها في الفقرة 1.1.5 من هذه اللائحة بسبب تصميم السفينة أو قيود متصلة ببنائها .

منطقة ضبط الانبعاثات

6 لأغراض هذه اللائحة ، تكون مناطق ضبط الانبعاثات على النحو التالي :

1. المنطقة الأميركية الشمالية ، التي تعني المنطقة الموصوفة بالإحداثيات التي ترد في التذييل VII لهذا المرفق ؛

2. أي منطقة بحرية أخرى ، بما في ذلك أي منطقة ميناثية ، تعيّنها المنظمة بموجب المعايير والإجراءات التي ينصّ عليها التذييل III لهذا المرفق .

محركات الديزل البحرية المُركّبة على متن السفن المبنية قبل 1 كانون الثاني/يناير 2000

1.7 بغض النظر عن الفقرة 1.1.1 من هذه اللائحة ، يجب أن يستوفي محرك الديزل البحري ، الذي يزيد خرج قدرته على 5 000 كيلوواط ساعة وتبلغ إزاحته 90 لتراً أو أكثر للأسطوانة والمُركّب على متن سفينة مبنية في 1 كانون الثاني/يناير 1990 أو بعد ذلك التاريخ ، لكن قبل 1 كانون الثاني/يناير 2000 ، حدود الانبعاثات المنصوص عليها في الفقرة 4.7 من هذه اللائحة ، شريطة إجازة طريقة معتمدة لهذا المحرك من قبل إدارة أحد الأطراف وتقديم إشعار بهذه الإجازة إلى المنظمة من الإدارة التي أجازته . ويتم إثبات استيفاء أحكام هذه الفقرة بأي من الطريقتين التاليتين :

1. تركيب طريقة معتمدة ومجازة ، على أن تُثبت ذلك معاينة تتبّع إجراءات التدقيق المحددة في ملف الطريقة المعتمدة ، مع إدراج ملاحظة ملائمة تتناول إجازة المحرك في الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء الصادرة للسفينة ؛

2. أو إجازة للمحرك تؤكد أنه يعمل ضمن الحدود المنصوص عليها في الفقرة 3 أو 4 أو 1.1.5 من هذه اللائحة ، مع إدراج ملاحظة ملائمة تتناول إجازة المحرك في الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء الصادرة للسفينة .

2.7 تنطبق الفقرة 1.7 من هذه اللائحة في موعد أقصاه المعاينة التجديدية الأولى التي تجري بعد 12 شهراً أو أكثر من إيداع الإشعار المشار إليه في الفقرة 1.7 . وإذا أمكن لمالك سفينة يتعيّن أن تُركّب فيها طريقة معتمدة أن يثبت ، بما يقنع الإدارة ، أن الطريقة المعتمدة لم تكن متاحة تجارياً رغم بذل قصارى الجهد للحصول عليها ، تُركّب الطريقة المعتمدة في السفينة في موعد أقصاه المعاينة التجديدية التالية التي تجري لهذه السفينة بعد توافر الطريقة المعتمدة تجارياً .

3.7 في ما يخصّ السفينة المزودة بمحرك ديزل بحري يزيد خرج قدرته على 5 000 كيلوواط وتبلغ إزاحته 90 لتراً أو أكثر للأسطوانة ويكون مُركباً على سفينة مبنية في 1 كانون الثاني/يناير 1990 أو بعد ذلك التاريخ ولكن قبل 1 كانون الثاني/يناير 2000 ، يتعين أن يُذكر في الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء ، التي تصدر لمحرك ديزل بحري تنطبق عليه الفقرة 1.7 من هذه اللائحة ، إما أن طريقة معتمدة قد طُبقت وفقاً للفقرة 1.1.7 من هذه اللائحة ، أو أن المحرك أُجيز وفقاً للفقرة 2.1.7 من هذه اللائحة ، أو أنه لا توجد بعد طريقة معتمدة أو أنها غير متاحة تجارياً بعد ، على النحو الموصوف في الفقرة 2.7 من هذه اللائحة .

4.7 رهناً باللائحة 3 من هذا المرفق ، يُحظر تشغيل محرك الديزل البحري الموصوف في الفقرة 1.7 من هذه اللائحة ، إلا إذا كانت انبعاثات أكاسيد النتروجين (محتسبةً بوصفها مجموع انبعاثات ثاني أكسيد النتروجين المرجّحة) تقع ضمن الحدود التالية ، حيث تساوي n = سرعة المحرك المقدّرة (عدد دورات العمود المرفقي في الدقيقة) :

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

1. 17,0 غرام/كيلوواط ساعة عندما تكون *n* أقل من 130 دورة في الدقيقة ؛

2. 45 · n $^{(-0,2)}$ غرام/كيلوواط ساعة عندما تساوي *n* = 130 دورة في الدقيقة أو أكثر ، ولكن أقلّ من 2 000 دورة في الدقيقة ؛

3. 9,8 غرام/كيلوواط ساعة عندما تساوي *n* = 2 000 دورة في الدقيقة أو أكثر .

5.7 يجب أن تتم إجازة طريقة معتمدة بموجب الفصل 7 من المدونة التقنية المنقّحة بشأن أكاسيد النتروجين لعام 2008 وتشمل التحقّق مما يلي :

1. من قبل مصمّم محرك الديزل البحري الأساسي الذي تنطبق عليه الطريقة المعتمدة : أن التأثير المحتسب للطريقة المعتمدة لن يخفض قدرة المحرك بأكثر من 1,0 % ، أو يزيد من استهلاكه للوقود بأكثر من 2,0 % ، مقاساً وفقاً لدورة الاختبار المناسبة المبيّنة في المدونة التقنية المنقّحة بشأن أكاسيد النتروجين لعام 2008 ، أو يؤثر بصورة معاكسة في عمر المحرك وموثوقيته ؛

2. أن تكلفة الطريقة المعتمدة ليست باهظة ، وهو أمر يتم تحديده عن طريق مقارنة كمية أكاسيد الكربون التي تخفضها الطريقة المعتمدة للوفاء بالمعيار المنصوص عليه في الفقرة 4.7 من هذه اللائحة بتكلفة شراء هذه الطريقة المعتمدة وتركيبها * .

الإجازة

8 تُطبّق المدونة التقنية المنقّحة بشأن أكاسيد النتروجين لعام 2008 على إجراءات إجازة المعايير المنصوص عليها في هذه اللائحة واختبارها وقياسها .

9 يُقصد بإجراءات تحديد انبعاثات أكاسيد النتروجين ، التي تنصّ عليها في المدونة التقنية المنقّحة بشأن أكاسيد النتروجين لعام 2008 ، أن تعبّر عن التشغيل العادي للمحرك . وأجهزة التثبيط والاستراتيجيات غير العقلانية لضبط الانبعاثات تقوّض هذا المقصد وهي غير مباحة . ولا تحول هذه اللائحة دون استخدام أجهزة الضبط المساعدة التي تُستخدم لحماية المحرك و/أو المعدات التابعة له من أوضاع للتشغيل يمكن أن تؤدي إلى عطب أو عطل أو تلك التي تُستخدم في تيسير إطلاق المحرك .

الاستعراض

10 تقوم المنظمة اعتباراً من عام 2012 باستعراض المستجدات التكنولوجية اللازمة لتنفيذ المعايير المنصوص عليها في الفقرة 1.1.5 من هذه اللائحة ، وتستكمل هذا الاستعراض في موعد أقصاه عام 2013 ، وتقوم ، عند الاقتضاء ، بتعديل المدد الزمنية (تاريخ سريان المفعول) المنصوص عليها في تلك الفقرة .

---

* ينبغي ألا تزيد تكلفة الطريقة المعتمدة على 375 وحدة من حقوق السحب الخاصة/طن متري من أكاسيد النتروجين مُحتسبةً استناداً إلى الصيغة التالية لفعالية التكلفة :

$$\text{فعالية التكلفة} = \frac{\text{تكلفة الطريقة المعتمدة . 10}}{\text{قدرة (كيلوواط) . 0,768 . 6000 ساعة/سنة . 5 سنوات . دلتا أكاسيد نيتروجين (غرام/كيلوواط ساعة)}}$$

انظر التعميم MEPC.1/Circ.678 بشأن تعريفات صيغ تحقيق فعالية التكلفة في اللائحة 5.7.13 من المرفق VI لاتفاقية ماربول .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

اللائحة 14
أكاسيد الكبريت (SO_x) والجسيمات

المتطلبات العامة

1 يجب ألا يتجاوز المحتوى الكبريتي لزيت الوقود المستخدم على متن السفن الحدود التالية :

1. 4,50 % كتلة/كتلة قبل 1 كانون الثاني/يناير 2012 ؛

2. 3,50 % كتلة/كتلة في 1 كانون الثاني/يناير 2012 أو بعد ذلك التاريخ ؛

3. 0,50 % كتلة/كتلة اعتباراً من 1 كانون الثاني/يناير 2020 أو بعد ذلك التاريخ .

2 يُرصد المتوسط العالمي للمحتوى الكبريتي في مخلّفات زيت الوقود المورَّد لاستخدامه على متن السفن ، مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة * .

المتطلبات ضمن مناطق ضبط الانبعاثات

3 لأغراض هذه اللائحة ، تشمل مناطق ضبط الانبعاثات ما يلي :

1. منطقة بحر البلطيق ، على النحو المعرّف في اللائحة 2.11.1 من المرفق I ، وبحر الشمال ، على النحو المعرّف في اللائحة 1.5(و) من المرفق V ؛

2. المنطقة الأميركية الشمالية ، على النحو الموصوف بالإحداثيات التي ترد في التذييل VII لهذا المرفق ؛

3. أي منطقة بحرية أخرى ، بما في ذلك أي منطقة مينائية ، تعيّنها المنظمة بموجب المعايير والإجراءات التي ينص عليها التذييل III لهذا المرفق .

4 خلال عمل السفن ضمن منطقة لضبط الانبعاثات ، يجب ألا يتجاوز المحتوى الكبريتي لزيت الوقود الذي يُستخدم على متنها الحدود التالية :

1. 1,50 % كتلة/كتلة قبل 1 تموز/يوليو 2010 ؛

2. 1,00 % كتلة/كتلة في 1 تموز/يوليو 2010 أو بعد ذلك التاريخ ؛

3. 0,10 % كتلة/كتلة في 1 كانون الثاني/يناير 2015 أو بعد ذلك التاريخ .

5 يُوثّق المورّد المحتوى الكبريتي لزيت الوقود المشار إليه في الفقرة 1 والفقرة 4 من هذه اللائحة على النحو الذي تتطلّبه اللائحة 18 من هذا المرفق .

* انظر القرار MEPC.192(61) ، الخطوط التوجيهية بشأن رصد المتوسط العالمي للمحتوى الكبريتي لمخلّفات زيت الوقود المورّد لاستخدامه على متن السفن لعام 2010 .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

6 تحمل تلك السفن التي تستخدم بصورة منفصلة زيوت وقود تستوفي الفقرة 4 من هذه اللائحة ، والتي تدخل إحدى مناطق ضبط الانبعاثات المنصوص عليها في الفقرة 3 من هذه اللائحة أو تغادرها ، إجراءات مكتوبة تبين الأسلوب الذي يجب إتباعه لتغيير زيت الوقود ، وذلك لإتاحة الوقت الكافي للكسح الكامل لنظام خدمة زيت الوقود من زيوت الوقود التي يتجاوز محتواها من الكبريت المحتوى المحدد في الفقرة 4 من هذه اللائحة قبل دخول إحدى مناطق ضبط الانبعاثات . ويقيّد في السجل الذي تتطلبه الإدارة حجم الزيوت ذات المحتوى المنخفض من الكبريت في كل صهريج ، فضلاً عن التاريخ والوقت وموقع السفينة عند إتمام أي عملية لتغيير زيت الوقود قبل دخول إحدى مناطق ضبط الانبعاثات أو الشروع فيها بعد الخروج من هذه المنطقة .

7 خلال الاثني عشر شهراً الأولى التي تلي مباشرةً إدخال تعديل يعيّن منطقة محددة لضبط الانبعاثات بموجب الفقرة 2.3 من هذه اللائحة ، تعفى السفن التي تعمل في منطقة ضبط الانبعاثات تلك من متطلبات الفقرتين 4 و 6 من هذه اللائحة ، ومن متطلبات الفقرة 5 من هذه اللائحة في حدود صلتها بالفقرة 4 من هذه اللائحة .

شرط الاستعراض

8 يُستكمل استعراض للمعيار المنصوص عليها في الفقرة 3.1 من هذه اللائحة بحلول عام 2018 لتحديد مدى توافر زيت الوقود الذي يستوفي معايير زيت الوقود المنصوص عليها في تلك الفقرة . ويراعى الاستعراض العناصر التالية :

1. العرض والطلب على الصعيد العالمي لزيت الوقود الذي يستوفي الفقرة 3.1 من هذه اللائحة وقت إجراء الاستعراض ؛
2. تحليل اتجاهات أسواق زيت الوقود ؛
3. أي مسألة أخرى ذات صلة بذلك .

9 تشكّل المنظمة فريق خبراء يتألف من ممثلين يتمتعون بالخبرة الملائمة بأسواق زيت الوقود ، وبخبرة بحرية وبيئية وعلمية وقانونية مناسبة ، لإجراء الاستعراض المشار إليه في الفقرة 8 من هذه اللائحة . ويعد فريق الخبراء المعلومات المناسبة لقيام الأطراف باتخاذ قرارها على بينة .

10 يجوز للأطراف ، استناداً إلى المعلومات التي يعدّها فريق الخبراء ، أن تقرر ما إذا كان بمقدور السفن أن تلتزم بالتاريخ الوارد في الفقرة 3.1 من هذه اللائحة . وإذا تقرر أنه لا يمكن للسفن أن تلتزم به ، يصبح المعيار الوارد في تلك الفقرة نافذ المفعول في 1 كانون الثاني/يناير 2025 .

اللائحة 15
المركّبات العضوية المتطايرة

1 إذا تعيّن تنظيم انبعاثات المركّبات العضوية المتطايرة الصادرة عن الناقلات في ميناء أو موانئ أو محطة أو محطات تخضع لولاية أحد الأطراف ، يتعيّن تنظيمها بموجب أحكام هذه اللائحة .

2 على الطرف الذي ينظّم انبعاثات المركّبات العضوية المتطايرة من الناقلات أن يقدّم إخطاراً بذلك إلى المنظمة . ويجب أن يتضمن هذا الإخطار معلومات عن حجم الناقلات التي يتعين ضبط الانبعاثات الصادرة عنها ، أو البضائع التي تتطلب تنظيماً لضبط انبعاث الأبخرة ، وتاريخ سريان مفعول هذا الضبط . ويجب تقديم الإخطار قبل ستة أشهر على الأقل من تاريخ سريان المفعول .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

3 على الطرف الذي يعيّن موانئ أو محطات يتعيّن فيها تنظيم انبعاثات المركّبات العضوية المتطايرة أن يضمن توفير نُظُم ضبط انبعاثات الأبخرة التي يعتمدها ، مراعياً الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة * ، في أي من الموانئ والمحطات المعيّنة وأن يضمن استخدامها على نحوٍ مأمون وبطريقة تتلافى تأخير السفينة بلا موجب .

4 على المنظمة أن تعمّم قائمة بالموانئ والمحطات التي تعيّنها الأطراف على الأطراف الأخرى والدول الأعضاء في المنظمة لكي تأخذ علماً بها .

5 يجب أن تُزوَّد الناقلات ، التي تنطبق عليها الفقرة 1 من هذه اللائحة ، بنظام لتجميع الأبخرة تُوافق عليه الإدارة ، مراعيةً معايير السلامة التي تضعها المنظمة † لهذه النظُم ، وأن تستخدم هذه النُظُم أثناء تحميل بضائع من هذا النوع . ويجوز للموانئ أو المحطات التي تم فيها تركيب نظُم لضبط انبعاث الأبخرة بموجب هذه اللائحة أن تقبل الناقلات الموجودة غير المزودة بنظُم لتجميع الأبخرة لفترة ثلاث سنوات بعد تاريخ سريان المفعول المحدد في الفقرة 2 من هذه اللائحة .

6 على الناقلات التي تحمل زيتاً خام أن تحمل على متنها وتنفّذ خطة لمعالجة المركّبات العضوية المتطايرة تقرّها الإدارة‡ . ويراعي في إعداد هذه الخطة الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة . وتكون الخطة خاصة بكل سفينة بالذات ، وعليها كحد أدنى ما يلي :

1. أن توفّر إجراءات مكتوبة للحدّ من انبعاثات المركّبات العضوية المتطايرة خلال تحميل السفينة وإبحارها وتفريغها ؛
2. أن تأخذ في الاعتبار المركّبات العضوية المتطايرة الإضافية التي تنتج عن الغسل بالزيت الخام ؛
3. أن تحدد شخصاً مسؤولاً عن تنفيذ الخطة ؛
4. أن تكون محرَّرة ، بالنسبة للسفن التي تقوم برحلات دولية ، بلغة عمل الربان والضباط ، وأن تتضمّن ، إذا لم تكن لغة عمل الربان والضباط الإسبانية أو الإنكليزية أو الفرنسية ، ترجمة إلى إحدى هذه اللغات .

7 تنطبق هذه اللائحة أيضاً على ناقلات الغاز فقط عندما يتيح نوع نُظُم التحميل والاحتواء الاحتفاظ بصورة مأمونة بالمركّبات العضوية المتطايرة التي لا تتضمن الميثان على متن السفينة ، أو إعادتها بصورة مأمونة إلى البر ‡ .

انظر التفسير 1

اللائحة 16

الترميد على متن السفينة

1 باستثناء ما تنصّ عليه الفقرة 4 من هذه اللائحة ، لا يُسمح بالترميد إلا في مُرمِّد موجود على متن السفينة .

2 يُحظر ترميد المواد التالية على متن السفن :

* انظر التعميم MSC/Circ.585 ، معايير لنُظُم ضبط انبعاثات الأبخرة .
† انظر القرار MEPC.185(59) ، الخطوط التوجيهية بشأن إعداد خطة معالجة المركّبات العضوية المتطايرة . انظر أيضاً التعميم MEPC.1/Circ.680 بشأن المعلومات التقنية عن نُظُم ضبط ضغط الأبخرة لتيسير إعداد خطط معالجة المركّبات العضوية المتطايرة وتحديثها .
‡ انظر القرار MSC 30(61) ، المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن ناقلة الغازات المسيّلة السائبة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy © IMO

1. مخلّفات البضائع الخاضعة للمرفقات I و II و III لهذه الاتفاقية أو ما يتصل بها من مواد التعبئة الملوّثة ؛

2. مُركّبات ثنائي الفينيل المتعدد الكلور (PCBs) ؛

3. القمامة ، وفقاً لتعريفها الوارد في المرفق V ، التي تحتوي على فلزات ثقيلة بتركيزات تتجاوز العناصر النزرة ؛

4. المنتجات البترولية المكرَّرة التي تحتوي على مركّبات هالوجينية ؛

5. حمأة المجارير وحمأة الزيت اللتان لم يتولّد أي منهما على متن السفينة ؛

6. مخلّفات نظام تنقية غازات العادم .

3 يُحظر ترميد مركّبات الكلوريد المتعدد الفينيل (PVCs) على متن السفينة إلاّ في مُرمِّدات على متن السفينة صدرت لها شهادات موافقة على نوع المرمِّد معتمدة من المنظمة * .

4 يجوز كذلك ترميد حمأة المجارير وحمأة الزيت ، اللتين تتولّدان أثناء التشغيل المعتاد للسفينة ، في الوحدات الرئيسية أو المساعدة لتوليد القدرة أو في المراجل ، ولكن يجب ألاّ يتم الترميد في تلك الحالات داخل الموانئ والمرافئ ومصبات الأنهار .

5 لا شيء في هذه اللائحة :

1. يؤثّر في ما حظرته اتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن قلب النفايات والمواد الأخرى لعام 1972 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1996 المتعلق بها ، أو في المتطلبات الأخرى لهذه الاتفاقية ؛

2. يحول دون استحداث وتركيب وتشغيل أجهزة ذات تصميم بديل للمعالجة الحرارية للنفايات على متن السفن تستوفي متطلبات هذه اللائحة أو تفوقها .

1.6 باستثناء ما تنصّ عليه الفقرة 2.6 من هذه اللائحة ، يجب أن يستوفي كل مرمِّد في سفينة مبنية في 1 كانون الثاني/يناير 2000 أو بعد ذلك التاريخ ، أو مرمِّد تمّ تركيبه على متن سفينة في 1 كانون الثاني/يناير 2000 أو بعد ذلك التاريخ ، المتطلبات الواردة في التذييل IV لهذا المرفق . ويجب أن توافق الإدارة على كل مرمِّد خاضع لهذا الحكم ، مع مراعاة المواصفة القياسية المعيارية للمرمِّدات التي تضعها المنظمة † .

2.6 أو يجوز للإدارة أن تعفي من تطبيق الفقرة 1.6 من هذه اللائحة أي مرمِّد تمّ تركيبه على متن سفينة قبل 19 أيار/مايو 2005 ، شريطة أن تقوم هذه السفينة حصراً برحلات في مياه تخضع لسيادة أو ولاية دولة العَلَم الذي يحقّ للسفينة أن ترفع علَمها .

7 يجب أن تكون المرمِّدات التي يتم تركيبها بموجب متطلبات الفقرة 1.6 من هذه اللائحة مصحوبة بدليل تشغيل صادر عن شركة التصنيع ، يحتفظ به مع وحدة الترميد ويبيّن كيفية تشغيل المرمِّد ضمن الحدود الموصوفة في الفقرة 2 من التذييل IV لهذا المرفق .

* شهادات الموافقة على النوع الصادرة بموجب القرار MEPC.59(33) ، الخطوط التوجيهية المنقّحة بشأن تنفيذ المرفق V لاتفاقية ماربول 73/78 ، في صيغته المعدّلة بالقرار MEPC.92(45) ، أو القرار MEPC.76(40) ، المواصفة القياسية المعيارية للمرمِّدات الموجودة على متن السفينة ، في صيغته المعدّلة بالقرار MEPC.93(45) .

† انظر القرار MEPC 76(40) ، في صيغته المعدّلة بالقرار MEPC 93(45) ، المواصفة القياسية المعيارية للمرمِّدات الموجودة على متن السفينة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

8 يُدرَّب الأفراد المسؤولون عن تشغيل المرمِّد الذي يتم تركيبه بموجب متطلبات الفقرة 1.6 من هذه اللائحة على تنفيذ الإرشادات الواردة في دليل التشغيل الصادر عن شركة التصنيع ، عملاً بما تتطلّبه الفقرة 7 من هذه اللائحة .

9 بالنسبة للمرمِّدات التي يتم تركيبها بموجب متطلبات الفقرة 1.6 من هذه اللائحة ، تُرصد درجة حرارة مخرج غازات غرفة الاحتراق في كل أوقات تشغيل الوحدة . وحيثما يكون ذلك المرمِّد من النوع الذي يعمل بأسلوب التلقيم المستمر ، لا يلقَّم بالنفايات عندما تقلّ درجة حرارة مخرج غازات غرفة الاحتراق عن 850 درجة مئوية . وحيثما يكون المرمِّد من النوع الذي يعمل بأسلوب التلقيم المتقطع ، تُصمَّم الوحدة بحيث تصل درجة حرارة مخرج غازات حجرة الاحتراق إلى 600 درجة مئوية في غضون خمس دقائق من بدء التشغيل ، ثم تستقر بعد ذلك عند درجة حرارة لا تقلّ عن 850 درجة مئوية .

اللائحة 17
مرافق الاستقبال

1 يتعهّد كل طرف بضمان توفير مرافق كافية لتلبية ما يلي :

1. احتياجات السفن التي تستخدم موانئه المعنية بالتصليح ، وذلك لاستقبال المواد المستنفدة للأوزون والمعدات التي تحتوي على هذه المواد عند إنزالها من السفن ؛

2. احتياجات السفن التي تستخدم موانئه أو محطاته أو موانئه المعنية بالتصليح ، وذلك لاستقبال مخلّفات تنقية غازات العادم الناتجة عن نظام معتمد لتنقية غازات العادم ؛

دون التسبب في تأخير السفن بلا موجب ،

3. الاحتياجات في مرافق تفكيك السفن لاستقبال المواد المستنفدة للأوزون والمعدات التي تحتوي على هذه المواد عند إنزالها من السفن .

2 إذا كان ميناء أو محطة لأحد الأطراف المشار إليها في الفقرة 1 من هذه اللائحة يقع – مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي ستضعها المنظمة – بعيداً عن البنية الأساسية الصناعية اللازمة لإدارة تلك المواد المشار إليها في الفقرة 1 من هذه اللائحة ومعالجتها ، أو يفتقر إلى هذه البنية ، ولا يمكنه بالتالي قبول هذه المواد ، عندئذ يُبلغ هذا الطرف المنظمة عن أي ميناء أو محطة من هذا القبيل ليتسنى تعميم هذه المعلومات على جميع الأطراف لتأخذ علماً بها وتتخذ أي إجراء ملائم . ويقوم كل طرف أبلغ المنظمة بهذه المعلومات بإشعار المنظمة أيضاً بموانئه ومحطاته التي تتوافر فيها مرافق الاستقبال لتصريف هذه المواد ومعالجتها .

3 على كل طرف أن يُخطر المنظمة بجميع الحالات التي لا تتوافر فيها المرافق المنصوص عليها في هذه اللائحة ، أو التي يُزعم بأنها غير كافية ، كي تبلغ المنظمة أعضاءها بذلك .

اللائحة 18
مدى توافر زيت الوقود ونوعيته

مدى توافر زيت الوقود

1 يتخذ كل طرف كافة التدابير المعقولة لتشجيع توافر زيوت الوقود التي تستوفي هذا المرفق ويُبلغ المنظمة بمدى توافر زيوت الوقود تلك في موانئه ومحطاته .

1.2 إذا تبيّن لطرف أن سفينة ما لا تتقيّد بمعايير الزيوت التي تستوفي المعايير المنصوص عليها في هذا المرفق ، يحقّ للسلطة المختصة لدى الطرف أن تطلب من السفينة ما يلي :

.1 تقديم سجل بالإجراءات المتخذة لمحاولة تحقيق استيفاء المعايير ؛

.2 تقديم قرائن على أنها حاولت شراء زيت وقود يستوفي المعايير وفقاً لخطة رحلتها وأنها حاولت ، في حال عدم توافره في الأماكن المخطط لها ، تحديد مصادر بديلة لزيت الوقود هذا ، وأنه رغم بذل قصارى الجهد للحصول على زيت وقود يستوفي المعايير ، فإن زيت الوقود هذا لم يكن متاحاً للشراء .

2.2 ينبغي ألاّ يُطلب من السفينة أن تنحرف عن رحلتها المزمعة أو أن تؤخر رحلتها بلا موجب بغية استيفاء المعايير .

3.2 إذا وفّرت سفينة ما المعلومات المنصوص عليها في الفقرة 1.2 من هذه اللائحة ، تأخذ الأطراف في الحسبان جميع الظروف ذات الصلة بذلك والقرائن المقدّمة لتحديد الإجراء المناسب الذي يتعيّن اتخاذه ، بما في ذلك عدم اتخاذ تدابير لضبط الانبعاثات .

4.2 تُبلغ السفينة الإدارة التي تتبع لها والسلطة المختصة للميناء الذي تقصده بعدم قدرتها على شراء زيت الوقود الذي يستوفي المعايير .

5.2 تُخطر الأطراف المنظمة بتقديم سفينة ما قرائن على عدم توافر زيت الوقود الذي يستوفي المعايير .

نوعية زيت الوقود

3 يجب أن يستوفي زيت الوقود المورَّد والمستخدم لأغراض الاحتراق على متن السفن التي ينطبق عليها هذا المرفق المتطلبات التالية :

.1 باستثناء ما تنصّ عليه الفقرة 2.3 من هذه اللائحة :

.1.1 يجب أن يتكوّن زيت الوقود من خلائط هيدروكربونية ناتجة عن تكرير البترول . ولا يحول هذا دون إضافة كميات صغيرة من المواد بهدف تحسين جوانب أداء معينة ؛

.2.1 يجب أن يكون زيت الوقود خالياً من الأحماض غير العضوية ؛

.3.1 يجب ألاّ يحتوي زيت الوقود على أي مادة مضافة أو نفاية كيميائية :

.1.3.1 تهدد سلامة السفن أو تؤثر تأثيراً سيئاً في أداء الآلات ،

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy © IMO

2.3.1. أو تلحق الضرر بالعاملين ،

3.3.1. أو تسهم بوجه عام في زيادة تلوث الهواء .

2. زيت الوقود المخصص لأغراض الاحتراق والناتج بأساليب أخرى غير تكرير البترول يجب :

1.2. ألاّ يتجاوز محتواه من الكبريت المقدار المحدد في اللائحة 14 من هذا المرفق ؛

2.2. ألاّ يؤدي إلى تجاوز المحرك حدود انبعاثات أكاسيد النتروجين المنطبقة والمنصوص عليها في الفقرات 3 و 4 و 1.1.5 و 4.7 من اللائحة 13 ؛

3.2. ألاّ يحتوي على أحماض غير عضوية ؛

1.4.2. أو يهدد سلامة السفن أو يؤثّر تأثيراً سيئاً في أداء الآلات ،

2.4.2. أو يلحق الضرر بالعاملين ،

3.4.2. أو يسهم بوجه عام في زيادة تلوث الهواء .

4 لا تنطبق هذه اللائحة على الفحم في صورته الصلبة أو على الوقود النووي . ولا تنطبق الفقرات 5 و 6 و 1.7 و 2.7 و 1.8 و 2.8 و 2.9 و 3.9 و 4.9 من هذه اللائحة على غازات الوقود ، مثل الغاز الطبيعي المُسال والغاز الطبيعي المضغوط أو غاز البترول المُسال . وينبغي على المورّد أن يوثّق المحتوى الكبريتي لغازات الوقود المورّدة لسفينة ما لأغراض الاحتراق فقط على متن تلك السفينة .

5 في ما يتعلق بكل سفينة تخضع للائحتين 5 و 6 من هذا المرفق ، يجب أن تُدوَّن تفاصيل زيت الوقود المورَّد والمستخدم لأغراض الاحتراق على متن السفن في مذكرة توريد الوقود التي يجب أن تتضمن على الأقل المعلومات المحددة في التذييل V لهذا المرفق .

6 يجب الاحتفاظ بمذكرة توريد الوقود على متن السفينة في مكان يتيح الوصول إليها بسهولة لأغراض التفقّد في جميع الأوقات المعقولة . ويجب الاحتفاظ بها لمدة ثلاث سنوات بعد توريد زيت الوقود على متن السفينة .

1.7 يجوز للسلطة المختصة لدى أحد الأطراف أن تدقق في مذكرات توريد الوقود على متن أي سفينة ينطبق عليها هذا المرفق عند وجود هذه السفينة في موانئها أو محطاتها البحرية ، وأن تستخرج نسخة من كل مذكرة توريد وقود ، وأن تطلب من الربان أو الشخص المسؤول عن السفينة أن يشهد بأن كل نسخة هي نسخة صادقة من مذكرة توريد الوقود المعنية . ويجوز للسلطة المختصة كذلك أن تتحقق من مضمون أي مذكرة عن طريق التشاور مع الميناء الذي صدرت فيه المذكرة .

2.7 يجب أن تقوم السلطة المختصة بالتدقيق في مذكرات توريد الوقود وباستخراج النسخ المونقّة ، بموجب هذه الفقرة ، بأسرع ما يمكن ودون التسبب في تأخير السفينة بلا موجب .

1.8 يجب أن تُشفع مذكرة توريد الوقود بعيّنة معبّرة من زيت الوقود المورّد ، مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة * . ويجب أن تُختم العينة ويوقّع عليها ممثل المورّد والربان أو الضابط المسؤول عن عمليات الوقود عند إتمام هذه

* انظر القرار MEPC.182(59) ، الخطوط التوجيهية بشأن أخذ عيّنات زيت الوقود لتحديد مدى التقيّد بالمرفق VI المنقّح لاتفاقية ماربول .

العمليات ، وأن يُحتفظ بها تحت رقابة السفينة إلى أن يُستهلك جزء كبير من زيت الوقود ، ولكن لفترة لا تقلّ بأي حال من الأحوال عن 12 شهراً من تاريخ التسليم .

2.8 إذا طلبت الإدارة تحليل العيّنة المعبّرة ، يجري التحليل بموجب إجراءات التحقّق المنصوص عليها في التذييل VI لتحديد ما إذا كان زيت الوقود يستوفي متطلبات هذا المرفق أو لا .

9 تتعهّد الأطراف بأن تضمن قيام السلطات المختصة المعيّنة من جانبها بما يلي :

1. مسك سجل بالمورّدين المحليين لزيت الوقود ؛

2. إلزام المورّدين المحليين بتوفير مذكرة توريد الوقود والعيّنة اللتين تستوجبهما هذه اللائحة ، موثّقتين من مورّد زيت الوقود بما يؤكد أن زيت الوقود يستوفي متطلبات اللائحتين 14 و 18 من هذا المرفق ؛

3. إلزام المورّدين المحليين بالاحتفاظ بنسخة من مذكرة توريد الوقود لمدة ثلاث سنوات على الأقل لأغراض التفقّد والتحقّق من جانب دولة الميناء إذا استلزم الأمر ذلك ؛

4. اتخاذ التدبير الواجب ضد مورّدي زيت الوقود الذين يتبيّن أنهم وزّدوا زيت وقود لا يستوفي ما تضمنته مذكرة توريد الوقود ؛

5. إبلاغ الإدارة بأي حالة تحصل فيها إحدى السفن على زيت وقود يتبيّن أنه لا يستوفي متطلبات اللائحة 14 أو اللائحة 18 من هذا المرفق ؛

6. إبلاغ المنظمة ، كي تحيط الأطراف والدول الأعضاء علماً بذلك ، بجميع الحالات التي لا يتقيّد فيها مورّدو زيت الوقود بالمتطلبات المحددة في اللائحة 14 أو اللائحة 18 من هذا المرفق .

10 في ما يتصل بعمليات التفقّد من جانب دولة الميناء التي تنفّذها الأطراف ، تتعهّد الأطراف كذلك بما يلي :

1. إبلاغ الطرف أو غير الطرف الذي صدرت في إطار ولايته مذكرة توريد الوقود بالحالات التي يتم فيها توريد وقود لا يستوفي المعايير ، مع توفير جميع المعلومات ذات الصلة بذلك ؛

2. ضمان اتخاذ التدبير التصحيحي الملائم لكي يستوفي زيت الوقود ، الذي تبيّن عدم استيفاؤه المعايير ، المواصفات المطلوبة .

11 بالنسبة لكل سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر وتقوم برحلات مقررة وتتوقف في الموانئ بصورة متكررة ومنتظمة ، يجوز للإدارة أن تقرر ، بعد الطلب إلى الدول المتأثرة والتشاور معها ، أنه يجوز توثيق التفتيش بالفقرة 6 من هذه اللائحة بأسلوب بديل يتيح التأكد بصورة مماثلة من التفتيش باللائحتين 14 و 18 من هذا المرفق .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy © IMO

تذييلات المرفق VI

التذييل I
نموذج الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء (شهادة IAPP)
(اللائحة 8)

الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء

صادرة بموجب أحكام بروتوكول عام 1997 ، في صيغته المعدّلة بالقرار MEPC.176(58) في عام 2008 ، لتعديل الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1978 المتعلّق بها (المشار إليها في ما بعد باسم "الاتفاقية") ، وبتخويل من حكومة :

.....

(الاسم الكامل للبلد)

من جانب .....

(الصفة الكاملة للشخص المختص المفوض
أو الهيئة المختصة المفوضة بمقتضى أحكام الاتفاقية)

تفاصيل السفينة *

اسم السفينة .....

الرقم المميّز أو الحروف المميّزة .....

الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية † .....

ميناء التسجيل .....

الحمولة الإجمالية .....

نشهد :

1 أن السفينة قد تمت معاينتها بموجب اللائحة 5 من المرفق VI للاتفاقية ؛

2 أنه تبيّن من المعاينة أن المعدات والنُظُم والتثبيتات والترتيبات والمواد تستوفي استيفاءً تاماً المتطلبات المنطبقة من المرفق VI للاتفاقية .

وهذه الشهادة صالحة حتى (اليوم/الشهر/السنة)‡ .....

رهناً بالمعاينات التي تتم بموجب اللائحة 5 من المرفق VI للاتفاقية .

تاريخ إنجاز المعاينة التي تستند إليها الشهادة (اليوم/الشهر/السنة): .....

صدرت في .....

(مكان إصدار الشهادة)

التاريخ (اليوم/الشهر/السنة) : .....
(تاريخ الإصدار)

.....
(توقيع المسؤول المفوض أصولاً بإصدار الشهادة)

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

* يمكن ، بشكل بديل ، وضع تفاصيل السفينة بصورة أفقية ضمن أطر .

† بموجب خطة المنظمة البحرية الدولية لرقم تعريف السفينة ، التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.600(15) .

‡ يُدرج تاريخ انتهاء الصلاحية على نحو ما تحدده الإدارة بموجب اللائحة 1 9 من المرفق VI للاتفاقية . ويوافق يوم وشهر هذا التاريخ موعد الذكرى السنوية على النحو المعرَّف في اللائحة 3.2 من المرفق VI للاتفاقية ، ما لم يتم تعديل ذلك بموجب اللائحة 8.9 من المرفق VI للاتفاقية .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

المصادقة على المعاينات السنوية والبينية

نشهد بأنه لدى إجراء معاينة لهذه السفينة بموجب اللائحة 5 من المرفق VI للاتفاقية ، تبيّن أنها تستوفي الأحكام ذات الصلة بذلك من ذلك المرفق :

معاينة سنوية : التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوّض أصولاً)
المكان : .....
التاريخ (اليوم/الشهر/السنة) : .....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

معاينة سنوية/بينية * : التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوّض أصولاً)
المكان : .....
التاريخ (اليوم/الشهر/السنة) : .....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

معاينة سنوية/بينية * : التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوّض أصولاً)
المكان : .....
التاريخ (اليوم/الشهر/السنة) : .....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

معاينة سنوية : التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوّض أصولاً)
المكان : .....
التاريخ (اليوم/الشهر/السنة) : .....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

* للحذف حسب الاقتضاء .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

المعاينة السنوية/البينية بموجب اللائحة 3.8.9

نشهد أنه لدى إجراء معاينة سنوية/بينية لهذه السفينة بموجب اللائحة 3.8.9 من المرفق VI للاتفاقية ، تبيّن أنها تستوفي الأحكام ذات الصلة بذلك من ذلك المرفق :

التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوّض أصولاً)

المكان : .....

التاريخ (اليوم/الشهر/السنة) : .....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

المصادقة على تمديد صلاحية شهادة سارية المفعول
لمدة تقلّ عن 5 سنوات حيثما تنطبق أحكام اللائحة 3.9

تستوفي السفينة الأحكام ذات الصلة بذلك من الاتفاقية ، وتُعتبر هذه الشهادة ، بموجب أحكام اللائحة 3.9 من المرفق VI للاتفاقية ، مقبولة على أنها صالحة حتى (اليوم/الشهر/السنة) :.....

التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوّض أصولاً)

المكان : .....

التاريخ (اليوم/الشهر/السنة) : .....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

المصادقة عند إتمام المعاينة التجديدية وحيثما تنطبق اللائحة 4.9

تستوفي السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك من المرفق ، وتُعتبر هذه الشهادة ، بمقتضى أحكام اللائحة 4.9 من المرفق VI للاتفاقية ، مقبولة على أنها صالحة حتى (اليوم/الشهر/السنة) :.....

التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوّض أصولاً)

المكان : .....

التاريخ (اليوم/الشهر/السنة) : .....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

المصادقة على تمديد صلاحية الشهادة إلى أن تبلغ السفينة ميناء المعاينة أو لفترة سماح حيثما تنطبق اللائحة 5.9 أو 6.9

تُعتبر هذه الشهادة ، بموجب اللائحة 5.9 أو 6.9 [*] من المرفق VI للاتفاقية ، مقبولة على أنها صالحة حتى (اليوم/الشهر/السنة) :.....

التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوّض أصولاً)

المكان : .....

التاريخ (اليوم/الشهر/السنة) : .....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

المصادقة على تقديم موعد الذكرى السنوية حيثما تنطبق اللائحة 8.9

بموجب اللائحة 8.9 من المرفق VI للاتفاقية ، يحلّ الموعد الجديد للذكرى السنوية في التاريخ التالي (اليوم/الشهر/السنة) :.....

التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوّض أصولاً)

المكان : .....

التاريخ (اليوم/الشهر/السنة) : .....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

بموجب اللائحة 8.9 من المرفق VI للاتفاقية ، يحلّ الموعد الجديد للذكرى السنوية في التاريخ التالي (اليوم/الشهر/السنة) : .....

التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوّض أصولاً)

المكان : .....

التاريخ (اليوم/الشهر/السنة) : .....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

[*] للحذف حسب الاقتضاء .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

تكملة الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء
(شهادة IAPP)

سجل البناء والتجهيز

ملاحظات :

1 يُرفق هذا السجل بالشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء (شهادة IAPP) على الدوام . ويجب أن تتوافر الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء (شهادة IAPP) على متن السفينة في كل الأوقات .

2 يجب أن يكون السجل بالإسبانية أو الإنكليزية أو الفرنسية على الأقل . وإذا استُخدمت أيضاً اللغة الرسمية للبلد الذي يُصدر الشهادة ، يُعمل بهذه اللغة في حال حصول منازعة أو تباين .

3 تدوَّن البيانات داخل الأطر بإدراج علامة (x) إذا كانت الإجابة "نعم" و "ينطبق" ، أو بإدراج علامة (-) إذا كانت الإجابة "كلا" و "لا ينطبق" ، حسب الحالة .

4 تشير اللوائح المذكورة في هذا السجل ، ما لم يُنصّ على خلاف ذلك ، إلى لوائح المرفق VI من الاتفاقية ، وتشير القرارات والتعميمات إلى قرارات وتعميمات اعتمدتها المنظمة البحرية الدولية .

1 تفاصيل السفينة

1.1 اسم السفينة .....

2.1 الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية .....

3.1 تاريخ مدّ صالب السفينة أو بلوغها مرحلة مماثلة من البناء (اليوم/الشهر/السنة) .....

4.1 الطول *(L)* * بالأمتار .....

2 ضبط الانبعاثات الصادرة عن السفينة

1.2 *المواد المستنفدة للأوزون* (اللائحة 12)

1.1.2 يجوز أن تستمر في الخدمة النُظُم والمعدات التالية لإخماد الحرائق والنُظُم الأخرى التي تحتوي على مواد مستنفدة للأوزون ، بخلاف الهيدرو كلورو فلورو كربونات ، المركّبة قبل 19 أيار/مايو 2005 :

النظام أو المعدات	الموقع على متن السفينة	المادة

2.1.2 يجوز أن تستمر في الخدمة النُظُم التالية التي تحتوي على الهيدرو كلورو فلورو كربونات والمركّبة قبل 1 كانون الثاني/يناير 2020 :

النظام أو المعدات	الموقع على متن السفينة	المادة

* يُستكمل هذا البند فقط في ما يتعلق بالسفن المبنية في 1 كانون الثاني/يناير 2016 أو بعد ذلك التاريخ والمصمّمة تحديداً للأغراض الترفيهية ولا تُستخدم إلا لهذه الأغراض فحسب ، والتي ، بموجب اللائحة 13 2.5 ، لا تنطبق عليها حدود انبعاثات أكاسيد النتروجين الواردة في اللائحة 13 1.1.5 .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2.2 *أكاسيد النتروجين* (اللائحة 13)

1.2.2 تستوفي محركات الديزل البحرية التالية المركّبة على هذه السفينة حدّ الانبعاثات المنطبق المنصوص عليه في اللائحة 13 بموجب المدونة التقنية المنقّحة بشأن أكاسيد النتروجين لعام 2008 :

	المحرك رقم 1	المحرك رقم 2	المحرك رقم 3	المحرك رقم 4	المحرك رقم 5	المحرك رقم 6
شركة التصنيع والطراز						
الرقم المسلسل						
الاستخدام						
خرج القدرة (كيلوواط)						
السرعة المقدّرة (دورة في الدقيقة)						
تاريخ التركيب (اليوم/الشهر/السنة)						
تاريخ التحويل (اليوم/الشهر/السنة) بموجب اللائحة 2.2.13						
تاريخ التحويل (اليوم/الشهر/السنة) بموجب اللائحة 3.2.13						
إعفاء بموجب اللائحة 13.1.1.2	☐	☐	☐	☐	☐	☐
المستوى I – اللائحة 3.13	☐	☐	☐	☐	☐	☐
المستوى II – اللائحة 4.13	☐	☐	☐	☐	☐	☐
المستوى II – اللائحة 2.2.13 أو 2.5.13	☐	☐	☐	☐	☐	☐
المستوى III – اللائحة 1.1.5.13	☐	☐	☐	☐	☐	☐
الطريقة المعتمدة موجودة	☐	☐	☐	☐	☐	☐
الطريقة المعتمدة غير متوافرة تجارياً	☐	☐	☐	☐	☐	☐
الطريقة المعتمدة مركّبة	☐	☐	☐	☐	☐	☐

3.2 *أكاسيد الكبريت والجسيمات* (اللائحة 14)*

1.3.2 عندما تعمل السفينة خارج منطقة لضبط الانبعاثات محددة في اللائحة 3.14 ، تستخدم هذه السفينة ما يلي :

1. زيت وقود ذو محتوى من الكبريت ، على النحو الموثّق في مذكرات توريد زيت الوقود ، لا يتجاوز القيمة الحدّية التالية :

- 4,50 % كتلة/كتلة (لا ينطبق ذلك في 1 كانون الثاني/يناير 2010 أو بعد ذلك التاريخ ؛ ..... ☐
- أو 3,50 % كتلة/كتلة (لا ينطبق ذلك في 1 كانون الثاني/يناير 2020 أو بعد ذلك التاريخ ؛ ..... ☐
- أو 0,50 % كتلة/كتلة ، ..... ☐

* أُدرج النموذج المنقّح لشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء (شهادة IAPP) ، الذي اعتُمد بالقرار MEPC.194(61) ، في المرفق VI ، إذ أن التعديلات قُبلت في 1 آب/أغسطس 2011 وستدخل حيز التنفيذ في 1 شباط/فبراير 2012 .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2. و/أو ترتيب بديل مكافئ معتمد بموجب اللائحة 1.4 على النحو المدرج في البند 6.2 يكون على الأقل ذا فعالية من حيث تخفيض انبعاثات أكاسيد الكبريت مقارنة باستخدام زيت وقود ذي محتوى من الكبريت تبلغ قيمته الحدية ما يلي :

- 4,50 % كتلة/كتلة (لا ينطبق ذلك في 1 كانون الثاني/يناير 2010 أو بعد ذلك التاريخ ؛ ..... ☐
- أو 3,50 % كتلة/كتلة (لا ينطبق ذلك في 1 كانون الثاني/يناير 2020 أو بعد ذلك التاريخ ؛ ..... ☐
- أو 0,50 % كتلة/كتلة ..... ☐

2.3.2 عندما تعمل السفينة داخل منطقة لضبط الانبعاثات محددة في اللائحة 3.14 ، تستخدم هذه السفينة ما يلي :

1. زيت وقود ذو محتوى من الكبريت ، على النحو الموثّق في مذكرات توريد الوقود ، لا يتجاوز القيمة الحدّية التالية :

- 1,00 % كتلة/كتلة (لا ينطبق ذلك في 1 كانون الثاني/يناير 2015 أو بعد ذلك التاريخ ؛ ..... ☐
- أو 0,10 % كتلة/كتلة ، ..... ☐

2. و/أو ترتيب بديل مكافئ معتمد بموجب اللائحة 1.4 على النحو المدرج في البند 6.2 يكون على الأقل ذا فعالية من حيث تخفيض انبعاثات أكاسيد الكبريت مقارنة باستخدام زيت وقود ذي محتوى من الكبريت تبلغ قيمته الحدية ما يلي :

- 1,00 % كتلة/كتلة (هذه القيمة غير صالحة في 1 كانون الثاني/يناير 2015 أو بعد ذلك التاريخ ؛ ..... ☐
- أو 0,10 % كتلة/كتلة ..... ☐

4.2 *المركّبات العضوية المتطايرة* (اللائحة 15)

1.4.2 الناقلة مجهّزة بنظام لتجميع الأبخرة مركّب ومعتمد بموجب التعميم MSC/Circ.585 ..... ☐

1.2.4.2 بالنسبة لناقلة تحمل زيتاً خاماً ، توجد خطة معتمدة لمعالجة المركّبات العضوية المتطايرة ..... ☐

2.2.4.2 الرقم المرجعي لإقرار خطة معالجة المركّبات العضوية المتطايرة :..... ☐

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy © IMO

5.2 *الترميد المتنقي* (اللائحة 16)

السفينة مجهزة بمرمِّد :

1. تم تركيبه في 1 كانون الثاني/يناير 2000 أو بعد ذلك التاريخ ويستوفي القرار MEPC.76(40) ، في صيغته المعدلة* ..... ☐

2. تم تركيبه قبل 1 كانون الثاني/يناير 2000 ويستوفي ما يلي :

1.2. القرار MEPC.59(33) † ..... ☐

2.2. القرار MEPC.76(40) * ..... ☐

6.2 *البدائل المكافئة* (اللائحة 4)

سُمِحَ للسفينة باستخدام التثبيتات أو المواد أو الأدوات أو الأجهزة التالية المراد تركيبها في السفينة أو تدابير أخرى أو زيوت وقود بديلة أو طرائق استيفاء تستخدم بديلاً لما يتطلبه هذا المرفق :

النظام أو المعدات	البديل المكافئ المستخدم	الرقم المرجعي للإقرار

نشهد أن هذا السجل صحيح من جميع النواحي .

صدر في .....
(مكان إصدار السجل)

التاريخ (اليوم/الشهر/السنة) : .....
(تاريخ الإصدار)

.....
(توقيع المسؤول المفوض أصولاً بإصدار السجل)

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

* في صيغته المعدّلة بالقرار MEPC.93(45) .
† في صيغته المعدّلة بالقرار MEPC.92(45) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

التذييل II
دورات الاختبار وعوامل الترجيح
(اللائحة 13)

ينبغي تطبيق دورات الاختبار وعوامل الترجيح التالية للتحقق من استيفاء محركات الديزل البحرية حدود انبعاث أكاسيد النتروجين المنطبقة بموجب اللائحة 13 من هذا المرفق باستخدام إجراءات الاختبارات وأسلوب القياس على النحو المحدد في المدونة التقنية المنقّحة بشأن أكاسيد النتروجين لعام 2008 .

1. في ما يتعلق بالمحركات البحرية الثابتة السرعة المستخدمة في الدفع الرئيسي للسفينة ، بما في ذلك ناقل الحركة الديزل – الكهربائي ، يجب تطبيق دورة الاختبار E2 ؛

2. في ما يتعلق بالمجموعات ذات الرفاس المتغيّر الخطوة ، يجب تطبيق دورة الاختبار E2 ؛

3. في ما يتعلق بالمحركات الرئيسية الدسرية التشغيل والمحركات المساعدة الدسرية التشغيل ، يجب تطبيق دورة الاختبار E3 ؛

4. في ما يتعلق بالمحركات المساعِدة الثابتة السرعة ، يجب تطبيق دورة الاختبار D2 ؛

5. في ما يتعلق بالمحركات المساعِدة المتغيّرة السرعة والمتغيّرة الحمل ، غير المدرجة أعلاه ، يجب تطبيق دورة الاختبار C1 .

تطبيق دورة اختبار *الدفع الرئيسي الثابت السرعة*
(بما في ذلك ناقل الحركة الديزل – الكهربائي والمنشآت ذات الرفاس المتغيّر الخطوة)

دورة الاختبار E2	السرعة	% 100	% 100	% 100	% 100
	القدرة	% 100	% 75	% 50	% 25
	عامل الترجيح	2,0	0,5	0,15	0,15

تطبيق دورة اختبار *المحركات الرئيسية الدسرية التشغيل والمحركات المساعِدة الدسرية التشغيل*

دورة الاختبار E3	السرعة	% 100	% 91	% 80	% 63
	القدرة	% 100	% 75	% 50	% 25
	عامل الترجيح	2,0	0,5	0,15	0,15

تطبيق دورة اختبار *المحركات المساعِدة الثابتة السرعة*

دورة الاختبار D2	السرعة	% 100	% 100	% 100	% 100	% 100
	القدرة	% 100	% 75	% 50	% 25	% 10
	عامل الترجيح	0,5	0,25	0,3	0,3	0,1

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

تطبيق دورة اختبار المحركات المساعدة المتغيرة السرعة والمتغيرة الحمل

دورة الاختبار CI	السرعة	المقدرة				المتوسطة			البطيئة
	عزم اللي	%100	% 75	% 50	% 10	%100	% 75	% 50	% 0
	عامل الترجيح	0,15	0,15	0,15	0,1	0,1	0,1	0,1	0,15

في حالة المحرك المراد إجازته بموجب الفقرة 1.1.5 من اللائحة 13 ، يجب ألاّ تتجاوز الانبعاثات المحددة في كل نقطة نسقية قيمة حد انبعاث غازات النتروجين المنطبق بأكثر من 50 % ، إلاّ في الحالات التالية :

1. النقطة النسقية 10 % في دورة الاختبار D2 .
2. النقطة النسقية 10 % في دورة الاختبار C1 .
3. النقطة النسقية البطيئة في دورة الاختبار C1 .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

التذييل III

معايير وإجراءات تعيين مناطق ضبط انبعاثات أكاسيد الكبريت
(اللائحة 6.13 واللائحة 14.3)

1 الأهداف

1.1 الغرض من هذا التذييل تزويد الأطراف بمعايير وإجراءات لتعيين مناطق ضبط الانبعاثات وتعيين العوامل التي تنظر فيها المنظمة في تقييمها لهذه الاقتراحات .

2.1 تُسهم انبعاثات أكاسيد الكبريت وأكاسيد النتروجين والجُسيمات من السفن المبحرة في مركّزات التلوث في الهواء المحيط بالمدن والمناطق الساحلية عبر العالم . وتشمل التأثيرات التي تضرّ بالصحة العامة والبيئة والمقترنة بتلوث الهواء الوفاة المبكرة وأمراض القلب والرئة وسرطان الرئة والأمراض التنفسية المزمنة والإحماض والتأجين .

3.1 ينبغي أن تنظر المنظمة في إقامة منطقة لضبط الانبعاثات إذا ما تبيّن أن هناك حاجة مؤكدة لذلك من أجل منع وخفض وضبط انبعاثات أكاسيد النتروجين أو أكاسيد الكبريت والجُسيمات أو أنواع الانبعاثات الثلاثة جميعها (ويشار إليها في ما بعد باسم الانبعاثات) من السفن .

2 الأسلوب الذي يُتّبع في تعيين مناطق ضبط الانبعاثات

1.2 يجوز للأطراف فقط تقديم اقتراح إلى المنظمة بتعيين منطقة لضبط انبعاثات أكاسيد النتروجين أو أكاسيد الكبريت والجُسيمات أو أنواع الانبعاثات الثلاثة جميعها . وعندما يكون لطرفين أو أكثر مصلحة مشتركة في منطقة بعينها ، ينبغي أن تضعا (أن تضع) اقتراحاً منسقاً .

2.2 ينبغي أن يُقدَّم الاقتراح الذي يدعو إلى تعيين منطقة لضبط الانبعاثات إلى المنظمة بموجب القواعد والإجراءات التي تحددها المنظمة .

3 معايير تعيين منطقة لضبط الانبعاثات

1.3 يجب أن يتضمّن الاقتراح ما يلي :

1. تحديد واضح لمنطقة التطبيق المقترحة ، إلى جانب خريطة مرجعية تُبيّن عليها المنطقة المعنية ؛

2. نوع أو أنواع الانبعاثات المقترح ضبطها (أي أكاسيد النتروجين أو أكاسيد الكبريت والجُسيمات أو أنواع الانبعاثات الثلاثة جميعها) ؛

3. وصف المجموعات السكانية والمناطق البيئية المعرضة للخطر نتيجة لتأثير الانبعاثات الصادرة عن السفن ؛

4. تقييم يُثبت أن الانبعاثات الصادرة عن السفن التي تعمل ضمن المنطقة المقترحة للتطبيق تُسهم في مركّزات التلوث في الهواء المحيط أو التأثيرات التي تُلحق الضرر بالبيئة . ويجب أن يشمل هذا التقييم وصفاً لتأثيرات الانبعاثات ذات الصلة بذلك في صحة الإنسان والبيئة ، مثل التأثير الضار بالنظم الإيكولوجية البرية والمائية ومناطق الإنتاجية الطبيعية والموائل الهشة وجودة المياه وصحة الإنسان والمناطق ذات الأهمية الثقافية

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

والعلمية ، حسب مقتضى الحال . ويجب تحديد مصادر البيانات ذات الصلة بذلك ، بما في ذلك المنهجيات المستخدمة ؛

5. المعلومات المفيدة المتعلقة بالأحوال الجوية في المنطقة المقترحة للتطبيق ، و/أو بالمجموعات السكانية والمناطق البيئية المعرضة للخطر ، ولاسيما أنماط الريح السائدة ، أو المتعلقة بالظروف الطوبوغرافية أو الجيولوجية أو البحرية أو المورفولوجية ، أو الظروف الأخرى التي تسهم في مركّزات التلوث في الهواء المحيط أو التأثيرات التي تُلحق الضرر بالبيئة ؛

6. طبيعة حركة مرور السفن في المنطقة المقترحة لضبط الانبعاثات ، بما في ذلك أنماط هذه الحركة وكثافتها ؛

7. وصف لتدابير ضبط الانبعاثات المتخذة من جانب الطرف أو الأطراف صاحبة الاقتراح بغية معالجة المصادر البرية لانبعاثات أكاسيد النتروجين وأكاسيد الكبريت والجسيمات التي تؤثر في المجموعات السكانية والمناطق البيئية المعرضة للخطر ، والتي وضعت ويجري تنفيذها بالفعل جنباً إلى جنب مع دراسة التدابير المتوخى اعتمادها في ما يتصل أحكام اللائحتين 13 و 14 من المرفق VI ؛

8. التكاليف النسبية لخفض الانبعاثات من السفن عند مقارنتها بالتدابير البرية لضبط الانبعاثات ، والتأثير الاقتصادي في حركة النقل البحري ، في إطار التجارة الدولية .

2.3 تُعيَّن الحدود الجغرافية لمنطقة ضبط الانبعاثات استناداً إلى المعايير ذات الصلة بذلك المبيّنة أعلاه ، بما في ذلك الانبعاثات والترسبات الناتجة عن السفن التي تبحر في المنطقة المقترحة وأنماط حركة مرور السفن وكثافتها وأحوال الريح .

4 الإجراءات التي تتّبعها المنظمة لتقييم مناطق ضبط الانبعاثات واعتمادها

1.4 يجب أن تنظر المنظمة في كل اقتراح يقدّمه إليها طرف أو أطراف .

2.4 تأخذ المنظمة في الاعتبار ، لدى تقييم الاقتراح ، المعايير التي يتعيّن إدراجها في كل اقتراح يُقدَّم لاعتماده والمنصوص عليها في البند 3 أعلاه .

3.4 تُعيَّن منطقة ضبط الانبعاثات عن طريق تعديل لهذا المرفق يُنظَر فيه ويُعتَمد ويدخل حيّز التنفيذ بموجب المادة 16 من هذه الاتفاقية .

5 تشغيل مناطق ضبط الانبعاثات

1.5 تُشجَّع الأطراف التي لها سفن تُبحر في المنطقة على أن تحيط المنظمة علماً بأي شواغل تتعلق بتشغيل المنطقة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الوقائع العراقية
Iraqi Legislation

التذييل IV
الموافقة على نوع المرمِّدات على متن السفينة وحدودها التشغيلية
(اللائحة 16)

1 يجب أن تحصل المرمِّدات الموجودة على متن السفينة الموصوفة في اللائحة 1.6.16 على الشهادة الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية المتعلقة بالموافقة على نوع المرمِّد . وبغية الحصول على هذه الشهادة ، يجب أن يصمَّم المرمِّد ويبنى وفقاً لمعيار معتمد ، على النحو الموصوف في اللائحة 1.6.16 . ويجب أن يخضع كل طراز ، في المصنع أو في مرفق اختبار معتمد ، لاختبار تشغيلي محدد من أجل الموافقة على نوعه ، وذلك تحت مسؤولية الإدارة ، باستخدام المواصفات المعيارية التالية للوقود/النفايات من أجل تحديد ما إذا كان المرمِّد يعمل ضمن الحدود المذكورة في الفقرة 2 من هذا التذييل :

حمأة زيت تتألف من :	75 % حمأة زيت وقود ثقيل ؛
	5 % نفايات زيت التزليق ؛
	20 % ماء مستحلب .
نفايات صلبة تتألف من :	50 % نفايات غذائية
	50 % قمامة تحتوي على ما يلي :
	30 % ورق تقريباً
	40 % ورق مقوّى تقريباً
	10 % خرق تقريباً
	20 % لدائن تقريباً
	ويجب أن تصل نسبة الرطوبة في هذا الخليط إلى 50 % ونسبة المواد الصلبة غير القابلة للاحتراق إلى 7 % .

2 يجب أن تُشغَّل المرمِّدات الموصوفة في اللائحة 1.6.16 ضمن الحدود التالية :

الأكسجين في غرفة الاحتراق :	6-12 %
متوسط أقصى كمية لأول أكسيد الكربون في غازات الاحتراق :	200 ملغ/ميغاجول
متوسط أقصى رقم للسناج :	Bacharach 3
	أو Ringelman 1 (20 % إعتام)
	(لا يُقبل رقم أعلى للسناج إلا أثناء فترات قصيرة للغاية ، مثل بدء التشغيل)
مكونات غير محروقة في مخلّفات الرماد :	أقصى نسبة = 10 % وزناً
مدى درجات حرارة الغازات التي تخرج من غرفة الاحتراق :	850 – 1 200 درجة مئوية

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy © IMO

التذييل V
المعلومات التي يتعيّن إدراجها في مذكرة توريد الوقود
(اللائحة 5.18)

اسم السفينة التي تستلم الوقود والرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية

الميناء

تاريخ بدء التسليم

اسم مورّد زيت الوقود البحري وعنوانه ورقم هاتفه

اسم المنتَج (أسماء المنتجات)

الكمية بالأطنان المترية

الكثافة عند 15° مئوية ، كلغ/م^{3}

المحتوى من الكبريت (% كتلة/كتلة) [1]

بيان موقّع ومصدّق من ممثل مورّد زيت الوقود يؤكد أن زيت الوقود المورّد يستوفي الفقرة المنطبقة من اللائحة 1.14 أو 4.14 واللائحة 3.18 من هذا المرفق .

[*] ينبغي اختبار زيت الوقود بموجب المعيار 3675 : 1998 أو المعيار 12185 : 1996 الصادر عن المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس (ISO) .
[†] ينبغي اختبار زيت الوقود بموجب المعيار 8754 :2003 الصادر عن المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس (ISO) .

التذييل VI

إجراءات التحقق من الوقود لأغراض أخذ عيّنات الوقود المنصوص عليها في المرفق VI لاتفاقية ماربول (اللائحة 2.8.18)

تُستخدم الإجراءات التالية لتحديد ما إذا كان زيت الوقود المسلَّم والذي يُستخدم على متن السفن يستوفي حدود الكبريت التي تتطلّبها اللائحة 14 من المرفق VI .

1 المتطلبات العامة

1.1 تُستخدم العيّنة المعبّرة ، التي تتطلّبها الفقرة 1.8 من اللائحة 18 ("عيّنة ماربول") للتحقق من المحتوى الكبريتي لزيت الوقود المورَّد للسفن .

2.1 تقوم الإدارة ، عن طريق السلطة المختصة التابعة لها ، بإدارة إجراءات التحقق .

3.1 يكون المختبر المسؤول عن إجراءات التحقق المنصوص عليها في هذا التذييل مُعتمداً * على أكمل وجه لأغراض إجراء الاختبارات .

2 المرحلة 1 من إجراءات التحقق

1.2 تسلّم السلطة المختصة عيّنة ماربول للمختبر .

2.2 يقوم المختبر بما يلي :

.1 تسجيل تفاصيل رقم الختم وبطاقة العيّنة في سجل الاختبار ؛

.2 تأكيد أن الختم الذي خُتمت به عيّنة ماربول ليس مكسوراً ؛

.3 رفض أي عيّنة من عيّنات ماربول يكون ختمها مكسوراً .

3.2 إذا لم يكن ختم عيّنة ماربول مكسوراً ، يمضي المختبر في إجراءات التحقق ويقوم بما يلي :

.1 التأكد من أن عيّنة ماربول متجانسة تماماً ؛

.2 سحب عيّنتين فرعيتين من عيّنة ماربول ؛

.3 إعادة ختم عيّنة ماربول وتسجيل تفاصيل الختم الجديد في سجل الاختبار .

4.2 ينبغي اختبار العيّنتين الفرعيتين بالتوالي ، وفقاً لطريقة الاختبار المحددة في التذييل V (الحاشية الثانية) . ولأغراض إجراءات التحقق هذه ، يُشار إلى نتيجتي التحليل الاختباري على أنهما "A" و "B" :

* يتم الاعتماد بموجب المعيار 17023 الصادر عن المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس (ISO) أو بموجب معيار مكافئ .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

1. إذا وقعت النتيجتان "A" و "B" ضمن النطاق التكراري *(r)* لطريقة الاختبار ، تُعتبر هاتان النتيجتان صالحتين ؛

2. إذا لم تقع النتيجتان "A" و "B" ضمن النطاق التكراري *(r)* لطريقة الاختبار ، تُرفض هاتان النتيجتان ويأخذ المختبر عينتين فرعيتين جديدتين ويحللهما . وينبغي إعادة ختم قارورة العينات بموجب الفقرة 3.3.2 أعلاه بعد أخذ العينتين الفرعيتين الجديدتين .

5.2 إذا كانت نتيجتا الاختبارين "A" و "B" صالحتين ، ينبغي احتساب متوسط لهاتين النتيجتين بحيث يُسفر عن النتيجة التي يُشار إليها على أنها "X" .

1. إذا كانت نتيجة "X" تساوي الحد المنطبق الذي يتطلّبه المرفق VI أو تقلّ عنه ، يُعتبر زيت الوقود مستوفياً المتطلبات ؛

2. إذا كانت نتيجة "X" تفوق الحد المنطبق الذي يتطلّبه المرفق VI ، ينبغي تنفيذ المرحلة الثانية من إجراءات التحقق ؛ غير أنه إذا تجاوزت نتيجة "X" حدود المواصفات التي تبلغ $0.59R$ (حيث ترمز R إلى إمكانية إعادة تنفيذ طريقة الاختبار بدقة) ، يعتبر زيت الوقود غير مستوفياً المعايير وتنتفي الحاجة إلى اختبارات إضافية .

3 المرحلة 2 من إجراءات التحقق

1.3 إذا كانت المرحلة 2 من إجراءات التحقق ضرورية بموجب الفقرة 2.5.2 أعلاه ، تُرسل السلطة المختصة عينة ماربول إلى مختبر معتمد ثانٍ .

2.3 لدى استلام عينة ماربول ، يقوم المختبر بما يلي :

1. تسجيل تفاصيل رقم الختم الجديد وبطاقة العينة في سجل الاختبار بموجب الفقرة 3.3.2 ؛

2. سحب عينتين فرعيتين من عينة ماربول ؛

3. إعادة ختم عينة ماربول وتسجيل تفاصيل الختم الجديد في سجل الاختبار .

3.3 ينبغي اختبار العينتين الفرعيتين بالتوالي ، وفقاً لطريقة الاختبار المحددة في التذييل V (الحاشية الثانية) . ولأغراض إجراءات التحقق هذه ، يُشار إلى نتيجتي التحليل الاختباري على أنهما "C" و "D" :

1. إذا وقعت النتيجتان "C" و "D" ضمن النطاق التكراري *(r)* لطريقة الاختبار ، تُعتبر هاتان النتيجتان صالحتين ؛

2. إذا لم تقع النتيجتان "C" و "D" ضمن النطاق التكراري *(r)* لطريقة الاختبار ، تُرفض هاتان النتيجتان ويأخذ المختبر عينتين فرعيتين جديدتين ويحللهما . وينبغي إعادة ختم قارورة العينات بموجب الفقرة 3.2.3 أعلاه بعد أخذ العينتين الفرعيتين الجديدتين .

4.3 إذا كانت نتيجتا الاختبارين "C" و "D" صالحتين ، وإذا أتت نتائج "A" و "B" و "C" و "D" ضمن حدود إمكانية إعادة تنفيذ طريقة الاختبار *(R)* ، يقوم المختبر باستخراج متوسط للنتائج يشار إليه على أنه "Y" .

1. إذا كانت نتيجة "Y" مساوية للحد المنطبق الذي يتطلّبه المرفق VI أو تقلّ عنه ، يُعتبر زيت الوقود مستوفياً المعايير التي يتطلّبها المرفق VI ؛

2. إذا كانت نتيجة "Y" أكبر من الحد المنطبق الذي يتطلّبه المرفق VI ، لا يستوفي زيت الوقود المعايير التي يتطلّبها المرفق VI .

5.3 إذا لم تقع نتائج "A" و "B" و "C" و "D" ضمن حدود إمكانية إعادة تنفيذ طريقة الاختبار *(R)* ، يجوز للإدارة أن تستبعد جميع نتائج الاختبارات وأن تقوم ، حسب تقديرها ، بتكرار عملية الاختبار برمتها .

6.3 تُعتبر نتائج إجراءات التحقق نهائية .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الوقائع العراقية Iraqi Legislation

التذييل VII
المنطقة الأميركية الشمالية لضبط الانبعاثات
(اللائحة 6.13 واللائحة 3.14)

تتضمّن المنطقة الأميركية الشمالية ما يلي :

1. المنطقة البحرية التي تقع قبالة سواحل المحيط الهادئ للولايات المتحدة وكندا ، والتي تحوطها الخطوط الجيوديسية التي تصل بين الإحداثيات التالية :

النقطة	خط العرض	خط الطول
1	32° 32′ 10″ N.	117° 06′ 11″ W.
2	32° 32′ 04″ N.	117° 07′ 29″ W.
3	32° 31′ 39″ N.	117° 14′ 20″ W.
4	32° 33′ 13″ N.	117° 15′ 50″ W.
5	32° 34′ 21″ N.	117° 22′ 01″ W.
6	32° 35′ 23″ N.	117° 27′ 53″ W.
7	32° 37′ 38″ N.	117° 49′ 34″ W.
8	31° 07′ 59″ N.	118° 36′ 21″ W.
9	30° 33′ 25″ N.	121° 47′ 29″ W.
10	31° 46′ 11″ N.	123° 17′ 22″ W.
11	32° 21′ 58″ N.	123° 50′ 44″ W.
12	32° 56′ 39″ N.	124° 11′ 47″ W.
13	33° 40′ 12″ N.	124° 27′ 15″ W.
14	34° 31′ 28″ N.	125° 16′ 52″ W.
15	35° 14′ 38″ N.	125° 43′ 23″ W.
16	35° 43′ 60″ N.	126° 18′ 53″ W.
17	36° 16′ 25″ N.	126° 45′ 30″ W.
18	37° 01′ 35″ N.	127° 07′ 18″ W.
19	37° 45′ 39″ N.	127° 38′ 02″ W.
20	38° 25′ 08″ N.	127° 52′ 60″ W.
21	39° 25′ 05″ N.	128° 31′ 23″ W.
22	40° 18′ 47″ N.	128° 45′ 46″ W.
23	41° 13′ 39″ N.	128° 40′ 22″ W.
24	42° 12′ 49″ N.	129° 00′ 38″ W.
25	42° 47′ 34″ N.	129° 05′ 42″ W.
26	43° 26′ 22″ N.	129° 01′ 26″ W.
27	44° 24′ 43″ N.	128° 41′ 23″ W.
28	45° 30′ 43″ N.	128° 40′ 02″ W.
29	46° 11′ 01″ N.	128° 49′ 01″ W.
30	46° 33′ 55″ N.	129° 04′ 29″ W.
31	47° 39′ 55″ N.	131° 15′ 41″ W.
32	48° 32′ 32″ N.	132° 41′ 00″ W.

النقطة	خط العرض	خط الطول
33	48° 57′ 47″ N.	133° 14′ 47″ W.
34	49° 22′ 39″ N.	134° 15′ 51″ W.
35	50° 01′ 52″ N.	135° 19′ 01″ W.
36	51° 03′ 18″ N.	136° 45′ 45″ W.
37	51° 54′ 04″ N.	137° 41′ 54″ W.
38	52° 45′ 12″ N.	138° 20′ 14″ W.
39	53° 29′ 20″ N.	138° 40′ 36″ W.
40	53° 40′ 39″ N.	138° 48′ 53″ W.
41	54° 13′ 45″ N.	139° 32′ 38″ W.
42	54° 39′ 25″ N.	139° 56′ 19″ W.
43	55° 20′ 18″ N.	140° 55′ 45″ W.
44	56° 07′ 12″ N.	141° 36′ 18″ W.
45	56° 28′ 32″ N.	142° 17′ 19″ W.
46	56° 37′ 19″ N.	142° 48′ 57″ W.
47	58° 51′ 04″ N.	153° 15′ 03″ W.

2. المناطق البحرية التي تقع قبالة سواحل المحيط الأطلسي للولايات المتحدة وكندا وفرنسا (Saint-Pierre-et-Miquelon) وساحل خليج المكسيك التابع للولايات المتحدة ، التي تحوطها الخطوط الجيوديسية التي تصل بين الإحداثيات التالية :

النقطة	خط العرض	خط الطول
1	60° 00′ 00″ N.	64° 09′ 36″ W.
2	60° 00′ 00″ N.	56° 43′ 00″ W.
3	58° 54′ 01″ N.	55° 38′ 05″ W.
4	57° 50′ 52″ N.	55° 03′ 47″ W.
5	57° 35′ 13″ N.	54° 00′ 59″ W.
6	57° 14′ 20″ N.	53° 07′ 58″ W.
7	56° 48′ 09″ N.	52° 23′ 29″ W.
8	56° 18′ 13″ N.	51° 49′ 42″ W.
9	54° 23′ 21″ N.	50° 17′ 44″ W.
10	53° 44′ 54″ N.	50° 07′ 17″ W.
11	53° 04′ 59″ N.	50° 10′ 05″ W.
12	52° 20′ 06″ N.	49° 57′ 09″ W.
13	51° 34′ 20″ N.	48° 52′ 45″ W.
14	50° 40′ 15″ N.	48° 16′ 04″ W.
15	50° 02′ 28″ N.	48° 07′ 03″ W.
16	49° 24′ 03″ N.	48° 09′ 35″ W.
17	48° 39′ 22″ N.	47° 55′ 17″ W.
18	47° 24′ 25″ N.	47° 46′ 56″ W.
19	46° 35′ 12″ N.	48° 00′ 54″ W.
20	45° 19′ 45″ N.	48° 43′ 28″ W.

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الوقائع العراقية
Iraqi Legislation

المرفق VI : لوائح منع تلوث الهواء من السفن

النقطة	خط العرض	خط الطول
21	44° 43′ 38″ N.	49° 16′ 50″ W.
22	44° 16′ 38″ N.	49° 51′ 23″ W.
23	43° 53′ 15″ N.	50° 34′ 01″ W.
24	43° 36′ 06″ N.	51° 20′ 41″ W.
25	43° 23′ 59″ N.	52° 17′ 22″ W.
26	43° 19′ 50″ N.	53° 20′ 13″ W.
27	43° 21′ 14″ N.	54° 09′ 20″ W.
28	43° 29′ 41″ N.	55° 07′ 41″ W.
29	42° 40′ 12″ N.	55° 31′ 44″ W.
30	41° 58′ 19″ N.	56° 09′ 34″ W.
31	41° 20′ 21″ N.	57° 05′ 13″ W.
32	40° 55′ 34″ N.	58° 02′ 55″ W.
33	40° 41′ 38″ N.	59° 05′ 18″ W.
34	40° 38′ 33″ N.	60° 12′ 20″ W.
35	40° 45′ 46″ N.	61° 14′ 03″ W.
36	41° 04′ 52″ N.	62° 17′ 49″ W.
37	40° 36′ 55″ N.	63° 10′ 49″ W.
38	40° 17′ 32″ N.	64° 08′ 37″ W.
39	40° 07′ 46″ N.	64° 59′ 31″ W.
40	40° 05′ 44″ N.	65° 53′ 07″ W.
41	39° 58′ 05″ N.	65° 59′ 51″ W.
42	39° 28′ 24″ N.	66° 21′ 14″ W.
43	39° 01′ 54″ N.	66° 48′ 33″ W.
44	38° 39′ 16″ N.	67° 20′ 59″ W.
45	38° 19′ 20″ N.	68° 02′ 01″ W.
46	38° 05′ 29″ N.	68° 46′ 55″ W.
47	37° 58′ 14″ N.	69° 34′ 07″ W.
48	37° 57′ 47″ N.	70° 24′ 09″ W.
49	37° 52′ 46″ N.	70° 37′ 50″ W.
50	37° 18′ 37″ N.	71° 08′ 33″ W.
51	36° 32′ 25″ N.	71° 33′ 59″ W.
52	35° 34′ 58″ N.	71° 26′ 02″ W.
53	34° 33′ 10″ N.	71° 37′ 04″ W.
54	33° 54′ 49″ N.	71° 52′ 35″ W.
55	33° 19′ 23″ N.	72° 17′ 12″ W.
56	32° 45′ 31″ N.	72° 54′ 05″ W.
57	31° 55′ 13″ N.	74° 12′ 02″ W.
58	31° 27′ 14″ N.	75° 15′ 20″ W.
59	31° 03′ 16″ N.	75° 51′ 18″ W.
60	30° 45′ 42″ N.	76° 31′ 38″ W.
61	30° 12′ 48″ N.	77° 18′ 29″ W.
62	29° 25′ 17″ N.	76° 56′ 42″ W.

ماريول الطبعة الجامعة ، 2011

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

التذييل VII - المنطقة الأميركية الشمالية لضبط الانبعاثات

النقطة	خط العرض	خط الطول
63	28° 36′ 59″ N.	76° 47′ 60″ W.
64	28° 17′ 13″ N.	76° 40′ 10″ W.
65	28° 17′ 12″ N.	79° 11′ 23″ W.
66	27° 52′ 56″ N.	79° 28′ 35″ W.
67	27° 26′ 01″ N.	79° 31′ 38″ W.
68	27° 16′ 13″ N.	79° 34′ 18″ W.
69	27° 11′ 54″ N.	79° 34′ 56″ W.
70	27° 05′ 59″ N.	79° 35′ 19″ W.
71	27° 00′ 28″ N.	79° 35′ 17″ W.
72	26° 55′ 16″ N.	79° 34′ 39″ W.
73	26° 53′ 58″ N.	79° 34′ 27″ W.
74	26° 45′ 46″ N.	79° 32′ 41″ W.
75	26° 44′ 30″ N.	79° 32′ 23″ W.
76	26° 43′ 40″ N.	79° 32′ 20″ W.
77	26° 41′ 12″ N.	79° 32′ 01″ W.
78	26° 38′ 13″ N.	79° 31′ 32″ W.
79	26° 36′ 30″ N.	79° 31′ 06″ W.
80	26° 35′ 21″ N.	79° 30′ 50″ W.
81	26° 34′ 51″ N.	79° 30′ 46″ W.
82	26° 34′ 11″ N.	79° 30′ 38″ W.
83	26° 31′ 12″ N.	79° 30′ 15″ W.
84	26° 29′ 05″ N.	79° 29′ 53″ W.
85	26° 25′ 31″ N.	79° 29′ 58″ W.
86	26° 23′ 29″ N.	79° 29′ 55″ W.
87	26° 23′ 21″ N.	79° 29′ 54″ W.
88	26° 18′ 57″ N.	79° 31′ 55″ W.
89	26° 15′ 26″ N.	79° 33′ 17″ W.
90	26° 15′ 13″ N.	79° 33′ 23″ W.
91	26° 08′ 09″ N.	79° 35′ 53″ W.
92	26° 07′ 47″ N.	79° 36′ 09″ W.
93	26° 06′ 59″ N.	79° 36′ 35″ W.
94	26° 02′ 52″ N.	79° 38′ 22″ W.
95	25° 59′ 30″ N.	79° 40′ 03″ W.
96	25° 59′ 16″ N.	79° 40′ 08″ W.
97	25° 57′ 48″ N.	79° 40′ 38″ W.
98	25° 56′ 18″ N.	79° 41′ 06″ W.
99	25° 54′ 04″ N.	79° 41′ 38″ W.
100	25° 53′ 24″ N.	79° 41′ 46″ W.
101	25° 51′ 54″ N.	79° 41′ 59″ W.
102	25° 49′ 33″ N.	79° 42′ 16″ W.
103	25° 48′ 24″ N.	79° 42′ 23″ W.
104	25° 48′ 20″ N.	79° 42′ 24″ W.

النقطة	خط العرض	خط الطول
105	25° 46′ 26″ N.	79° 42′ 44″ W.
106	25° 46′ 16″ N.	79° 42′ 45″ W.
107	25° 43′ 40″ N.	79° 42′ 59″ W.
108	25° 42′ 31″ N.	79° 42′ 48″ W.
109	25° 40′ 37″ N.	79° 42′ 27″ W.
110	25° 37′ 24″ N.	79° 42′ 27″ W.
111	25° 37′ 08″ N.	79° 42′ 27″ W.
112	25° 31′ 03″ N.	79° 42′ 12″ W.
113	25° 27′ 59″ N.	79° 42′ 11″ W.
114	25° 24′ 04″ N.	79° 42′ 12″ W.
115	25° 22′ 21″ N.	79° 42′ 20″ W.
116	25° 21′ 29″ N.	79° 42′ 08″ W.
117	25° 16′ 52″ N.	79° 41′ 24″ W.
118	25° 15′ 57″ N.	79° 41′ 31″ W.
119	25° 10′ 39″ N.	79° 41′ 31″ W.
120	25° 09′ 51″ N.	79° 41′ 36″ W.
121	25° 09′ 03″ N.	79° 41′ 45″ W.
122	25° 03′ 55″ N.	79° 42′ 29″ W.
123	25° 02′ 60″ N.	79° 42′ 56″ W.
124	25° 00′ 30″ N.	79° 44′ 05″ W.
125	24° 59′ 03″ N.	79° 44′ 48″ W.
126	24° 55′ 28″ N.	79° 45′ 57″ W.
127	24° 44′ 18″ N.	79° 49′ 24″ W.
128	24° 43′ 04″ N.	79° 49′ 38″ W.
129	24° 42′ 36″ N.	79° 50′ 50″ W.
130	24° 41′ 47″ N.	79° 52′ 57″ W.
131	24° 38′ 32″ N.	79° 59′ 58″ W.
132	24° 36′ 27″ N.	80° 03′ 51″ W.
133	24° 33′ 18″ N.	80° 12′ 43″ W.
134	24° 33′ 05″ N.	80° 13′ 21″ W.
135	24° 32′ 13″ N.	80° 15′ 16″ W.
136	24° 31′ 27″ N.	80° 16′ 55″ W.
137	24° 30′ 57″ N.	80° 17′ 47″ W.
138	24° 30′ 14″ N.	80° 19′ 21″ W.
139	24° 30′ 06″ N.	80° 19′ 44″ W.
140	24° 29′ 38″ N.	80° 21′ 05″ W.
141	24° 28′ 18″ N.	80° 24′ 35″ W.
142	24° 28′ 06″ N.	80° 25′ 10″ W.
143	24° 27′ 23″ N.	80° 27′ 20″ W.
144	24° 26′ 30″ N.	80° 29′ 30″ W.
145	24° 25′ 07″ N.	80° 32′ 22″ W.
146	24° 23′ 30″ N.	80° 36′ 09″ W.

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

التذييل VII – المنطقة الأميركية الشمالية لضبط الانبعاثات

النقطة	خط العرض	خط الطول
147	24° 22′ 33″ N.	80° 38′ 56″ W.
148	24° 22′ 07″ N.	80° 39′ 51″ W.
149	24° 19′ 31″ N.	80° 45′ 21″ W.
150	24° 19′ 16″ N.	80° 45′ 47″ W.
151	24° 18′ 38″ N.	80° 46′ 49″ W.
152	24° 18′ 35″ N.	80° 46′ 54″ W.
153	24° 09′ 51″ N.	80° 59′ 47″ W.
154	24° 09′ 48″ N.	80° 59′ 51″ W.
155	24° 08′ 58″ N.	81° 01′ 07″ W.
156	24° 08′ 30″ N.	81° 01′ 51″ W.
157	24° 08′ 26″ N.	81° 01′ 57″ W.
158	24° 07′ 28″ N.	81° 03′ 06″ W.
159	24° 02′ 20″ N.	81° 09′ 05″ W.
160	23° 59′ 60″ N.	81° 11′ 16″ W.
161	23° 55′ 32″ N.	81° 12′ 55″ W.
162	23° 53′ 52″ N.	81° 19′ 43″ W.
163	23° 50′ 52″ N.	81° 29′ 59″ W.
164	23° 50′ 02″ N.	81° 39′ 59″ W.
165	23° 49′ 05″ N.	81° 49′ 59″ W.
166	23° 49′ 05″ N.	82° 00′ 11″ W.
167	23° 49′ 42″ N.	82° 09′ 59″ W.
168	23° 51′ 14″ N.	82° 24′ 59″ W.
169	23° 51′ 14″ N.	82° 39′ 59″ W.
170	23° 49′ 42″ N.	82° 48′ 53″ W.
171	23° 49′ 32″ N.	82° 51′ 11″ W.
172	23° 49′ 24″ N.	82° 59′ 59″ W.
173	23° 49′ 52″ N.	83° 14′ 59″ W.
174	23° 51′ 22″ N.	83° 25′ 49″ W.
175	23° 52′ 27″ N.	83° 33′ 01″ W.
176	23° 54′ 04″ N.	83° 41′ 35″ W.
177	23° 55′ 47″ N.	83° 48′ 11″ W.
178	23° 58′ 38″ N.	83° 59′ 59″ W.
179	24° 09′ 37″ N.	84° 29′ 27″ W.
180	24° 13′ 20″ N.	84° 38′ 39″ W.
181	24° 16′ 41″ N.	84° 46′ 07″ W.
182	24° 23′ 30″ N.	84° 59′ 59″ W.
183	24° 26′ 37″ N.	85° 06′ 19″ W.
184	24° 38′ 57″ N.	85° 31′ 54″ W.
185	24° 44′ 17″ N.	85° 43′ 11″ W.
186	24° 53′ 57″ N.	85° 59′ 59″ W.
187	25° 10′ 44″ N.	86° 30′ 07″ W.
188	25° 43′ 15″ N.	86° 21′ 14″ W.

النقطة	خط العرض	خط الطول
189	26° 13′ 13″ N.	86° 06′ 45″ W.
190	26° 27′ 22″ N.	86° 13′ 15″ W.
191	26° 33′ 46″ N.	86° 37′ 07″ W.
192	26° 01′ 24″ N.	87° 29′ 35″ W.
193	25° 42′ 25″ N.	88° 33′ 00″ W.
194	25° 46′ 54″ N.	90° 29′ 41″ W.
195	25° 44′ 39″ N.	90° 47′ 05″ W.
196	25° 51′ 43″ N.	91° 52′ 50″ W.
197	26° 17′ 44″ N.	93° 03′ 59″ W.
198	25° 59′ 55″ N.	93° 33′ 52″ W.
199	26° 00′ 32″ N.	95° 39′ 27″ W.
200	26° 00′ 33″ N.	96° 48′ 30″ W.
201	25° 58′ 32″ N.	96° 55′ 28″ W.
202	25° 58′ 15″ N.	96° 58′ 41″ W.
203	25° 57′ 58″ N.	97° 01′ 54″ W.
204	25° 57′ 41″ N.	97° 05′ 08″ W.
205	25° 57′ 24″ N.	97° 08′ 21″ W.
206	25° 57′ 24″ N.	97° 08′ 47″ W.

3. المنطقة البحرية التي تقع قبالة سواحل جزر هاواي التالية : Hawai'i و Maui و Oahu و Moloka'i و Kauai'i و Lāna'i و Kaho'olawe ، والتي تحوطها الخطوط الجيوديسية التي تصل بين الإحداثيات التالية :

النقطة	خط العرض	خط الطول
1	22° 32′ 54″ N.	153° 00′ 33″ W.
2	23° 06′ 05″ N.	153° 28′ 36″ W.
3	23° 32′ 11″ N.	154° 02′ 12″ W.
4	23° 51′ 47″ N.	154° 36′ 48″ W.
5	24° 21′ 49″ N.	155° 51′ 13″ W.
6	24° 41′ 47″ N.	156° 27′ 27″ W.
7	24° 57′ 33″ N.	157° 22′ 17″ W.
8	25° 13′ 41″ N.	157° 54′ 13″ W.
9	25° 25′ 31″ N.	158° 30′ 36″ W.
10	25° 31′ 19″ N.	159° 09′ 47″ W.
11	25° 30′ 31″ N.	159° 54′ 21″ W.
12	25° 21′ 53″ N.	160° 39′ 53″ W.
13	25° 00′ 06″ N.	161° 38′ 33″ W.
14	24° 40′ 49″ N.	162° 13′ 13″ W.
15	24° 15′ 53″ N.	162° 43′ 08″ W.
16	23° 40′ 50″ N.	163° 13′ 00″ W.
17	23° 03′ 20″ N.	163° 32′ 58″ W.
18	22° 20′ 09″ N.	163° 44′ 41″ W.

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

النقطة	خط العرض	خط الطول
19	21° 36′ 45″ N.	163° 46′ 03″ W.
20	20° 55′ 26″ N.	163° 37′ 44″ W.
21	20° 13′ 34″ N.	163° 19′ 13″ W.
22	19° 39′ 03″ N.	162° 53′ 48″ W.
23	19° 09′ 43″ N.	162° 20′ 35″ W.
24	18° 39′ 16″ N.	161° 19′ 14″ W.
25	18° 30′ 31″ N.	160° 38′ 30″ W.
26	18° 29′ 31″ N.	159° 56′ 17″ W.
27	18° 10′ 41″ N.	159° 14′ 08″ W.
28	17° 31′ 17″ N.	158° 56′ 55″ W.
29	16° 54′ 06″ N.	158° 30′ 29″ W.
30	16° 25′ 49″ N.	157° 59′ 25″ W.
31	15° 59′ 57″ N.	157° 17′ 35″ W.
32	15° 40′ 37″ N.	156° 21′ 06″ W.
33	15° 37′ 36″ N.	155° 22′ 16″ W.
34	15° 43′ 46″ N.	154° 46′ 37″ W.
35	15° 55′ 32″ N.	154° 13′ 05″ W.
36	16° 46′ 27″ N.	152° 49′ 11″ W.
37	17° 33′ 42″ N.	152° 00′ 32″ W.
38	18° 30′ 16″ N.	151° 30′ 24″ W.
39	19° 02′ 47″ N.	151° 22′ 17″ W.
40	19° 34′ 46″ N.	151° 19′ 47″ W.
41	20° 07′ 42″ N.	151° 22′ 58″ W.
42	20° 38′ 43″ N.	151° 31′ 36″ W.
43	21° 29′ 09″ N.	151° 59′ 50″ W.
44	22° 06′ 58″ N.	152° 31′ 25″ W.
45	22° 32′ 54″ N.	153° 00′ 33″ W.

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

التفسيرات الموحّدة للمرفق VI

1 خطة معالجة المركّبات العضوية المتطايرة

اللائحتان 6.15 و 7.15 إن المتطلّب المتعلق بخطة معالجة المركّبات العضوية المتطايرة ينطبق فقط على الناقلة التي تحمل زيتاً خاماً .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

معلومات إضافية

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

قائمة الوثائق ذات الصلة بالاتفاقية

1 ترد في ما يلي قائمة الوثائق ذات الصلة بالاتفاقية التي أدرجت في هذا الكتاب .

المرجع	*الوثيقة*
الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973	
بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973	
بروتوكول عام 1997 لتعديل الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها	
البروتوكول I : الأحكام المتعلقة برفع التقارير عن الأحداث التي تشمل مواد مؤذية	
– تعديلات عام 1985 على البروتوكول	MEPC 22/21 ، المرفق 10
– تعديل عام 1996 على المادة II(1)	MEPC 38/20 ، المرفق 2
البروتوكول II : التحكيم	
المرفق I	
– المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73	MEPC 52/24 ، المرفق 2
– تعديلات عام 2006	MEPC 54/21 ، المرفق 2
– تعديلات عام 2006	MEPC 55/23 ، المرفق 11
– تعديلات عام 2007	MEPC 56/23 ، المرفق 11
– تعديلات عام 2009	MEPC 59/24 ، المرفقان 22 و 23
– تعديلات عام 2010	MEPC 60/22 ، المرفق 10
المرفق II	
– المرفق II لاتفاقية ماربول 78/73	MEPC 52/24 ، المرفق 6
المرفق III	
– تعديلات عام 2006	MEPC 55/23 ، المرفق 13
المرفق IV	
– المرفق IV لاتفاقية ماربول 78/73	MEPC 51/22 ، المرفق 5
– تعديلات عام 2006	MEPC 54/21 ، المرفق 4

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

– تعديلات عام 2007	MEPC 56/23 ، المرفق 11
المرفق V	
– تعديلات عام 1989	MEPC 28/4 ، المرفق 2
– تعديلات عام 1994	MP/CONF.2/8
– تعديلات عام 1995	MEPC 37/22/Add.1 ، المرفق 13
– تعديلات عام 2000	MEPC 45/20 ، المرفق 3
– تعديلات عام 2004	MEPC 51/22 ، المرفق 6
المرفق VI	
– تعديلات عام 2005	MEPC 53/24 ، المرفق 16
– تعديلات عام 2008	MEPC 58/23 ، المرفق 13
– تعديلات عام 2010	MEPC 60/22 ، المرفق 11
– تعديلات عام 2010	MEPC 61/24 ، المرفق 10

2 ترد في ما يلي قائمة الوثائق ذات الصلة بالاتفاقية التي لم تدرج في هذا الكتاب .

المرجع	*الوثيقة أو رقم مبيع المطبوعة الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية*
البروتوكول I	
– القرار A.851(20) : مبادئ عامة بشأن نُظُم ومتطلبات الإبلاغ السفينية ، بما في ذلك الخطوط التوجيهية بشأن الإبلاغ عن الأحداث التي تشمل بضائع خطرة و/أو مواد مؤذية و/أو ملوثات بحرية	I020A
– الأحكام المتعلقة بالإبلاغ عن الأحداث التي تشمل مواد مؤذية بموجب اتفاقية ماربول 78/73 (طبعة 1999)	IA516E
المرفق I	
– الخطوط التوجيهية بشأن المعاينات التي تتم بموجب المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73	
– الخطوط التوجيهية بشأن إعداد خطط الطوارئ المتنية لمكافحة التلوث البحري (طبعة عام 2010)	IB586E
– نُظُم الغسل بالزيت الخام (طبعة عام 2000)	IA617E
– الصهاريج المخصصة للصابورة النظيفة (طبعة عام 1982)	I619E
– نُظُم الغاز الخامل (طبعة عام 1990)	I860E

من المتوقع أن تدخل هذه التعديلات حيّز التنفيذ في 1 شباط/فبراير 2012 .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

- الخطوط التوجيهية بشأن البرنامج المعزّز لعمليات التفقّد أثناء معاينات ناقلات السوائب وناقلات الزيت (طبعة عام 2008)	IA265E
- مخطط تقييم حالة السفينة (CAS)	I530E
المرفق II	
- الخطوط التوجيهية بشأن التقييم المؤقت للسوائل التي تُنقَل سائبةً	I653E
- المرفق 1 – رسم تخطيطي لتسلسل خطوات التقييم المؤقت للسوائل التي تُنقَل سائبةً	
- *المرفق 2 مدرج في هذه المطبوعة*	
- المرفق 3 – مثال لصحيفة تعديل شهادة لياقة السفينة ودليل الإجراءات والترتيبات الخاص بها	
- المرفق 4 – تفسير الخطوط التوجيهية بشأن تصنيف المواد السائلة الضارة	
- المرفق 5 – مفتاح موجز للبيانات المتعلقة بخلاصات المخاطر	
- المرفق 6 – معايير تحديد المتطلبات المتعلقة بأنواع السفن من زاوية التلوث البحري	
- المرفق 7 – نموذج برقيات التلكس/التلفاكس لاقتراح اتفاق ثلاثي على التقييم المؤقت للمواد السائلة	
- المرفق 8 – نموذج تقييم الكيميائيات السائلة	
- المرفق 9 – أمثلة توضح طريقة الاحتساب	
- المرفق 10 – تفسير يتعلق بتحديد المتطلبات الدنيا لنقل خلائط المنتجات المدرجة في المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة IBC) ومدونة بناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة BCH) ، وذلك لأسباب تتصل بالسلامة	
- المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة IBC)(طبعة عام 2007)	IC100E
- الخطوط التوجيهية بشأن المعاينات التي تتم بموجب المرفق II لاتفاقية ماربول 78/73 (طبعة 1987)	I508E
- ومدونة بناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة BCH) (طبعة عام 2008)	IC772E
- الخطوط التوجيهية بشأن إعداد خطط الطوارئ المتنية لمكافحة التلوّث البحري (طبعة عام 2010)	IB586E
المرفق III	
- المدونة البحرية الدولية للسلع الخطرة (مدونة IMDG) (طبعة عام 2010)	IH200E

المرفق V

-	الخطوط التوجيهية بشأن تنفيذ المرفق V (طبعة عام 2006)	IA656E
-	التذييل 1 – نموذج للإبلاغ عن أوجه نقص مزعومة في المرافق الميناثية لاستقبال القمامة	
-	التذييل 2 – المواصفات القياسية للمرمدات السفينية ((MEPC.59(33))	

عموميات

-	إجراءات الرقابة من قِبل دولة الميناء (طبعة عام 2000)	IA650E
-	دليل شامل لمرافق الاستقبال الميناثية (طبعة عام 1999)	IA597E
-	معدات منع التلوث المطلوبة بموجب اتفاقية ماربول 78/73 (طبعة عام 2006)	IA646E
-	اتفاقية ماربول – كيف تطبّقها	IA636E

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2

قائمة القرارات الصادرة عن لجنة حماية البيئة البحرية

		رقم مبيع المطبوعة الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية
MEPC.1(II) *	قرار بشأن وضع قائمة المواد التي سترفق بالبروتوكول المتعلق بالتدخل في أعالي البحار في حالات التلوث بمواد غير الزيت	–
MEPC.2(VI)	توصية بشأن المعايير الدولية المتعلقة بالدفيق وخطوط توجيهية لاختبارات أداء محطات معالجة قاذورات مجارير السفن	I592E
MEPC.3(XII)	توصية بشأن النموذج القياسي لدليل عمليات ومعدات الغسل بالزيت الخام	IA617E
MEPC.4(XIII)	توصية تتناول قبول أجهزة قياس المحتوى الزيتي في ناقلات الزيت	–
MEPC.5(XII)	مواصفة قياسية بشأن مكشافات التفاعل بين الزيت والماء	–
MEPC.6(XIV)	تطبيق أحكام المرفق I للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها ، بشأن تصريف الزيت في منطقة بحر البلطيق	–
MEPC.7(XV)	بنود القيد في سجلات الزيت المتعلقة بأساليب التخلص من المخلّفات	–
MEPC.8(XVI)	تصريف الزيوت غير المحددة في الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالزيت لعام 1954 ، في صيغتها المعدّلة في عامي 1962 و 1969	–
MEPC.9(17)	تطبيق أحكام المرفق V لاتفاقية ماربول 78/73 على تصريف القمامة في منطقة بحر البلطيق	–
MEPC.10(18)	مخطط تطبيقي لنُظُم رصد وضبط تصريف الزيوت	–
MEPC.11(18)	الخطوط التوجيهية بشأن المعاينات التي تتم بموجب المرفق I للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها	–
MEPC.12(18)	الترتيبات الإقليمية لمكافحة الحوادث الرئيسية للتلوث البحري	–
MEPC.13(19)	الخطوط التوجيهية بشأن إقرار خطط ومعاينة تركيب نُظُم رصد وضبط تصريف الزيوت بالنسبة لناقلات الزيت والاختبارات البيئية لأقسام الضبط في هذه النُظُم	–
MEPC.14(20)	اعتماد تعديلات على المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73	–
MEPC.15(21)	تركيب نُظُم رصد وضبط تصريف الزيوت في ناقلات الزيت الموجودة	–

* تشير الأرقام الرومانية أو العربية الواردة بين الأقواس إلى رقم الدورة ، وقد أرفقت نصوص هذه القرارات بتقرير لجنة حماية البيئة البحرية عن تلك الدورة .

MEPC.16(22)	اعتماد تعديلات على المرفق II لاتفاقية ماربول 78/73	-
MEPC.17(22)	تنفيذ المرفق II لاتفاقية ماربول 78/73	-
MEPC.18(22)	اعتماد معايير إجراءات وترتيبات تصريف المواد السائلة الضارة	-
MEPC.19(22)	اعتماد المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة IBC)	IC100E
MEPC.20(22)	اعتماد مدونة بناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة BCH)	IC772E
MEPC.21(22)	اعتماد تعديلات على البروتوكول I لاتفاقية ماربول 78/73 ونص البروتوكول الملحق بها ، في صيغته المعدّلة	-
MEPC.22(22)	اعتماد الخطوط التوجيهية بشأن الإبلاغ عن الأحداث التي تشمل مواد مؤذية ونص الخطوط التوجيهية المرفق بالقرار	-
MEPC.23(22)	تطبيق المرفق II لاتفاقية ماربول 78/73 على تصريف المواد السائلة الضارة في منطقة بحر البلطيق	-
MEPC.24(22)	اعتماد تعديلات على الخطوط التوجيهية والمواصفات المنقّحة لنُظُم رصد وضبط تصريف الزيوت في الصيغة التي اعتمدتها بها المنظمة بالقرار A.586(14) ، وتعديلات على التوصية بشأن المواصفات الدولية لأداء واختبار أجهزة فصل الماء عن الزيت وأجهزة قياس المحتوى الزيتي التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.393(X)	-
MEPC.25(23)	الخطوط التوجيهية بشأن المعاينات التي تتم بموجب المرفق II للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (اتفاقية ماربول 78/73)	I508E
MEPC.26(23)	إجراءات بشأن ضبط السفن وعمليات التصريف التي تتم بموجب المرفق II للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 ، في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (اتفاقية ماربول 78/73)	-
MEPC.27(23)	تصنيف المواد السائلة	-
MEPC.28(24)	النفّيذ بأحكام المرفق II لاتفاقية ماربول 78/73	-
MEPC.29(25)	اعتماد تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (تعيين خليج عدن منطقة خاصة)	-
MEPC.30(25)	الخطوط التوجيهية بشأن الإبلاغ عن الحوادث التي تشمل مواد مؤذية	-
MEPC.31(26)	تحديد موعد تطبيق أحكام اللائحة 5 من المرفق V للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها ، على تصريف القمامة في منطقة بحر البلطيق	-
MEPC.32(27)	اعتماد تعديلات على المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة IBC)	IC100E
MEPC.33(27)	اعتماد تعديلات على مدونة بناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة BCH)	IC772E

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

MEPC.34(27)	اعتماد تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (التنبيهان II و III للمرفق II لاتفاقية ماربول 78/73)	-
MEPC.35(27)	تنفيذ المرفق III لاتفاقية ماربول 78/73	-
MEPC.36(28)	اعتماد تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (تعديلات على المرفق V لاتفاقية ماربول 78/73)	-
MEPC.37(28)	تحديد موعد تطبيق أحكام اللائحة 5 من المرفق V للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها ، على تصريف القمامة في منطقة بحر الشمال	-
MEPC.38(29)	تطبيق أحكام المرفق IV للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها ، على تصريف قاذورات المجارير في منطقة بحر البلطيق	-
MEPC 39(29)	اعتماد تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (استحداث النظام المنسق للمعاينة والإجازة في إطار المرفقين I و II لاتفاقية ماربول 78/73)	-
MEPC.40(29)	اعتماد تعديلات على المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة IBC) (النظام المنسق للمعاينة والإجازة)	IC100E
MEPC.41(29)	اعتماد تعديلات على مدونة بناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة BCH) (النظام المنسق للمعاينة والإجازة)	IC772E
MEPC.42(30)	اعتماد تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (اعتبار منطقة القطب الجنوبي منطقة خاصة بموجب المرفقين I و V لاتفاقية ماربول 78/73)	-
MEPC.43(30)	منع التلوث بالقمامة في البحر الأبيض المتوسط	-
MEPC.44(30)	تعيين منطقة الحيد المرجاني الكبير منطقة بحرية بالغة الحساسية	-
MEPC.45(30)	حماية منطقة الحيد المرجاني الكبير	-
MEPC.46(30)	تدابير لمكافحة التأثيرات الضارة المحتملة المرتبطة باستخدام مركبات القصدير الثلاثي البوتيل في أنواع الطلاء المضادة للنمو الفطري	-
MEPC.47(31)	اعتماد تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (اللائحة الجديدة 26 وتعديلات أخرى على المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73)	-
MEPC.48(31)	اعتماد تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (تعيين منطقة البحر الكاريبي الكبرى منطقة خاصة بموجب المرفق V لاتفاقية ماربول 78/73)	-
MEPC.49(31)	تنقيح قائمة المواد التي ستُرفق بالبروتوكول المتعلق بالتدخل في أعالي البحار في حالات التلوث البحري بمواد غير الزيت لعام 1973	-

الوقائع العراقية Iraqi Legislation

معلومات إضافية

MEPC.50(31)	الخطوط التوجيهية بشأن منع إدخال عضويات مائية ومُمْرِضات غير مرغوبة إثر تصريف مياه الصابورة والرسابات من السفن	–
MEPC.51(32)	اعتماد تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (معايير التصريف الواردة في المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73)	–
MEPC.52(32)	اعتماد تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (اللائحتان الجديدتان 13 واو و 13 زاي والتعديلات المتصلة بالمرفق I لاتفاقية ماربول 78/73)	–
MEPC.53(32)	تنمية القدرة على تحويل السفن إلى خردة من أجل التنفيذ السلس للتعديلات على المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73	–
MEPC.54(32)	الخطوط التوجيهية بشأن إعداد خطط الطوارئ المتنية لمكافحة التلوث بالزيت	IB586E
MEPC.55(33)	اعتماد تعديلات على المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة IBC)	IC100E
MEPC.56(33)	اعتماد تعديلات على مدونة بناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة BCH)	IC772E
MEPC.57(33)	اعتماد تعديلات على مرفق بروتوكول 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (اعتبار منطقة القطب الجنوبي منطقة خاصة ، وقوائم المواد السائلة الواردة في المرفق II)	–
MEPC.58(33)	اعتماد تعديلات على مرفق بروتوكول 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (المرفق III المنقّح)	–
MEPC.59(33)	الخطوط التوجيهية المنقّحة بشأن تنفيذ المرفق V لاتفاقية ماربول 78/73	–
MEPC.60(33)	الخطوط التوجيهية والمواصفات بشأن معدات منع التلوث المخصصة لجمع أماكن الآلات في السفن	IA646E
MEPC.61(34)	حدود رؤية عمليات تصريف الزيوت المبيّنة في المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73	–
MEPC.62(35)	تعديلات على معايير إجراءات وترتيبات تصريف المواد السائلة الضارة	–
MEPC.63(36)	اتزان ناقلات الزيت وسلامتها التشغيلية وحماية البيئة البحرية	–
MEPC.64(36)	الخطوط التوجيهية بشأن إقرار ترتيبات هيكلية أو تشغيلية بديلة تنصّ عليها اللائحة 13 زاي (7) من المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73	–
MEPC.65(37)	تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (تعديلات على اللائحة 2 من المرفق V وإضافة لائحة جديدة 9 إلى هذا المرفق)	–
MEPC.66(37)	الخطوط التوجيهية المؤقتة بشأن إقرار أساليب بديلة لتصميم وبناء ناقلات الزيت بموجب اللائحة 13 واو (5) من المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73	–
MEPC.67(37)	الخطوط التوجيهية بشأن اتّباع النهج التحوطي	–

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

MEPC.68(38)	تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (تعديلات على البروتوكول I)	-
MEPC.69(38)	تعديلات على المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة IBC)	IC100E
MEPC.70(38)	تعديلات على مدونة بناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة BCH)	IC772E
MEPC.71(38)	الخطوط التوجيهية بشأن وضع خطط لإدارة القمامة	IA656E
MEPC.72(38)	تنقيح قائمة المواد التي يتعين إرفاقها بالبروتوكول المتعلق بالتدخل في أعالي البحار في حالات التلوث بمواد غير الزيت	-
MEPC.73(39)	تعديلات على المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة IBC) (عبارات غامضة)	IC100E
MEPC.74(40)	تعيين أرخبيل Sabana-Camagüey منطقة بحرية بالغة الحساسية	-
MEPC.75(40)	تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973	-
MEPC.76(40)	المواصفة القياسية للمرشحات المنتية	IA656E
MEPC.77(41)	تحديد تاريخ سريان مفعول التعديلات على اللائحة 10 من المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73 بشأن منطقة المياه الأوروبية الشمالية الغربية الخاصة	-
MEPC.78(43)	تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973	-
MEPC.79(43)	تعديلات على المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة IBC)	IC100E
MEPC.80(43)	تعديلات على مدونة بناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة BCH)	IC772E
MEPC.81(43)	تعديلات على البند 9 من النموذج الموحد لدليل الغسل بالزيت الخام (القرار MEPC.3(XII))	IA617E
MEPC.82(43)	الخطوط التوجيهية بشأن رصد المتوسط العالمي لمحتوى الكبريت في زيوت الوقود المتخلفة الموردة بغرض استخدامها على متن السفن	-
MEPC.83(44)	الخطوط التوجيهية بشأن ضمان كفاية المرافق الميناءية المخصصة لاستقبال النفايات	-
MEPC.84(44)	تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري من السفن لعام 1973	-
MEPC.85(44)	الخطوط التوجيهية بشأن إعداد خطط الطوارئ المنتية لمكافحة تلوث البحار بالزيت و/أو المواد السائلة الضارة	IB586E
MEPC.86(44)	تعديلات على الخطوط التوجيهية بشأن إعداد خطط الطوارئ المنتية لمكافحة التلوث بالزيت	IB586E

معلومات إضافية

MEPC.87(44)	استخدام اللغة الإسبانية في اطار الاتفاقيات المتعلقة بمنع التلوث الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية	–
MEPC.88(44)	تنفيذ المرفق IV لاتفاقية ماربول 78/73	–
MEPC.89(45)	تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973	–
MEPC.90(45)	تعديلات على المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة IBC)	IC100E
MEPC.91(45)	تعديلات على مدونة بناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة BCH)	IC772E
MEPC.92(45)	تعديلات على الخطوط التوجيهية المنقّحة بشأن تنفيذ المرفق V لاتفاقية ماربول 78/73 (القرار MEPC.59(33))	IA656E
MEPC.93(45)	تعديلات على المواصفة القياسية للمرمّدات المتنية	IA656E
MEPC.94(46)	مخطط تقييم حالة السفينة	–
MEPC.95(46)	تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973	–
MEPC.96(47)	الخطوط التوجيهية بشأن أخذ العيّنات لتحديد مدى التقيّد بالمرفق VI لاتفاقية ماربول 78/73	–
MEPC.97(47)	تعيين المنطقة البحرية حول جزيرة Malpelo منطقة بحرية بالغة الحساسية	–
MEPC.98(47)	تعيين المنطقة البحرية حول Florida Keys منطقة بحرية بالغة الحساسية	–
MEPC.99(48)	تعديلات على مخطط تقييم حالة السفينة (CAS)	I530E
MEPC.100(48)	تنقيح قائمة المواد المرفقة بالبروتوكول المتعلق بالتدخل في أعالي البحار في حالات التلوث الناجم عن مواد بخلاف الزيت لعام 1973	–
MEPC.101(48)	تعيين منطقة بحر Wadden منطقة بحرية بالغة الحساسية	–
MEPC.102(48)	الخطوط التوجيهية بشأن معاينة وإجازة النُظم المانعة لالتصاق الشوائب على متن السفن	–
MEPC.103(49)	الخطوط التوجيهية بشأن إجراءات التحقق المتنية من انبعاثات أكاسيد النتروجين – الطريقة المباشرة للقياس والرصد	–
MEPC.104(49)	الخطوط التوجيهية بشأن أخذ العيّنات بصورة مختصرة من النُظم السفينية المقاومة لالتصاق الشوائب	–
MEPC.105(49)	الخطوط التوجيهية بشأن تفقّد النُظم المانعة لالتصاق الشوائب على متن السفن	–
MEPC.106(49)	تعيين محمية Paracas الوطنية منطقة بحرية بالغة الحساسية	–
MEPC.107(49)	الخطوط التوجيهية والمواصفات المنقّحة بشأن معدات منع التلوث الناجم عن جمع أماكن الآلات على متن السفن	–

MEPC.108(49)	الخطوط التوجيهية والمواصفات منقّحة بشأن نُظُم رصد وضبط تصريف الزيت بالنسبة لناقلات الزيت	-
MEPC.109(49)	الترتيبات الثلاثية الأطراف	-
MEPC.110(49)	الخطوط التوجيهية المؤقتة المنقّحة بشأن إقرار طرائق بديلة لتصميم وبناء ناقلات الزيت بموجب اللائحة 13 وار (5) من المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73	-
MEPC.111(50)	تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (تعديلات على اللائحة 13 زاي وإضافة اللائحة 13 حاء الجديدة والتعديلات الناتجة عن ذلك على تكملة الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي (شهادة IOPP) الواردة في المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73)	-
MEPC.112(50)	تعديلات على مخطط تقييم حالة السفينة (CAS)	I530E
MEPC.113(50)	تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها على نحو يضمن سلاسة تنفيذ التعديلات على المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73	-
MEPC.114(50)	التطبيق المبكّر والفعلي للتعديلات على المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73 (اللائحة المنقّحة 13 زاي واللائحة الجديدة 13 حاء)	-
MEPC.115(51)	تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (المرفق IV المنقّح لاتفاقية ماربول 78/73)	-
MEPC.116(51)	تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (تعديلات على تذييل المرفق V لاتفاقية ماربول 78/73)	IA656E
MEPC.117(52)	تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (المرفق I المنقّح لاتفاقية ماربول 78/73)	-
MEPC.118(52)	تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (المرفق II المنقّح لاتفاقية ماربول 78/73)	-
MEPC.119(52)	تعديلات عام 2004 على المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن ناقلة الكيموايات الخطرة السائبة (مدونة IBC)	IC100E
MEPC.120(52)	الخطوط التوجيهية بشأن نقل الزيوت النباتية في صهاريج عميقة أو صهاريج منفصلة مصممة خصيصاً لنقل هذه الزيوت النباتية على متن سفن بضائع جافة عامة	-
MEPC.121(52)	تعيين المياه الأوروبية الغربية منطقة بحرية بالغة الحساسية	-
MEPC.122(52)	الملاحظات التفسيرية بشأن المسائل المتصلة بالقدرة على منع التدفق العرضي للزيت في إطار اللائحة 23 من المرفق I المنقّح لاتفاقية ماربول	-
MEPC.123(53)	الخطوط التوجيهية بشأن التقيّد المكافئ بإدارة مياه الصابورة (الخطوط التوجيهية 3)	-
MEPC.124(53)	الخطوط التوجيهية بشأن تبديل مياه الصابورة (الخطوط التوجيهية 6)	-
MEPC.125(53)	الخطوط التوجيهية بشأن إقرار نُظُم إدارة مياه الصابورة (الخطوط التوجيهية 8)	-

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

MEPC.126(53)	إجراءات اقرار نُظُم إدارة مياه الصابورة التي تستخدم مواد نشطة (الخطوط التوجيهية 9)	-
MEPC.127(53)	الخطوط التوجيهية بشأن إدارة مياه الصابورة وإعداد خطط إدارة مياه الصابورة (الخطوط التوجيهية 4)	-
MEPC.128(53)	تعديلات على الخطوط التوجيهية المنقّحة بشأن المعاينات في إطار النظام المنسّق للمعاينات والإجازة (القرار A.948(23)) لأغراض المرفق VI لاتفاقية ماربول	-
MEPC.129(53)	الخطوط التوجيهية بشأن الرقابة من قِبل دول الميناء بموجب المرفق VI لاتفاقية ماربول	-
MEPC.130(53)	الخطوط التوجيهية بشأن النُظُم المتنية لتنقية غازات العادم – أكاسيد الكبريت	-
MEPC.131(53)	تعديلات على مخطط تقييم حالة السفينة (CAS)	I530E
MEPC.132(53)	تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1997 لتعديل الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (تعديلات على المرفق VI لاتفاقية ماربول والمدونة التقنية لأكاسيد النتروجين)	IA664E
MEPC.133(53)	تعيين مضيق Torres امتداداً لمنطقة الحيْد المرجاني الكبير البحرية البالغة الحساسية	-
MEPC 134(53)	تعيين جُزُر الكناري منطقة بحرية بالغة الحساسية	-
MEPC.135(53)	تعيين أرخبيل غالاباغوس منطقة بحرية بالغة الحساسية	-
MEPC.136(53)	تعيين منطقة بحر البلطيق منطقة بحرية بالغة الحساسية	-
MEPC.137(53)	تعديلات على الخطوط التوجيهية بشأن إعداد خطط الطوارئ المتنية لمكافحة تلوث البحار بالزيت و/أو المواد السائلة الضارة (القرار MEPC.85(44))	-
MEPC.138(53)	تعديلات على المبادئ العامة لنُظُم ومتطلبات الإبلاغ السفينية ، بما في ذلك الخطوط التوجيهية بشأن الإبلاغ عن الحوادث التي تشمل بضائع خطرة و/أو مواد مؤذية و/أو ملوثات بحرية (القرار A.851(20))	-
MEPC.139(53)	الخطوط التوجيهية بشأن تطبيق متطلبات المرفق I المنقّح لاتفاقية ماربول على مرافق الاستخراج والتخزين والتفريغ العائمة (FPSOs) ووحدات التخزين العائمة (FSUs)	-
MEPC.140(54)	الخطوط التوجيهية بشأن إقرار برامج التكنولوجيات النموذجية لمعالجة مياه الصابورة والإشراف عليها (الخطوط التوجيهية 10)	-
MEPC.141(54)	تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (تعديلات على اللائحة 1 ، وإضافة إلى اللائحة 12 ألف ، وتعديلات ناجمة عن ذلك على الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي (شهادة IOPP) ، وتعديلات على اللائحة 21 من المرفق I المنقّح لاتفاقية ماربول 78/73)	-

MEPC.142(54)	تعديلات على الخطوط التوجيهية بشأن تطبيق متطلبات المرفق I المنقّح لاتفاقية ماربول على مرافق الاستخراج والتخزين والتفريغ العائمة (FPSOs) ووحدات التخزين العائمة (FSUs) (القرار MEPC.139(53))	-
MEPC.143(54)	تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (إضافة اللائحة 13 إلى المرفق IV لاتفاقية ماربول 78/73)	-
MEPC.144(54)	تعديلات على مدونة بناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة BCH)	IC772E
MEPC.145(54)	التنفيذ المبكّر والفعلي لتعديلات عام 2006 على مدونة بناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة BCH)	IC772E
MEPC.146(54)	تعديلات على الملاحظات التفسيرية بشأن المسائل المتصلة بالقدرة على منع التدفق العرضي للزيت في إطار اللائحة 23 من المرفق I المنقّح لاتفاقية ماربول	-
MEPC.147(54)	الخطوط التوجيهية بشأن تقييم اللّحام الزاويّ المتبقي بين الألواح والعناصر الطولية للسطح	-
MEPC.148(54)	الخطوط التوجيهية المنقّحة بشأن نقل الزيوت النباتية في صهاريج عميقة أو صهاريج منفصلة مصمّمة خصيصاً لنقل هذه الزيوت النباتية على متن سفن البضائع الجافة العامة	-
MEPC.149(55)	الخطوط التوجيهية بشأن معايير التصميم والبناء لتبديل مياه الصابورة	I621E
MEPC.150(55)	الخطوط التوجيهية بشأن التصميم والبناء لتيسير ضبط الرواسب على متن السفن	I621E
MEPC.151(55)	المبادئ التوجيهية بشأن تعيين مناطق لتبديل مياه الصابورة	I621E
MEPC.152(55)	الخطوط التوجيهية بشأن مرافق استقبال الرواسب	I621E
MEPC.153(55)	الخطوط التوجيهية بشأن مرافق استقبال مياه الصابورة	I621E
MEPC.154(55)	تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (تعيين منطقة جنوب أفريقيا البحرية الجنوبية منطقة خاصة)	-
MEPC.155(55)	تعديلات على مخطط تقييم حالة السفينة (CAS)	I530E
MEPC.156(55)	تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (المرفق III المنقّح لاتفاقية ماربول78/73)	-
MEPC.157(55)	توصية بشأن معايير معدل تصريف قاذورات المجارير غير المعالجة من السفن	-
MEPC.158(55)	تعديلات على الخطوط التوجيهية لنقل ومناولة كميات محدودة من المواد السائلة السائبة المؤذية والضارة في سفن الدعم البحري (القرار A.673(16))	-
MEPC.159(55)	الخطوط التوجيهية المنقّحة بشأن تنفيذ معايير الدفيق واختبارات أداء محطات معالجة قاذورات مجارير السفن	-

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

MEPC.160(55)	تبعات المرفق II المنقّح لاتفاقية ماربول 78/73 بالنسبة للإشارة في المادة 5.1(أ)(ii) من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض في ما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة والضارة بحراً إلى "المواد السائلة الضارة المنقولة سائبة"	I479E
MEPC.161(56)	الخطوط التوجيهية بشأن التدابير الإضافية المتعلقة بإدارة مياه الصابورة ، بما في ذلك حالات الطوارئ	I621E
MEPC.162(56)	الخطوط التوجيهية بشأن تقييم المخاطر في إطار اللائحة ألف–4 من اتفاقية إدارة مياه الصابورة السفن	I621E
MEPC.163(56)	الخطوط التوجيهية بشأن تبديل مياه الصابورة في المنطقة التي تشملها معاهدة القطب الجنوبي	–
MEPC.164(56)	تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (مرافق الاستقبال خارج المناطق الخاصة وتصريف النفايات)	–
MEPC.165(56)	تعديلات على قائمة المواد المرفقة بالبروتوكول المتعلق بالتدخل في أعالي البحار في حالات التلوث بمواد غير الزيت لعام 1973	–
MEPC.166(56)	تعديلات عام 2007 على المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة IBC)	IC100E
MEPC.167(56)	تحديد تاريخ سريان مفعول التعديلات على اللائحة 11.1 من المرفق I لاتفاقية ماربول في ما يتعلق بمنطقة جنوب أفريقيا البحرية الجنوبية الخاصة	–
MEPC.168(56)	تحديد تاريخ سريان مفعول التعديلات على اللائحة 5.11.1 من المرفق I لاتفاقية ماربول واللائحة 5(1)(د) من المرفق V لاتفاقية ماربول في ما يتعلق بمنطقة الخلجان الخاصة	–
MEPC.169(57)	الإجراءات المنقّحة لإقرار نُظُم مياه الصابورة التي تستخدم مواد نشطة	I621E
MEPC.170(57)	الخطوط التوجيهية بشأن نُظُم تنقية غازات العادم	--
MEPC.171(57)	تعيين محمية Papahānaumokuākea الوطنية البحرية منطقة بحرية بالغة الحساسية	–
MEPC.172(57)	تحديد تاريخ سريان مفعول اللائحة 5(1)(أ) من المرفق V لاتفاقية ماربول في ما يتعلق بمنطقة البحر الأبيض المتوسط الخاصة	–
MEPC.173(58)	الخطوط التوجيهية بشأن أخذ عيّنات مياه الصابورة	I621E
MEPC.174(58)	الخطوط التوجيهية بشأن إقرار نُظُم إدارة مياه الصابورة	I621E
MEPC.175(58)	إبلاغ المعلومات عن أنواع نُظُم إدارة مياه الصابورة التي يتم إقرارها	–
MEPC.176(58)	تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1997 لتعديل الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (المرفق VI المنقّح لاتفاقية ماربول)	–

MEPC.177(58)	تعديلات على المدونة التقنية بشأن ضبط انبعاثات أكاسيد النتروجين من محركات الديزل البحرية (المدونة التقنية بشأن أكاسيد النتروجين لعام 2008)	IA664E
MEPC.178(59)	احتساب القدرة على تفكيك السفن والتصرّف بمكوناتها لتلبية الشروط التي تنصّ عليها اتفاقية هونغ كونغ الدولية بشأن تفكيك السفن والتصرّف بمكوناتها بشكل آمن وسليم بيئياً ، لعام 2009	–
MEPC.179(59)	الخطوط التوجيهية بشأن إعداد قائمة جرد المواد الخطرة	–
MEPC.180(59)	تعديلات على الخطوط التوجيهية بشأن المعاينات في إطار النظام المنسّق للمعاينة والإجازة لأغراض المرفق VI المنقّح لاتفاقية ماربول	–
MEPC.181(59)	الخطوط التوجيهية لعام 2009 بشأن الرقابة من قبل دولة الميناء بموجب المرفق VI المنقّح لاتفاقية ماربول	–
MEPC.182(59)	الخطوط التوجيهية لعام 2009 بشأن أخذ عيّنات زيت الوقود لتحديد مدى التقيّد بالمرفق VI المنقّح لاتفاقية ماربول	–
MEPC.183(59)	الخطوط التوجيهية بشأن رصد النسبة الوسطية على الصعيد العالمي للكبريت في زيوت الوقود المتبقية التي يتم توريدها لاستخدامها على متن السفن لعام 2009	–
MEPC.184(59)	الخطوط التوجيهية بشأن نُظُم تنقية غازات العادم لعام 2009	–
MEPC.185(59)	الخطوط التوجيهية بشأن إعداد خطة لمعالجة المركّبات العضوية المتطايرة	–
MEPC.186(59)	تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973	–
MEPC.187(59)	تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973	–
MEPC.188(60)	تركيب نُظُم إدارة مياه الصابورة على متن السفن الجديدة تقيّداً بتواريخ الانطباق التي ترد في اتفاقية إدارة مياه الصابورة	I621E
MEPC.189(60)	تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (إضافة فصل جديد 9 إلى المرفق I لاتفاقية ماربول)	–
MEPC.190(60)	تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1997 لتعديل الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (المنطقة الأميركية الشمالية لضبط الانبعاثات)	–
MEPC.191(60)	تحديد تاريخ سريان مفعول اللائحة 5 (1) (ح) من المرفق V لاتفاقية ماربول في ما يتعلق بمنطقة البحر الكاريبي الكبرى الخاصة	–
MEPC.192(61)	الخطوط التوجيهية بشأن رصد النسبة الوسطية على الصعيد العالمي للكبريت في زيوت الوقود التي يتم توريدها لاستخدامها على متن السفن	–
MEPC.193(61)	تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (المرفق III المنقّح لاتفاقية ماربول)	–

MEPC.194(61)	تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1997 لتعديل الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (النموذج المنقّح لتكملة الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء)	–
MEPC.195(61)	الخطوط التوجيهية بشأن معاينة النُظُم السفينية المقاومة لالتصاق الشوائب وإجازتها لعام 2010	–
MEPC.200(62)	تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (الأحكام المتعلقة بالمناطق الخاصة وتعيين منطقة البلطيق منطقة بحرية خاصة في إطار المرفق IV لاتفاقية ماربول)	–
MEPC.201(62)	تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (المرفق V المنقّح لاتفاقية ماربول)	–
MEPC.202(62)	تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1997 لتعديل الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (تعيين منطقة البحر الكاريبي التابعة للولايات المتحدة لضبط الانبعاثات ومنح إعفاءات لسفن معيّنة تعمل في المنطقة الأميركية الشمالية لضبط الانبعاثات ومنطقة البحر الكاريبي التابعة للولايات المتحدة لضبط الانبعاثات في إطار اللائحتين 13 و 14 والتذييل VII للمرفق VI لاتفاقية ماربول)	–
MEPC.203(62)	تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1997 لتعديل الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (إدراج لوائح بشأن فعالية استهلاك السفن للطاقة في المرفق VI لاتفاقية ماربول)	–
MEPC.204(62)	تعيين مضيق Bonifacio منطقة بحرية بالغة الحساسية	–
MEPC.205(62)	الخطوط التوجيهية والمواصفات لعام 2011 بشأن التجهيزات المضافة بغية رفع كفاية تجهيزات ترشيح الزيوت التي تستوفي أحكام القرار MEPC.60(33)	–
MEPC.206(62)	إجراءات إقرار طرائق أخرى لإدارة مياه الصابورة بموجب اللائحة باء-7.3 من اتفاقية إدارة مياه الصابورة	I621E
MEPC.207(62)	الخطوط التوجيهية بشأن ضبط ومعالجة التصاق الشوائب الحيوية بالسفن من أجل التقليل إلى أدنى حد ممكن من انتقال الأحياء المائية الغازية لعام 2011	I621E
MEPC.208(62)	الخطوط التوجيهية بشأن تفقّد النُظُم السفينية المقاومة لالتصاق الشوائب لعام 2011	–

3

حالة اتفاقية ماربول 78/73
والتعديلات التي أدخلت عليها والصكوك ذات الصلة بذلك

تبيّن هذه القائمة تواريخ سريان مفعول اتفاقية ماربول 78/73 وبروتوكولاتها ومرفقاتها والتعديلات التي أدخلت عليها في 1 آب/أغسطس 2011 .

وللاطّلاع على تفاصيل التعديلات ، انظر قائمة القرارات الصادرة عن لجنة حماية البيئة البحرية .

	تاريخ سريان المفعول
الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (اتفاقية ماربول)	2 تشرين الأول/أكتوبر 1983
المرفق I	2 تشرين الأول/أكتوبر 1983
المرفق II	6 نيسان/أبريل 1987
المرفق III	1 تموز/يوليو 1992
المرفق IV	27 أيلول/سبتمبر 2003
المرفق V	31 كانون الأول/ديسمبر 1988
المرفق VI	19 أيار/مايو 2005
تعديلات عام 1985 (البروتوكول I) (القرار (MEPC.21(22)) (البروتوكول المتعلق بالإبلاغ)	6 نيسان/أبريل 1987
تعديلات عام 1989 (مدونة بناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة BCH)) (القرار (MEPC.33(27)) (قائمة الكيميائيات)	13 تشرين الأول/أكتوبر 1990
تعديلات عام 1989 (المرفق V) (القرار (MEPC.36(28)) (تعيين بحر الشمال منطقة خاصة)	18 شباط/فبراير 1991
تعديلات عام 1990 (مدونة بناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة BCH)) (القرار (MEPC.41(29)) (النظام المنسّق للمعاينة والإجازة)	3 شباط/فبراير 2000
تعديلات عام 1990 (المرفقان I و V) (القرار (MEPC.42(30)) (تعيين منطقة القطب الجنوبي منطقة خاصة)	17 آذار/مارس 1992
تعديلات عام 1991 (المرفق V) (القرار (MEPC.48(31)) (تعيين منطقة البحر الكاريبي الكبرى منطقة خاصة)	4 نيسان/أبريل 1993
تعديلات عام 1992 (مدونة بناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة BCH)) (القرار (MEPC.56(33)) (قائمة الكيميائيات وتعديلات أخرى)	1 تموز/يوليو 1994

	تاريخ سريان المفعول
تعديلات عام 1992 (المرفق III) (القرار MEPC.58(33)) (تنقيح كامل للمرفق III ، مع المدونة البحرية الدولية للسلع الخطرة (مدونة IMDG) كوسيلة لتنفيذه)	28 شباط/فبراير 1994
تعديلات عام 1994 (المرفقات I و II و III و V) (قرارات المؤتمر من 1 إلى 3) (الرقابة من قبل دولة الميناء على المتطلبات التشغيلية)	3 آذار/مارس 1996
تعديلات 1995 (المرفق V) (القرار MEPC.65(37)) (التطبيق والملصقات وخطط ومسك السجلات)	1 تموز/يوليو 1997
تعديلات عام 1996 (البروتوكول I) (القرار MEPC.68(38)) (المادة II – متى ترفع التقارير)	1 كانون الثاني/يناير 1998
تعديلات عام 1996 (مدونة بناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة BCH)) (القرار MEPC.70(38)) (قائمة الكيميائيات)	1 تموز/يوليو 1998
تعديلات عام 1999 (مدونة بناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة BCH)) (القرار MEPC.80(43)) (احتواء البضائع)	1 تموز/يوليو 2002
تعديلات عام 2000 (المرفق III) (القرار MEPC.84(44)) (تعديلات على التذييل)	1 كانون الثاني/يناير 2002
تعديلات عام 2000 (المرفق V) (القرار MEPC.89(45)) (تعديلات على اللوائح 1 و 3 و 5 و 9 وعلى سجل عمليات تصريف القمامة)	1 مارس/آذار 2002
تعديلات عام 2000 (مدونة بناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة BCH)) (القرار MEPC.91(45)) (تعديلات على الفصول II و III و IV و V)	1 تموز/يوليو 2002
تعديلات عام 2004 (القرار MEPC.115(51)) (المرفق IV المنقح)	1 آب/أغسطس 2005
تعديلات عام 2004 (المرفق V) (القرار MEPC.116(51)) (تعديلات على التذييل)	1 آب/أغسطس 2005
تعديلات عام 2004 (القرار MEPC.117(52)) (المرفق I المنقح)	1 كانون الثاني/يناير 2007
تعديلات عام 2004 (القرار MEPC.118(52)) (المرفق II المنقح)	1 كانون الثاني/يناير 2007
تعديلات عام 2004 (المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة IBC)) (القرار MEPC.119(52))	1 كانون الثاني/يناير 2007
تعديلات عام 2005 (المرفق VI) (القرار MEPC.132(53)) (تعديلات على المرفق VI وعلى المدونة التقنية بشأن أكاسيد النتروجين)	22 تشرين الثاني/نوفمبر 2006

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

3 - حالة اتفاقية ماربول 78/73 والتعديلات التي أدخلت عليها والصكوك ذات الصلة بذلك

	تاريخ سريان المفعول
تعديلات عام 2006 (المرفق I) (القرار (MEPC.141(54) (تعديلات على اللائحة 1 وإضافة اللائحة الجديدة 12 ألف وتعديلات ناجمة عن ذلك على الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي (شهادة IOPP) وتعديلات على اللائحة 21)	1 آب/أغسطس 2007
تعديلات عام 2006 (المرفق III) (القرار (MEPC.156(55) (المرفق III المنقّح)	1 كانون الثاني/يناير 2010
تعديلات عام 2006 (المرفق IV) (القرار (MEPC.143(54) (اللائحة الجديدة 13)	1 آب/أغسطس 2007
تعديلات عام 2006 (مدونة بناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة BCH)) (القرار (MEPC.144(54)	1 آب/أغسطس 2007
تعديلات عام 2006 (المرفق I) (القرار (MEPC.154(55) تعيين مياه جنوب أفريقيا الجنوبية منطقة خاصة)	1 آذار/مارس 2008
تعديلات عام 2007 (المرفق I) (القرار (MEPC.164(56) تعديلات على اللائحة 38)	1 كانون الأول/ديسمبر 2008
تعديلات عام 2008 (المرفق VI) (القرار (MEPC.176(58) (المرفق VI المنقّح)	1 تموز/يوليو 2010
تعديلات عام 2009 (المرفق I) (القرار (MEPC.186(59) (إضافة الفصل الجديد 8 بشأن مناقلة البضاعة الزيتية بين ناقلات الزيت في البحر وتعديلات على الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي (شهادة IOPP))	1 كانون الثاني/يناير 2011
تعديلات عام 2009 (المرفق I) (القرار (MEPC.187(59) (تعديلات على اللوائح 1 و 12 و 13 و 17 و 38 وعلى الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي (شهادة IOPP)) وعلى سجل الزيوت)	1 كانون الثاني/يناير 2011
تعديلات عام 2010 (المرفق I) (القرار (MEPC.189(60) (إضافة الفصل الجديد 9 بشأن استخدام أو حمل الزيوت في المنطقة القطبية الجنوبية)	1 آب/أغسطس 2011
تعديلات عام 2010 (الفصل III) (القرار (MEPC.193(61) (المرفق III المنقّح)	[1 كانون الثاني/يناير 2014 *]
تعديلات عام 2010 (المرفق VI) (القرار (MEPC.190(60) (المنطقة الأميركية الشمالية لضبط الانبعاثات)	1 آب/أغسطس 2011
تعديلات عام 2010 (المرفق VI) (القرار (MEPC.194(61) (النموذج المنقّح لتكملة الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء (شهادة IAPP))	[1 شباط/فبراير 2012]
تعديلات عام 2011 (المرفق IV) (القرار (MEPC.200(62) (تعيين بحر البلطيق منطقة خاصة)	[1 كانون الثاني/يناير 2013 *]
تعديلات عام 2011 (المرفق V) (القرار (MEPC.201(62) (المرفق V المنقّح)	[1 كانون الثاني/يناير 2013 *]

* رهناً بقبول التعديلات في 1 تموز/يوليو 2013 .

معلومات إضافية

	تاريخ سريان المفعول
تعديلات عام 2011 (المرفق VI) (القرار MEPC.202(62)) (تعديلات على اللائحتين 13 و 14 من المرفق VI)	[1 كانون الثاني/يناير 2013 *]
تعديلات عام 2011 (المرفق VI) (القرار MEPC.203(62)) (لوائح بشأن فعالية استهلاك السفن للطاقة)	[1 كانون الثاني/يناير 2013 *]

* رهناً بقبول التعديلات في 1 تموز/يوليو 2013 .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

4

التعديلات التي سيسري مفعولها مستقبلاً على اتفاقية ماربول

التعديلات التي سيسري مفعولها مستقبلاً على
المرفق III لاتفاقية ماربول

القرار MEPC.193(61)
المعتمد في 1 تشرين الأول/أكتوبر 2010

تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978
المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973

(المرفق III المنقّح لاتفاقية ماربول)

إن لجنة حماية البيئة البحرية ،

إذ تستذكر المادة 38(أ) من اتفاقية المنظمة البحرية الدولية ، التي تتعلق بوظائف لجنة حماية البيئة البحرية (اللجنة) التي أسندتها إليها اتفاقيات دولية لمنع التلوث البحري ومكافحته ،

وإذ تأخذ علماً بالمادة 16 من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (المشار إليها في ما بعد باسم "اتفاقية عام 1973") ، والمادة VI من بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (المشار إليه في ما بعد باسم "بروتوكول عام 1978") ، اللتين تحددان معاً إجراءات تعديل بروتوكول عام 1978 وتسندان إلى الهيئة المختصة في المنظمة مهمة دراسة واعتماد التعديلات على اتفاقية عام 1973 ، في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 (اتفاقية ماربول 78/73) ،

وقد نظرت في مسودة التعديلات على المرفق III لاتفاقية ماربول 78/73 ،

1. تعتمد ، بموجب المادة 16(2)(د) من اتفاقية عام 1973 ، التعديلات على المرفق III لاتفاقية ماربول 78/73 التي يرد نصها في مرفق هذا القرار ؛

2. تقرر ، بموجب المادة 16(2)(و)(iii) من اتفاقية عام 1973 ، اعتبار التعديلات مقبولة في 1 تموز/يوليو 2013 ما لم يقم ، قبل ذلك التاريخ ، ما لا يقل عن ثلث الأطراف أو أطراف تشكل أساطيلها التجارية مجتمعة 50 % على الأقل من الحمولة الإجمالية للأسطول التجاري العالمي ، بإبلاغ المنظمة اعتراضها على التعديلات ؛

3. تدعو الأطراف إلى أن تأخذ علماً بأن التعديلات المذكورة ستدخل حيز التنفيذ ، بموجب المادة 16(2)(ز)(ii) من اتفاقية عام 1973 ، في 1 كانون الثاني/يناير 2014 حال قبولها بموجب الفقرة 2 أعلاه ؛

4. تطلب إلى الأمين العام ، وفقاً للمادة 16(2)(هـ) من اتفاقية عام 1973 ، أن يرسل إلى جميع الأطراف في اتفاقية ماربول 78/73 نسخاً مصدقة من هذا القرار ونص التعديلات الوارد في المرفق ؛

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

5. تطلب كذلك إلى الأمين العام أن يرسل إلى أعضاء المنظمة غير الأطراف في اتفاقية ماربول 78/73 نسخاً من هذا القرار ومرفقه .

مرفق

تعديلات على المرفق /// لاتفاقية ماربول

يُستعاض عن النص الحالي للمرفق /// لاتفاقية ماربول ، في الصيغة التي اعتُمد بها بالقرار MEPC.156(55) ، بما يلي :

"لوائح منع التلوث بالمواد المؤذية المنقولة بحراً في عبوات

اللائحة 1
الانطباق

1 تنطبق لوائح هذا المرفق على جميع السفن التي تحمل مواد مؤذية في عبوات ، ما لم يُنصّ صراحة على خلاف ذلك .

1. لأغراض هذا المرفق ، "المواد المؤذية" هي تلك المواد المعرّفة بأنها ملوثات بحرية في المدونة البحرية الدولية للسلع الخطرة (مدونة IMDG) * أو التي تستوفي المعايير الواردة في تذييل هذا المرفق .

2. لأغراض هذا المرفق ، تُعرَّف "العبوات" على أنها أشكال الاحتواء المحددة المخصصة للمواد المؤذية في مدونة IMDG .

2 يُحظر حمل المواد المؤذية إلا إذا كان ذلك يتماشى مع أحكام هذا المرفق .

3 لاستكمال أحكام هذا المرفق ، تُصدر حكومة كل طرف في الاتفاقية أو تدفع إلى إصدار متطلبات مفصّلة بشأن التعبئة ووضع العلامات والبطاقات والتوثيق والتسيّف وحدود الكميات والاستثناءات ، وذلك لمنع تلوث البيئة البحرية بمواد مؤذية أو تقليله إلى أدنى حد ممكن .

4 لأغراض هذا المرفق ، تُعامَل العبوات الفارغة التي سبق استخدامها لحمل مواد مؤذية على أنها هي ذاتها من المواد المؤذية ، ما لم تتخذ تدابير احتياطية كافية تضمن أنه لا تحتوي على مخلّفات تشكّل خطراً على البيئة البحرية .

5 لا تنطبق متطلبات هذا المرفق على مؤن السفن ومعداتها .

اللائحة 2
العبوات

تكون العبوات مناسبة للتقليل إلى أدنى حد ممكن من الأخطار على البيئة البحرية ، مع مراعاة المواد المحددة التي تحتوي عليها .

* انظر المدونة البحرية الدولية للسلع الخطرة (مدونة IMDG) التي اعتمدتها المنظمة بالقرار MSC 122(75) ، في الصيغة التي تعدّلها بها لجنة السلامة البحرية .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

اللائحة 3
وضع العلامات والبطاقات

1 ينبغي أن توسم العبوات التي تحتوي على مادة مؤذية بوسم ثابت أو أن توضع عليها بطاقة ثابتة تشير إلى أن المادة هي مادة مؤذية بموجب أحكام مدونة IMDG .

2 يجب أن تستوفي طريقة وسم العبوات أو وضع البطاقات على العبوات التي تحتوي على مادة مؤذية الأحكام ذات الصلة بذلك من مدونة IMDG .

اللائحة 4 *
المستندات

1 يجب أن تستوفي المعلومات عن النقل التي تتصل بحمل مواد مؤذية الأحكام ذات الصلة بذلك من مدونة IMDG ، ويجب أن تتاح للهيئة أو الشخص الذي تعينه سلطات دولة الميناء .

2 يجب تزويد كل سفينة تحمل مواد مؤذية بقائمة خاصة أو بيان نقل خاص أو خطة لتستيف البضاعة توضح ، بموجب الأحكام ذات الصلة بذلك من مدونة IMDG ، المواد المؤذية الموجودة على متن السفينة ومواقعها . ويجب تزويد الهيئة أو الشخص الذي تعينه سلطات دولة الميناء بنسخة من مستند من هذه المستندات المذكورة قبل المغادرة .

اللائحة 5
التستيف

يجب تستيف وتثبيت المواد المؤذية على النحو السليم لتقليل أخطارها على البيئة إلى أدنى حد ممكن دون الإخلال بسلامة السفينة ومن يوجد على متنها من أشخاص .

اللائحة 6
حدود الكميات

قد تدعو الحاجة ، لأسباب علمية وتقنية وجيهة ، إلى حظر حمل بعض المواد المؤذية أو الحد من الكمية التي يجوز حملها على متن سفينة واحدة . وعند تقييد هذه الكمية ، يجب أن يراعى بالصورة الواجبة حجم السفينة وبناؤها ومعداتها ، إلى جانب نوعية العبوات المستخدمة والطبيعة الأساسية للمواد .

اللائحة 7
الاستثناءات

1 يُحظر إلقاء المواد المؤذية المحمولة في عبوات في البحر إلا حينما يكون ذلك ضرورياً لضمان سلامة السفينة أو إنقاذ الأرواح في البحار .

* إن الإشارة إلى "المستندات" في هذه اللائحة لا تستبعد استخدام التقنيات الإلكترونية لمعالجة البيانات والتقنيات الإلكترونية لتبادل البيانات كمعين للمستندات الورقية .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2 رهناً بأحكام هذه الاتفاقية ، تُتّخذ التدابير المناسبة التي تستند إلى الخصائص المادية والكيميائية والبيولوجية للمواد المؤذية من أجل تنظيم شطف ما يتسرب من هذه المواد من فوق سطح السفينة ، شريطة ألا يؤدي استيفاء هذه التدابير إلى إلحاق ضرر بسلامة السفينة ومن يوجد على متنها من أشخاص .

اللائحة 8

الرقابة من قبل دولة الميناء على المتطلبات التشغيلية *

1 تخضع السفينة لدى وجودها في محطة بحرية أو ميناء تابع لطرف أخر لتفقّد يجريه موظفون مخوّلون أصولاً بذلك من قِبل هذا الطرف للتحقّق من تطبيق المتطلبات التشغيلية المنصوص عليها في هذا المرفق .

2 عندما تكون هناك أسباب جلية تحمل على الاعتقاد بأن الرُبّان أو الطاقم على غير إطّلاع على الإجراءات المتنية الأساسية المتصلة بمنع التلوث بالمواد المؤذية ، يتخذ الطرف خطوات ، بما في ذلك القيام بتفقد تفصيلي ، وإذا استدعت الحاجة ذلك ، يضمن عدم إبحار السفينة ما لم يستقم الوضع بموجب متطلبات هذا المرفق .

3 تنطبق على هذه اللائحة الإجراءات المتصلة بالرقابة من قِبل دولة الميناء التي تنص عليها المادة 5 من هذه الاتفاقية .

4 ليس في هذه اللائحة ما يمكن تفسيره على أنه يحدّ من حقوق والتزامات الطرف الذي يمارس الرقابة على المتطلبات التشغيلية المنصوص عليها تحديداً في هذه الاتفاقية .

* انظر إجراءات الرقابة من قِبل دولة الميناء التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.787(19) وعُدّلت بالقرار A.882(21) .

تذييل المرفق III

معايير التعرُّف على المواد المؤذية في العبوات

لأغراض هذا المرفق ، تُعتبر المواد المعرّفة بأي من المعايير التالية مواد مؤذية : *

(أ) **خطر حاد (على المدى القصير) على البيئة البحرية**

الفئة : سمّية حادة 1	
96 ساعة تركيز قاتل للنصف (الأسماك)	≤ 1 ملغ/لتر
و/أو	
48 ساعة تركيز فعّال للنصف (القشريات)	≤ 1 ملغ/لتر
و/أو	
72 أو 96 ساعة تركيز فعّال للنصف وفقاً لمعدل النمو الذاتي (الطحالب أو النباتات المائية الأخرى)	≤ 1 ملغ/لتر

(ب) **خطر على البيئة البحرية على المدى الطويل**

(i) مواد غير قابلة للتحلل بسرعة تتوافر بشأنها بيانات كافية عن السمّية المزمنة

الفئة : سمّية مزمنة 1 :	
معدّل تركيز دون تأثير ملحوظ أو تركيز فعّال مزمن (الأسماك)	≤ 0,1 ملغ/لتر
و/أو	
معدّل تركيز دون تأثير ملحوظ أو تركيز فعّال مزمن (القشريات)	≤ 0,1 ملغ/لتر
و/أو	
معدّل تركيز دون تأثير ملحوظ أو تركيز فعّال مزمن (الطحالب أو النباتات المائية الأخرى)	≤ 0,1 ملغ/لتر
الفئة : سمّية مزمنة 2 :	
معدّل تركيز دون تأثير ملحوظ أو تركيز فعّال مزمن (الأسماك)	≤ 1 ملغ/لتر
و/أو	
معدّل تركيز دون تأثير ملحوظ أو تركيز فعّال مزمن (القشريات)	≤ 1 ملغ/لتر
و/أو	
معدّل تركيز دون تأثير ملحوظ أو تركيز فعّال مزمن (الطحالب أو النباتات المائية الأخرى)	≤ 1 ملغ/لتر

* تستند المعايير إلى تلك التي تم وضعها في إطار نظام الأمم المتحدة المتوائم على الصعيد العالمي لتصنيف ووسم المواد الكيميائية (نظام GHS) ، في صيغته المعدّلة .
للاطّلاع على التسميات المختصرة أو المصطلحات المستخدمة في هذا التذييل ، انظر الفقرات ذات الصلة بذلك من مدونة IMDG .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

(ii) مواد قابلة للتحلل بسرعة تتوافر بشأنها بيانات كافية عن السميّة المزمنة

الفئة : سميّة مزمنة 1 :	
معدّل تركيز دون تأثير ملحوظ أو تركيز فعّال مزمن (الأسماك)	≤ 0,1 ملغ/لتر
و/أو	
معدّل تركيز دون تأثير ملحوظ أو تركيز فعّال مزمن (القشريات)	≤ 0,1 ملغ/لتر
و/أو	
معدّل تركيز دون تأثير ملحوظ أو تركيز فعّال مزمن (الطحالب أو النباتات المائية الأخرى)	≤ 0,1 ملغ/لتر
الفئة : سميّة مزمنة 2 :	
معدّل تركيز دون تأثير ملحوظ أو تركيز فعّال مزمن (الأسماك)	≤ 0,1 ملغ/لتر
و/أو	
معدّل تركيز دون تأثير ملحوظ أو تركيز فعّال مزمن (القشريات)	≤ 0,1 ملغ/لتر
و/أو	
معدّل تركيز دون تأثير ملحوظ أو تركيز فعّال مزمن (الطحالب أو النباتات المائية الأخرى)	≤ 0,1 ملغ/لتر

(iii) مواد لا تتوافر بشأنها بيانات كافية عن السميّة المزمنة

الفئة : سميّة مزمنة 1	
96 ساعة تركيز قاتل للنصف (الأسماك)	≤ 1 ملغ/لتر
و/أو	
48 ساعة تركيز فعّال للنصف (القشريات)	≤ 1 ملغ/لتر
و/أو	
72 أو 96 ساعة تركيز فعّال للنصف وفقاً لمعدل النمو الذاتي (الطحالب أو النباتات المائية الأخرى)	≤ 1 ملغ/لتر
والمادة غير سريعة الانحلال و/أو عامل التركيز البيولوجي الذي يتحدد تجريبياً (أو في حال عدم توافره $\log K_{ow} \geq 4$)	≤ 500
الفئة : سميّة مزمنة 2	
96 ساعة تركيز قاتل للنصف (الأسماك)	< 1 ملغ/لتر ولكن ≤ 10 ملغ/لتر
و/أو	
48 ساعة تركيز فعّال للنصف (القشريات)	< 1 ملغ/لتر ولكن ≤ 10 ملغ/لتر
و/أو	
72 أو 96 ساعة تركيز فعّال للنصف وفقاً لمعدل النمو الذاتي (الطحالب أو النباتات المائية الأخرى)	<1 ملغ/لتر ولكن ≤ 10 ملغ/لتر
والمادة غير سريعة الانحلال و/أو عامل التركيز البيولوجي الذي يتحدد تجريبياً (أو في حال عدم توافره $\log K_{ow} \geq 4$) .	≤ 500

تتضمّن مدونة IMDG إشارات إضافية بشأن عملية تصنيف المواد والأخلاط ."

التعديلات التي سيسري مفعولها مستقبلاً على المرفق IV * لاتفاقية ماربول

القرار MEPC.200(62)
المعتمد في 15 تموز/يوليو 2011

تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978
المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973

(أحكام لمنطقة خاصة وتعيين بحر البلطيق منطقة خاصة
في إطار المرفق IV المنقح لاتفاقية ماربول)

إن لجنة حماية البيئة البحرية ،

إذ تستذكر المادة 38(أ) من اتفاقية المنظمة البحرية الدولية التي تتعلق بوظائف لجنة حماية البيئة البحرية (اللجنة) التي أسندتها إليها اتفاقيات دولية لمنع التلوث البحري ومكافحته ،

وإذ تأخذ علماً بالمادة 16 من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (المشار إليها في ما يلي باسم "اتفاقية عام 1973") ، والمادة VI من بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (المشار إليه في ما يلي باسم "بروتوكول عام 1978") ، اللتين تحددان معاً إجراءات تعديل بروتوكول عام 1978 وتسندان إلى الهيئة المختصة في المنظمة مهمة دراسة واعتماد التعديلات على اتفاقية عام 1973 ، في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 (اتفاقية ماربول 78/73) ،

وقد نظرت في مسودة التعديلات على المرفق IV لاتفاقية ماربول 78/73 ،

1. تعتمد ، بموجب المادة 16(2)(د) من اتفاقية عام 1973 ، التعديلات على المرفق IV لاتفاقية ماربول 78/73 التي يرد نصها في مرفق هذا القرار ؛

2. تقرر ، بموجب المادة 16(2)(ز)(iii) من اتفاقية عام 1973 ، اعتبار التعديلات مقبولة في 1 تموز/يوليو 2012 ، ما لم يقم ، قبل ذلك التاريخ ، ما لا يقل عن ثلث الأطراف أو أطراف تشكل أساطيلها التجارية مجتمعة 50 بالمئة على الأقل من الحمولة الإجمالية للأسطول التجاري العالمي ، بإبلاغ المنظمة اعتراضها على التعديلات ؛

3. تدعو الأطراف إلى أن تأخذ علماً بأن التعديلات المذكورة ستدخل حيّز التنفيذ ، بموجب المادة 16(2)(ز)(ii) من اتفاقية عام 1973 ، في 1 كانون الثاني/يناير 2013 حال قبولها بموجب الفقرة 2 أعلاه ؛

4. تطلب إلى الأمين العام ، وفقاً للمادة 16(2)(هـ) من اتفاقية عام 1973 ، أن يرسل إلى جميع الأطراف في اتفاقية ماربول 78/73 نسخاً مصدقة من هذا القرار ونص التعديلات الوارد في المرفق ؛

5. تطلب كذلك إلى الأمين العام أن يرسل إلى أعضاء المنظمة غير الأطراف في اتفاقية ماربول 78/73 نسخاً من هذا القرار ومرفقه .

* انظر الصفحات من 405 إلى 418 للاطّلاع على النص الجامع للمرفق VI لاتفاقية ماربول ، بما في ذلك التعديلات التي اعتُمدت بالقرار MEPC.200(62) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

مرفق

تعديلات على المرفق IV لاتفاقية ماربول

1 *تُضاف الفقرات الجديدة 6 و 9 و 10 إلى اللائحة 1* :

"6 *المنطقة الخاصة* : هي منطقة بحرية تتطلّب اعتماد أساليب إلزامية خاصة لمنع تلوث البحار بقاذورات المجارير نظراً لأسباب تقنية مثبتة في ما يتصل بوضعها الأوقيانوغرافي والإيكولوجي وللطابع الخاص الذي تتميّز به حركة مرور السفن فيها .

وتشتمل المناطق الخاصة على ما يلي :

1. منطقة بحر البلطيق ، على النحو المعرّف في اللائحة 2.11.1 من المرفق I ؛

2. أي منطقة بحرية أخرى تعيّنها المنظمة بموجب معايير وإجراءات تعيين المناطق الخاصة في ما يتعلق بمنع التلوث من قاذورات مجارير السفن .*

9 *الراكب* : هو كل شخص بخلاف :

1. الربان وأفراد الطاقم أو أشخاص آخرين تم توظيفهم أو يعملون بأي صفة كانت على متن السفينة للقيام بالأعمال المطلوبة من تلك السفينة ؛

2. الطفل الذي يقلّ عمره عن سنة .

10 *سفينة الركاب* : هي سفينة تحمل ما يزيد على 12 راكباً .

ولأغراض تطبيق اللائحة 3.11 ، فإن *سفينة الركاب الجديدة* هي سفينة ركاب :

1. أُبرم عقد بنائها ، أو في حال انعدام عقد البناء ، مُدَّ صالبها ، أو بلغت مرحلة مماثلة من البناء ، في 1 كانون الثاني/يناير 2016 أو بعد ذلك التاريخ ؛

2. أو يحلّ موعد تسليمها بعد سنتين أو أكثر من تاريخ 1 كانون الثاني/يناير 2016 .

و*سفينة الركاب الموجودة* هي سفينة ركاب ليس سفينة ركاب جديدة ."

2 *تُضاف الفقرة الجديدة 2 إلى اللائحة 9* :

"2 خروجاً على الفقرة 1 ، يجب تجهيز كل سفينة ركاب يتعيّن عليها ، بموجب اللائحة 2 ، أن تستوفي أحكام هذا المرفق ، والتي تنطبق عليها اللائحة 3.11 أثناء وجودها في منطقة خاصة ، بأحد نُظم المجارير التالية :

* انظر قرار الجمعية A.927(22) ، الخطوط التوجيهية بشأن تعيين المناطق الخاصة في إطار اتفاقية ماربول 78/73 والخطوط التوجيهية بشأن تحديد وتعيين المناطق البحرية البالغة الحساسية .

1. وحدة لمعالجة قاذورات المجارير يجب أن تكون من نوع تقرّه الإدارة ، مع مراعاة المعايير وأساليب الاختبار التي تضعها المنظمة ، *

2. أو صهريج احتجاز ذو سعة تحوز على رضا الإدارة لاحتجاز كافة قاذورات المجارير ، مع أخذ طبيعة تشغيل السفينة وعدد الأشخاص الذين يتواجدون على متنها وعوامل أخرى ذات صلة بالموضوع في الاعتبار . ويجب بناء صهريج الاحتجاز على نحو يرضي الإدارة ، ويجب أن يكون مجهزاً بوسيلة مرئية تبين الكمية التي يحتجزها ."

3 *يُستعاض عن اللائحة 11 بما يلي :*

"اللائحة 11
تصريف قاذورات المجارير

ألف تصريف قاذورات المجارير من السفن بخلاف سفن الركاب في جميع المناطق وتصريف قاذورات المجارير من سفن الركاب خارج المناطق الخاصة

1 رهناً بأحكام اللائحة 3 من هذا المرفق ، يُحظر تصريف قاذورات المجارير في البحر إلا في الحالات التالية :

1. عندما تُصرَّف السفينة قاذورات المجارير المفتتة والمطهَرة باستخدام نظام أقرّته الإدارة بموجب اللائحة 2.1.9 من هذا المرفق ، وذلك على مسافة لا تقلّ عن 3 أميال بحرية من أقرب يابسة ، أو قاذورات المجارير غير المفتتة أو غير المطهَرة على مسافة تزيد على 12 ميلاً بحرياً من أقرب يابسة ، ويُشترَط في جميع الحالات ألا تُصرَّف قاذورات المجارير المخزونة في صهاريج الاحتجاز ، أو قاذورات المجارير المتأتية من أماكن تضم حيوانات حية ، دفعة واحدة ولكن بمعدلات معتدلة عندما تكون السفينة مبحرة بسرعة لا تقل عن 4 عقد ؛ ويجب أن تقرّ الإدارة معدل التصريف استناداً إلى المعايير التي تضعها المنظمة ؛ †

2. أو عندما تُشغَّل السفينة وحدة معتمدة لمعالجة قاذورات المجارير أجازتها الإدارة على أنها تستوفي المتطلبات التشغيلية المشار إليها في اللائحة 1.1.9 من هذا المرفق ، على ألاّ يخلّف الدفيق أجساماً صلبة عائمة مرئية في المياه المحيطة وألاّ يتسبب في تغيير لون هذه المياه .

2 لا تنطبق أحكام الفقرة 1 على السفن التي تعمل في مياه تخضع لسيادة إحدى الدول وعلى السفن الزائرة من دول أخرى عندما تكون في هذه المياه وتقوم بتصريف قاذورات المجارير بموجب متطلبات أقل صرامة تفرضها هذه الدولة .

باء تصريف قاذورات المجارير من سفن الركاب في منطقة خاصة

3 رهناً بأحكام اللائحة 3 من هذا المرفق ، يُحظر تصريف قاذورات المجارير من سفينة ركاب في منطقة خاصة :

1. بالنسبة لسفن الركاب الجديدة ، في 1 كانون الثاني/يناير 2016 أو بعد ذلك التاريخ ، رهناً بأحكام الفقرة 2 من اللائحة 13 ؛

* انظر التوصية بشأن المعايير الدولية المتعلقة بالدفيق والخطوط التوجيهية لاختبارات أداء وحدات معالجة قاذورات مجارير السفن التي اعتمدتها المنظمة بالقرار MEPC.2(VI) أو الخطوط التوجيهية بشأن تنفيذ معايير الدفيق واختبارات أداء وحدات معالجة قاذورات مجارير السفن التي اعتمدتها لجنة حماية البيئة البحرية بالقرار MEPC 159(55) (انظر التفسير الموحد 3) .

† انظر التوصية بشأن معايير معدل تصريف قاذورات المجارير التي لم تخضع للمعالجة من السفن ، التي اعتمدتها لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة بالقرار MEPC.157(55) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2. بالنسبة لسفن الركاب الموجودة ، في 1 كانون الثاني/يناير 2018 أو بعد ذلك التاريخ ، رهناً بأحكام الفقرة 2 من اللائحة 13 ،

إلا إذا استوفيت الشروط التالية :

إذ كانت السفينة تُشغّل وحدة معتَمَدة لمعالجة قاذورات المجارير أجازتها الإدارة على أنها تستوفي المتطلبات التشغيلية المشار إليها في اللائحة 1.2.9 من هذا المرفق ، على ألاّ يخلّف الدفيق أجساماً صلبة عائمة مرئية في المياه المحيطة وألاّ يتسبب في تغيير لون هذه المياه .

جيم *متطلبات عامة*

4 عندما تكون قاذورات المجارير ممزوجة بنفايات أو مياه عادمة تتناولها مرفقات أخرى لهذه الاتفاقية ، يجب استيفاء متطلبات تلك المرفقات بالإضافة إلى متطلبات هذا المرفق ."

4 *تُضاف اللائحة الجديدة 13 على النحو التالي :*

"اللائحة 13
مرافق الاستقبال لسفن الركاب في المناطق الخاصة

1 يتعهّد كل طرف يحدّ خطه الساحلي منطقة خاصة بضمان ما يلي :

1. توافر مرافق لاستقبال قاذورات المجارير في الموانئ والمحطات البحرية التي تقع في منطقة خاصة وتستخدمها سفن الركاب ؛

2. كفاية المرافق بحيث تلبّي احتياجات سفن الركاب تلك ؛

3. تشغيل المرافق بحيث لا تسبب أي تأخير لا مسوغ له لسفن الركاب تلك .

2 يجب أن تخطر حكومة كل طرف معني المنظمة بالتدابير التي تتخذها عملاً بالفقرة 1 من هذه اللائحة . وفي أعقاب استلام إخطارات كافية بموجب الفقرة 1 من هذه اللائحة ، تحدد المنظمة تاريخاً لدخول متطلبات اللائحة 3.11 في ما يتعلق بالمنطقة المعنية حيّز التنفيذ . وتُخطر المنظمة جميع الأطراف بالتاريخ المحدد بهذه الصورة قبل فترة لا تقل عن 12 شهراً من حلول ذلك التاريخ . وحتى حلول ذلك التاريخ ، يجب على السفن أن تستوفي متطلبات اللائحة 1.11 من هذا المرفق عندما تبحر في المنطقة الخاصة ."

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

4 – التعديلات التي سيسري مفعولها مستقبلاً على المرفق IV لاتفاقية ماربول (القرار MEPC.200(62))

تعديلات على نموذج الشهادة الدولية لمنع التلوث بقاذورات المجارير

1 *يُضاف النص التالي تحت العنوان "تفاصيل السفينة" :*

"نوع السفينة لأغراض انطباق اللائحة 3.11 : *

سفينة ركاب جديدة/موجودة

سفينة ليست سفينة ركاب"

2 *تُعدَّل الفقرة * 1.1 لتُصبح نصّها على النحو التالي :*

"1.1. * وصف محطة معالجة قاذورات المجارير :

نوع محطة معالجة قاذورات المجارير .....

اسم الشركة الصانعة.....

أجازت محطة معالجة قاذورات المجارير على أنها تستوفي معايير الدفيق على النحو المنصوص عليه في القرار MEPC.2(VI) .

أجازت محطة معالجة قاذورات المجارير على أنها تستوفي معايير الدفيق على النحو المنصوص عليه في القرار MEPC.159(55) .

أجازت محطة معالجة قاذورات المجارير على أنها تستوفي معايير الدفيق على النحو المنصوص عليه في الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة ."

* للحذف حسب الاقتضاء .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

النصّ الجامع للمرفق IV لاتفاقيّة ماربول ، بما في ذلك التعديلات التي اعتمدت بالقرار MEPC.200(62) *

لوائح منع التلوث بقاذورات مجارير السفن

الفصل 1 – عموميات

اللائحة 1
تعريفات

لأغراض هذا المرفق فإن :

1 *السفينة الجديدة* هي :

.1 السفينة التي أُبرم عقد بنائها ، أو في حال انعدام عقد البناء ، مُثّ صالبها ، أو بلغت مرحلة مماثلة من البناء ، في تاريخ دخول هذا المرفق حيز التنفيذ أو بعد ذلك التاريخ ؛

.2 أو السفينة التي يحلّ تاريخ تسليمها بعد ثلاث سنوات أو أكثر من تاريخ دخول هذا المرفق حيّز التنفيذ .

2 *السفينة الموجودة* : هي أي سفينة لا تندرج في عداد السفن الجديدة .

3 *قاذورات المجارير* هي :

.1 مياه الصرف وغيرها من النفايات من أي نوع من أنواع المراحيض والمبالو ؛

.2 أو مياه الصرف من المرافق الطبية (المستوصف وحجرة المرضى ، وما إلى هنالك) من خلال أحواض الغسل والاستحمام والبالوعات الموجودة في هذه المرافق ؛

.3 أو مياه الصرف من الأماكن التي تحتوي على حيوانات حية ؛

.4 أو أي مياه عادمة أخرى عندما تكون مختلطة بمياه الصرف التي سبق تعريفها .

4 *صهريج الاحتجاز* : هو الصهريج الذي يُستخدم لجمع قاذورات المجارير وتخزينها .

5 *أقرب يابسة* : يعني مصطلح "من أقرب يابسة" انطلاقاً من خط الأساس الذي حُدّد استناداً إليه البحر الإقليمي للإقليم المعني بموجب القانون الدولي . أما بالنسبة لأغراض هذه الاتفاقية ، فإن مصطلح "من أقرب يابسة" قبالة الساحل الشمالي الشرقي لأستراليا يعني انطلاقاً من خط يرسم من نقطة على الساحل الأسترالي عند :

* دخل المرفق IV لاتفاقية ماربول حيّز التنفيذ في 27 أيلول/سبتمبر 2003 . ويُتوقع أن يسري مفعول التعديلات التي اعتُمدت بالقرار MEPC.200(62) في 1 كانون الثاني/يناير 2013 .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy © IMO

خط العرض '11°00 جنوباً ، وخط الطول '142°08 شرقاً
إلى نقطة عند خط العرض 10°35 جنوباً ، وخط الطول 141°55 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '10°00 جنوباً ، خط الطول '142°00 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '9°10 جنوباً ، خط الطول '143°52 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '9°00 جنوباً ، خط الطول '144°30 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '10°41 جنوباً ، خط الطول '145°00 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '13°00 جنوباً ، خط الطول '145°00 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '15°00 جنوباً ، خط الطول '146°00 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '17°30 جنوباً ، خط الطول '147°00 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '21°00 جنوباً ، خط الطول '152°55 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '24°30 جنوباً ، خط الطول '154°00 شرقاً ،
ثم إلى نقطة على الساحل الأسترالي عند خط العرض '24°42 جنوباً وخط الطول '153°15 شرقاً .

6 *المنطقة الخاصة* : هي منطقة بحرية تتطلّب اعتماد أساليب إلزامية خاصة لمنع تلوث البحار بقاذورات المجارير نظراً لأسباب تقنية مثبتة في ما يتصل بوضعها الأوقيانوغرافي والإيكولوجي وللطابع الخاص الذي تتميز به حركة مرور السفن فيها .

وتشتمل المناطق الخاصة على ما يلي :

1. منطقة بحر البلطيق ، على النحو المعرّف في اللائحة 2.11.1 من المرفق I ؛

2. أي منطقة بحرية أخرى تعيّنها المنظمة بموجب معايير وإجراءات تعيين المناطق الخاصة في ما يتعلق بمنع التلوث من قاذورات مجارير السفن .*

7 *رحلة دولية* : تعني رحلة من بلد تنطبق عليه هذه الاتفاقية إلى ميناء يقع خارج هذا البلد ، أو العكس .

8 *شخص* : يعني أحد أفراد الطاقم أو أحد الركاب .

9 *الراكب* : هو كل شخص بخلاف :

1. الربان وأفراد الطاقم أو أشخاص آخرين تم توظيفهم أو يعملون بأي صفة كانت على متن السفينة للقيام بالأعمال المطلوبة من تلك السفينة ؛

2. الطفل الذي يقلّ عمره عن سنة .

10 *سفينة الركاب* : هي سفينة تحمل ما يزيد على 12 راكباً .

ولأغراض تطبيق اللائحة 3.11 ، فإن *سفينة الركاب الجديدة* هي سفينة ركاب :

1. أُبرم عقد بنائها ، أو في حال انعدام عقد البناء ، مُدّ صاليبها ، أو بلغت مرحلة مماثلة من البناء ، في 1 كانون الثاني/يناير 2016 أو بعد ذلك التاريخ ؛

* انظر قرار الجمعية A.927(22) ، الخطوط التوجيهية بشأن تعيين المناطق الخاصة في إطار اتفاقية ماربول 78/73 والخطوط التوجيهية بشأن تحديد وتعيين المناطق البحرية البالغة الحساسية .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

.2 أو بحلّ موعد تسليمها بعد سنتين أو أكثر من تاريخ 1 كانون الثاني/يناير 2016 .
و*سفينة الركاب الموجودة* هي سفينة ركاب ليس سفينة ركاب جديدة .

11 *الذكرى السنوية* : تعني اليوم والشهر من كل عام اللذين يطابقان تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الدولية لمنع التلوث بقاذورات المجارير .

اللائحة 2
الانطباق *

1 تنطبق أحكام هذا المرفق على السفن التالية التي تقوم برحلات دولية :

.1 السفن الجديدة التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر ؛

.2 السفن الجديدة التي تقلّ حمولتها الإجمالية عن 400 طن والمرخّص لها بنقل أكثر من 15 شخصاً ؛

.3 السفن الموجودة التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر ، وذلك بعد خمس سنوات من تاريخ دخول هذا المرفق حيز التنفيذ ؛

.4 السفن الموجودة التي تقلّ حمولتها الإجمالية عن 400 طن والمرخّص لها بنقل أكثر من 15 شخصاً ، وذلك بعد خمس سنوات من تاريخ دخول هذا المرفق حيز التنفيذ ؛

2 تضمن الإدارة أن السفن الموجودة ، بموجب الفقرتين الفرعيتين 3.1 و 4.1 من هذه اللائحة ، التي مُدّت صوالبها أو التي بلغت مرحلة مماثلة من مراحل البناء قبل 2 تشرين الأول/أكتوبر 1983 ، مزوّدة ، قدر المستطاع ، بما يلزم لتصريف قاذورات المجارير بموجب متطلبات اللائحة 11 من المرفق .

اللائحة 3
الاستثناءات

1 لا تنطبق اللائحة 11 من هذا المرفق على ما يلي :

.1 تصريف قاذورات المجارير من السفن اللازم لضمان سلامة السفينة ومن هم على متنها أو لإنقاذ الأرواح في البحار ؛

.2 أو تصريف قاذورات المجارير الناجم عن عطب يصيب السفينة أو معداتها إذا كانت كافة الاحتياطات المعقولة قد اتخذت ، قبل حدوث العطب وبعده ، لمنع التصريف أو التقليل منه إلى أدنى حد ممكن .

* اعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية في دورتها الثانية والخمسين (11 إلى 15 تشرين الأول/أكتوبر 2004) أن تاريخ 27 أيلول/سبتمبر 2003 هو التاريخ الوحيد ولا تاريخ غيره لسريان مفعول المرفق IV لاتفاقية ماربول (انظر الفقرات من 16.6 إلى 19.6 من الوثيقة MEPC.52/24) .

الفصل 2 – المعاينات والإجازة *

اللائحة 4
المعاينات

1 تخضع جميع السفن التي يتعيّن عليها ، بموجب اللائحة 2 ، أن تتقيّد بأحكام هذا المرفق للمعاينات المبيّنة أدناه :

1. معاينة أولية قبل أن توضع السفينة في الخدمة أو قبل أول إصدار للشهادة المطلوبة بموجب اللائحة 5 من هذا المرفق ، والتي يجب أن تشمل معاينة كاملة لهيكل السفينة ومعداتها ونُظُمها وتجهيزاتها وترتيباتها وموادها بالقدر الذي تكون فيه السفينة مشمولة بهذا المرفق . ويجب أن تتيح المعاينة التحقق من أن الهيكل والمعدات والنظم والتجهيزات والترتيبات والمواد تستوفي استيفاء كاملاً المتطلبات المنطبقة من هذا المرفق .

2. معاينة تجديدية على فترات فاصلة تحددها الإدارة ، على ألا تتجاوز خمس سنوات ، إلا في الحالات التي تنطبق عليها اللائحة 2.8 أو 5.8 أو 6.8 أو 7.8 من هذا المرفق . وتتقّد المعاينة التجديدية على نحو يضمن التحقق من أن الهيكل والمعدات والنظم والتجهيزات والترتيبات والمواد تستوفي استيفاء كاملاً المتطلبات المنطبقة من هذا المرفق .

3. معاينة إضافية ، إما شاملة أو جزئية ، حسب الظروف ، تجري بعد عملية تصليح ناجمة عن عمليات التحقق المنصوص عليها في الفقرة 4 من هذه اللائحة ، أو كلما تجري عمليات تصليح أو تجديد مهمة . وتتقّد المعاينة على نحو يضمن التحقق من أن عمليات تصليح أو التجديد اللازمة تمت بالفعل وأن المواد والمهارة المستخدمة في عمليات تصليح أو التجديد هذه مرضية من جميع الجوانب وأن السفينة تستوفي مقتضيات هذا المرفق من جميع الوجوه .

2 تتخذ الإدارة الإجراءات المناسبة بالنسبة للسفن التي لا تخضع لأحكام الفقرة 1 من هذه اللائحة ، وذلك لضمان استيفائها الأحكام المنطبقة من هذا المرفق .

3 يقوم موظفون تابعون للإدارة بإجراء معاينات السفن المتعلقة بإعمال أحكام هذا المرفق . إلا أنه يجوز للإدارة أن تعهد بالمعاينات إلى خبراء معاينة تعيّنهم لهذا الغرض أو إلى هيئات تعتمدها .

4 تخوّل الإدارة التي تقوم بتعيين خبراء معاينة أو هيئات معتمدة لإجراء المعاينات المنصوص عليها في الفقرة 3 من هذه اللائحة خبير المعاينة المعيّن أو الهيئة المعتمدة القيام بما يلي :

1. طلب إجراء تصليحات للسفينة ؛

2. إجراء معاينات إذا طلبت السلطات المختصة في دولة الميناء ذلك .

وتُبلغ الإدارة المنظمة بالمسؤوليات المحددة وبشروط تفويض السلطة لخبراء المعاينة المعيّنين أو الهيئات المعتمدة بغية تعميمها على الأطراف في هذه الاتفاقية لإحاطة موظفيها علماً بها .

* انظر التنفيذ الشامل والموحّد للنظام المنسّق للمعاينة والإجازة (نظام HSSC) الذي اعتمدته جمعية المنظمة بالقرار A.883(21) ، والخطوط التوجيهية للمعاينة في إطار النظام المنسّق للمعاينة والإجازة لعام 2007 الذي اعتمدته جمعية المنظمة بالقرار A.997(25) ، بالصيغة التي قد تُعدّل بها المنظمة . وانظر التعميم MSC/Circ 1010-MEPC/Circ 382 بشأن إرسال المعلومات عن تفويض الهيئات المعتمدة ، والمعلومات التي يتم جمعها بواسطة النظام العالمي المتكامل للمعلومات عن النقل البحري نظام (GISIS) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

5 عندما يقرر خبير معاينة معيّن أو هيئة معتمدة أن حالة السفينة أو معداتها لا تطابق إلى حد كبير التفاصيل الواردة في الشهادة ، أو أنها تجعل السفينة غير صالحة للإبحار دون أن تشكّل تهديداً غير معقول بإلحاق ضرر بالبيئة البحرية ، يجب على خبير المعاينة هذا أو الهيئة هذه التحقق فوراً من أن التدابير التصحيحية قد اتّخذت وإبلاغ الإدارة بذلك في حينه . وإذا لم تتخذ هذه التدابير التصحيحية ، ينبغي سحب الشهادة وإبلاغ الإدارة بذلك فوراً . وإذا كانت السفينة في ميناء تابع لطرف آخر ، ينبغي إبلاغ السلطات المختصة في دولة الميناء أيضاً بذلك فوراً . وعندما يقوم موظف تابع للإدارة أو خبير معاينة معين أو هيئة معتمدة بإبلاغ السلطات المختصة في دولة الميناء بذلك ، يجب على حكومة دولة الميناء المعنية تقديم المساعدة اللازمة لهذا الموظف أو خبير المعاينة أو الهيئة للاضطلاع بواجباتهم بموجب هذه اللائحة . وإذا كان ذلك منطبقاً ، تتخذ حكومة دولة الميناء المعنية ما يلزم من خطوات لضمان عدم إبحار السفينة إلى أن يصبح بمقدورها التوجّه صوب البحر أو مغادرة الميناء للتوجّه إلى أقرب حوض مناسب ومتاح لتصليح السفن دون أن تشكّل تهديداً غير معقول بإلحاق ضرر بالبيئة البحرية .

6 في جميع الحالات ، تضمن الإدارة المعنية اكتمال المعاينة وفعاليتها وتتعهّد باتخاذ الترتيبات اللازمة للوفاء بهذا الالتزام .

7 يجب المحافظة على حالة السفينة ومعداتها على نحو يضمن التقيّد بأحكام هذه الاتفاقية ويضمن بقاء السفينة من جميع الوجوه صالحةً للإبحار دون أن تشكّل تهديداً غير معقول بإلحاق ضرر بالبيئة البحرية .

8 بعد إتمام أي معاينة للسفينة بموجب الفقرة 1 من هذه اللائحة ، لا يجوز إدخال أي تغيير على الهيكل أو المعدات أو النُظُم أو التجهيزات أو الترتيبات أو المواد التي شملتها المعاينة بدون إذن من الإدارة ، إلا إذا كان الأمر يتعلق بالاستبدال البحت لتلك المعدات والتجهيزات .

9 إذا تعرّضت السفينة لحادثة أو تبيّن وجود خلل فيها يؤثّر إلى حد كبير في منَعَتها أو اكتمال معداتها التي يشملها هذا المرفق ، يجب على ربان السفينة أو مالكها أن يبلغ بذلك في أقرب وقت مستطاع الإدارة أو الهيئة المعتمدة أو خبير المعاينة المعين المسؤول عن إصدار الشهادة ذات الصلة بذلك ، والذي يمهد السبيل لإجراء تدقيق يحدد مدى الحاجة إلى إجراء معاينة على النحو المنصوص عليه في الفقرة 1 . وإذا كانت السفينة في ميناء طرف آخر ، يجب على ربانها أو مالكها أن يبلغ بذلك أيضاً ودون إبطاء السلطات المختصة في دولة الميناء ، ويجب على خبير المعاينة المعيّن أو الهيئة المعتمدة التحقق من عملية الإبلاغ هذه .

اللائحة 5
إصدار الشهادة أو المصادقة عليها

1 تصدر الشهادة الدولية لمنع التلوث بقاذورات المجارير ، بعد إجراء المعاينة الأولية أو المعاينة الدورية بموجب أحكام اللائحة 4 من هذا المرفق ، لأي سفينة تقوم برحلات إلى موانئ أو محطات بحرية خاضعة لسيادة أطراف أخرى في الاتفاقية . وينطبق هذا المتطلب على السفن الموجودة بعد انقضاء خمس سنوات على تاريخ دخول هذا المرفق حيّز التنفيذ .

2 يتم إصدار هذه الشهادة أو المصادقة عليها من قبل الإدارة أو أي أشخاص تخوّلهم الإدارة أصولاً بذلك أو أي هيئة تخوّلها الإدارة أصولاً بذلك * . وفي جميع الحالات ، تتحمل الإدارة المسؤولية كاملةً عن الشهادة .

* انظر الخطوط التوجيهية بشأن تفويض الهيئات العاملة نيابةً عن الإدارة ، التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.739(18) ، في صيغتها المعدّلة بالقرار MSC.208(81) ، ومواصفات تحديد وظائف المعاينة والإجازة التي تضطلع بها الهيئات المعتمدة العاملة نيابةً عن الإدارة ، التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.789(19) ، في الصيغة التي قد تعدّله بها المنظمة .

اللائحة 6
إصدار الشهادة أو المصادقة عليها من قبل حكومة أخرى

1 يجوز لحكومة طرف في هذه الاتفاقية أن تُخضع سفينة للمعاينة ، بناءً على طلب الإدارة ، وأن تقوم ، إذا اقتنعت بأن أحكام هذا المرفق مستوفاة ، بإصدار أو الإذن بإصدار الشهادة الدولية لمنع التلوث بقاذورات المجارير للسفينة ، وأن تقوم ، حسب الاقتضاء ، بالمصادقة أو الإذن بالمصادقة على تلك الشهادة على متن السفينة بموجب هذا المرفق .

2 تُزوِّد الإدارة التي طلبت إجراء المعاينة بنسخة من الشهادة ومن التقرير عن المعاينة في أقرب وقت مستطاع .

3 يجب أن تتضمن الشهادة التي تصدر على هذا النحو ما يبيّن أنها مُنحت بناءً على طلب الإدارة وأن مفعولها مكافئ للشهادة التي تصدر بموجب اللائحة 5 من هذا المرفق وتحظى باعتراف مماثل لها .

4 لا تُمنح الشهادة الدولية لمنع التلوث بقاذورات المجارير لسفينة يحقّ لها أن ترفع عَلَم دولة ليست طرفاً في هذه الاتفاقية .

اللائحة 7
نموذج الشهادة

يجب أن تُحرَّر الشهادة الدولية لمنع التلوث بقاذورات المجارير بشكل يطابق النموذج الوارد في تذييل هذا المرفق ، ويجب أن تصدر باللغة الإنكليزية أو الفرنسية أو الإسبانية على الأقل . وإذا استُخدمت أيضاً اللغة الرسمية للبلد الذي يُصدر الشهادة ، تكون لها الحجية في حالة التنازع أو التباين .

اللائحة 8
مدة الشهادة وصلاحيتها *

1 تصدر الشهادة الدولية لمنع التلوث بقاذورات المجارير لمدة تحددها الإدارة ، على ألا تتجاوز هذه المدة خمس سنوات .

1.2 دون الإخلال بمتطلبات الفقرة 1 من هذه اللائحة ، إذا أُكملت المعاينة الدورية في غضون ثلاثة أشهر من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة ، تكون الشهادة الجديدة صالحة من تاريخ إكمال المعاينة الدورية حتى موعد لا يتجاوز خمس سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة .

2.2 إذا أُكملت المعاينة الدورية بعد تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة ، تكون الشهادة الجديدة صالحة من تاريخ إكمال المعاينة الدورية حتى موعد لا يتجاوز خمس سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة .

3.2 إذا أُكملت المعاينة الدورية قبل أكثر من ثلاثة أشهر من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة ، تكون الشهادة الجديدة صالحة من تاريخ إكمال المعاينة الدورية حتى موعد لا يتجاوز خمس سنوات من تاريخ إكمال المعاينة الدورية .

3 إذا صدرت الشهادة لمدة تقلّ عن خمس سنوات ، يجوز للإدارة أن تمدد صلاحيتها إلى ما بعد تاريخ انتهاء الصلاحية حتى المدة القصوى المحددة في الفقرة 1 من هذه اللائحة .

* انظر الإرشادات بشأن ترقيم استبدال الشهادات الموجودة التي صدرت بعد سريان مفعول التعديلات على الشهادات التي تنصّ عليها الصكوك الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية (التعميم MSC-MEPC.5/Circ.6) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

4 إذا أُكملت معاينة دورية وتعذّر إصدار شهادة جديدة أو وضعها على متن السفينة قبل تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة ، يجوز للشخص المخول له أو الهيئة المخول لها من قبل الإدارة المصادقة على الشهادة الموجودة . وتُقبل هذه الشهادة باعتبارها صالحة لمدة إضافية لا تتجاوز خمسة أشهر من تاريخ انتهاء الصلاحية .

5 إذا لم تكن السفينة في ميناء من المقرر معاينتها فيه عند انتهاء صلاحية الشهادة ، يجوز للإدارة تمديد مدة صلاحية الشهادة ، على أن يقتصر هذا التمديد على تمكين السفينة من إكمال رحلتها إلى الميناء المقرر معاينتها فيه وفقط في الحالات التي يبدو فيها ذلك ملائماً ومعقولاً . ولا يجوز تمديد الشهادة لمدة تتجاوز ثلاثة أشهر ، ولا يحق لسفينة تُمنح تمديداً بأن تقوم ، لدى وصولها إلى الميناء المقرر معاينتها فيه ، بمغادرة ذلك الميناء استناداً إلى هذا التمديد بدون شهادة جديدة . وعند إكمال المعاينة الدورية ، تكون الشهادة الجديدة صالحة إلى تاريخ لا يتجاوز خمس سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة قبل منح التمديد .

6 يجوز للإدارة أن تمدّد صلاحية شهادة صدرت لسفينة تقوم برحلات قصيرة ولم يتم تمديدها وفقاً للأحكام المذكورة آنفاً لهذه اللائحة ، وذلك لفترة سماح تصل إلى شهر واحد من تاريخ انتهاء الصلاحية المبيّن في الشهادة . وعند إكمال المعاينة الدورية ، تكون الشهادة الجديدة صالحة إلى موعد لا يتجاوز خمس سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة قبل منح التمديد .

7 في ظروف خاصة تحددها الإدارة ، لا يتعيّن أن تكون الشهادة الجديدة مؤرخة ابتداء من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة على النحو الذي تقتضيه الفقرة 2.2 أو 5 أو 6 من هذه اللائحة . وفي هذه الظروف الخاصة ، تكون الشهادة الجديدة صالحة إلى موعد لا يتجاوز خمس سنوات من تاريخ إكمال المعاينة الدورية .

8 تفقد الشهادة التي تصدر بموجب اللائحة 5 أو 6 من هذا المرفق صلاحيتها في أي من الحالات التالية :

1. إذا لم تكتمل المعاينات المقررة في غضون الفترات المحددة بموجب اللائحة 1.4 من هذا المرفق ؛

2. أو عند انتقال السفينة إلى علَم دولة أخرى . ولا تصدر شهادة جديدة إلا إذا اقتنعت الحكومة التي تُصدر الشهادة الجديدة اقتناعاً كاملاً بأن السفينة تستوفي متطلبات اللائحتين 7.4 و 8.4 من هذا المرفق . وفي حال انتقال السفينة من علَم دولة طرف إلى علَم دولة طرف أخرى ، بين الأطراف وإذا طُلب ذلك في غضون ثلاثة أشهر من الانتقال ، يجب على حكومة الطرف الذي كان يحق للسفينة أن ترفع علَمه أن يرسل إلى الإدارة ، في أقرب وقت مستطاع ، نسخاً من الشهادة التي كانت تحملها السفينة قبل الانتقال ونسخاً من التقارير عن المعاينة ذات الصلة بذلك إن كانت موجودة .

الفصل 3 – معدات التصريف وضبطه

اللائحة 9
نُظم قاذورات المجارير

1 يجب تجهيز كل سفينة يتعيّن عليها ، بموجب اللائحة 2 ، أن تستوفي أحكام هذا المرفق بأحد نُظُم المجارير التالية :

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

1. وحدة لمعالجة قاذورات المجارير يجب أن تكون من نوع تقرّه الإدارة ، مع مراعاة المعايير وأساليب الاختبار التي تضعها المنظمة * ؛

2. أو نظام لتفتيت وتطهير قاذورات المجارير تقرّه الإدارة . ويجب أن يكون هذا النظام مزوّداً بمرافق تقبلها الإدارة لتخزين قاذورات المجارير مؤقتاً عندما تكون بعيدة أقل من 3 أميال بحرية عن أقرب يابسة ؛

3. أو صهريج احتجاز ذو سعة تحوز على رضا الإدارة لاحتجاز كافة قاذورات المجارير ، مع أخذ طبيعة تشغيل السفينة وعدد الأشخاص الذين يتواجدون على متنها وعوامل أخرى ذات صلة بالموضوع في الإعتبار . ويجب بناء صهريج الاحتجاز على نحوٍ يرضي الإدارة ، ويجب أن يكون مجهزاً بوسيلة مرئية تبين الكمية التي يحتجزها .

2 خروجاً على الفقرة 1 ، يجب تجهيز كل سفينة ركاب يتعيّن عليها ، بموجب اللائحة 2 ، أن تستوفي أحكام هذا المرفق ، والتي تنطبق عليها اللائحة 3.11 أثناء وجودها في منطقة خاصة ، بأحد نظم المجارير التالية :

1. وحدة لمعالجة قاذورات المجارير يجب أن تكون من نوع تقرّه الإدارة ، مع مراعاة المعايير وأساليب الاختبار التي تضعها المنظمة * ؛

2. أو صهريج احتجاز ذو سعة تحوز على رضا الإدارة لاحتجاز كافة قاذورات المجارير ، مع أخذ طبيعة تشغيل السفينة وعدد الأشخاص الذين يتواجدون على متنها وعوامل أخرى ذات صلة بالموضوع في الإعتبار . ويجب بناء صهريج الاحتجاز على نحوٍ يرضي الإدارة ، ويجب أن يكون مجهزاً بوسيلة مرئية تبين الكمية التي يحتجزها .

اللائحة 10
وصلات التصريف القياسية

1 لكي يتسنّى وصل خط أنابيب مرافق الاستقبال بخط أنابيب التصريف في السفينة ، يجب أن يزوّد كلا الخطين بوصلة تصريف قياسية بموجب الجدول التالي :

الأبعاد القياسية لشفاه وصلات التصريف

الوصف	الأبعاد
القطر الخارجي	210 ملم
القطر الداخلي	وفقاً للقطر الخارجي للأنبوب
قطر دائرة المسامير الملولبة	170 ملم
شقوق الشفة	4 ثقوب بقطر 18 ملم محفورة على أبعاد متساوية على دائرة مسامير ملولبة بالقطر المذكور أعلاه ، وفيها شقوق بعرض 18 ملم تصل إلى المحيط الخارجي للشفة . ويكون عرض الشق 18 ملم
سمك الشفة	16 ملم
المسامير الملولبة والصواميل : العدد والقطر	4 ، قطر كل منها 16 ملم وبطول مناسب
تُصمَّم الشفة لقبول أنابيب ذات قطر داخلي أقصى يبلغ 100 ملم ويجب أن تكون مصنوعة من الفولاذ أو من أي مادة مكافئة له ذات وجه مسطّح . ويجب أن تكون هذه الشفة والحشية الملائمة لها مناسبتين لضغط خدمة قدره 600 كيلو باسكال . وبالنسبة للسفن التي يبلغ عمقها المشكّل 5 أمتار أو أقل ، يجوز أن يكون القطر الداخلي لوصلة التصريف 38 ملم .	

* انظر التوصية بشأن المعايير الدولية المتعلقة بالدقيق والخطوط التوجيهية لاختبارات أداء وحدات معالجة قاذورات مجارير السفن التي اعتمدتها المنظمة بالقرار MEPC.2(VI) أو الخطوط التوجيهية بشأن تنفيذ معايير الدقيق واختبارات أداء وحدات معالجة قاذورات مجارير السفن التي اعتمدتها لجنة حماية البيئة البحرية بالقرار MEPC.159(55) (انظر التفسير الموحد 3) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2 في سفن الأغراض الخاصة ، مثلاً عبّارات الركاب ، يجوز بشكل آخر تزويد خط أنابيب التصريف في السفينة بوصلة تصريف تقبلها الإدارة ، مثل القارنات السريعة الوصل .

اللائحة 11
تصريف قاذورات المجارير

ألف تصريف قاذورات المجارير من السفن بخلاف سفن الركاب في جميع المناطق وتصريف قاذورات المجارير من سفن الركاب خارج المناطق الخاصة

1 رهناً بأحكام اللائحة 3 من هذا المرفق ، يُحظر تصريف قاذورات المجارير في البحر إلا في الحالات التالية :

.1 عندما تُصرَّف السفينة قاذورات المجارير المفتتة والمطهَّرة باستخدام نظام أقرّته الإدارة بموجب اللائحة 2.1.9 من هذا المرفق ، وذلك على مسافة لا تقل عن 3 أميال بحرية من أقرب يابسة ، أو قاذورات المجارير غير المفتتة أو غير المطهَّرة على مسافة تزيد على 12 ميلاً بحرياً من أقرب يابسة ، ويُشترط في جميع الحالات ألا تُصرَّف قاذورات المجارير المخزونة في صهاريج الاحتجاز ، أو قاذورات المجارير المتأتية من أماكن تضم حيوانات حية ، دفعة واحدة ولكن بمعدلات معتدلة عندما تكون السفينة مبحرة بسرعة لا تقل عن 4 عقد ؛ ويجب أن تقرّ الإدارة معدل التصريف استناداً إلى المعايير التي تضعها المنظمة* ؛

.2 أو عندما تُشغَّل السفينة وحدة معتمدة لمعالجة قاذورات المجارير أجازتها الإدارة على أنها تستوفي المتطلبات التشغيلية المشار إليها في اللائحة 1.1.9 من هذا المرفق ، على ألاّ يخلّف الدفيق أجساماً صلبة عائمة مرئية في المياه المحيطة وألاّ يتسبب في تغيير لون هذه المياه .

2 لا تنطبق أحكام الفقرة 1 على السفن التي تعمل في مياه تخضع لسيادة إحدى الدول وعلى السفن الزائرة من دول أخرى عندما تكون في هذه المياه وتقوم بتصريف قاذورات المجارير بموجب متطلبات أقل صرامة تفرضها هذه الدولة .

باء تصريف قاذورات المجارير من سفن الركاب في منطقة خاصة

3 رهناً بأحكام اللائحة 3 من هذا المرفق ، يُحظر تصريف قاذورات المجارير من سفينة ركاب في منطقة خاصة :

.1 بالنسبة لسفن الركاب الجديدة ، في 1 كانون الثاني/يناير 2016 أو بعد ذلك التاريخ ، رهناً بأحكام الفقرة 2 من اللائحة 13 ؛

.2 بالنسبة لسفن الركاب الموجودة ، في 1 كانون الثاني/يناير 2018 أو بعد ذلك التاريخ ، رهناً بأحكام الفقرة 2 من اللائحة 13 ،

إلا إذا استوفيت الشروط التالية :

إذ كانت السفينة تُشغِّل وحدة معتمَدة لمعالجة قاذورات المجارير أجازتها الإدارة على أنها تستوفي المتطلبات التشغيلية المشار إليها في اللائحة 1.2.9 من هذا المرفق ، على ألاّ يخلّف الدفيق أجساماً صلبة عائمة مرئية في المياه المحيطة وألاّ يتسبب في تغيير لون هذه المياه .

* انظر التوصية بشأن معايير معدل تصريف قاذورات المجارير التي لم تخضع للمعالجة من السفن ، التي اعتمدتها لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة بالقرار MEPC.157(55) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

جيم متطلبات عامة

4 عندما تكون قاذورات المجارير ممزوجة بنفايات أو مياه عادمة تتناولها مرفقات أخرى لهذه الاتفاقية ، يجب استيفاء متطلبات تلك المرفقات بالإضافة إلى متطلبات هذا المرفق .

الفصل 4 – مرافق الاستقبال

اللائحة 12
مرافق الاستقبال

1 يجب على حكومة كل طرف في الاتفاقية تقتضي من السفن التي تعمل في مياه تخضع لسيادتها والسفن الزائرة أثناء وجودها في تلك المياه أن تستوفي متطلبات اللائحة 1.11 أن تتعهد بتوفير مرافق كافية في الموانئ والمحطات البحرية لاستقبال قاذورات المجارير لتلبية احتياجات السفن التي تستخدمها ، وذلك دون التسبب في تأخير هذه السفن .

2 تقوم حكومة كل طرف بإخطار المنظمة بجميع الحالات التي يُدّعى فيها أن المرافق المتاحة بموجب هذه اللائحة غير كافية بقصد إبلاغ الحكومات المتعاقدة المعنية بذلك .

اللائحة 13
مرافق الاستقبال لسفن الركاب في المناطق الخاصة

1 يتعهد كل طرف يحدّ خطه الساحلي منطقة خاصة بضمان ما يلي :

.1 توافر مرافق لاستقبال قاذورات المجارير في الموانئ والمحطات البحرية التي تقع في منطقة خاصة وتستخدمها سفن الركاب ؛

.2 كفاية المرافق بحيث تلبي احتياجات سفن الركاب تلك ؛

.3 تشغيل المرافق بحيث لا تسبب أي تأخير لا مسوغ له لسفن الركاب تلك .

2 يجب أن تبلغ حكومة كل طرف معني المنظمة بالتدابير التي تتخذها عملاً بالفقرة 1 من هذه اللائحة . وفي أعقاب استلام إخطارات كافية بموجب الفقرة 1 من هذه اللائحة ، تحدد المنظمة تاريخاً لدخول متطلبات اللائحة 3.11 في ما يتعلق بالمنطقة المعنية حيّز التنفيذ . وتُبلغ المنظمة جميع الأطراف بالتاريخ المحدد بهذه الصورة قبل فترة لا تقلّ عن 12 شهراً من حلول ذلك التاريخ . وحتى حلول ذلك التاريخ ، يجب على السفن أن تستوفي متطلبات اللائحة 1.11 من هذا المرفق عندما تبحر في المنطقة الخاصة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الفصل 5 – الرقابة من قِبل دولة الميناء

اللائحة 14
الرقابة من قِبل دولة الميناء على المتطلبات التشغيلية *

1 تخضع السفينة لدى وجودها في ميناء أو محطة بحرية تابعَين لطرف آخر لتفقّد يجريه موظفون مخوّلون أصولاً من قِبل هذا الطرف للتحقق من تطبيق المتطلبات التشغيلية المنصوص عليها في هذا المرفق ، وذلك إذا كانت هناك أسباب جلية تبعث على الاعتقاد بأن الربان أو الطاقم ليسوا على اطّلاع على الإجراءات المتنية الأساسية المتصلة بمنع التلوث بقاذورات المجارير .

2 في الظروف المحددة في الفقرة 1 من هذه اللائحة ، يتخذ الطرف الخطوات اللازمة لضمان عدم إبحار السفينة ما لم يستتم الوضع بموجب متطلبات هذا المرفق .

3 تنطبق على هذه اللائحة الإجراءات المتصلة بالرقابة من قِبل دولة الميناء التي تنصّ عليها المادة 5 من هذه الاتفاقية .

4 ليس في هذه اللائحة ما يمكن تفسيره على أنه يحدّ من حقوق والتزامات طرف ما يقوم بالرقابة على المتطلبات التشغيلية المنصوص عليها تحديداً في هذه الاتفاقية .

* انظر إجراءات الرقابة من قبل دولة الميناء التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A 787(19) وعدّلتها بالقرار A 882(21) ؛ انظر أيضاً المطبوعة الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية والتي تحمل رقم المبيع IA650E .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

تذييل للمرفق IV

تذييل
نموذج الشهادة الدولية لمنع التلوث بقاذورات المجارير

الشهادة الدولية لمنع التلوث بقاذورات المجارير

صادرة بمقتضى أحكام الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (المشار إليها في ما يلي باسم الاتفاقية) تحت سلطة حكومة :

.....

(الاسم الرسمي الكامل للبلد)

من قِبل .....

(الصفة الرسمية الكاملة للشخص المختص
أو المخوّلة بمقتضى أحكام الاتفاقية)

تفاصيل السفينة *

اسم السفينة .....

الرقم المميّز أو الحروف المميّزة .....

ميناء التسجيل .....

الحمولة الإجمالية .....

عدد الأشخاص الذين أُجيز للسفينة أن تنقلهم.....

الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية † .....

سفينة جديدة/موجودة ‡ .....

نوع السفينة لأغراض انطباق اللائحة 3.11 ‡ :

سفينة ركاب جديدة/موجودة ‡ .....

سفينة ليست سفينة ركاب.....

تاريخ مدّ الصالب أو بلوغ السفينة مرحلة مماثلة من مراحل البناء أو ، إذا كان ذلك منطبقاً ، التاريخ الذي بدء فيه العمل على تحويل أو تبديل أو تغيير كبير .....

* يجوز كبديل إيراد تفاصيل السفينة في أطر أفقية .
† انظر خطة المنظمة البحرية الدولية بشأن رقم تعريف السفينة التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.600(15) .
‡ للحذف حسب الاقتضاء .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

4 – التعديلات التي سيجري مفعولها مستقبلاً على المرفق IV
لاتفاقية ماربول (القرار MEPC.200(62))

نشهد :

1 أن السفينة مزودة بوحدة لمعالجة قاذورات المجارير/جهاز تفتيت/صهريج احتجاز * وبخط أنابيب تصريف استيفاء للائحتين 9 و 10 من المرفق IV للاتفاقية ، على النحو التالي :

*1.1 وصف محطة معالجة قاذورات المجارير :

نوع وحدة معالجة قاذورات المجارير .....

اسم شركة التصنيع .....

أجازت الإدارة وحدة معالجة قاذورات المجارير على أنها تستوفي معايير الدفيق على النحو المنصوص عليه في القرار MEPC.2(VI) .

أجازت الإدارة وحدة معالجة قاذورات المجارير على أنها تستوفي معايير الدفيق على النحو المنصوص عليه في القرار MEPC.159(55) .

أجازت الإدارة وحدة معالجة قاذورات المجارير على أنها تستوفي معايير الدفيق على النحو المنصوص عليه في الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة .

*2.1 وصف جهاز التفتيت :

نوع جهاز التفتيت .....

اسم شركة التصنيع .....

نوعية قاذورات المجارير بعد التطهير .....

*3.1 وصف صهريج الاحتجاز :

السعة الكلية لصهريج الاحتجاز ..... $م^3$

موقعه .....

4.1 خط أنابيب تصريف قاذورات المجارير إلى مرفق استقبال مجهَّز بوصلة ساحلية قياسية .

2 تمت معاينة السفينة بموجب اللائحة 4 من المرفق IV للاتفاقية .

3 تبيَّن من المعاينة أن هيكل السفينة ومعداتها ونُظُمها وتجهيزاتها وترتيباتها وموادها وحالتها مرضية من جميع النواحي وأن السفينة تستوفي المتطلبات المنطبقة الواردة في المرفق IV للاتفاقية .

هذه الشهادة صالحة حتى (اليوم/الشهر/السنة) .....[1]

رهناً بالمعاينات بموجب اللائحة 4 من المرفق IV للاتفاقية .

تاريخ إكمال المعاينة التي صدرت الشهادة استناداً إليها : (اليوم/الشهر/السنة) .....

صدرت في .....

(مكان إصدار الشهادة)

التاريخ (اليوم/الشهر/السنة).....

(تاريخ الإصدار)

.....

(توقيع الموظف المفوض أصولاً بإصدار الشهادة)

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

* للحذف حسب الاقتضاء .

† يُدرج تاريخ انتهاء الصلاحية الذي تحدده الإدارة بموجب اللائحة 1.8 من المرفق IV للاتفاقية . ويوافق اليوم والشهر من هذا التاريخ الذكرى السنوية على النحو المعرَّف في اللائحة 8.1 من المرفق IV للاتفاقية .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

المصادقة على تمديد صلاحية الشهادة إذا كانت صالحة
لمدة تقلّ عن 5 سنوات حيثما تنطبق اللائحة 3.8

تستوفي السفينة الأحكام ذات الصلة من الاتفاقية ، وتُقبل هذه الشهادة ، بموجب اللائحة 3.8 من المرفق IV للاتفاقية ، على أنها صالحة حتى (اليوم/الشهر/السنة) .....

التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوّض أصولاً)

المكان : .....

التاريخ : (اليوم/الشهر/السنة) .....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

المصادقة في حالة إكمال المعاينة الدورية وانطباق اللائحة 4.8

تستوفي السفينة الأحكام ذات الصلة من الاتفاقية ، وتُقبل هذه الشهادة ، بموجب اللائحة 4.8 من المرفق IV للاتفاقية ، على أنها صالحة حتى (اليوم/الشهر/السنة) .....

التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوّض أصولاً)

المكان : .....

التاريخ : (اليوم/الشهر/السنة) .....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

المصادقة لتمديد صلاحية الشهادة إلى أن تصل السفينة إلى ميناء المعاينة
أو لفترة سماح حيثما تنطبق اللائحة 5.8 أو 6.8

تُقبل هذه الشهادة ، بموجب اللائحة 5.8 أو 6.8 * من المرفق IV للاتفاقية ، على أنها صالحة حتى (اليوم/الشهر/السنة).....

التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوّض أصولاً)

المكان : .....

التاريخ : (اليوم/الشهر/السنة) .....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

* للحذف حسب الاقتضاء .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

التعديلات التي سيسري مفعولها مستقبلاً على المرفق V لاتفاقية ماربول

القرار MEPC.201(62)
المعتمد في 15 تموز/يوليو 2011

تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978
المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973
(المرفق V المنقح لاتفاقية ماربول)

إن لجنة حماية البيئة البحرية ،

إذ تستذكر المادة 38(أ) من اتفاقية المنظمة البحرية الدولية التي تتعلق بوظائف لجنة حماية البيئة البحرية (اللجنة) التي أُسندتها إليها اتفاقيات دولية لمنع التلوث البحري ومكافحته ،

وإذ تأخذ علماً بالمادة 16 من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (المشار إليها في ما يلي باسم "اتفاقية عام 1973") ، والمادة VI من بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (المشار إليه في ما يلي باسم "بروتوكول عام 1978") ، اللتين تحددان معاً إجراءات تعديل بروتوكول عام 1978 وتسندان إلى الهيئة المختصة في المنظمة مهمة دراسة واعتماد التعديلات على اتفاقية عام 1973 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1978 (اتفاقية ماربول 78/73) ،

وقد نظرت في مسودة التعديلات على المرفق V لاتفاقية ماربول 78/73 ،

1. تعتمد ، بموجب المادة 16(2)(د) من اتفاقية عام 1973 ، التعديلات على المرفق V لاتفاقية ماربول 78/73 التي يرد نصها في مرفق هذا القرار ؛

2. تقرر ، بموجب المادة 16(2)(و)(iii) من اتفاقية عام 1973 ، اعتبار التعديلات مقبولة في 1 تموز/يوليو 2012 ، ما لم يقم ، قبل ذلك التاريخ ، ما لا يقل عن ثلث الأطراف أو أطراف تشكّل أساطيلها التجارية مجتمعةً 50 % على الأقل من الحمولة الإجمالية للأسطول التجاري العالمي ، بإبلاغ المنظمة اعتراضها على التعديلات ؛

3. تدعو الأطراف إلى أن تأخذ علماً بأن التعديلات المذكورة ستدخل حيّز التنفيذ ، بموجب المادة 16(2)(ز)(ii) من اتفاقية عام 1973 ، في 1 كانون الثاني/يناير 2013 حال قبولها بموجب الفقرة 2 أعلاه ؛

4. تطلب إلى الأمين العام ، وفقاً للمادة 16(2)(هـ) من اتفاقية عام 1973 ، أن يرسل إلى جميع الأطراف في اتفاقية ماربول 78/73 نسخاً مصدقة من هذا القرار ونص التعديلات الوارد في المرفق ؛

5. تطلب كذلك إلى الأمين العام أن يرسل إلى أعضاء المنظمة غير الأطراف في اتفاقية ماربول 78/73 نسخاً من هذا القرار ومرفقه .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الوقائع العراقية
Iraqi Legislation

معلومات إضافية

مرفق

المرفق الملحق لاتفاقية ماربول

لوائح منع التلوث بقمامة السفن

اللائحة 1
تعريفات

لأغراض هذا المرفق :

1 *نفايات الحيوانات* : هي جثث أي حيوانات تُنقل على متن السفينة بوصفها بضائع وتنفق أو تُقتل قتلاً رحيماً أثناء الرحلة .

2 *مخلّفات البضائع* : هي فضلات أي بضائع لا تتناولها مرفقات أخرى لهذه الاتفاقية وتبقى على متن السفينة أو في العنابر بعد التحميل أو التفريغ ، بما في ذلك تحميل وتفريغ البضائع الزائدة أو المنسكبة ، المبلولة منها أو الجافة ، أو التي تعلق في مياه الغسل ، ولكنها لا تشمل غبار البضائع الذي يبقى على السطح بعد الكنس أو الغبار على مسطحات السفينة الخارجية .

3 *زيت الطهي* : هو أي نوع من الزيت أو الدهن الحيواني الصالح للأكل أو الذي يُزمع استخدامه في تحضير الطعام أو طهيه ، ولكنه لا يشمل الطعام نفسه الذي يتم تحضيره باستخدام هذه الزيوت .

4 *النفايات المنزلية* : تعني جميع أنواع النفايات التي لا تتناولها مرفقات أخرى والتي تتولّد في أماكن المعيشة على متن السفينة . ولا تشمل النفايات المنزلية مياه الاستخدام المنزلي .

5 *مبحرة* : تعني أن السفينة منطلقة في البحر في مسار أو مسارات ، بما في ذلك أي انحراف عن أقصر طريق مباشر ، سيتسبب بالقدر العملي الممكن لأغراض الملاحة بنشر أي تصريف على أكبر مساحة ممكنة من البحر بالقدر العملي والمعقول .

6 *عُدد الصيد* : هي أي أداة أو جزء منها أو مجموعة أدوات يمكن وضعها على سطح الماء أو في الماء أو في قاع البحر بغية صيد الأحياء البحرية أو أحياء المياه العذبة أو حصرها من أجل صيدها أو جمعها لاحقاً .

7 *المنصات الثابتة أو العائمة* : هي الهياكل الثابتة أو العائمة الموجودة في البحر والتي تُستخدم للتنقيب عن الموارد المعدنية في قاع البحر أو استخراجها أو العمليات الأخرى المصاحبة لذلك .

8 *نفايات الطعام* : تعني أي مواد غذائية تالفة أو غير تالفة ، وتشمل الفاكهة والخضار ومشتقات الحليب والدواجن ومنتجات اللحم وفتات الطعام التي تتولّد على متن السفن .

9 *القمامة* : هي جميع نفايات الطعام والنفايات المنزلية والنفايات التشغيلية وجميع أنواع البلاستيك ومخلفات البضائع والرماد الناتج عن المرمدات وزيت الطهي وعدد الصيد وذبائح الحيوانات التي تتولّد أثناء التشغيل العادي للسفينة والتي قد تدعو الضرورة إلى التخلص منها بصورة متواصلة أو دورية ، ما عدا تلك المواد المعرفة أو المدرجة في مرفقات أخرى لهذه الاتفاقية . ولا تشتمل القمامة على السمك الطازج أو أجزاء منه التي تتولّد عن أنشطة الصيد التي يتم القيام بها أثناء الرحلة ،

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

أو نتيجةً لأنشطة تربية المائيات التي تنطوي على نقل الأسماك ، بما في ذلك المحاريات ، لوضعها في مرفق تربية المائيات ونقل حصاد الأسماك ، بما في ذلك المحاريات ، من هذه المرافق إلى اليابسة لتوضيبه .

10 *الرماد الناتج عن الترميد* : يعني الرماد ومخلفات الاحتراق الناتجة عن المرمّدات على متن السفينة التي تُستخدم لترميد القمامة .

11 *أقرب يابسة* : مصطلح "من أقرب يابسة" يعني من خط الأساس الذي حُدّدت منه المياه الإقليمية للإقليم المعني بموجب القانون الدولي . أما بالنسبة لأغراض هذه الاتفاقية ، فإن مصطلح "من أقرب يابسة" فبالة الساحل الشمالي الشرقي لأستراليا يعني انطلاقا من خط يُرسم من نقطة على الساحل الأستراليّ عند :

خط العرض '11°00 جنوباً ، وخط الطول '142°08 شرقاً
إلى نقطة عند خط العرض '10°35 جنوباً ، وخط الطول 141°55 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '10°00 جنوباً ، خط الطول '142°00 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '9°10 جنوباً ، خط الطول '143°52 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '9°00 جنوباً ، خط الطول '144°30 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '10°41جنوباً ، خط الطول '145°00 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '13°00 جنوباً ، خط الطول '145°00 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '15°00 جنوباً ، خط الطول '146°00 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '17°30 جنوباً ، خط الطول '147°00 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '21°00 جنوباً ، خط الطول '152°55 شرقاً ،
ثم إلى نقطة عند خط العرض '24°30 جنوباً ، خط الطول '154°00 شرقاً ،
ثم إلى نقطة على الساحل الأستِرالي
عند خط العرض '24°42 جنوباً وخط الطول '153°15 شرقاً .

12 *النفايات التشغيلية* : هي كافة النفايات الصلبة (بما في ذلك الملاط السائل) التي لا تتناولها مرفقات أخرى ويتم جمعها على متن السفينة أثناء الصيانة العادية أو عمليات تشغيل السفينة العادية ، أو التي تُستخدم لتسيف البضائع ومناولتها . وتشتمل النفايات التشغيلية أيضاً على مواد التنظيف والمواد المضافة الموجودة في عنابر البضائع ومياه الغسل الخارجية . ولا تشتمل النفايات التشغيلية على مياه الاستخدام المنزلي أو مياه الجمّة أو تصريفات مماثلة أخرى ضرورية لتشغيل السفينة ، مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة .

13 أنواع *البلاستيك* : تعني أي مواد صلبة يتألف أحد مكوناتها الأساسية من متماثر ذي كتلة جزيئية عالية أو أكثر وتتشكّل (تأخذ شكلها) إما أثناء تصنيع المتماثر أو تحويله إلى منتج جاهز بالحرارة و/أو بالضغط . وتتميّز أنواع البلاستيك بخصائص مادية تتراوح بين الصلادة والتقصّف والليونة والمرونة . ولأغراض هذا المرفق ، يعني مصطلح "جميع أنواع البلاستيك" القمامة كافة التي تتألف من البلاستيك أو تضم بلاستيك بأي شكل من الأشكال ، بما في ذلك الحبال الاصطناعية وشباك الصيد الاصطناعية وأكياس القمامة المصنوعة من البلاستيك والرماد الناتج عن ترميد منتجات البلاستيك .

14 *المنطقة الخاصة* : هي منطقة بحرية تستدعي اتّباع أساليب إلزامية خاصة لمنع التلوث البحري فيها بالقمامة ، وذلك نظراً لأسباب تقنية معترف بها تتعلق بظروفها الأوقيانوغرافية والإيكولوجية والطابع الخاص لحركة الملاحة فيها .

ولأغراض هذا المرفق ، فإن المناطق الخاصة هي منطقة البحر الأبيض المتوسط ومنطقة بحر البلطيق ومنطقة البحر الأسود ومنطقة البحر الأحمر ومنطقة الخليجان ومنطقة بحر الشمال ومنطقة القطب الجنوبي ومنطقة البحر الكاريبي الكبرى ، والتي يرد تعريفها في ما يلي :

1. منطقة البحر الأبيض المتوسط ، وهي البحر الأبيض المتوسط ذاته ، بما في ذلك الخلجان والبحار الموجودة فيه ، على أن تكون حدوده مع البحر الأسود خط العرض 41° شمالاً ، وإلى الغرب مضيق جبل طارق عند خط الطول '36°5 غرباً .

2. منطقة بحر البلطيق ، وهي بحر البلطيق ذاته مع خليج Bothnia ، وخليج فنلندا والمدخل إلى هذا البحر ، والتي يحدها خط العرض Skaw in the Skagerrak عند '44,8°57 شمالاً .

3. منطقة البحر الأسود ، وهي البحر الأسود ذاته وحدوده مع البحر الأبيض المتوسط خط العرض 41° شمالاً .

4. منطقة البحر الأحمر ، وهي البحر الأحمر ذاته ، بما في ذلك خليجا السويس والعقبة ، ويحدّها جنوباً خط الاتجاه الثابت بين رأس سيان ('8,5°12 شمالاً ، '19,6°43 شرقاً) وحصن مراد ('40,4°12 شمالاً ، '30,2°43 شرقاً) .

5. منطقة الخلجان ، وهي المنطقة البحرية التي تقع شمال غربي خط الاتجاه الثابت بين رأس الحدّ ('30°22 شمالاً ، '48°59 شرقاً) ورأس الفاسته ('04°25 شمالاً ، '25°61 شرقاً) .

6. منطقة بحر الشمال ، وهي بحر الشمال ذاته ، بما في ذلك البحار التي تقع فيه ، وضمن الحدود التالية :

   1. بحر الشمال جنوباً حتى خط العرض 62° شمالاً ، وشرقاً حتى خط الطول 4° غرباً ؛

   2. مضيق Skagerrak ، الذي يقع حدّه الجنوبي شرق رأس Skaw عند خط العرض '44,8°57 شمالاً ؛

   3. القناة الإنكليزية (بحر المانش) ومشارفها شرق خط الطول 5° غرباً ، وشمال خط العرض '48°50 شمالاً .

7. منطقة القطب الجنوبي ، وهي المنطقة البحرية جنوبي خط العرض 60° جنوباً .

8. منطقة البحر الكاريبي الكبرى ، وهي خليج المكسيك والبحر الكاريبي ذاتهما ، بما في ذلك الخلجان والبحار التي تقع فيهما وذلك القسم من المحيط الأطلسي الذي يقع ضمن الحدود التي يشكّلها خط العرض 30° شمالاً من فلوريدا إلى خط الطول '30°77 غرباً ، ثم خط الاتجاه الثابت إلى تقاطع خط العرض 20° شمالاً وخط الطول 59° غرباً ، ثم خط الاتجاه الثابت إلى تقاطع خط العرض '20°7 شمالاً وخط الطول 50° غرباً ، ثم خط الاتجاه الثابت الذي يمتد نحو الجنوب الغربي إلى الحدود الشرقية لغيانا الفرنسية .

اللائحة 2
الانطباق

ما لم يُنصّ صراحةً على خلاف ذلك ، تنطبق أحكام هذا المرفق على جميع السفن .

Licensed to Sabah Alsaraf for 1 copy. © IMO

اللائحة 3
حظر عام على تصريف القمامة في البحر

1 يُحظر تصريف القمامة كافةً في البحر ، باستثناء ما تنصّ عليه بخلاف ذلك اللوائح 4 و 5 و 6 و 7 من هذا المرفق .

2 باستثناء ما تنصّ عليه اللائحة 7 من هذا المرفق ، يُحظر أن تُصرَّف في البحر كافة أنواع البلاستيك ، بما في ذلك ، وعلى سبيل المثال لا الحصر ، الحبال الاصطناعية وشباك الصيد الاصطناعية وأكياس القمامة المصنوعة من البلاستيك والرماد الناتج عن ترميد المنتجات البلاستيكية .

3 باستثناء ما تنصّ عليه اللائحة 7 من هذا المرفق ، يُحظر تصريف زيت الطهي في البحر .

اللائحة 4
تصريف القمامة خارج المناطق الخاصة

1 يجب أن يتم تصريف أنواع القمامة التالية في البحر خارج المناطق الخاصة عندما تكون السفينة مبحرة وأبعد ما تكون بالقدر العملي الممكن من أقرب يابسة ، على ألا يتم ذلك في أي حال من الأحوال عندما تكون السفينة على مسافة تقلّ عما يلي :

1. مسافة 3 أميال بحرية من أقرب يابسة بالنسبة لنفايات الطعام التي تم إمرارها في جهاز للجرش أو الطحن . ويجب أن تكون هذه النفايات المجروشة أو المطحونة قابلة للنفاذ عبر غربال لا يزيد قطر فتحاته على 25 مم .

2. مسافة 12 ميلاً بحرياً من أقرب يابسة بالنسبة لنفايات الطعام التي لم تخضع للمعالجة بموجب الفقرة الفرعية 1. أعلاه .

3. مسافة 12 ميلاً بحرياً من أقرب يابسة بالنسبة لمخلّفات البضائع التي لا يمكن استعادتها باستخدام الأساليب التي تتوافر عادة للتفريغ . ويجب ألا تحتوي مخلّفات البضائع هذه على أي مواد مصنّفة على أنها مؤذية للبيئة البحرية ، مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة .

4. بالنسبة لذبائح الحيوانات . يجب أن يتم التصريف أبعد ما يمكن عن أقرب يابسة ، مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة .

2 يجوز تصريف مواد التنظيف أو المواد المضافة الموجودة في عنابر البضائع ومياه غسل السطح والمسطحات الخارجية في البحر ، ولكن يجب ألا تكون هذه المواد مؤذية للبيئة البحرية ، مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة .

3 عندما تكون القمامة ممزوجة أو ملوثة بمواد أخرى يُحظر تصريفها أو تنطبق عليها متطلبات مختلفة لتصريفها ، يجب تطبيق المتطلبات الأشد صرامة .

اللائحة 5

المتطلبات الخاصة لتصريف القمامة من المنصات الثابتة أو العائمة

1 مع مراعاة أحكام الفقرة 2 من هذه اللائحة ، يُحظر أن تُصرَّف في البحر أي قمامة من المنصات الثابتة أو العائمة ومن جميع السفن الأخرى عندما تكون بمحاذاة هذه المنصات أو في حدود 500 متر منها .

2 يجوز السماح بتصريف نفايات الطعام في البحر من المنصات الثابتة أو العائمة التي تبعد ما يزيد على 12 ميلاً بحرياً عن أقرب يابسة ، ومن جميع السفن الأخرى عندما تكون بمحاذاة هذه المنصات أو في حدود 500 متر منها ، ولكن فقط بعد إمرارها في جهاز للجرش أو الطحن . ويجب أن تكون نفايات الطعام المجروشة أو المطحونة هذه قابلة للنفاذ عبر غربال لا يزيد قطر فتحاته على 25 مم .

اللائحة 6

تصريف القمامة داخل المناطق الخاصة

1 يُسمح بتصريف أنواع القمامة التالية في البحر ضمن المناطق الخاصة فقط عندما تكون السفينة مبحرة وعلى النحو التالي :

1. تصريف نفايات الطعام في البحر على أبعد مسافة ممكنة من الناحية العملية من أقرب يابسة ، على ألا تقلّ هذه المسافة عن 12 ميلاً بحرياً من أقرب يابسة أو من أقرب جرف جليدي . ويجب أن تكون هذه النفايات مجروشة أو مطحونة وأن تكون قابلة للنفاذ عبر غربال لا يزيد قطر فتحاته على 25 مم . ويجب ألاّ تكون ملوثة بأي نوع آخر من أنواع القمامة . ولا يُسمح بتصريف أي من منتجات الطيور الدخيلة ، بما في ذلك الدواجن وأجزاؤها ، في منطقة القطب الجنوبي ما لم تكن قد خضعت للمعالجة بالتعقيم .

2. تصريف مخلّفات البضائع التي لا يمكن استعادتها باستخدام الأساليب التي تتوافر عادةً للتفريغ حيث تُستوفى كافة الشروط التالية :

1. يجب ألاّ تحتوي مخلّفات البضائع أو مواد التنظيف أو المواد المضافة الموجودة في مياه غسل العنابر على أي مواد مصنّفة على أنها مؤذية للبيئة البحرية ، مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة ؛

2. يجب أن يقع ميناء المغادرة وميناء الوجهة التالية على حد سواء ضمن المنطقة الخاصة ، ويجب ألاّ تُبحر السفينة خارج المنطقة الخاصة التي تقع بين هذين الميناءين ؛

3. لا توجد مرافق استقبال ملائمة بين هذين الميناءين ، مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة ؛

4. في حال استيفاء الشروط المنصوص عليها في الفقرات الفرعية 1.2 و 2.2 و 3.2 من هذه الفقرة ، يتم تصريف مياه غسل عنابر البضائع التي تحتوي على مخلّفات على أبعد مسافة ممكنة من الناحية العملية من أقرب يابسة ، على ألاّ تقلّ هذه المسافة عن 12 ميلاً بحرياً من أقرب يابسة أو من أقرب جرف جليدي .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2 يجوز تصريف مواد التنظيف والمواد المضافة الموجودة في مياه غسل السطح والمسطحات الخارجية في البحر ، ولكن فقط إذا لم تكن هذه المواد مؤذية للبيئة البحرية ، مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة .

3 تنطبق القواعد التالية (بالإضافة إلى القواعد المنصوص عليها في الفقرة 1 من هذه اللائحة) على منطقة القطب الجنوبي :

.1 يتعهد كل طرف تُبحر السفن من موانئه متّجهةً إلى منطقة القطب الجنوبي أو تتّجه إلى موانئه قادمةً منها بأن يضمن أن تتوافر في أسرع وقت مستطاع من الناحية العملية مرافق ملائمة لاستقبال كافة أنواع القمامة من جميع السفن ، دون التسبب في تأخيرها على نحوٍ غير مسوغ ، ووفقاً لاحتياجات السفن التي تستخدمها .

.2 يضمن كل طرف أن تُجهَّز جميع السفن التي يحق لها أن ترفع علَمَه ، قبل أن تدخل منطقة القطب الجنوبي ، بسعة كافية للاحتفاظ على متنها بالقمامة كافة أثناء عملها في المنطقة ، وأن تكون قد اتخذت ترتيبات لتصريف هذه القمامة في مرفق استقبال بعد مغادرة المنطقة .

4 عندما تكون القمامة ممزوجة أو ملوثة بمواد أخرى يُحظر تصريفها أو تنطبق عليها متطلبات مختلفة لتصريفها ، يجب تطبيق المتطلبات الأشد صرامة .

اللائحة 7
الاستثناءات

1 لا تنطبق اللوائح 3 و 4 و 5 و 6 من هذا المرفق على ما يلي :

.1 تصريف القمامة من سفينة بغرض ضمان سلامة هذه السفينة والأشخاص الموجودين على متنها أو إنقاذ الأرواح في البحار ؛

.2 أو الفقد العَرَضي للقمامة الناتج عن عطل يطرأ على السفينة أو معداتها ، شريطة أن تكون جميع الاحتياطات المعقولة قد اتُخذت قبل وقوع العطل وبعده لمنع الفقد العَرَضي أو التخفيف منه إلى أدنى حد ممكن ؛

.3 أو الفقد العَرَضي لعُدّة الصيد من إحدى السفن ، شريطة أن تكون جميع الاحتياطات المعقولة قد اتُخذت لتفادي هذا الفقد ؛

.4 أو تصريف عُدّة الصيد من أجل حماية البيئة البحرية أو ضماناً لسلامة السفينة أو طاقمها .

2 الاستثناء المتعلق *بالسفينة المبحرة*

.1 لا تنطبق متطلبات اللائحتين 4 و 6 المتعلقة *بالسفينة المبحرة* على تصريف نفايات الطعام حيثما يتضح أن الاحتفاظ بنفايات الطعام هذه على متن السفينة يعرّض صحة الأشخاص الموجودين على متنها لخطر داهم .

اللائحة 8
مرافق الاستقبال *

1 يتعهد كل طرف بأن يضمن توافر مرافق ملائمة في الموانئ والمحطات البحرية لاستقبال القمامة دون التسبب في تأخير السفن على نحو غير مسوغ ، ووفقاً لاحتياجات السفن التي تستخدمها .

2 مرافق الاستقبال داخل المناطق الخاصة :

1. يتعهد كل طرف يتاخم خطه الساحلي منطقة خاصة بأن يضمن توافر مرافق استقبال ملائمة في جميع الموانئ والمحطات البحرية التي تقع ضمن منطقة خاصة ، وذلك في أسرع وقت ممكن ، على أن يأخذ في الحسبان الاحتياجات الخاصة للسفن التي تعمل في هذه المناطق .

2. يجب أن يُخطر كل طرف معني المنظمة بالتدابير التي يتخذها عملاً بالفقرة الفرعية 1.2 من هذه اللائحة . وفي أعقاب استلام إخطارات كافية ، تحدد المنظمة تاريخاً لدخول متطلبات اللائحة 6 من هذا المرفق بشأن المنطقة المعنية حيز التنفيذ . وتخطر المنظمة جميع الأطراف بالتاريخ المحدد بهذه الصورة قبل فترة لا تقل عن اثني عشر شهراً من حلول ذلك التاريخ . وبانتظار حلول هذا التاريخ ، يجب على السفن التي تبحر في منطقة خاصة أن تستوفي متطلبات اللائحة 4 من هذا المرفق في ما يتعلق بالتصريف خارج المناطق الخاصة .

3 يقوم كل طرف بإخطار المنظمة بجميع الحالات التي يُدّعى فيها بأن المرافق الموفّرة بموجب هذه اللائحة غير كافية ، قصد إبلاغ الأطراف المعنية بذلك .

اللائحة 9
رقابة دولة الميناء على المتطلبات التشغيلية †

1 تخضع السفينة لدى وجودها في ميناء أو محطة بحرية تابعَيْن لطرف آخر لتفقّد يجريه موظفون مخوّلون أصولاً من قِبل هذا الطرف للتحقق من تطبيق المتطلبات التشغيلية المنصوص عليها في هذا المرفق ، وذلك إذا كانت هناك أسباب جلية تحمل على الاعتقاد بأن الربان أو الطاقم ليسوا على اطّلاع على الإجراءات المتّبعة الأساسية المتصلة بمنع التلوث بالقمامة .

2 في الظروف المحددة في الفقرة 1 من هذه اللائحة ، يتخذ الطرف الخطوات اللازمة لضمان عدم إبحار السفينة ما لم يستقم الوضع بموجب متطلبات هذا المرفق .

3 تنطبق على هذه اللائحة الإجراءات المتصلة بالرقابة من قِبل دولة الميناء التي تنص عليها المادة 5 من هذه الاتفاقية .

4 ليس في هذه اللائحة ما يمكن تفسيره على أنه يحدّ من حقوق والتزامات طرف ما يقوم بالرقابة على المتطلبات التشغيلية المنصوص عليها تحديداً في هذه الاتفاقية .

* انظر دليل الممارسات السليمة لموفّري ومستخدمي مرافق الاستقبال الميناني (التعميم MEPC.1/Circ.671) .
† انظر إجراءات الرقابة من قِبل دولة الميناء التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.787(19) وعدّلتها بالقرار A. 882(21) ؛ انظر أيضاً المطبوعة الصادرة عن المنظمة التي تحمل رقم المبيع IA650E .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

اللائحة 10
الملصقات وخطط إدارة القمامة وسجل القمامة

1 .1 يجب على كل سفينة يبلغ طولها الكلّي 12 متراً أو أكثر وعلى المنصات الثابتة أو العائمة أن تعلّق على متنها ملصقات تبين للطاقم والركاب متطلبات التصريف التي تنص عليها اللوائح 3 و 4 و 5 و 6 من هذا المرفق ، حسب الانطباق .

.2 يجب أن تُكتب الملصقات بلغة عمل أفراد طاقم السفينة ، وتُكتب أيضاً بالإسبانية أو الإنكليزية أو الفرنسية في ما يتعلق بالسفن التي تقوم برحلات إلى موانئ أو محطات بحرية تخضع لسيادة أطراف أخرى في الاتفاقية .

2 يجب على كل سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 100 طن فأكثر ، وعلى كل سفينة رُخص لها بنقل 15 شخصاً أو أكثر ، وعلى المنصات الثابتة أو العائمة ، أن تحمل على متنها خطة لإدارة القمامة يجب على الطاقم اتباعها . ويجب أن تتضمن هذه الخطة إجراءات مكتوبة للتقليل إلى أدنى حد ممكن من القمامة وجمعها وتخزينها ومعالجتها والتخلص منها ، بما في ذلك استخدام المعدات المتنية . ويجب أن تحدد الخطة أيضاً الشخص المكلف أو الأشخاص المكلفين بتنفيذها . ويجب أن تستند هذه الخطة إلى الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة وأن تكون مكتوبة بلغة عمل أفراد الطاقم .

3 يجب على كل سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر ، وعلى كل سفينة رُخص لها بأن تنقل 15 شخصاً أو أكثر وتقوم برحلات إلى موانئ أو محطات بحرية تخضع لسيادة أطراف أخرى في الاتفاقية ، وعلى كل منصة ثابتة أو وعائمة ، أن تمسك سجلاً للقمامة . ويجب أن يوضع هذا السجل ، سواء أكان يشكّل جزءاً من سجل السفينة الرسمي أم لا ، وفقاً للنموذج المبين في تذييل هذا المرفق :

.1 يجب أن تُسجَّل فوراً أي عملية تصريف في البحر أو في مرفق استقبال ، أو أي عملية ترميد عند إتمامها ، في سجل القمامة وأن يوقّع الشخص المسؤول هذا التسجيل في تاريخ ذلك التصريف أو الترميد . ويجب أن يوقّع ربان السفينة كل صفحة اكتمل ملء البيانات فيها . ويجب أن تدوَّن البيانات المدرجة في سجل القمامة بالإسبانية أو الإنكليزية أو الفرنسية على الأقل . وإذا أُدرجت البيانات أيضاً باللغة الرسمية للدولة التي يحق للسفينة أن ترفع علَمها ، فإن هذه البيانات هي التي يعتد بها في حالة حدوث نزاع أو تباين ؛

.2 يجب أن يشمل كل قيد يتعلق بعملية ترميد أو تصريف التاريخ والساعة وموقع السفينة وفئة القمامة وتقديراً لكمية القمامة التي تم ترميدها أو تصريفها ؛

.3 يجب أن يُحفظ سجل القمامة على متن السفينة أو المنصة الثابتة أو العائمة في مكان يتيح التدقيق فيه على الفور في جميع الأوقات المعقولة . ويجب الاحتفاظ بهذا السجل لفترة عامين على الأقل من تاريخ إدراج آخر قيد فيه ؛

.4 في حالة حدوث أي عملية تصريف أو فقد عَرَضي على النحو المشار إليه في اللائحة 7 من هذا المرفق ، يجب أن يُدرج في سجل القمامة قيد يبين ظروف ذلك وأسبابه ، أو في حالة السفن التي تقلّ حمولتها الإجمالية عن 400 طن ، يدرج في سجل السفينة قيد يبين موقع التصريف أو الفقد وظروفه وأسبابه وتفاصيل المواد التي تم تصريفها أو فقدها والاحتياطات المعقولة التي اتخذت لمنع هذا التصريف أو الفقد العرَضي أو التقليل منه إلى أدنى حد ممكن .

* انظر الخطوط التوجيهية بشأن إعداد خطط إدارة القمامة ؛ وانظر المطبوعة الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية التي تحمل رقم المبيع IA656E .

4 يجوز للإدارة أن تعفي من المتطلبات المتعلقة بسجل القمامة :

1. أي سفينة تقوم برحلات لا تتجاوز مدتها ساعة واحدة ورُخص لها بنقل 15 شخصاً أو أكثر ؛

2. أو المنصات الثابتة أو العائمة .

5 يجوز للهيئة المختصة التابعة لحكومة طرف في الاتفاقية أن تدقق في سجل القمامة أو سجل السفينة الرسمي على متن أي سفينة تنطبق عليها هذه اللائحة أثناء وجود هذه السفينة في موانئ ذلك الطرف أو محطاته البحرية ، ويجوز لها أن تستنسخ أي قيد مدرج في هذين السجلين ، ويجوز لها إلزام الربان بأن يشهد أن المستنسخ يمثل نسخة صادقة من القيد المعني . وأي نسخة مستخرجة على هذا النحو يشهد ربان السفينة أنها نسخة صادقة من قيد مدرج في سجل القمامة أو سجل السفينة الرسمي تقبل في أي إجراءات قضائية كدليل على الوقائع المذكورة في القيد . ويجب على الهيئة المختصة لدى التدقيق في سجل القمامة وسجل السفينة الرسمي واستخراج النسخة الموثقة بموجب هذه الفقرة أن تقوم بذلك بأسرع وقت ممكن دون تعريض السفينة لتأخير لا داعي له .

6 إن الفقد العرضي لعدة الصيد أو تصريفها على النحو المنصوص عليه في اللائحتين 3.1.7 و 4.1.7 ، والذي يشكل تهديداً خطيراً للبيئة البحرية أو للملاحة ، ينبغي إبلاغه للدولة التي يحق للسفينة أن ترفع علمها ، وعندما يحصل الفقد أو التصريف في مياه تخضع لسيادة دولة ساحلية التي حصل الفقد ضمن منطقة تخضع لسيادتها ، ينبغي إبلاغه أيضاً لتلك الدولة الساحلية .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

تذييل
نموذج سجل القمامة

سجل القمامة

اسم السفينة : .....

الرقم المميِّز أو الحروف المميِّزة : .....

الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية : .....

المدة : ..... من : ..... إلى : .....

1 مقدمة

بموجب اللائحة 10 من المرفق V للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1978 (اتفاقية ماربول) ، يجب إمساك سجل تدوّن فيه كل عملية تصريف أو كل عملية ترميد عند إتمامها . ويشمل ذلك عمليات التصريف في البحر أو في مرافق الاستقبال أو في سفن أخرى ، فضلاً عن الفقد العرضي للقمامة .

2 القمامة وإدارة القمامة

القمامة هي جميع نفاياتِ الطعامِ والنفايات المنزلية والنفايات التشغيليةِ وجميع أنواع البلاستيك ومخلفات البضائع وزيت الطهي والرماد الناتج عن المرمدات وعدد الصيد وذبائح الحيوانات التي تتولّد أثناء التشغيل العادي للسفينة والتي قد تدعو الضرورة إلى التخلص منها بصورة متواصلة أو دورية ، ما عدا تلك المواد المعرفة أو المدرجة في مرفقات أخرى لهذه الاتفاقية . ولا تشتمل القمامة على السمك الطازج أو أجزاء منه التي تتولّد عن أنشطة الصيد التي يتم القيام بها أثناء الرحلة ، أو نتيجةً لأنشطة تربية المائيات التي تنطوي على نقل الأسماك ، بما في ذلك المحاريات ، لوضعها في مرفق تربية المائيات ونقل حصاد الأسماك ، بما في ذلك المحاريات ، من هذه المرافق إلى اليابسة للتوضيب .

وينبغي أيضاً الإشارة إلى الخطوط التوجيهية بشأن تنفيذ المرفق V لاتفاقية ماربول *، التي تتضمن معلومات ذات صلة بذلك .

3 وصف القمامة

يجب تجميع القمامة في فئات لأغراض سجل القمامة (أو سجل السفينة الرسمي) ، على النحو التالي :

ألف أنواع البلاستيك
باء نفايات الطعام
جيم النفايات المنزلية
دال زيت الطهي
هاء الرماد الناتج عن المرمّدات
واو النفايات التشغيلية
زاي مخلّفات البضائع
حاء ذبائح الحيوانات
طاء عُدَة الصيد †

* انظر الخطوط التوجيهية بشأن تنفيذ المرفق V لاتفاقية ماربول ، في صيغتها المعدّلة بالقرارات .
† انظر الخطوط التوجيهية التي ستضعها المنظمة .

4 البيانات التي يتعيّن إدراجها في سجل القمامة

1.4 تُدرج في سجل القمامة بيانات عن كل من الحالات التالية :

1.1.4 عند تصريف القمامة في مرفق استقبال * على اليابسة أو في سفن أخرى :

1. تاريخ وزمن التصريف
2. الميناء أو المرفق ، أو اسم السفينة
3. فئة القمامة التي تم تصريفها
4. الكمية المقدّرة من كل فئة قمامة تم تصريفها ، بالمتر المكعب
5. توقيع الموظف المكلّف بالعملية .

2.1.4 عند ترميد القمامة :

1. تاريخ وزمن بدء الترميد وانتهائه
2. موقع السفينة (خط العرض وخط الطول) عند بدء الترميد وانتهائه
3. فئات القمامة التي تم ترميدها
4. الكمية المقدّرة من القمامة التي تم ترميدها ، بالمتر المكعب
5. توقيع الموظف المكلّف بالعملية .

3.1.4 عند تصريف القمامة في البحر بموجب اللائحة 4 أو 5 أو 6 من المرفق V لاتفاقية ماربول :

1. تاريخ وزمن التصريف
2. موقع السفينة (خط العرض وخط الطول) . ملاحظة : في ما يتعلق بعمليات تصريف مخلّفات الطعام ، ينبغي الإشارة إلى موقع السفينة في بداية التصريف ونهايته
3. فئة القمامة التي تم تصريفها
4. الكمية المقدّرة من كل فئة قمامة تم تصريفها ، بالمتر المكعب
5. توقيع الموظف المكلّف بالعملية .

4.1.4 التصريف العَرَضي للقمامة أو تصريفها في ظروف استثنائية أو فقدانها في البحر ، بما في ذلك بموجب اللائحة 7 من المرفق V لاتفاقية ماربول :

1. تاريخ وزمن التصريف
2. الميناء أو موقع السفينة عند حصول التصريف (خط الطول وخط العرض وعمق المياه إذا كان معروفاً)
3. فئات القمامة المصرّفة أو المفقودة
4. الكمية المقدّرة لكل فئة بالأمتار المكعّبة
5. سبب التصريف أو الفقد وملاحظات عامة .

* تماشياً مع النموذج الموحّد لتسليم النفايات (التعميم MEPC 1/Circ.645) ، ينبغي على ربابنة السفن أن يحصلوا من مشغّل مرفق الاستقبال ، والذي يشمل الصنادل والشاحنات ، إيصالاً أو شهادة تشير إلى الكمية التقديرية للقمامة المنقولة . ويجب الاحتفاظ بالإيصالات أو الشهادات مع سجل القمامة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2.4 كمية القمامة

ينبغي أن تُقدَّر كمية القمامة الموجودة على متن السفينة بالمتر المكعب ، ووفقاً لفئتها إن أمكن ذلك . ويُراعى أن سجل القمامة يتضمن إشارات كثيرة إلى كمية القمامة المقدرة . ومن المسلَّم به أن تقدير كميات القمامة أمر يرجع إلى التفسير المعطى لها . فتقديرات الحجم تختلف قبل معالجة القمامة عنها بعد هذه المعالجة . وقد لا تتيح بعض إجراءات المعالجة تقديراً عملياً لحجم القمامة ، مثل المعالجة المتواصلة لنفايات الطعام . وينبغي مراعاة هذه العوامل لدى تدوين البيانات المدرجة في السجل وتفسيرها .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

سجل عمليات تصريف القمامة

اسم السفينة : .....

الرقم المميّز أو الحروف المميزة : .....

الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية : .....

فئات القمامة :

ألف أنواع البلاستيك

باء نفايات الطعام

جيم النفايات المنزلية (مثلاً ، المنتجات الورقية والخرق والزجاج والقطع المعدنية والقوارير والفخاريات ، وما إلى ذلك)

دال زيت الطهي

هاء الرماد الناتج عن المرمّدات

واو النفايات التشغيلية

زاي مخلّفات البضائع

حاء ذبائح الحيوانات

طاء عُدَّة الصيد

التاريخ/الزمن	موقع السفينة/ملاحظات (مثلاً ، فقد عَرَضي)	الفئة	الكمية التقديرية المصرّفة أو المرمّدة	في البحر	في مرفق استقبال	ترميد	الشهادة/التوقيع

توقيع الربان :..... التاريخ : .....

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

التعديلات التي سيسري مفعولها مستقبلاً على المرفق VI * لاتفاقية ماربول

القرار MEPC.202(62)
المعتمد في 15 تموز/يوليو 2011

تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1997 لتعديل الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها

(تعيين منطقة البحر الكاريبي التابعة للولايات المتحدة لضبط الانبعاثات ومنح إعفاءات لسفن معينة تعمل في المنطقة الأميركية الشمالية لضبط الانبعاثات ومنطقة البحر الكاريبي التابعة للولايات المتحدة لضبط الانبعاثات في إطار اللائحتين 13 و 14 والتذييل VII للمرفق VI لاتفاقية ماربول)

إن لجنة حماية البيئة البحرية ،

إذ تستذكر المادة 38(أ) من اتفاقية المنظمة البحرية الدولية المتعلقة بالمهام المنوطة بلجنة حماية البيئة البحرية (اللجنة) بموجب الاتفاقيات الدولية لمنع التلوث ووضع حد له ،

وإذ تشير إلى المادة 16 من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (يشار إليها في ما بعد باسم "اتفاقية عام 1973") ، والمادة VI من بروتوكول عام 1978 للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (يشار إليه في ما بعد باسم "بروتوكول عام 1978") ، والمادة 4 من بروتوكول عام 1997 لتعديل الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (يشار إليه في ما بعد باسم "بروتوكول عام 1997") ، التي تحدد ، مجتمعةً ، إجراء تعديل بروتوكول عام 1997 وتسند إلى الهيئة المختصة في المنظمة مهمة النظر في تعديلات على اتفاقية عام 1973 واعتمادها ، بصيغتها المعدلة ببروتوكلي عام 1978 وعام 1997 ،

وإذ تشير أيضاً إلى أنه تم ، بموجب بروتوكول عام 1997 ، إضافة المرفق VI المعنون "لوائح منع تلوث الهواء من السفن" إلى اتفاقية عام 1973 (يشار إليه في ما بعد باسم "المرفق VI") ،

وإذ تشير كذلك إلى أن المرفق VI المنقح اعتُمد بموجب القرار MEPC.176(58) وإلى أنه دخل حيز التنفيذ في 1 تموز/يوليو 2010 ،

وقد نظرت في مسودة التعديلات على المرفق VI المنقح ،

1 تعتمد ، بموجب المادة 16(2)(د) من اتفاقية عام 1973 ، التعديلات على المرفق VI التي يرد نصها في مرفق هذا القرار ؛

* انظر الصفحات من 463 إلى 525 للاطلاع على النص الجامع للمرفق VI لاتفاقية ماربول ، بما في ذلك التعديلات التي اعتُمدت بالقرارين MEPC.202(62) و MEPC.203(62) .

2. تُقرر أن التعديلات ، بموجب المادة 16(2)(و)(iii) من اتفاقية عام 1973 ، تُعتبر أنها مقبولة في 1 تموز/يوليو 2012 ، ما لم يتم قبل هذا التاريخ ما لا يقل عن ثلث الأطراف أو الأطراف التي لا تقل نسبة أساطيل سفنها التجارية ، مجتمعة ، عن 50 % من الحجم الإجمالي بالطن من أسطول السفن التجاري العالمي ، بإبلاغ المنظمة باعتراضها على التعديلات ؛

3. تدعو الأطراف إلى أن تأخذ علماً ، بموجب المادة 16(2)(ز)(ii) من اتفاقية عام 1973 ، بأن التعديلات المذكورة تصبح نافذة المفعول في 1 كانون الثاني/يناير 2013 بعد قبولها بموجب الفقرة 2 أعلاه ؛

4. تطلب من الأمين العام القيام ، بما يتفق مع المادة 16(2)(هـ) من اتفاقية عام 1973 ، بتزويد جميع الأطراف في اتفاقية عام 1973 ، في صيغتها المعدلة ببروتوكولي عامي 1978 و 1997 ، بنسخ مصدقة من هذا القرار ومن نص التعديلات الوارد في المرفق ؛

5. تطلب كذلك من الأمين العام أن يزود أعضاء المنظمة غير الأطراف في اتفاقية عام 1973 ، في صيغتها المعدلة ببروتوكولي عامي 1978 و 1997 ، بنسخ من هذا القرار ومرفقه .

مرفق

تعديلات على اللائحتين 13 و 14 والتذييل VII للمرفق VI المنقح لاتفاقية ماربول

1 يُستعاض عن الفقرة 6 من اللائحة 13 بما يلي :

"6 لأغراض هذه اللائحة ، فإن مناطق ضبط الانبعاثات هي :

1. المنطقة الأميركية الشمالية لضبط الانبعاثات ، وهي المنطقة المحددة بالإحداثيات الواردة في التذييل VII لهذا المرفق ؛

2. منطقة البحر الكاريبي التابعة للولايات المتحدة لضبط الانبعاثات ، وهي المنطقة المحددة بالإحداثيات الواردة في التذييل VII لهذا المرفق ؛

3. أي منطقة بحرية أخرى ، بما فيها أي منطقة مينائية تحددها المنظمة وفقاً للمعايير والإجراءات الواردة في التذييل III لهذا المرفق" .

2 يُعدَّل نص الفقرة 3.7 من اللائحة 13 ليصبح على النحو التالي :

"3.7 في ما يخص محرك الديزل البحري الذي تتجاوز طاقته 5 000 كيلوواط وتبلغ إزاحته ، لكل أسطوانة ، 90 لتراً أو أكثر ، والمركب على سفينة بُنيت في 1 كانون الثاني/يناير 1990 أو بعد ذلك التاريخ ، ولكن قبل 1 كانون الثاني/يناير 2000 ، فإن الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي يجب أن تشير ، بالنسبة لمحرك الديزل البحري الذي تنطبق عليه الفقرة 1.7 من هذه اللائحة ، إما إلى أن ثمة طريقة تم إقرارها اعتُمدت بناء على الفقرة 1.1.7 من هذه اللائحة ، أو إلى أنه تم التصديق على المحرك بناء على الفقرة 2.1.7 من هذه اللائحة ، أو إلى أنه لا توجد بعد طريقة تم إقرارها ، أو إلى أنها إن كانت موجودة لا تتوافر حتى الآن في الأسواق التجارية على النحو الوارد في الفقرة 2.7 من هذه اللائحة" .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

4 – التعديلات التي سيسري مفعولها مستقبلاً على المرفق VI
لاتفاقية ماربول (القرار MEPC.202(62))

3 *يُستعاض عن الفقرة 3 من اللائحة 14 بما يلي :*

"3 لأغراض هذه اللائحة ، تشمل مناطق ضبط الانبعاثات على ما يلي :

1. منطقة بحر البلطيق ، على النحو المعرّف في اللائحة 2.11.1 من المرفق I ، ومنطقة بحر الشمال ، على النحو المعرف في اللائحة 6.14.1 من المرفق V ؛

2. المنطقة الأميركية الشمالية ، على النحو الموصوف بالإحداثيات الواردة في التذييل VII لهذا المرفق ؛

3. منطقة البحر الكاريبي التابعة للولايات المتحدة ، على النحو الموصوف بالإحداثيات الواردة في التذييل VII لهذا المرفق ؛

4. أي منطقة بحرية أخرى ، بما فيها أي منطقة مينائية تحددها المنظمة بموجب المعايير والإجراءات الواردة في التذييل III لهذا المرفق" .

4 *تضاف فقرة فرعية جديدة إلى الفقرة 4 من اللائحة 14 ، في ما يلي نصها :*

"4. إن حجم الكبريت في الوقود الزيتي المشار إليه في الفقرة 4 من هذه اللائحة لا ينطبق قبل 1 كانون الثاني/يناير 2020 على السفن التي تعمل في المنطقة الأميركية الشمالية أو منطقة البحر الكاريبي التابعة للولايات المتحدة المحددتين في الفقرة 3 ، والتي بُنيت في 1 آب/أغسطس 2011 أو قبل ذلك التاريخ ومزودة بمراجل دفع لم تُصمَّم أصلاً للعمل المتواصل باستخدام زيت الوقود المستقطر البحري أو الغاز الطبيعي" .

5 *يُستعاض عن الفقرة 7 من اللائحة 14 بما يلي :*

"7 أثناء الأشهر الاثني عشرة الأولى التي تعقب مباشرة سريان مفعول التعديل الذي يعيّن منطقة لضبط الانبعاثات محددة في إطار الفقرة 3 من هذه اللائحة ، تُعفى السفن التي تعمل في منطقة ضبط الانبعاثات هذه من متطلبات الفقرتين 4 و 6 من هذه اللائحة ومن متطلبات الفقرة 5 من هذه اللائحة بقدر ارتباطها بالفقرة 4 من هذه اللائحة *"*.

6 *يُستعاض عن نصّ التذييل VII بما يلي :*

"التذييل VII
مناطق ضبط الانبعاثات
(اللائحة 6.13 واللائحة 3.14)

1 ينصّ هذا التذييل على حدود مناطق ضبط الانبعاثات المعيّنة وفقاً للائحتين 6.13 و 3.14 ، بخلاف منطقتي بحر البلطيق وبحر الشمال .

* يسري الإعفاء لفترة الاثني عشر شهراً التي ينصّ عليها الفقرة 7 على المنطقة الأميركية الشمالية لضبط الانبعاثات حتى 1 آب/أغسطس 2012 . ويسري الإعفاء لفترة الاثني عشر شهراً التي تنصّ عليها الفقرة 7 على منطقة البحر الكاريبي لضبط الانبعاثات التابعة للولايات المتحدة حتى 1 كانون الثاني/يناير 2014 .

2 تتضمن المنطقة الأميركية الشمالية ما يلي :

1. المنطقة البحرية التي تقع قبالة سواحل المحيط الهادئ للولايات المتحدة وكندا ، والتي تحوطها الخطوط الجيوديسية التي تصل بين الإحداثيات التالية :

النقطة	خط العرض	خط الطول
1	32° 32′ 10″ N.	117° 06′ 11″ W.
2	32° 32′ 04″ N.	117° 07′ 29″ W.
3	32° 31′ 39″ N.	117° 14′ 20″ W.
4	32° 33′ 13″ N.	117° 15′ 50″ W.
5	32° 34′ 21″ N.	117° 22′ 01″ W.
6	32° 35′ 23″ N.	117° 27′ 53″ W.
7	32° 37′ 38″ N.	117° 49′ 34″ W.
8	31° 07′ 59″ N.	118° 36′ 21″ W.
9	30° 33′ 25″ N.	121° 47′ 29″ W.
10	31° 46′ 11″ N.	123° 17′ 22″ W.
11	32° 21′ 58″ N.	123° 50′ 44″ W.
12	32° 56′ 39″ N.	124° 11′ 47″ W.
13	33° 40′ 12″ N.	124° 27′ 15″ W.
14	34° 31′ 28″ N.	125° 16′ 52″ W.
15	35° 14′ 38″ N.	125° 43′ 23″ W.
16	35° 43′ 60″ N.	126° 18′ 53″ W.
17	36° 16′ 25″ N.	126° 45′ 30″ W.
18	37° 01′ 35″ N.	127° 07′ 18″ W.
19	37° 45′ 39″ N.	127° 38′ 02″ W.
20	38° 25′ 08″ N.	127° 52′ 60″ W.
21	39° 25′ 05″ N.	128° 31′ 23″ W.
22	40° 18′ 47″ N.	128° 45′ 46″ W.
23	41° 13′ 39″ N.	128° 40′ 22″ W.
24	42° 12′ 49″ N.	129° 00′ 38″ W.
25	42° 47′ 34″ N.	129° 05′ 42″ W.
26	43° 26′ 22″ N.	129° 01′ 26″ W.
27	44° 24′ 43″ N.	128° 41′ 23″ W.
28	45° 30′ 43″ N.	128° 40′ 02″ W.
29	46° 11′ 01″ N.	128° 49′ 01″ W.
30	46° 33′ 55″ N.	129° 04′ 29″ W.
31	47° 39′ 55″ N.	131° 15′ 41″ W.
32	48° 32′ 32″ N.	132° 41′ 00″ W.
33	48° 57′ 47″ N.	133° 14′ 47″ W.
34	49° 22′ 39″ N.	134° 15′ 51″ W.
35	50° 01′ 52″ N.	135° 19′ 01″ W.
36	51° 03′ 18″ N.	136° 45′ 45″ W.
37	51° 54′ 04″ N.	137° 41′ 54″ W.

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

4 – التعديلات التي سيسري مفعولها مستقبلاً على المرفق VI
لاتفاقية ماربول (القرار (MEPC.202(62)

النقطة	خط العرض	خط الطول
38	52° 45′ 12″ N.	138° 20′ 14″ W.
39	53° 29′ 20″ N.	138° 40′ 36″ W.
40	53° 40′ 39″ N.	138° 48′ 53″ W.
41	54° 13′ 45″ N.	139° 32′ 38″ W.
42	54° 39′ 25″ N.	139° 56′ 19″ W.
43	55° 20′ 18″ N.	140° 55′ 45″ W.
44	56° 07′ 12″ N.	141° 36′ 18″ W.
45	56° 28′ 32″ N.	142° 17′ 19″ W.
46	56° 37′ 19″ N.	142° 48′ 57″ W.
47	58° 51′ 04″ N.	153° 15′ 03″ W.

2. المناطق البحرية التي تقع قبالة سواحل المحيط الأطلسي للولايات المتحدة وكندا وفرنسا (Saint-Pierre-et-Miquelon) وساحل خليج المكسيك التابع للولايات المتحدة ، التي تحوطها الخطوط الجيوديسية التي تصل بين الإحداثيات التالية :

النقطة	خط العرض	خط الطول
1	60° 00′ 00″ N.	64° 09′ 36″ W.
2	60° 00′ 00″ N.	56° 43′ 00″ W.
3	58° 54′ 01″ N.	55° 38′ 05″ W.
4	57° 50′ 52″ N.	55° 03′ 47″ W.
5	57° 35′ 13″ N.	54° 00′ 59″ W.
6	57° 14′ 20″ N.	53° 07′ 58″ W.
7	56° 48′ 09″ N.	52° 23′ 29″ W.
8	56° 18′ 13″ N.	51° 49′ 42″ W.
9	54° 23′ 21″ N.	50° 17′ 44″ W.
10	53° 44′ 54″ N.	50° 07′ 17″ W.
11	53° 04′ 59″ N.	50° 10′ 05″ W.
12	52° 20′ 06″ N.	49° 57′ 09″ W.
13	51° 34′ 20″ N.	48° 52′ 45″ W.
14	50° 40′ 15″ N.	48° 16′ 04″ W.
15	50° 02′ 28″ N.	48° 07′ 03″ W.
16	49° 24′ 03″ N.	48° 09′ 35″ W.
17	48° 39′ 22″ N.	47° 55′ 17″ W.
18	47° 24′ 25″ N.	47° 46′ 56″ W.
19	46° 35′ 12″ N.	48° 00′ 54″ W.
20	45° 19′ 45″ N.	48° 43′ 28″ W.
21	44° 43′ 38″ N.	49° 16′ 50″ W.
22	44° 16′ 38″ N.	49° 51′ 23″ W.
23	43° 53′ 15″ N.	50° 34′ 01″ W.
24	43° 36′ 06″ N.	51° 20′ 41″ W.
25	43° 23′ 59″ N.	52° 17′ 22″ W.

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

النقطة	خط العرض	خط الطول
26	43° 19′ 50″ N.	53° 20′ 13″ W.
27	43° 21′ 14″ N.	54° 09′ 20″ W.
28	43° 29′ 41″ N.	55° 07′ 41″ W.
29	42° 40′ 12″ N.	55° 31′ 44″ W.
30	41° 58′ 19″ N.	56° 09′ 34″ W.
31	41° 20′ 21″ N.	57° 05′ 13″ W.
32	40° 55′ 34″ N.	58° 02′ 55″ W.
33	40° 41′ 38″ N.	59° 05′ 18″ W.
34	40° 38′ 33″ N.	60° 12′ 20″ W.
35	40° 45′ 46″ N.	61° 14′ 03″ W.
36	41° 04′ 52″ N.	62° 17′ 49″ W.
37	40° 36′ 55″ N.	63° 10′ 49″ W.
38	40° 17′ 32″ N.	64° 08′ 37″ W.
39	40° 07′ 46″ N.	64° 59′ 31″ W.
40	40° 05′ 44″ N.	65° 53′ 07″ W.
41	39° 58′ 05″ N.	65° 59′ 51″ W.
42	39° 28′ 24″ N.	66° 21′ 14″ W.
43	39° 01′ 54″ N.	66° 48′ 33″ W.
44	38° 39′ 16″ N.	67° 20′ 59″ W.
45	38° 19′ 20″ N.	68° 02′ 01″ W.
46	38° 05′ 29″ N.	68° 46′ 55″ W.
47	37° 58′ 14″ N.	69° 34′ 07″ W.
48	37° 57′ 47″ N.	70° 24′ 09″ W.
49	37° 52′ 46″ N.	70° 37′ 50″ W.
50	37° 18′ 37″ N.	71° 08′ 33″ W.
51	36° 32′ 25″ N.	71° 33′ 59″ W.
52	35° 34′ 58″ N.	71° 26′ 02″ W.
53	34° 33′ 10″ N.	71° 37′ 04″ W.
54	33° 54′ 49″ N.	71° 52′ 35″ W.
55	33° 19′ 23″ N.	72° 17′ 12″ W.
56	32° 45′ 31″ N.	72° 54′ 05″ W.
57	31° 55′ 13″ N.	74° 12′ 02″ W.
58	31° 27′ 14″ N.	75° 15′ 20″ W.
59	31° 03′ 16″ N.	75° 51′ 18″ W.
60	30° 45′ 42″ N.	76° 31′ 38″ W.
61	30° 12′ 48″ N.	77° 18′ 29″ W.
62	29° 25′ 17″ N.	76° 56′ 42″ W.
63	28° 36′ 59″ N.	76° 47′ 60″ W.
64	28° 17′ 13″ N.	76° 40′ 10″ W.
65	28° 17′ 12″ N.	79° 11′ 23″ W.
66	27° 52′ 56″ N.	79° 28′ 35″ W.
67	27° 26′ 01″ N.	79° 31′ 38″ W.

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

4 – التعديلات التي سيجري مفعولها مستقبلاً على المرفق VI
لاتفاقية ماربول (القرار (MEPC.202(62)

النقطة	خط العرض	خط الطول
68	27° 16′ 13″ N.	79° 34′ 18″ W.
69	27° 11′ 54″ N.	79° 34′ 56″ W.
70	27° 05′ 59″ N.	79° 35′ 19″ W.
71	27° 00′ 28″ N.	79° 35′ 17″ W.
72	26° 55′ 16″ N.	79° 34′ 39″ W.
73	26° 53′ 58″ N.	79° 34′ 27″ W.
74	26° 45′ 46″ N.	79° 32′ 41″ W.
75	26° 44′ 30″ N.	79° 32′ 23″ W.
76	26° 43′ 40″ N.	79° 32′ 20″ W.
77	26° 41′ 12″ N.	79° 32′ 01″ W.
78	26° 38′ 13″ N.	79° 31′ 32″ W.
79	26° 36′ 30″ N.	79° 31′ 06″ W.
80	26° 35′ 21″ N.	79° 30′ 50″ W.
81	26° 34′ 51″ N.	79° 30′ 46″ W.
82	26° 34′ 11″ N.	79° 30′ 38″ W.
83	26° 31′ 12″ N.	79° 30′ 15″ W.
84	26° 29′ 05″ N.	79° 29′ 53″ W.
85	26° 25′ 31″ N.	79° 29′ 58″ W.
86	26° 23′ 29″ N.	79° 29′ 55″ W.
87	26° 23′ 21″ N.	79° 29′ 54″ W.
88	26° 18′ 57″ N.	79° 31′ 55″ W.
89	26° 15′ 26″ N.	79° 33′ 17″ W.
90	26° 15′ 13″ N.	79° 33′ 23″ W.
91	26° 08′ 09″ N.	79° 35′ 53″ W.
92	26° 07′ 47″ N.	79° 36′ 09″ W.
93	26° 06′ 59″ N.	79° 36′ 35″ W.
94	26° 02′ 52″ N.	79° 38′ 22″ W.
95	25° 59′ 30″ N.	79° 40′ 03″ W.
96	25° 59′ 16″ N.	79° 40′ 08″ W.
97	25° 57′ 48″ N.	79° 40′ 38″ W.
98	25° 56′ 18″ N.	79° 41′ 06″ W.
99	25° 54′ 04″ N.	79° 41′ 38″ W.
100	25° 53′ 24″ N.	79° 41′ 46″ W.
101	25° 51′ 54″ N.	79° 41′ 59″ W.
102	25° 49′ 33″ N.	79° 42′ 16″ W.
103	25° 48′ 24″ N.	79° 42′ 23″ W.
104	25° 48′ 20″ N.	79° 42′ 24″ W.
105	25° 46′ 26″ N.	79° 42′ 44″ W.
106	25° 46′ 16″ N.	79° 42′ 45″ W.
107	25° 43′ 40″ N.	79° 42′ 59″ W.
108	25° 42′ 31″ N.	79° 42′ 48″ W.
109	25° 40′ 37″ N.	79° 42′ 27″ W.

النقطة	خط العرض	خط الطول
110	25° 37′ 24″ N.	79° 42′ 27″ W.
111	25° 37′ 08″ N.	79° 42′ 27″ W.
112	25° 31′ 03″ N.	79° 42′ 12″ W.
113	25° 27′ 59″ N.	79° 42′ 11″ W.
114	25° 24′ 04″ N.	79° 42′ 12″ W.
115	25° 22′ 21″ N.	79° 42′ 20″ W.
116	25° 21′ 29″ N.	79° 42′ 08″ W.
117	25° 16′ 52″ N.	79° 41′ 24″ W.
118	25° 15′ 57″ N.	79° 41′ 31″ W.
119	25° 10′ 39″ N.	79° 41′ 31″ W.
120	25° 09′ 51″ N.	79° 41′ 36″ W.
121	25° 09′ 03″ N.	79° 41′ 45″ W.
122	25° 03′ 55″ N.	79° 42′ 29″ W.
123	25° 02′ 60″ N.	79° 42′ 56″ W.
124	25° 00′ 30″ N.	79° 44′ 05″ W.
125	24° 59′ 03″ N.	79° 44′ 48″ W.
126	24° 55′ 28″ N.	79° 45′ 57″ W.
127	24° 44′ 18″ N.	79° 49′ 24″ W.
128	24° 43′ 04″ N.	79° 49′ 38″ W.
129	24° 42′ 36″ N.	79° 50′ 50″ W.
130	24° 41′ 47″ N.	79° 52′ 57″ W.
131	24° 38′ 32″ N.	79° 59′ 58″ W.
132	24° 36′ 27″ N.	80° 03′ 51″ W.
133	24° 33′ 18″ N.	80° 12′ 43″ W.
134	24° 33′ 05″ N.	80° 13′ 21″ W.
135	24° 32′ 13″ N.	80° 15′ 16″ W.
136	24° 31′ 27″ N.	80° 16′ 55″ W.
137	24° 30′ 57″ N.	80° 17′ 47″ W.
138	24° 30′ 14″ N.	80° 19′ 21″ W.
139	24° 30′ 06″ N.	80° 19′ 44″ W.
140	24° 29′ 38″ N.	80° 21′ 05″ W.
141	24° 28′ 18″ N.	80° 24′ 35″ W.
142	24° 28′ 06″ N.	80° 25′ 10″ W.
143	24° 27′ 23″ N.	80° 27′ 20″ W.
144	24° 26′ 30″ N.	80° 29′ 30″ W.
145	24° 25′ 07″ N.	80° 32′ 22″ W.
146	24° 23′ 30″ N.	80° 36′ 09″ W.
147	24° 22′ 33″ N.	80° 38′ 56″ W.
148	24° 22′ 07″ N.	80° 39′ 51″ W.
149	24° 19′ 31″ N.	80° 45′ 21″ W.
150	24° 19′ 16″ N.	80° 45′ 47″ W.
151	24° 18′ 38″ N.	80° 46′ 49″ W.

ماريول الطبعة الجامعة ، 2011

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

4 – التعديلات التي سيسري مفعولها مستقبلاً على المرفق VI
لاتفاقية ماربول (القرار (MEPC.202(62)

النقطة	خط العرض	خط الطول
152	24° 18′ 35″ N.	80° 46′ 54″ W.
153	24° 09′ 51″ N.	80° 59′ 47″ W.
154	24° 09′ 48″ N.	80° 59′ 51″ W.
155	24° 08′ 58″ N.	81° 01′ 07″ W.
156	24° 08′ 30″ N.	81° 01′ 51″ W.
157	24° 08′ 26″ N.	81° 01′ 57″ W.
158	24° 07′ 28″ N.	81° 03′ 06″ W.
159	24° 02′ 20″ N.	81° 09′ 05″ W.
160	23° 59′ 60″ N.	81° 11′ 16″ W.
161	23° 55′ 32″ N.	81° 12′ 55″ W.
162	23° 53′ 52″ N.	81° 19′ 43″ W.
163	23° 50′ 52″ N.	81° 29′ 59″ W.
164	23° 50′ 02″ N.	81° 39′ 59″ W.
165	23° 49′ 05″ N.	81° 49′ 59″ W.
166	23° 49′ 05″ N.	82° 00′ 11″ W.
167	23° 49′ 42″ N.	82° 09′ 59″ W.
168	23° 51′ 14″ N.	82° 24′ 59″ W.
169	23° 51′ 14″ N.	82° 39′ 59″ W.
170	23° 49′ 42″ N.	82° 48′ 53″ W.
171	23° 49′ 32″ N.	82° 51′ 11″ W.
172	23° 49′ 24″ N.	82° 59′ 59″ W.
173	23° 49′ 52″ N.	83° 14′ 59″ W.
174	23° 51′ 22″ N.	83° 25′ 49″ W.
175	23° 52′ 27″ N.	83° 33′ 01″ W.
176	23° 54′ 04″ N.	83° 41′ 35″ W.
177	23° 55′ 47″ N.	83° 48′ 11″ W.
178	23° 58′ 38″ N.	83° 59′ 59″ W.
179	24° 09′ 37″ N.	84° 29′ 27″ W.
180	24° 13′ 20″ N.	84° 38′ 39″ W.
181	24° 16′ 41″ N.	84° 46′ 07″ W.
182	24° 23′ 30″ N.	84° 59′ 59″ W.
183	24° 26′ 37″ N.	85° 06′ 19″ W.
184	24° 38′ 57″ N.	85° 31′ 54″ W.
185	24° 44′ 17″ N.	85° 43′ 11″ W.
186	24° 53′ 57″ N.	85° 59′ 59″ W.
187	25° 10′ 44″ N.	86° 30′ 07″ W.
188	25° 43′ 15″ N.	86° 21′ 14″ W.
189	26° 13′ 13″ N.	86° 06′ 45″ W.
190	26° 27′ 22″ N.	86° 13′ 15″ W.
191	26° 33′ 46″ N.	86° 37′ 07″ W.
192	26° 01′ 24″ N.	87° 29′ 35″ W.
193	25° 42′ 25″ N.	88° 33′ 00″ W.

النقطة	خط العرض	خط الطول
194	25° 46′ 54″ N.	90° 29′ 41″ W.
195	25° 44′ 39″ N.	90° 47′ 05″ W.
196	25° 51′ 43″ N.	91° 52′ 50″ W.
197	26° 17′ 44″ N.	93° 03′ 59″ W.
198	25° 59′ 55″ N.	93° 33′ 52″ W.
199	26° 00′ 32″ N.	95° 39′ 27″ W.
200	26° 00′ 33″ N.	96° 48′ 30″ W.
201	25° 58′ 32″ N.	96° 55′ 28″ W.
202	25° 58′ 15″ N.	96° 58′ 41″ W.
203	25° 57′ 58″ N.	97° 01′ 54″ W.
204	25° 57′ 41″ N.	97° 05′ 08″ W.
205	25° 57′ 24″ N.	97° 08′ 21″ W.
206	25° 57′ 24″ N.	97° 08′ 47″ W.

3. المنطقة البحرية التي تقع قبالة سواحل جزر هاواي التالية : Hawai'i و Maui و Oahu و Moloka'i و Kauai'i و Lāna'i و Kaho'olawe ، والتي تحوطها الخطوط الجيوديسية التي تصل بين الإحداثيات التالية :

النقطة	خط العرض	خط الطول
1	22° 32′ 54″ N.	153° 00′ 33″ W.
2	23° 06′ 05″ N.	153° 28′ 36″ W.
3	23° 32′ 11″ N.	154° 02′ 12″ W.
4	23° 51′ 47″ N.	154° 36′ 48″ W.
5	24° 21′ 49″ N.	155° 51′ 13″ W.
6	24° 41′ 47″ N.	156° 27′ 27″ W.
7	24° 57′ 33″ N.	157° 22′ 17″ W.
8	25° 13′ 41″ N.	157° 54′ 13″ W.
9	25° 25′ 31″ N.	158° 30′ 36″ W.
10	25° 31′ 19″ N.	159° 09′ 47″ W.
11	25° 30′ 31″ N.	159° 54′ 21″ W.
12	25° 21′ 53″ N.	160° 39′ 53″ W.
13	25° 00′ 06″ N.	161° 38′ 33″ W.
14	24° 40′ 49″ N.	162° 13′ 13″ W.
15	24° 15′ 53″ N.	162° 43′ 08″ W.
16	23° 40′ 50″ N.	163° 13′ 00″ W.
17	23° 03′ 20″ N.	163° 32′ 58″ W.
18	22° 20′ 09″ N.	163° 44′ 41″ W.
19	21° 36′ 45″ N.	163° 46′ 03″ W.
20	20° 55′ 26″ N.	163° 37′ 44″ W.
21	20° 13′ 34″ N.	163° 19′ 13″ W.
22	19° 39′ 03″ N.	162° 53′ 48″ W.
23	19° 09′ 43″ N.	162° 20′ 35″ W.

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy © IMO

4 – التعديلات التي سيسري مفعولها مستقبلاً على المرفق VI لاتفاقية ماربول (القرار (MEPC.202(62)

النقطة	خط العرض	خط الطول
24	18° 39′ 16″ N.	161° 19′ 14″ W.
25	18° 30′ 31″ N.	160° 38′ 30″ W.
26	18° 29′ 31″ N.	159° 56′ 17″ W.
27	18° 10′ 41″ N.	159° 14′ 08″ W.
28	17° 31′ 17″ N.	158° 56′ 55″ W.
29	16° 54′ 06″ N.	158° 30′ 29″ W.
30	16° 25′ 49″ N.	157° 59′ 25″ W.
31	15° 59′ 57″ N.	157° 17′ 35″ W.
32	15° 40′ 37″ N.	156° 21′ 06″ W.
33	15° 37′ 36″ N.	155° 22′ 16″ W.
34	15° 43′ 46″ N.	154° 46′ 37″ W.
35	15° 55′ 32″ N.	154° 13′ 05″ W.
36	16° 46′ 27″ N.	152° 49′ 11″ W.
37	17° 33′ 42″ N.	152° 00′ 32″ W.
38	18° 30′ 16″ N.	151° 30′ 24″ W.
39	19° 02′ 47″ N.	151° 22′ 17″ W.
40	19° 34′ 46″ N.	151° 19′ 47″ W.
41	20° 07′ 42″ N.	151° 22′ 58″ W.
42	20° 38′ 43″ N.	151° 31′ 36″ W.
43	21° 29′ 09″ N.	151° 59′ 50″ W.
44	22° 06′ 58″ N.	152° 31′ 25″ W.
45	22° 32′ 54″ N.	153° 00′ 33″ W.

3 تشتمل منطقة البحر الكاريبي التابعة للولايات المتحدة على ما يلي :

1. المنطقة البحرية التي تقع مقابل سواحل المحيط الأطلسي والبحر الكاريبي لكومنولث بورتوريكو وجزر فرجن التابعة للولايات المتحدة ، المحدَّدة بالخطوط الجيوديسية التي تربط الإحداثيات التالية :

النقطة	خط الطول	خط العرض
1	17° 18′ 37″ N.	67° 32′ 14″ W.
2	19° 11′ 14″ N.	67° 26′ 45″ W.
3	19° 30′ 28″ N.	65° 16′ 48″ W.
4	19° 12′ 25″ N.	65° 6′ 8″ W.
5	18° 45′ 13″ N.	65° 0′ 22″ W.
6	18° 41′ 14″ N.	64° 59′ 33″ W.
7	18° 29′ 22″ N.	64° 53′ 51″ W.
8	18° 27′ 35″ N.	64° 53′ 22″ W.
9	18° 25′ 21″ N.	64° 52′ 39″ W.
10	18° 24′ 30″ N.	64° 52′ 19″ W.
11	18° 23′ 51″ N.	64° 51′ 50″ W.
12	18° 23′ 42″ N.	64° 51′ 23″ W.
13	18° 23′ 36″ N.	64° 50′ 17″ W.
14	18° 23′ 48″ N.	64° 49′ 41″ W.

النقطة	خط الطول	خط العرض
15	18° 24′ 11″ N.	64° 49′ 0″ W.
16	18° 24′ 28″ N.	64° 47′ 57″ W.
17	18° 24′ 18″ N.	64° 47′ 1″ W.
18	18° 23′ 13″ N.	64° 46′ 37″ W.
19	18° 22′ 37″ N.	64° 45′ 20″ W.
20	18° 22′ 39″ N.	64° 44′ 42″ W.
21	18° 22′ 42″ N.	64° 44′ 36″ W.
22	18° 22′ 37″ N.	64° 44′ 24″ W.
23	18° 22′ 39″ N.	64° 43′ 42″ W.
24	18° 22′ 30″ N.	64° 43′ 36″ W.
25	18° 22′ 25″ N.	64° 42′ 58″ W.
26	18° 22′ 26″ N.	64° 42′ 28″ W.
27	18° 22′ 15″ N.	64° 42′ 3″ W.
28	18° 22′ 22″ N.	64° 40′ 60″ W.
29	18° 21′ 57″ N.	64° 40′ 15″ W.
30	18° 21′ 51″ N.	64° 38′ 23″ W.
31	18° 21′ 22″ N.	64° 38′ 16″ W.
32	18° 20′ 39″ N.	64° 38′ 33″ W.
33	18° 19′ 15″ N.	64° 38′ 14″ W.
34	18° 19′ 7″ N.	64° 38′ 16″ W.
35	18° 17′ 23″ N.	64° 39′ 38″ W.
36	18° 16′ 43″ N.	64° 39′ 41″ W.
37	18° 11′ 33″ N.	64° 38′ 58″ W.
38	18° 3′ 2″ N.	64° 38′ 3″ W.
39	18° 2′ 56″ N.	64° 29′ 35″ W.
40	18° 2′ 51″ N.	64° 27′ 2″ W.
41	18° 2′ 30″ N.	64° 21′ 8″ W.
42	18° 2′ 31″ N.	64° 20′ 8″ W.
43	18° 2′ 3″ N.	64° 15′ 57″ W.
44	18° 0′ 12″ N.	64° 2′ 29″ W.
45	17° 59′ 58″ N.	64° 1′ 4″ W.
46	17° 58′ 47″ N.	63° 57′ 1″ W.
47	17° 57′ 51″ N.	63° 53′ 54″ W.
48	17° 56′ 38″ N.	63° 53′ 21″ W.
49	17° 39′ 40″ N.	63° 54′ 53″ W.
50	17° 37′ 8″ N.	63° 55′ 10″ W.
51	17° 30′ 21″ N.	63° 55′ 56″ W.
52	17° 11′ 36″ N.	63° 57′ 57″ W.
53	17° 4′ 60″ N.	63° 58′ 41″ W.
54	16° 59′ 49″ N.	63° 59′ 18″ W.
55	17° 18′ 37″ N.	67° 32′ 14″ W.

"

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

القرار MEPC.203(62)
المعتمد في 15 تموز/يوليو 2011

تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1997 لتعديل الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها

(إدراج لوائح بشأن فعالية استهلاك السفن للطاقة في المرفق VI لاتفاقية ماربول)

إن لجنة حماية البيئة البحرية ،

إذ تستذكر المادة 38(أ) من اتفاقية المنظمة البحرية الدولية التي تتعلق بوظائف لجنة حماية البيئة البحرية (اللجنة) التي أسندتها إليها اتفاقيات دولية لمنع التلوث البحري ومكافحته ،

وإذ تأخذ علماً بالمادة 16 من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (المشار إليها في ما بعد باسم "اتفاقية عام 1973") ، والمادة VI من بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (المشار إليه في ما بعد باسم "بروتوكول عام 1978") ، والمادة 4 من بروتوكول عام 1997 لتعديل الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (المشار إليه في ما بعد باسم "بروتوكول عام 1997") ، التي تحدد معاً إجراءات تعديل بروتوكول عام 1997 وتسند إلى الهيئة المختصة في المنظمة مهمة دراسة واعتماد التعديلات على اتفاقية عام 1973 ، في صيغتها المعدلة ببروتوكولي عامي 1978 و 1997 ،

وإذ تأخذ علماً أيضاً بأنه بموجب بروتوكول عام 1997 ، أضيف المرفق VI المعنون لوائح منع التلوث من السفن إلى اتفاقية عام 1973 (المشار إليه في ما بعد باسم "المرفق VI") ،

وإذ تأخذ علماً كذلك بأن المرفق VI المنقّح اعتُمد بالقرار MEPC.176(58) ودخل حيّز النفاذ في 1 تموز/يوليو 2010 ،

وإذ تضع في اعتبارها أن التعديلات على المرفق VI وإدراج الفصل الجديد 4 يرميان إلى تعزيز فعالية استهلاك السفن للطاقة عبر مجموعة من معايير الأداء الفنية ، مما يؤدي إلى خفض انبعاثات أي مواد ناجمة عن زيت الوقود وعملية احتراقه ، بما في ذلك تلك المواد التي يشملها المرفق VI ،

وإذ تضع في اعتبارها أيضاً أن اعتماد التعديلات على المرفق VI لا يُصدر بأي شكل من الأشكال حكماً مسبقاً على المفاوضات التي تجري في منتديات دولية أخرى ، كاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ ، ولا يؤثر في مواقف البلدان التي تشارك في هذه المفاوضات ،

وقد نظرت في مسودة التعديلات على المرفق VI المنقّح لإدراج لوائح بشأن فعالية استهلاك السفن للطاقة ،

1. تعتمد ، بموجب المادة 16(2)(د) من اتفاقية عام 1973 ، التعديلات على المرفق VI التي يرد نصها في مرفق هذا القرار ؛

2. تقرر ، بموجب المادة 16(2)(و)(iii) من اتفاقية عام 1973 ، اعتبار التعديلات مقبولة في 1 تموز/يوليو 2012 ، ما لم يقم ، قبل ذلك التاريخ ، ما لا يقل عن ثلث الأطراف أو أطراف تشكّل أساطيلها التجارية مجتمعةً 50 بالمئة على الأقل من الحمولة الإجمالية للأسطول التجاري العالمي ، بإبلاغ المنظمة اعتراضها على التعديلات ؛

3. تدعو الأطراف إلى أن تأخذ علماً بأن التعديلات المذكورة ستدخل حيّز التنفيذ ، بموجب المادة 16(2)(ز)(ii) من اتفاقية عام 1973 ، في 1 كانون الثاني/يناير 2013 حال قبولها بموجب الفقرة 2 أعلاه ؛

4. تطلب إلى الأمين العام ، وفقاً للمادة 16(2)(ه) من اتفاقية عام 1973 ، أن يرسل إلى جميع الأطراف في اتفاقية عام 1973 ، في صيغتها المعدلة ببروتوكولي عامي 1978 و 1997 ، نسخاً مصدقة من هذا القرار ونص التعديلات الوارد في المرفق ؛

5. تطلب كذلك إلى الأمين العام أن يرسل إلى أعضاء المنظمة غير الأطراف في اتفاقية عام 1973 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكولي عامي 1978 و1997 ، نسخاً من هذا القرار ومرفقه ؛

6. تدعو الأطراف في المرفق VI لاتفاقية ماربول والحكومات الأعضاء الأخرى إلى أن تسترعي انتباه مالكي السفن ومشغّليها وشركات بناء السفن ومصممّي السفن وشركات تصنيع محركات الديزل البحرية والتجهيزات ، فضلاً عن أي مجموعات معنية أخرى ، إلى التعديلات على المرفق VI لاتفاقية ماربول .

مرفق

تعديلات على المرفق VI لاتفاقية ماربول المتعلق بلوائح منع التلوث من السفن وذلك بإدراج لوائح جديدة بشأن فعالية استهلاك السفن للطاقة

الفصل 1 - عموميات

اللائحة 1
الانطباق

1 تُعدَّل اللائحة على النحو التالي :

"تنطبق أحكام هذا المرفق على جميع السفن ، ما لم يُنصّ صراحةً على خلاف ذلك في اللوائح 3 و 5 و 6 و 13 و 15 و 16 و 18 و 19 و 20 و 21 و 22 من هذا المرفق ."

اللائحة 2
تعريفات

2 تُعدَّل الفقرة 21 على النحو التالي :

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

"21 *الناقلة* في ما يتصل باللائحة 15 من هذا المرفق هي ناقلة الزيت وفقاً لتعريفها الوارد في اللائحة 1 من المرفق I لهذه الاتفاقية أو ناقلة الكيميائيات وفقاً لتعريفها الوارد في اللائحة 1 من المرفق II لهذه الاتفاقية ."

3 *يُضاف ما يلي في نهاية اللائحة 2* :

"لأغراض الفصل 4 من هذا المرفق :

22 *السفينة الموجودة* هي سفينة ليست سفينة جديدة .

23 *السفينة الجديدة* هي سفينة :

.1 أُبرم عقد بنائها في 1 كانون الثاني/يناير 2013 أو بعد ذلك التاريخ ؛

.2 أو في حال انعدام عقد البناء ، مُدَّ صالبها أو بلغت مرحلة مماثلة من البناء في 1 كانون الثاني/يناير 2013 أو بعد ذلك التاريخ ؛

.3 أو يقع تاريخ تسليمها في 1 تموز/يوليو 2015 أو بعد ذلك التاريخ .

24 *التحويل الرئيسي* في ما يتصل بالفصل 4 من هذا المرفق يعني عملية تحويل لسفينة :

.1 تُغيّر جوهرياً من أبعاد السفينة أو سعة حملها أو قدرة محركاتها ؛

.2 أو تُغيّر نوع السفينة ؛

.3 أو يُقصد بها ، في رأي الإدارة ، تمديد أجل خدمة السفينة بشكل جوهري ؛

.4 أو تسفر عن إدخال تغييرات أخرى على السفينة بحيث تصبح ، إذا كان الأمر يتعلق بسفينة جديدة ، خاضعة لأحكام هذه الاتفاقية ذات الصلة بذلك والتي لا تنطبق عليها بوصفها سفينة موجودة ؛

.5 أو تُغيّر بشكل جوهري فعالية استهلاك السفينة للطاقة وتشمل أي تعديلات يمكن أن ينتج عنها تجاوز السفينة المؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة المطلوب والمنطبق ، على النحو المنصوص عليه في اللائحة 21 من هذا المرفق .

25 *ناقلة السوائب* هي سفينة مخصصة في المقام الأول لنقل بضاعة جافة سائبة ، بما في ذلك أنواع السفن من قبيل ناقلات خامات المعادن على النحو المعرّف في اللائحة 1 من الفصل XII من اتفاقية سولاس لعام 1974 (في صيغتها المعدّلة) ، ولكن باستثناء ناقلات البضائع المختلطة .

26 *ناقلة الغاز* هي سفينة بضائع مبنية أو معدّلة ومستخدمة لأغراض النقل السائب لأي غاز مسيّل .

27 *الناقلة* في ما يتصل بالفصل 4 من هذا المرفق هي ناقلة الزيت على النحو المعرّف في اللائحة 1 من المرفق I لهذه الاتفاقية أو أي ناقلة كيميائيات أو ناقلة مواد سائلة ضارة على النحو المعرف في اللائحة 1 من المرفق II لهذه الاتفاقية .

28 *ناقلة الحاويات* هي سفينة مصممة حصراً لنقل حاويات في العنابر أو على السطح .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الوقائع العراقية
Iraqi Legislation

معلومات إضافية

29 *سفينة البضائع العامة* هي سفينة ذات بدن متعدد السطوح أو بسطح واحد مصممة في المقام الأول لنقل بضائع عامة . ويستثني هذا التعريف سفن البضائع الجافة المتخصصة التي لا يشملها احتساب الخطوط المرجعية لسفن البضائع العامة ، أي حاملات المواشي وحاملات الصنادل وناقلات الأحمال الثقيلة وناقلات اليخوت وناقلات الوقود النووي .

30 *ناقلة البضائع المبرّدة* هي سفينة مصممة حصراً لنقل بضائع مبرّدة في العنابر .

31 *ناقلة البضائع المختلطة* هي سفينة مصممة بحيث يتم تحميلها بنسبة 100 % من حمولتها الساكنة ببضائع سائلة وجافة سائبة على حد سواء .

32 *سفينة الركاب* هي سفينة تنقل ما يزيد على 12 راكباً .

33 *سفينة بضائع الدحرجة (ناقلة المركبات)* هي سفينة بضائع دحرجة متعددة السطوح مصممة لنقل سيارات وشاحنات فارغة .

34 *سفينة بضائع الدحرجة* هي سفينة مصممة لحمل وحدات نقل بضائع الدحرجة .

35 *سفينة الدحرجة للركاب* هي سفينة ركاب مجهّزة بأماكن لبضائع الدحرجة .

36 *المؤشر التصميمي المحقّق لفعالية استهلاك الطاقة* هو قيمة المؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة التي تحققها سفينة بموجب اللائحة 20 من هذا المرفق .

37 *المؤشر التصميمي المطلوب لفعالية استهلاك الطاقة* هو القيمة القصوى للمؤشر التصميمي المحقّق لفعالية استهلاك الطاقة التي تسمح بها اللائحة 21 من هذا المرفق لسفينة ذات نوع وحجم محددين ."

الفصل 2 – المعاينة والإجازة ووسائل ضبط الانبعاثات

اللائحة 5
المعاينات

4 تُعدَّل الفقرة 1 على النحو التالي :

"1 تخضع كل سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر وكل برج حفر ثابت أو عائم ومنصات أخرى للمعاينات المحددة أدناه ضماناً لاستيفاء مقتضيات الفصل 3 من هذا المرفق :

1. معاينة أولية قبل وضع السفينة في الخدمة أو قبل إصدار الشهادة المطلوبة بموجب اللائحة 6 من هذا المرفق لأول مرة . ويجب أن تتيح هذه المعاينة ضمان أن المعدات والنُظم والتجهيزات والترتيبات والمواد تستوفي على أكمل وجه ما ينطبق من مقتضيات الفصل 3 من هذا المرفق ؛

2. معاينة تجديدية على فترات تحددها الإدارة ، على ألا تتجاوز خمس سنوات ، إلا في الحالات التي تنطبق فيها اللائحة 2.9 أو 5.9 أو 6.9 أو 7.9 من هذا المرفق . ويجب أن تنفذ المعاينة التجديدية على نحو يضمن أن

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy © IMO

المعدات والنُظُم والتجهيزات والترتيبات والمواد تستوفي على أكمل وجه ما ينطبق من مقتضيات الفصل 3 من هذا المرفق ؛

3. معاينة بينية في غضون الأشهر الثلاثة التي تسبق الذكرى السنوية الثانية للشهادة أو تليها ، أو الأشهر الثلاثة التي تسبق الذكرى السنوية الثالثة للشهادة أو تليها ، تُنفذ عوضاً عن إحدى المعاينات السنوية المنصوص عليها في الفقرة 4.1 من هذه اللائحة . ويجب أن تنفذ المعاينة البينية على نحو يضمن أن المعدات والترتيبات تستوفي على أكمل وجه ما ينطبق من مقتضيات الفصل 3 من هذا المرفق وأنها في حالة تشغيل جيدة . وتعتمد هذه المعاينات البينية في الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء (شهادة IAPP) التي يتم إصدارها بموجب اللائحة 6 أو 7 من هذا المرفق ؛

4. معاينة سنوية في غضون الأشهر الثلاثة التي تسبق كل ذكرى سنوية للشهادة أو تليها ، على أن تتضمن تفقداً عاماً للمعدات والنُظُم والترتيبات والتجهيزات والمواد المشار إليها في الفقرة 1.1 من هذه اللائحة للتأكد من أنه قد تمت صيانتها وفقاً للفقرة 5 من هذه اللائحة وأنها لا تزال مرضية من جميع الوجوه للخدمة المزمعة للسفينة . وتعتمد هذه المعاينات السنوية في الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء (شهادة IAPP) التي يتم إصدارها بموجب اللائحة 6 أو 7 من هذا المرفق ؛

5. يجب القيام بمعاينة إضافية ، عامة أو جزئية ، تبعاً للظروف ، بعد أي تصليحات أو تجديدات مهمة على النحو المنصوص عليه في الفقرة 5 من هذه اللائحة ، أو بعد تنفيذ إصلاحات ناجمة عن عمليات التدقيق الموصوفة في الفقرة 6 من هذه اللائحة . ويجب أن يتم التأكد بموجب هذه المعاينة من أن التصليحات أو التجديدات الضرورية قد نفذت فعلاً ، وأن المواد والصنعية في هذه التصليحات أو التجديدات مرضية من جميع الوجوه ، وأن السفينة تستوفي مقتضيات الفصل 3 من هذا المرفق من كل الجوانب ."

5 *تُعدّل الفقرة 2 على النحو التالي :*

"2 في حالة السفن التي تقلّ حمولتها الإجمالية عن 400 طن ، يجوز للإدارة أن تضع تدابير ملائمة لضمان التقيّد بالأحكام المنطبقة من الفصل 3 من هذا المرفق."

6 *تُضاف الفقرة الجديدة 4 بعد الفقرة الحالية 3 ، على النحو التالي :*

"4 إن السفن التي ينطبق عليها الفصل 4 من هذا المرفق تخضع أيضاً للمعاينات المحددة أدناه ، مع أخذ الخطوط التوجيهية التي تعتمدها المنظمة في الاعتبار :*

1. معاينة أولية قبل وضع سفينة جديدة قيد الخدمة وقبل إصدار الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة . ويجب أن يتم التحقق خلال المعاينة من أن المؤشر التصميمي المحقق لفعالية استهلاك الطاقة يستوفي متطلبات الفصل 4 من هذا المرفق وأن خطة إدارة فعالية استهلاك السفينة للطاقة التي تتطلبها اللائحة 22 من هذا المرفق موجودة على متن السفينة ؛

2. معاينة عامة أو جزئية ، تبعاً للظروف ، بعد تحويل رئيسي تخضع له السفينة التي تنطبق عليها هذه اللائحة . ويجب أن تضمن المعاينة إعادة احتساب المؤشر التصميمي المحقق لفعالية استهلاك الطاقة حسب الضرورة وأنه يستوفي متطلبات اللائحة 21 من هذا المرفق ، مع عامل التخفيض الذي ينطبق على نوع وحجم السفينة التي تخضع للتحويل في المرحلة المقابلة لتاريخ العقد أو مد الصالب أو التسليم المحدد للسفينة الأصلية بموجب اللائحة 23.2 من هذا المرفق ؛

* انظر الخطوط التوجيهية بشأن المعاينات والإجازة لأغراض المؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة .

3. في الحالات التي يكون فيها التحويل الرئيسي الذي تخضع له سفينة جديدة أو موجودة واسع النطاق بحيث تعتبر الإدارة هذه السفينة سفينة حديثة البناء ، تحدد الإدارة مدى ضرورة إجراء معاينة أولية تتناول المؤشر التصميمي المحقّق لفعالية استهلاك الطاقة . ويجب أن تضمن هذه المعاينة ، في حال اعتبرت ضرورية ، احتساب المؤشر التصميمي المحقّق لفعالية استهلاك الطاقة وأنه يستوفي اللائحة 21 من هذا المرفق ، مع عامل التخفيض الذي ينطبق على نوع وحجم السفينة التي تخضع للتحويل في تاريخ عقد التحويل ، أو في حال انعدام العقد ، تاريخ الشروع في التحويل . ويجب أن يتم التحقق أيضاً خلال المعاينة من أن خطة إدارة فعالية استهلاك السفينة للطاقة التي تتطلبها اللائحة 22 من هذا المرفق موجودة على متن السفينة ؛

4. بالنسبة للسفن الموجودة ، يجب أن يتم التحقق من استيفاء شرط وجود خطة إدارة فعالية استهلاك السفينة للطاقة على متن السفينة وفقاً للائحة 22 من هذا المرفق خلال المعاينة البينية الأولى أو المعاينة التجديدية المحددة في الفقرة 1 من هذه اللائحة في 1 كانون الثاني/يناير 2013 أو بعد ذلك التاريخ ، أيهما يحلّ أولاً ."

7 *يُعاد ترقيم الفقرة 4 لتصبح الفقرة 5 .*

8 *يُعاد ترقيم الفقرة 5 لتصبح الفقرة 6 .*

اللائحة 6
إصدار شهادة أو المصادقة عليها

9 *يُعدَّل العنوان على النحو التالي :*

"إصدار الشهادات أو المصادقة عليها"

10 *يُضاف العنوان الفرعي التالي في بداية اللائحة :*

"الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء"

11 *تُعدَّل الفقرة 2 على النحو التالي :*

"2 في ما يتعلق بسفينة مبنية قبل تاريخ سريان مفعول هذا المرفق بالنسبة للإدارة التي تتبع لها تلك السفينة بالتحديد ، يتم إصدار الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء بموجب الفقرة 1 من هذه اللائحة في موعد أقصاه أول موعد مقرر لدخول هذه السفينة الحوض الجاف بعد تاريخ سريان المفعول هذا ، على ألاّ يتعدى ذلك بأي حال من الأحوال ثلاث سنوات بعد هذا التاريخ ."

12 *يُضاف ما يلي في نهاية اللائحة :*

"الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة

4 يتم إصدار الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة للسفينة بعد إخضاعها لمعاينة بموجب أحكام اللائحة 4.5 من هذا المرفق ، وذلك لأي سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر قبل أن تقوم تلك السفينة برحلات إلى موانئ أو محطات بحرية تخضع لسيادة أطراف أخرى .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

5 يتم إصدار الشهادة أو المصادقة من قبل الإدارة أو أي هيئة مفوّضة أصولاً من قبل الإدارة* . وفي كل حالة ، تتحمل الإدارة المسؤولية كاملةً عن الشهادة ."

اللائحة 7
إصدار شهادة من جانب طرف آخر

13 *تُعدَّل الفقرة 1 على النحو التالي :*

"1 يجوز لطرف أن يُخضع سفينة للمعاينة ، بناءً على طلب الإدارة ، وإذا اقتنع باستيفائها الأحكام المنطبقة من هذا المرفق ، يقوم بإصدار الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء أو الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة للسفينة ، وحيثما يكون ذلك ملائماً ، يصادق على هاتين الشهادتين أو يأذن باعتمادهما على السفينة ، بموجب هذا المرفق ."

14 *تُعدَّل الفقرة 4 على النحو التالي :*

"4 لا تصدر الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء أو الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة لسفينة يحقّ لها أن ترفع علَم دولة غير طرف ."

اللائحة 8
نموذج الشهادة

15 *يُعدَّل العنوان على النحو التالي :*

"نموذج الشهادات"

16 *يُضاف العنوان الفرعي التالي ، ويُعاد ترقيم اللائحة الحالية لتصبح الفقرة 1 :*

"الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء"

17 *تُضاف الفقرة الجديدة 2 في نهاية اللائحة :*

"الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة

2 تُحرَّر الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة وفقاً للنموذج الوارد في التذييل VIII لهذا المرفق باللغة الإسبانية أو الإنكليزية أو الفرنسية على الأقل . وإذا استُخدمت أيضاً اللغة الرسمية للبلد الذي يصدر الشهادة ، يُعمل بهذه اللغة في حال حصول نزاع أو تباين ."

* انظر الخطوط التوجيهية لتفويض الهيئات العاملة نيابةً عن الإدارة ، التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.739(18) ، في صيغتها المعدّلة بالقرار MSC 208(81) ، والمواصفات بشأن وظائف المعاينة والإجازة التي تقوم بها الهيئات العاملة نيابةً عن الإدارة ، التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.789(19) ، في الصيغة التي قد تعدّله بها المنظمة .

اللائحة 9
مدة الشهادة وصلاحيتها

18 *يُعدَّل العنوان على النحو التالي :*

"*مدة الشهادات وصلاحيتها*"

19 *يُضاف العنوان الفرعي التالي في بداية اللائحة :*

"**الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء**"

20 *يُضاف ما يلي في نهاية اللائحة :*

"**الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة**

10 تكون الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة صالحة طيلة عمر السفينة رهناً بأحكام الفقرة 11 أدناه .

11 تفقد الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة التي يتم إصدارها في إطار هذا المرفق صلاحيتها في أي من الحالتين التاليتين :

1. إذا سُحبت السفينة من الخدمة أو إذا تم إصدار شهادة جديدة في أعقاب إخضاعها لتحويل رئيسي ؛

2. أو عند انتقال السفينة إلى عَلَم دولة أخرى . ولن يتم إصدار شهادة جديدة إلا عندما تقتنع الحكومة التي ستصدر الشهادة الجديدة اقتناعا تاماً بأن السفينة تستوفي متطلبات الفصل 4 من هذا المرفق . وفي حالة الانتقال بين طرفين ، يجب على حكومة الطرف الذي كان يحق للسفينة أن ترفع علَمه ، في حال طلب منها ذلك خلال ثلاثة أشهر من حصول الانتقال ، أن تحيل إلى الإدارة بأسرع وقت ممكن نسخاً من الشهادة التي كانت السفينة تحملها قبل الانتقال وكذلك ، في حال توافرها ، نسخاً من التقارير عن المعاينات ذات الصلة بذلك ."

اللائحة 10
الرقابة من قبل دولة الميناء على المتطلبات التشغيلية

21 *تُضاف الفقرة الجديدة 5 في نهاية اللائحة ، على النحو التالي :*

"5 في ما يتصل بالفصل 4 من هذا المرفق ، يجب أن تقتصر أي عملية تفقُّد من قبل دولة الميناء على التأكد ، حيثما يكون ذلك ملائماً ، من وجود شهادة دولية لفعالية استهلاك الطاقة سارية المفعول على متن السفينة ، بموجب المادة 5 من الاتفاقية ."

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

22 يضاف الفصل الجديد 4 في نهاية المرفق 4 ، على النحو التالي :

"الفصل 4 – لوائح فعالية استهلاك السفن للطاقة

اللائحة 19
الانطباق

1 ينطبق هذا الفصل على كافة السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر .

2 لا تنطبق أحكام هذا الفصل على ما يلي :

.1 السفن التي تقوم حصراً برحلات ضمن المياه التي تخضع لسيادة الدولة التي يحقّ للسفينة أن ترفع علَمها أو لولايتها القضائية . بيد أنه ينبغي على كل طرف أن يضمن ، باعتماد التدابير الملائمة ، أن تكون هذه السفن مبنية وأن تتصرف بطريقة تتماشى مع مقتضيات الفصل 4 من هذا المرفق بالقدر المعقول والعملي .

3 لا تنطبق اللائحتان 20 و 21 من هذا المرفق على السفن المجهّزة بمحرك دفع ديزل – كهربائي أو محرك دفع تربيني أو نُظم دفع هجينة .

4 بغض النظر عن أحكام الفقرة 1 من هذه اللائحة ، يجوز للإدارة أن تعفي السفينة التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر من استيفاء أحكام اللائحتين 20 و 21 .

5 لا تنطبق أحكام الفقرة 4 من هذه اللائحة على السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر :

.1 التي أُبرم عقد بنائها في 1 كانون الثاني/يناير 2017 أو بعد ذلك التاريخ ؛

.2 أو في حال انعدام عقد البناء ، التي مُدّ صالبها أو بلغت مرحلة مماثلة من البناء في 1 تموز/يوليو 2017 أو بعد ذلك التاريخ ؛

.3 أو التي يحلّ تاريخ تسليمها في 1 تموز/يوليو 2019 أو بعد ذلك التاريخ ؛

.4 أو في الحالات التي يتم فيها إخضاع سفينة جديدة أو موجودة لتحويل رئيسي ، على النحو المعرّف في اللائحة 24.2 من هذا المرفق ، في 1 كانون الثاني/يناير 2017 أو بعد ذلك التاريخ ، والتي تنطبق فيها أحكام اللائحتين 2.4.5 و 3.4.5 من هذا المرفق .

6 يجب على إدارة الطرف في هذه الاتفاقية التي تسمح بتطبيق الفقرة 4 على سفينة يحقّ لها أن ترفع علَمها أو تسحبه أو ترفضه أن تبلغ المنظمة فوراً تفاصيل ذلك لتعميمها على الأطراف في هذا البروتوكول بغية إطلاعها عليها .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

اللائحة 20
المؤشر التصميمي المحقّق لفعالية استهلاك الطاقة

1 يجب احتساب المؤشر التصميمي المحقّق لفعالية استهلاك الطاقة :

1. لكل سفينة جديدة ؛

2. لكل سفينة جديدة خضعت لتحويل رئيسي ؛

3. لكل سفينة جديدة أو موجودة خضعت لتحويل رئيسي واسع النطاق بحيث تعتبر الإدارة هذه السفينة سفينةً حديثة البناء

وتقع ضمن فئة أو أكثر من الفئات المذكورة في اللوائح من 25.2 إلى 35.2 من هذا المرفق . ويجب أن يكون المؤشر التصميمي المحقّق لفعالية استهلاك الطاقة خاصاً بكل سفينة ، ويشير إلى الأداء التقديري للسفينة من حيث فعالية استهلاكها للطاقة ، ويكون مصحوباً بالملف التقني الخاص به الذي يتضمن المعلومات الضرورية لاحتسابه ويبين عملية الاحتساب هذه . ويجب التحقق من المؤشر التصميمي المحقّق لفعالية استهلاك الطاقة استناداً إلى الملف التقني الخاص بهذا المؤشر ، إما من قبل الإدارة أو من قبل أي هيئة تفوضها الإدارة أصولاً .

2 يجب أن يأخذ احتساب المؤشر التصميمي المحقّق لفعالية استهلاك الطاقة في الاعتبار الخطوط التوجيهية [1] التي تضعها المنظمة .

اللائحة 21
المؤشر التصميمي المطلوب لفعالية استهلاك الطاقة

1 يُحتسب المؤشر التصميمي المطلوب لفعالية استهلاك الطاقة :

1. لكل سفينة جديدة ؛

2. لكل سفينة جديدة خضعت لتحويل رئيسي ؛

3. لكل سفينة جديدة أو موجودة خضعت لتحويل رئيسي واسع النطاق بحيث تعتبر الإدارة هذه السفينة سفينةً حديثة البناء وتقع ضمن فئة أو أكثر من الفئات المذكورة في اللوائح من 25.2 إلى 35.2 من هذا المرفق والتي ينطبق هذا الفصل عليها ، على النحو التالي :

المؤشر التصميمي المحقّق لفعالية استهلاك الطاقة ≤ المؤشر التصميمي المطلوب لفعالية استهلاك الطاقة = $(1 - \frac{X}{100})$ قيمة الخط المرجعي

حيث X هو عامل التخفيض المحدد في الجدول 1 للمؤشر التصميمي المطلوب لفعالية استهلاك الطاقة مقارنةً بالخط المرجعي للمؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة .

[1] انظر الخطوط التوجيهية لتفويض الهيئات العاملة نيابةً عن الإدارة ، التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.739(18) ، في صيغته المعدّلة بالقرار MSC.208(81) ، والمواصفات بشأن وظائف المعاينة والإجازة التي تقوم بها الهيئات العاملة نيابةً عن الإدارة ، التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.789(19) ، في الصيغة التي قد تعدله بها المنظمة .
[†] الخطوط التوجيهية بشأن احتساب المؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة للسفن الجديدة .

2 في ما يتعلق بكل سفينة جديدة أو موجودة خضعت لتحويل رئيسي واسع النطاق بحيث تعتبر الإدارة هذه السفينة سفينة حديثة البناء ، يجب أن يحتسب المؤشر التصميمي المحقق لفعالية استهلاك الطاقة وأن يستوفي أحكام الفقرة 1.21 مع عامل التخفيض المنطبق والمقابل لنوع السفينة التي خضعت للتحويل وحجمها في تاريخ عقد التحويل ، أو في حال انعدام العقد ، تاريخ الشروع في التحويل .

الجدول 1 – *عوامل التخفيض (نسبة مئوية) للمؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة مقارنة بالخط المرجعي للمؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة*

نوع السفينة	الحجم	المرحلة صفر 1 كانون الثاني/يناير 2013 – 31 كانون الأول/ديسمبر 2014	المرحلة 1 1 كانون الثاني/يناير 2015 – 31 كانون الأول/ديسمبر 2019	المرحلة 2 1 كانون الثاني/يناير 2020 – 31 كانون الأول/ديسمبر 2024	المرحلة 3 1 كانون الثاني/يناير 2025 فصاعداً
ناقلة سوائب	الحمولة الساكنة 20 000 طن فما فوق	0	10	20	30
	الحمولة الساكنة 10 000 – 20 000 طن	لا ينطبق	0 – 10 (1)	0 – 20 (1)	0 – 30 (1)
ناقلة غاز	الحمولة الساكنة 10 000 طن فما فوق	0	10	20	30
	الحمولة الساكنة 2 000 – 10 000 طن	لا ينطبق	0 – 10 (1)	0 – 20 (1)	0 – 30 (1)
ناقلة	الحمولة الساكنة 20 000 طن فما فوق	0	10	20	30
	الحمولة الساكنة 4 000 – 20 000 طن	لا ينطبق	0 – 10 (1)	0 – 20 (1)	0 – 30 (1)
ناقلة حاويات	الحمولة الساكنة 15 000 طن فما فوق	0	10	20	30
	الحمولة الساكنة 10 000 – 15 000 طن	لا ينطبق	0 – 10 (1)	0 – 20 (1)	0 – 30 (1)
سفينة بضائع عامة	الحمولة الساكنة 15 000 طن فما فوق	0	10	15	30
	الحمولة الساكنة 3 000 – 15 000 طن	لا ينطبق	0 – 10 (1)	0 – 15*	0 – 30*
ناقلة بضائع مبرّدة	الحمولة الساكنة 5 000 طن فما فوق	0	10	15	30
	الحمولة الساكنة 3 000 – 5 000 طن	لا ينطبق	0 – 10 (1)	0 – 15 (1)	0 – 30 (1)
ناقلة بضائع مختلطة	الحمولة الساكنة 20 000 طن فما فوق	0	10	20	30
	الحمولة الساكنة 4 000 – 20 000 طن	لا ينطبق	0 – 10 (1)	0 – 20 (1)	0 – 30 (1)

(1) يتعيّن استخلاص عامل التخفيض من القيمتين بأسلوب الاستكمال الخطي تبعاً لحجم السفينة . ويجب تطبيق القيمة الصغرى لعامل التخفيض على السفينة الأصغر حجماً .

تعني عبارة لا ينطبق عدم انطباق أي مؤشر تصميمي مطلوب لفعالية استهلاك الطاقة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy © IMO

3 يجب احتساب قيم الخط المرجعي على النحو التالي :

قيمة الخط المرجعي = (أ) × (ب $^{-(ج)}$)

حيث تشير الحروف (أ) و (ب) و (ج) إلى البارامترات المذكورة في الجدول 2 .

الجدول 2 – *بارامترات تحديد القيم المرجعية لمختلف أنواع السفن*

نوع السفينة المعرّف في اللائحة 2	(أ)	(ب)	(ج)
25.2 ناقلة سوائب	961,79	حمولة السفينة الساكنة	0,477
26.2 ناقلة غاز	1120,00	حمولة السفينة الساكنة	0,456
27.2 ناقلة	1218,80	حمولة السفينة الساكنة	0,488
28.2 ناقلة حاويات	174,22	حمولة السفينة الساكنة	0,201
29.2 ناقلة بضائع عامة	107,48	حمولة السفينة الساكنة	0,216
30.2 ناقلة بضائع مبرّدة	227,01	حمولة السفينة الساكنة	0,244
31.2 ناقلة بضائع مختلطة	1219,00	حمولة السفينة الساكنة	0,488

4 إذا كان تصميم السفينة يتيح تصنيفها ضمن أكثر من واحد من تعريفات أنواع السفن المذكورة في الجدول 2 ، فإن المؤشر التصميمي المطلوب لفعالية استهلاك هذه السفينة للطاقة يجب أن يكون الأشد صرامة (أي الأصغر قيمة) .

5 في ما يتعلق بكل سفينة تنطبق عليها هذه اللائحة ، يجب ألاّ تقلّ قدرة الدفع المركّبة عن قدرة الدفع اللازمة للحفاظ على مقدرة السفينة على المناورة في ظروف غير موائية ، على النحو المعرّف في الخطوط التوجيهية التي ستضعها المنظمة .

6 في بداية المرحلة 1 وفي منتصف المرحلة 2 ، تستعرض المنظمة حالة المستجدات التقنية وتعدّل ، إذا استدعت الضرورة ذلك ، الفترات الزمنية وبارامترات الخط المرجعي للمؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة لمختلف أنواع السفن ومعدلات التخفيض المنصوص عليها في هذه اللائحة .

اللائحة 22

خطة إدارة فعالية استهلاك السفينة للطاقة

1 يجب أن تحتفظ كل سفينة على متنها بخطة خاصة بها لإدارة فعالية استهلاكها للطاقة . ويمكن أن تشكّل هذه الخطة جزءاً من نظام إدارة سلامة السفينة .

2 يجب أن يأخذ إعداد خطة إدارة فعالية استهلاك السفينة للطاقة في الاعتبار الخطوط التوجيهية التي تعتمدها المنظمة .

اللائحة 23

تشجيع التعاون التقني ونقل التكنولوجيا في ما يتصل بتعزيز فعالية استهلاك السفن للطاقة

1 يجب على الإدارات ، بالتعاون مع المنظمة والهيئات الدولية الأخرى ، أن تشجع وتقدّم ، حسب الاقتضاء ، الدعم مباشرةً أو عن طريق المنظمة للدول ، ولاسيما الدول النامية ، التي تطلب المساعدة التقنية .

2 يجب أن تتعاون إدارة الطرف تعاوناً نشطاً مع أطراف أخرى ، رهناً بقوانينها ولوائحها وسياساتها الوطنية ، لتشجيع تطوير التكنولوجيا ونقلها إلى الدول التي تطلب المساعدة التقنية ، ولاسيما الدول النامية ، وتبادل المعلومات معها في ما يتعلق بتنفيذ التدابير التي ترمي إلى استيفاء متطلبات الفصل 4 من هذا المرفق ، ولاسيما اللوائح من 4.19 إلى 6.19 .“

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

23 *يُضاف التذييل الجديد VIII في نهاية المرفق ، على النحو التالي :*

"التذييل VIII
نموذج الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة (شهادة IEE)

الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة

صادرة بموجب أحكام بروتوكول عام 1997 ، في صيغته المعدّلة بالقرار MEPC.203(62) ، لتعديل الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (المشار إليها في ما بعد باسم "الاتفاقية") وبتخويل من حكومة :

.....

(الاسم الكامل للطرف)

من جانب .....

(صفة الشخص المختص المفوّض أو الهيئة المختصة المفوّضة
بمقتضى أحكام الاتفاقية)

تفاصيل السفينة *

اسم السفينة .....

الرقم المميّز أو الحروف المميّزة .....

الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية [1] .....

ميناء التسجيل .....

الحمولة الإجمالية .....

نشهد :

1 أن السفينة خضعت للمعاينة بموجب اللائحة 4.5 من المرفق VI للاتفاقية ؛

2 أن المعاينة أظهرت أن السفينة تستوفي المتطلبات المنطبقة التي تنصّ عليها اللائحة 20 واللائحة 21 واللائحة 22 .

تاريخ إنجاز المعاينة التي تستند إليها هذه الشهادة :..... (اليوم/الشهر/السنة)

صدرت في .....

(مكان إصدار الشهادة)

التاريخ (اليوم/الشهر/السنة): ....

(تاريخ الإصدار) *(توقيع المسؤول المفوّض أصولاً بإصدار الشهادة)*

(شعار أو خاتم السلطة التي تصدر الشهادة ، حسب الاقتضاء)

* يمكن ، بصورة بديلة ، وضع تفاصيل السفينة بصورة أفقية ضمن أطر .

[1] بموجب خطة المنظمة البحرية الدولية لرقم تعريف السفينة ، التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.600(15) .

تكملة الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة
(شهادة IEE)

سجل البناء في ما يتصل بفعالية استهلاك الطاقة

بالنسبة لأحكام المرفق I للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (المشار إليها في ما بعد باسم "الاتفاقية") .

ملاحظات :

1 يُرفق هذا السجل بالشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء (شهادة IEE) على الدوام . ويجب أن تتوافر شهادة IEE على متن السفينة في كل الأوقات .

2 يجب أن يكون السجل بالإسبانية أو الإنكليزية أو الفرنسية على الأقل . وإذا استُخدمت أيضاً اللغة الرسمية للبلد الذي يُصدر الشهادة ، يعمل بهذه اللغة في حال حصول نزاع أو تباين .

3 تدوّن البيانات داخل الأطر بإدراج ما يلي : إما علامة (x) إذا كانت الإجابة "نعم" و "ينطبق" ، أو بإدراج علامة (-) إذا كانت الإجابة "لا" و "لا ينطبق" ، حسب الحالة .

4 تشير اللوائح المذكورة في هذا السجل ، ما لم يُنصّ على خلاف ذلك ، إلى لوائح المرفق VI من الاتفاقية ، وتشير القرارات أو التعميمات إلى قرارات أو تعميمات اعتمدتها المنظمة البحرية الدولية .

1 تفاصيل السفينة

1.1 اسم السفينة .....

2.1 الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية .....

3.1 تاريخ عقد البناء .....

4.1 الحمولة الإجمالية .....

5.1 الحمولة الساكنة .....

6.1 طراز السفينة * .....

2 نظام الدفع

1.2 نظام دفع ديزل ..... ☐

2.2 نظام دفع ديزل – كهربائي ..... ☐

3.2 نظام دفع تربيني ..... ☐

4.2 نظام دفع هجين ..... ☐

5.2 نظام دفع بخلاف أي من نُظُم الدفع المذكورة أعلاه ..... ☐

* يُدرج طراز السفينة بموجب التعريفات الواردة في اللائحة 2 . وينبغي اعتبار السفن التي يمكن تصنيفها ضمن أكثر من واحد من تعريفات أنواع السفن المحددة في اللائحة 2 على أنها تنتمي إلى الطراز الذي يستوجب المؤشر التصميمي المطلوب لفعالية استهلاك الأشد صرامة (أي الأصغر قيمة) . وإذا كانت السفينة لا تقع ضمن أي من أنواع السفن المعرّفة في اللائحة 2 ، يجب إدراج العبارة التالية : "سفينة بخلاف أي من أنواع السفن المعرفة في اللائحة 2" .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

3 المؤشر التصميمي المحقّق لفعالية استهلاك الطاقة

1.3 إن المؤشر التصميمي المحقّق لفعالية استهلاك الطاقة بموجب اللائحة 1.20 احتُسب استناداً إلى المعلومات الواردة في الملف التقني الخاص بالمؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة (مؤشر EEDI) الذي يبين أيضاً عملية احتساب المؤشر التصميمي المحقّق لفعالية استهلاك الطاقة ..... ☐

ويبلغ المؤشر التصميمي المحقّق لفعالية استهلاك الطاقة ما يلي : ..... غرام – ثاني أكسيد الكربون/طن – ميل

2.3 لم يُحتسب المؤشر التصميمي المحقّق لفعالية استهلاك الطاقة للأسباب التالية :

1.2.3 السفينة معفاة وفقاً للائحة 1.20 لأنها ليست سفينة جديدة ، على النحو المعرّف في اللائحة 23.2 ..... ☐

2.2.3 نوع نظام الدفع معفى بموجب اللائحة 3.19 ..... ☐

3.2.3 أعفت الإدارة التي تتبع لها السفينة هذه السفينة من أحكام اللائحة 20 بموجب اللائحة 4.19 ..... ☐

4.2.3 طراز السفينة معفى بموجب اللائحة 1.20 ..... ☐

4 المؤشر التصميمي المطلوب لفعالية استهلاك الطاقة

1.4 يبلغ المؤشر التصميمي المطلوب لفعالية استهلاك الطاقة ما يلي : ..... غرام – ثاني أكسيد الكربون/طن – ميل

2.4 لا ينطبق المؤشر التصميمي المطلوب لفعالية استهلاك الطاقة للأسباب التالية :

1.2.4 السفينة معفاة وفقاً للائحة 1.21 لأنها ليست سفينة جديدة ، على النحو المعرّف في اللائحة 23.2 ..... ☐

2.2.4 نوع نظام الدفع معفى بموجب اللائحة 3.19 ..... ☐

3.2.4 أعفت الإدارة التي تتبع لها السفينة هذه السفينة من أحكام اللائحة 21 بموجب اللائحة 4.19 ..... ☐

4.2.4 نوع السفينة معفى بموجب اللائحة 1.21 ..... ☐

5.2.4 سعة حمولة السفينة أقلّ من الحدّ الأدنى المذكور في الجدول 1 من اللائحة 2.21 ..... ☐

5 خطة إدارة فعالية استهلاك السفينة للطاقة

1.5 تم تزويد السفينة بخطة لإدارة فعالية استهلاكها للطاقة (SEEMP) تقيّداً باللائحة 22 ..... ☐

6 الملف التقني الخاص بالمؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة

1.6 إن الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة (شهادة IEE) مصحوبة بالملف التقني الخاص بالمؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة (مؤشر EEDI) تقيّداً باللائحة 1.20 ..... ☐

2.6 رقم التعريف/التحقق من الملف التقني الخاص بالمؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة ..... ☐

3.6 تاريخ التحقق من الملف التقني الخاص بالمؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة ..... ☐

4 – التعديلات التي سيسري مفعولها مستقبلاً على المرفق VI
لاتفاقية ماربول (القرار (MEPC.203(62)

نشهد أن هذا السجل صحيح من جميع النواحي .

صدر في .....
(مكان إصدار السجل)

(اليوم/الشهر/السنة): ....
(تاريخ الإصدار) *(توقيع المسؤول المفوض أصولاً بإصدار السجل)*

(شعار أو خاتم السلطة التي تصدر السجل ، حسب الاقتضاء)"

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

النص الجامع للمرفق VI لاتفاقية ماربول ، بما في ذلك التعديلات التي اعتمدت بالقرارين MEPC.202(62) و MEPC.203(62) *

لوائح لمنع تلوث الهواء من السفن

الفصل 1 – عموميات

اللائحة 1
الانطباق

تنطبق أحكام هذا المرفق على جميع السفن ، ما لم يُنصّ صراحةً على خلاف ذلك في اللوائح 3 و 5 و 6 و 13 و 15 و 16 و 18 و 19 و 20 و 21 و 22 من هذا المرفق .

اللائحة 2
تعريفات

لأغراض هذا المرفق ، فإن :

1 *المرفق* يعني المرفق VI للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (اتفاقية ماربول) ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (اتفاقية ماربول 78/73) ، وفي صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1997 ، في الصيغة التي تعدله بها المنظمة ، شريطة اعتماد هذه التعديلات وإنفاذها بموجب أحكام المادة 16 من هذه الاتفاقية .

2 *مرحلة مماثلة من البناء* تعني المرحلة التي :

.1 يبدأ فيها بناء مميّز لسفينة محددة ؛ أو

.2 يبدأ فيها تجميع لتلك السفينة يشمل ما لا يقل عن 50 طناً أو واحد بالمئة من الكتلة المقدّرة لجميع المواد الهيكلية ، أيهما أقل .

3 *الذكرى السنوية* تعني اليوم والشهر الموافقين في كل سنة لتاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء .

4 *جهاز ضبط مساعد* يعني نظام أو وظيفة أو استراتيجية ضبط يتم تركيبه في محرك ديزل بحري ويُستخدم في حماية المحرك و/أو المعدات التابعة له من أوضاع للتشغيل يمكن أن تؤدي إلى عطب أو عطل ، أو يُستخدم في تيسير إطلاق المحرك . وقد يكون جهاز الضبط المساعد أيضاً استراتيجية أو إجراء ثبت بصورة مقنعة أنه ليس جهاز تثبيط .

5 *التغذية المستمرة* هي العملية التي تُغذّى بها غرفة الاحتراق بالنفايات دون تدخل بشري بينما المرمّد يعمل في ظروف التشغيل المعتادة وغرفة الاحتراق تعمل في درجة حرارة تتراوح بين 850 درجة مئوية و 1 200 درجة مئوية .

* دخل المرفق VI المنقّح حيّز التنفيذ في 1 تموز/يوليو 2010 . ومن المتوقع أن يسري مفعول التعديلات التي اعتُمدت بالقرارين MEPC.202(62) و MEPC.203(62) في 1 كانون الثاني/يناير 2013 .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

6 *جهاز تشيط* يعني جهازاً يقيس أو يستشعر متغيرات التشغيل (مثل سرعة المحرك أو درجة حرارته أو ضغط مأخذه ، أو أي بارامتر آخر) أو يستجيب لها بغرض تنشيط أو تعديل أو تأخير أو تعطيل عمل أي مكوّن من مكونات نظام ضبط الانبعاث أو وظيفة هذا النظام بحيث يتم الحد من فعالية نظام ضبط الانبعاث في ظل الظروف السائدة عند التشغيل العادي ، ما لم يدخل استخدام هذا الجهاز بصورة جوهرية في إجراءات الاختبار المطبّقة لإجازة الانبعاثات .

7 *الانبعاثات* يعني أي إطلاق لمواد ، خاضعة للضبط بموجب هذا المرفق ، من السفن في الغلاف الجوي أو البحر .

8 *منطقة ضبط الانبعاثات* تعني منطقة يتعيّن أن تُعتمد فيها تدابير إلزامية خاصة لمنع وخفض وضبط تلوث الهواء من أكاسيد الكبريت وأكاسيد النتروجين والجسيمات وما يقترن بها من تأثيرات ضارة بصحة الإنسان والبيئة . وتشمل مناطق ضبط الانبعاثات تلك المدرجة في اللائحتين 13 و 14 من هذا المرفق أو تلك المعيّنة بموجبهما .

9 *زيت الوقود* يعني أي وقود يتم تسليمه ويُخصّص لأغراض الحرق من أجل الدفع أو التشغيل على متن سفينة ما ، بما في ذلك أنواع الوقود المقطّر والمتخلف .

10 *الحمولة الإجمالية* تعني الحمولة الإجمالية التي تُحتسب بموجب لوائح قياس الحمولة الواردة في المرفق ا للاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن لعام 1969 ، أو أي اتفاقية لاحقة .

11 *منشآت* تعني ، في ما يتعلق باللائحة 12 من هذا المرفق ، تركيب النُظُم أو المعدات ، بما في ذلك الوحدات المحمولة لإخماد الحرائق ، أو المواد العازلة أو المواد الأخرى على متن السفينة ، ولكنها لا تشمل تصليح أو إعادة شحن النُظُم أو المعدات أو المواد العازلة أو المواد الأخرى التي سبق تركيبها ، أو إعادة شحن الوحدات المحمولة لإخماد الحرائق .

12 *مُركّب* يعني محرك ديزل بحري مثبّت أو يُقصد تثبيته في سفينة ، بما في ذلك محركات الديزل البحرية المساعدة المحمولة ، وذلك فقط إذا كان نظام التزويد بالوقود والتبريد والعادم الخاص به يشكل جزءاً لا يتجزأ من السفينة . ولا يعتبر نظام التزويد بالوقود جزءاً لا يتجزأ من السفينة إلا إذا كان مثبّتاً في السفينة بصورة دائمة . ويشمل هذا التعريف محرك الديزل البحري الذي يستخدم لتكملة أو زيادة طاقة قوة الدفع المركبة في السفينة والذي يقصد به أن يكون جزءاً لا يتجزأ من السفينة .

13 *استراتيجية غير عقلانية لضبط الانبعاثات* تعني أي استراتيجية أو تدبير يحدّ ، عند تشغيل السفينة في ظل أوضاع الاستخدام العادية ، من فعالية نظام ضبط الانبعاثات إلى مستوى يقلّ عن ذلك المتوقع في إجراءات اختبار الانبعاثات المطبّقة .

14 *محرك الديزل البحري* يعني أي محرك احتراق داخلي ترددي يعمل بوقود سائل أو ثنائي ، وتنطبق عليه اللائحة 13 من هذا المرفق ، بما في ذلك نُظُم التعزيز/النظم المركّبة في حال استخدامها .

15 *المدونة التقنية بشأن أكاسيد النتروجين* تعني المدونة التقنية لضبط انبعاثات أكاسيد النتروجين من محركات الديزل البحرية التي اعتُمدت بالقرار 2 الصادر عن مؤتمر ماربول لعام 1997 ، في الصيغة التي تعدّلها بها المنظمة ، شريطة اعتماد هذه التعديلات وإنفاذها بموجب أحكام المادة 16 من هذه الاتفاقية .

16 *المواد المستنفدة للأوزون* هي المواد الخاضعة للمراقبة المعرّفة في الفقرة (4) من المادة 1 من بروتوكول مونريال بشأن المواد المستنفدة لطبقة الأوزون لعام 1987 ، المدرجة في المرفقات ألف وباء وجيم وهاء من البروتوكول المذكور ، والسارية المفعول وقت تطبيق هذا المرفق أو تفسيره .

وتشمل المواد المستنفدة للأوزون التي قد توجد على متن السفن ، على سبيل المثال لا الحصر ، ما يلي :

هالون 1211	بروموكلورو ثنائي فلورو الميثان
هالون 1301	بروموٍ ثلاثي فلورو الميثان
هالون 2402	1 ، 2 – ثنائي بروموٍ – 1 ، 1 ، 2 ، 2 – رباعي فلورو المثيان (المعروف أيضا باسم هالون 114B2)
CFC-11	ثلاثي كلورو فلورو الميثان
CFC-12	ثنائي كلورو ثنائي فلورو الميثان
CFC-113	1 ، 1 ، 2 – ثلاثي كلورو – 1 ، 2 ، 2 – ثلاثي فلورو الإيثان
CFC-114	1، 2– ثنائي كلورو – 1 ، 1، 2 ، 2 – رباعي فلورو الإيثان
CFC-115	كلورو خماسي فلورو الإيثان

17 *الترميد على متن السفينة* يعني ترميد النفايات أو أي مواد أخرى على متن السفينة ، إذا كانت هذه النفايات أو المواد الأخرى تتولد أثناء التشغيل العادي لتلك السفينة .

18 *المرمِّد على متن السفينة* هو مرفق موجود على متن السفينة مُصمَّم لغرض أساسي هو الترميد .

19 *السفن المبنية* هي السفن التي مُثّت صوالبها أو التي تمر بمرحلة مماثلة من البناء .

20 *حماة الزيت* هي الحماة الناتجة عن أجهزة فصل زيت الوقود أو زيت التزليق ، أو نفايات زيت التزليق الناتجة عن الآلات الرئيسية أو المساعدة ، أو نفايات الزيت الناتجة عن أجهزة فصل مياه الجمة أو معدات ترشيح الزيت أو صواني التقطير .

21 *الناقلة* في ما يتصل باللائحة 15 من هذا المرفق هي ناقلة الزيت وفقاً لتعريفها الوارد في اللائحة 1 من المرفق ا لهذه الاتفاقية أو ناقلة الكيميائيات وفقاً لتعريفها الوارد في اللائحة 1 من المرفق II لهذه الاتفاقية .

22 *السفينة الموجودة* هي سفينة ليست سفينة جديدة .

23 *السفينة الجديدة* هي سفينة :

1. أُبرم عقد بنائها في 1 كانون الثاني/يناير 2013 أو بعد ذلك التاريخ ؛

2. أو في حال انعدام عقد البناء ، مُدّ صالبها أو بلغت مرحلة مماثلة من البناء في 1 كانون الثاني/يناير 2013 أو بعد ذلك التاريخ ؛

3. أو يقع تاريخ تسليمها في 1 تموز/يوليو 2015 أو بعد ذلك التاريخ .

24 *التحويل الرئيسي* في ما يتصل بالفصل 4 من هذا المرفق يعني عملية تحويل لسفينة :

1. تُغيّر جوهرياً من أبعاد السفينة أو سعة حملها أو قدرة محركاتها ؛

2. أو تُغيّر نوع السفينة ؛

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

3. أو يُقصد بها ، في رأي الإدارة ، تمديد أجل خدمة السفينة بشكل جوهري ؛

4. أو تسفر عن إدخال تغييرات أخرى على السفينة بحيث تصبح ، إذا كان الأمر يتعلق بسفينة جديدة ، خاضعة لأحكام هذه الاتفاقية ذات الصلة بذلك والتي لا تنطبق عليها بوصفها سفينة موجودة ؛

5. أو تُغيّر بشكل جوهري فعالية استهلاك السفينة للطاقة وتشمل أي تعديلات يمكن أن ينتج عنها تجاوز السفينة المؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة المطلوب والمنطبق ، على النحو المنصوص عليه في اللائحة 21 من هذا المرفق .

25 *ناقلة السوائب* هي سفينة مخصصة في المقام الأول لنقل بضاعة جافة سائبة ، بما في ذلك أنواع السفن من قبيل ناقلات الخامات المعدنية على النحو المعرّف في اللائحة 1 من الفصل XII من اتفاقية سولاس لعام 1974 (في صيغتها المعدّلة) ، ولكن باستثناء ناقلات البضائع المختلطة .

26 *ناقلة الغاز* هي سفينة بضائع مبنية أو معدّلة ومستخدمة لأغراض النقل السائب لأي غاز مسيّل .

27 *الناقلة* في ما يتصل بالفصل 4 من هذا المرفق هي ناقلة الزيت على النحو المعرّف في اللائحة 1 من المرفق I لهذه الاتفاقية أو أي ناقلة كيميائيات أو ناقلة مواد سائلة ضارة على النحو المعرف في اللائحة 1 من المرفق II لهذه الاتفاقية .

28 *ناقلة الحاويات* هي سفينة مصممة حصراً لنقل حاويات في العنابر أو على السطح .

29 *سفينة البضائع العامة* هي سفينة ذات بدن متعدد السطوح أو بسطح واحد مصممة في المقام الأول لنقل بضائع عامة . ويستثني هذا التعريف سفن البضائع الجافة المتخصصة التي لا يشملها احتساب الخطوط المرجعية لسفن البضائع العامة ، أي حاملات المواشي وحاملات الصنادل وناقلات الأحمال الثقيلة وناقلات البخوت وناقلات الوقود النووي .

30 *ناقلة البضائع المبرّدة* هي سفينة مصممة حصراً لنقل بضائع مبرّدة في العنابر .

31 *ناقلة البضائع المختلطة* هي سفينة مصممة بحيث يتم تحميلها بنسبة 100 % من حمولتها الساكنة ببضائع سائلة وجافة سائبة على حد سواء .

32 *سفينة الركاب* هي سفينة تنقل ما يزيد على 12 راكباً .

33 *سفينة بضائع الدحرجة (ناقلة المركبات)* هي سفينة بضائع دحرجة متعددة السطوح مصممة لنقل سيارات وشاحنات فارغة .

34 *سفينة بضائع الدحرجة* هي سفينة مصممة لحمل وحدات نقل بضائع الدحرجة .

35 *سفينة الدحرجة للركاب* هي سفينة ركاب مجهّزة بأماكن لبضائع الدحرجة .

36 *المؤشر التصميمي المحقّق لفعالية استهلاك الطاقة* هو قيمة المؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة التي تحققها سفينة بموجب اللائحة 20 من هذا المرفق .

37 *المؤشر التصميمي المطلوب لفعالية استهلاك الطاقة* هو القيمة القصوى للمؤشر التصميمي المحقّق لفعالية استهلاك الطاقة التي تسمح بها اللائحة 21 من هذا المرفق لسفينة ذات نوع وحجم محددين .

اللائحة 3
الاستثناءات والإعفاءات

عموميات

1 لا تنطبق لوائح هذا المرفق على ما يلي :

.1 أي انبعاثات ضرورية لأغراض تأمين سلامة السفينة أو إنقاذ الأرواح في البحار ؛

.2 أو أي انبعاثات ناتجة عن ضرر يصيب سفينة أو معداتها :

.1.2 شريطة أن تكون جميع الاحتياطات المعقولة قد اتُّخذت بعد وقوع الضرر أو اكتشاف الانبعاثات بغرض منعها أو تخفيضها إلى أدنى حدّ ممكن ؛

.2.2 إلا إذا كان المالك أو الربان قد تصرف إما بقصد إيقاع الضرر أو بإهمال مع العلم باحتمال وقوع الضرر نتيجةً لتصرفه .

تجارب الحدّ من انبعاثات السفن وبحوث تكنولوجيا ضبطها

2 يجوز لإدارة أحد الأطراف ، بالتعاون مع إداراتٍ أخرى حسب الاقتضاء ، منح إعفاء لسفينة من أحكام محددة من هذا المرفق لإجراء تجارب بقصد تطوير تكنولوجيات للحدّ من انبعاثات السفن وضبطها ووضع برامج لتصميم المحركات . ولا يمنح هذا الإعفاء إلا إذا كان تطبيق أحكام محددة من المرفق أو من المدونة التقنية المنقّحة بشأن أكاسيد النتروجين لعام 2008 يمكن أن يعيق البحوث الخاصة بتطوير هذه التكنولوجيات أو وضع هذه البرامج . ولا تُمنح رخصة بهذا الإعفاء إلا لأدنى عدد ضروري من السفن ويرتهن منحها بالأحكام التالية :

.1 بالنسبة لمحركات الديزل البحرية التي لا تزيد إزاحتها على 30 لتراً للأسطوانة ، لا تتجاوز مدة التجربة البحرية 18 شهراً . وإذا احتاج الأمر إلى وقت إضافي ، يجوز للإدارة أو الإدارات التي تمنح الترخيص أن تسمح بتجديدٍ لفترة إضافية واحدة مدتها 18 شهراً ؛

.2 أو بالنسبة لمحركات الديزل البحرية التي تبلغ إزاحتها 30 لتراً أو أكثر للأسطوانة ، لا تتجاوز مدة التجربة 5 سنوات وتستوجب قيام الإدارة أو الإدارات التي تمنح الترخيص باستعراض التقدم الذي يتم إحرازه في كل معاينة بينية . ويجوز سحب الرخصة استناداً إلى هذا الاستعراض إذا لم تلتزم الاختبارات بشروط الرخصة أو إذا تقرر أنه من غير المرجح أن تسفر التكنولوجيا أو البرنامج عن نتائج فعالة في ما يخص الحد من انبعاثات السفن وضبطها . وإذا قررت الإدارة أو الإدارات التي تقوم بالاستعراض أن ثمة حاجة إلى وقت إضافي لاختبار تكنولوجيا خاصة أو برنامج خاص ، يجوز تجديد الرخصة لمدة إضافية لا تتجاوز خمس سنوات .

الانبعاثات الناجمة عن أنشطة التعدين في قاع البحر

1.3 وفقاً للمادة 2(3)(ب)(ii) من هذه الاتفاقية ، تُعفى الانبعاثات التي تنجم مباشرةً عن استكشاف واستغلال موارد قاع البحر المعدنية وما يقترن بهما من عمليات تحويلية بحرية ، من أحكام هذا المرفق . وتشمل هذه الانبعاثات ما يلي :

.1 الانبعاثات الناتجة عن ترميد مواد تتولّد حصراً وبصورة مباشرة عن استكشاف واستغلال الموارد المعدنية لقاع البحر وما يقترن بهما من عمليات تحويلية بحرية . ويشمل ذلك ، على سبيل المثال لا الحصر ، إشعال

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الهيدروكربونات وحرق الحُفارة والأوحال و/أو موائع التحفيز خلال عمليات إنجاز الآبار واختبارها ، والإشعال الناجم عن الطُرق على الساخن ؛

2. إطلاق الغازات والمركّبات العضوية المتطايرة التي تجرفها موائع الحفر والحُفارة ؛

3. الانبعاثات التي تقترن حصراً وبصورة مباشرة بمعالجة معادن قاع البحر أو مناولتها أو تخزينها ؛

4. الانبعاثات التي تصدر عن محركات الديزل البحرية المكرّسة حصراً لاستكشاف واستغلال موارد قاع البحر المعدنية وما يقترن بهما من عمليات تحويلية بحرية .

2.3 لا تنطبق متطلبات المادة 18 من هذا المرفق على استخدام الهيدروكربونات التي تُنتَج ثم تُستخدم في الموقع كوقود عندما توافق الإدارة على ذلك .

اللائحة 4
البدائل المكافئة *

1 يجوز لإدارة أي طرف أن تسمح بتركيب أي تجهيزات ثابتة أو مواد أو أدوات أو أجهزة في السفينة ، أو استخدام إجراءات أو زيوت وقود بديلة أو طرائق امتثال أخرى كبديل لتلك التي يتطلّبها هذا المرفق إذا كانت هذه التجهيزات الثابتة أو المواد أو الأدوات أو الأجهزة أو الإجراءات أو زيوت الوقود البديلة أو طرائق الامتثال الأخرى لا تقلّ فعالية من حيث الحد من الانبعاثات عن تلك التي يتطلّبها هذا المرفق ، بما في ذلك أي من المعايير المنصوص عليها في اللائحتين 13 و 14 .

2 تقوم إدارة الطرف التي تسمح باستخدام تجهيزات ثابتة أو مواد أو أدوات أو أجهزة أو إجراءات أو زيوت وقود بديلة أو طرائق امتثال أخرى كبديل لتلك التي يتطلّبها هذا المرفق بإبلاغ المنظمة بتفاصيلها لكي يتم تعميمها على الأطراف لكي تأخذ علماً بها وتتخذ الإجراءات المناسبة ، عند الاقتضاء .

3 ينبغي لإدارة طرف من الأطراف أن تأخذ في الحسبان أي خطوط توجيهية ذات صلة بذلك تضعها المنظمة في ما يخص البدائل المكافئة المنصوص عليها في هذه اللائحة .

4 تسعى إدارة الطرف الذي يسمح باستخدام بديل مكافئ ، على النحو المنصوص عليه في الفقرة 1 من هذه اللائحة ، إلى عدم إفساد أو إلحاق الضرر بالبيئة أو صحة الإنسان أو الممتلكات أو الموارد فيه أو في الدول الأخرى .

* انظر الخطوط التوجيهية بشأن نُظُم تنقية غازات العادم لعام 2009 ، التي اعتُمدت بالقرار MEPC 184(59) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الفصل 2 – المعاينة والإجازة ووسائل ضبط الانبعاثات

اللائحة 5
المعاينات

1 تخضع كل سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر وكل برج حفر ثابت أو عائم ومنصات أخرى للمعاينات المحددة أدناه ضماناً لاستيفاء مقتضيات الفصل 3 من هذا المرفق :

1. معاينة أولية قبل وضع السفينة في الخدمة أو قبل إصدار الشهادة المطلوبة بموجب اللائحة 6 من هذا المرفق لأول مرة . ويجب أن تتيح هذه المعاينة ضمان أن المعدات والنُظم والتجهيزات والترتيبات والمواد تستوفي على أكمل وجه ما ينطبق من مقتضيات الفصل 3 من هذا المرفق ؛

2. معاينة تجديدية على فترات تحددها الإدارة ، على ألا تتجاوز خمس سنوات ، إلا في الحالات التي تنطبق فيها اللائحة 2.9 أو 5.9 أو 6.9 أو 7.9 من هذا المرفق . ويجب أن تنفذ المعاينة التجديدية على نحو يضمن أن المعدات والنُظم والتجهيزات والترتيبات والمواد تستوفي على أكمل وجه ما ينطبق من مقتضيات الفصل 3 من هذا المرفق ؛

3. معاينة بينية في غضون الأشهر الثلاثة التي تسبق الذكرى السنوية الثانية للشهادة أو تليها ، أو الأشهر الثلاثة التي تسبق الذكرى السنوية الثالثة للشهادة أو تليها ، تنفذ عوضاً عن إحدى المعاينات السنوية المنصوص عليها في الفقرة 4.1 من هذه اللائحة . ويجب أن تنفذ المعاينة البينية على نحو يضمن أن المعدات والترتيبات تستوفي على أكمل وجه ما ينطبق من مقتضيات الفصل 3 من هذا المرفق وأنها في حالة تشغيل جيدة . وتعتمد هذه المعاينات البينية في الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء (شهادة IAPP) التي يتم إصدارها بموجب اللائحة 6 أو 7 من هذا المرفق ؛

4. معاينة سنوية في غضون الأشهر الثلاثة التي تسبق كل ذكرى سنوية للشهادة أو تليها ، على أن تتضمن تفقداً عاماً للمعدات والنُظم والترتيبات والتجهيزات والمواد المشار إليها في الفقرة 1.1 من هذه اللائحة للتأكد من أنه قد تمت صيانتها وفقاً للفقرة 5 من هذه اللائحة وأنها لا تزال مرضية من جميع الوجوه للخدمة المزمعة للسفينة . وتعتمد هذه المعاينات السنوية في الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء (شهادة IAPP) التي يتم إصدارها بموجب اللائحة 6 أو 7 من هذا المرفق ؛

5. يجب القيام بمعاينة إضافية ، عامة أو جزئية ، تبعاً للظروف ، بعد أي تصليحات أو تجديدات مهمة على النحو المنصوص عليه في الفقرة 5 من هذه اللائحة ، أو بعد تنفيذ إصلاحات ناجمة عن عمليات التدقيق الموصوفة في الفقرة 6 من هذه اللائحة . ويجب أن يتم التأكد بموجب هذه المعاينة من أن التصليحات أو التجديدات الضرورية قد نفذت فعلاً ، وأن المواد والصنعية في هذه التصليحات أو التجديدات مرضية من جميع الوجوه ، وأن السفينة تستوفي مقتضيات الفصل 3 من هذا المرفق من كل الجوانب .

2 في حالة السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 400 طن ، يجوز للإدارة أن تضع تدابير ملائمة لضمان التقيد بالأحكام المنطبقة من الفصل 3 من هذا المرفق .

3 يتولى الموظفون التابعون للإدارة إجراء معاينات السفن المتعلقة بإنفاذ أحكام هذا المرفق .

1. غير أنه يجوز للإدارة أن تُسند هذه المعاينات إما إلى خبراء معاينة تعيّنهم لهذا الغرض وإما إلى هيئات تعتمدها . وعلى هذه الهيئات أن تتقيّد بالخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة * ؛

2. تجري معاينة محركات ومعدات الديزل البحرية ، بغرض استيفاء اللائحة 13 من هذا المرفق ، بموجب المدونة التقنية المنقّحة بشأن أكاسيد النتروجين لعام 2008 ؛

3. عندما يقرر خبير معاينة معيّن أو هيئة معتمدة أن حالة المعدات لا تناظر من الناحية الجوهرية البيانات الواردة في الشهادة ، على هذا الخبير أو هذه الهيئة ضمان اتخاذ التدبير التصحيحي اللازم وإخطار الإدارة في الوقت المناسب . وإذا لم يُتخذ هذا التدبير التصحيحي ، تسحب الإدارة الشهادة . وإذا كانت السفينة راسية في ميناء طرف آخر ، يجب أيضاً إخطار السلطات المعنية في دولة الميناء على الفور . وعندما يخطر موظف تابع للإدارة أو خبير معاينة معيّن أو هيئة معتمدة السلطات المعنية في دولة الميناء بذلك ، يجب على حكومة دولة الميناء المعنية أن تزوّد ذلك الموظف أو الخبير أو تلك الهيئة بأي مساعدة ضرورية للوفاء بالتزاماتهم بموجب هذه اللائحة ؛

4. على الإدارة المعنية أن تضمن بصورة كاملة في جميع الحالات تنفيذ المعاينة تنفيذاً شاملاً وكفواً ، وأن تعمل على ضمان اتخاذ الترتيبات الضرورية للوفاء بهذا الالتزام .

4 إن السفن التي ينطبق عليها الفصل 4 من هذا المرفق تخضع أيضاً للمعاينات المحددة أدناه ، مع أخذ الخطوط التوجيهية التي تعتمدها المنظمة في الاعتبار †:

1. معاينة أولية قبل وضع سفينة جديدة قيد الخدمة وقبل إصدار الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة . ويجب أن يتم التحقق خلال المعاينة من أن المؤشر التصميمي المحقّق لفعالية استهلاك الطاقة يستوفي متطلبات الفصل 4 من هذا المرفق وأن خطة إدارة فعالية استهلاك السفينة للطاقة التي تتطلّبها اللائحة 22 من هذا المرفق موجودة على متن السفينة ؛

2. معاينة عامة أو جزئية ، تبعاً للظروف ، بعد تحويل رئيسي تخضع له السفينة التي تنطبق عليها هذه اللائحة . ويجب أن تضمن المعاينة إعادة احتساب المؤشر التصميمي المحقّق لفعالية استهلاك الطاقة حسب الضرورة وأنه يستوفي متطلبات اللائحة 21 من هذا المرفق ، مع عامل التخفيض الذي ينطبق على نوع وحجم السفينة التي تخضع للتحويل في المرحلة المقابلة لتاريخ العقد أو مدّ الصالب أو التسليم المحدد للسفينة الأصلية بموجب اللائحة 23.2 من هذا المرفق ؛

3. في الحالات التي يكون فيها التحويل الرئيسي الذي تخضع له سفينة جديدة أو موجودة واسع النطاق بحيث تعتبر الإدارة هذه السفينة سفينةً حديثة البناء ، تحدد الإدارة مدى ضرورة إجراء معاينة أولية تتناول المؤشر التصميمي المحقّق لفعالية استهلاك الطاقة . ويجب أن تضمن هذه المعاينة ، في حال اعتبرت ضرورية ، احتساب المؤشر التصميمي المحقّق لفعالية استهلاك الطاقة وأنه يستوفي اللائحة 21 من هذا المرفق ، مع عامل التخفيض الذي ينطبق على نوع وحجم السفينة التي تخضع للتحويل في تاريخ عقد التحويل ، أو في حال انعدام العقد ، تاريخ الشروع في التحويل . ويجب أن يتم التحقق أيضاً خلال المعاينة من أن خطة إدارة فعالية استهلاك السفينة للطاقة التي تتطلّبها اللائحة 22 من هذا المرفق موجودة على متن السفينة ؛

* انظر الخطوط التوجيهية لتفويض الهيئات العاملة نيابةً عن الإدارة ، التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.739(18) ، في صيغته المعدّلة بالقرار MSC.208(81) ، ومواصفات وظائف المعاينة والإجازة التي تقوم بها الهيئات المعتمدة العاملة نيابةً عن الإدارة ، التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.789(19) ، في الصيغة التي قد تعدّله بها المنظمة . وانظر أيضاً الخطوط التوجيهية بشأن المعاينات في إطار النظام المنسّق للمعاينة والإجازة للمرفق VI المنقّح لاتفاقية ماربول (القرار MEPC.180(59)) .

† انظر الخطوط التوجيهية بشأن المعاينات والإجازة لأغراض المؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

4. بالنسبة للسفن الموجودة ، يجب أن يتم التحقق من استيفاء شرط وجود خطة إدارة فعالية استهلاك السفينة للطاقة على متن السفينة وفقاً للائحة 22 من هذا المرفق خلال المعاينة البينية الأولى أو المعاينة التجديدية المحددة في الفقرة 1 من هذه اللائحة في 1 كانون الثاني/يناير 2013 أو بعد ذلك التاريخ ، أيهما يحلّ أولاً .

5 يجب صيانة المعدات بحيث تتفق حالتها مع أحكام هذا المرفق ، ويجب عدم إجراء أي تغييرات في المعدات أو النُظُم أو التجهيزات ثابتة أو الترتيبات أو المواد التي تشملها المعاينة بدون موافقة صريحة من الإدارة . ويسمح باستبدال هذه المعدات والتجهيزات ثابتة استبدالاً مباشرا بمعدات وتجهيزات ثابتة تتفق مع أحكام هذا المرفق .

6 عندما يقع حادث لسفينة أو يُكتشف بها خلل يؤثّر تأثيراً جوهرياً في كفاءة أو اكتمال معداتها التي يشملها هذا المرفق ، على الربان أو مالك السفينة أن يبلغ بذلك ، في أقرب فرصة ، الإدارة أو خبير المعاينة المعيّن أو الهيئة المعتمدة التي تتولى مسؤولية إصدار الشهادة ذات الصلة بذلك .

اللائحة 6
إصدار الشهادات أو المصادقة عليها

الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء

1 يتم إصدار الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء بعد معاينة أولية أو تجديدية تُجرى بموجب أحكام اللائحة 5 من هذا المرفق :

1. لأي سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر وتقوم برحلات إلى موانئ أو محطات بحرية تخضع لولاية أطراف أخرى ؛

2. للمنصات وأبراج الحفر التي تقوم برحلات في مياه تخضع لسيادة أو ولاية أطراف أخرى .

2 في ما يتعلق بسفينة مبنية قبل تاريخ سريان مفعول هذا المرفق بالنسبة للإدارة التي تتبع لها تلك السفينة بالتحديد ، يتم إصدار الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء بموجب الفقرة 1 من هذه اللائحة في موعد أقصاه أول موعد مقرر لدخول هذه السفينة الحوض الجاف بعد تاريخ سريان المفعول هذا ، على ألاّ يتعدى ذلك بأي حال من الأحوال ثلاث سنوات بعد هذا التاريخ .

3 تصدر هذه الشهادة أو تتم المصادقة عليها إما من جانب الإدارة أو من جانب أي شخص مفوّض أصولاً أو هيئة مفوّضة أصولاً من قبلها . وتتحمل الإدارة في جميع الأحوال المسؤولية كاملةً عن الشهادة .

الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة

4 يتم إصدار الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة للسفينة بعد إخضاعها لمعاينة بموجب أحكام اللائحة 4.5 من هذا المرفق ، وذلك لأي سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر قبل أن تقوم تلك السفينة برحلات إلى موانئ أو محطات بحرية تخضع لسيادة أطراف أخرى .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

5 يتم إصدار الشهادة أو المصادقة من قبل الإدارة أو أي هيئة مفوّضة أصولاً من قبل الإدارة* . وفي كل حالة ، تتحمل الإدارة المسؤولية كاملة عن الشهادة .

اللائحة 7

إصدار شهادة من جانب طرف آخر

1 يجوز لطرف أن يُخضع سفينة للمعاينة ، بناءً على طلب الإدارة ، وإذا اقتنع باستيفائها الأحكام المنطبقة من هذا المرفق ، يقوم بإصدار الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء أو الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة للسفينة ، وحيثما يكون ذلك ملائماً ، يصادق على هاتين الشهادتين أو يأذن بالمصادقة عليهما على السفينة ، بموجب هذا المرفق .

2 تُرسَل نسخة من الشهادة ونسخة من التقرير عن المعاينة في أقرب وقت ممكن إلى الإدارة التي تقدّمت بالطلب .

3 تتضمّن الشهادة التي تصدر على هذا النحو بياناً يفيد بأنها صدرت بناءً على طلب الإدارة ، ويكون لها نفس مفعول الشهادة التي تصدر بموجب اللائحة 6 من هذا المرفق ، وتحظى بالاعتراف نفسه .

4 لا تصدر الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء أو الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة لسفينة يحق لها أن ترفع علَم دولة غير طرف .

اللائحة 8

نموذج الشهادات

الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء

1 تُحرَّر الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء وفقاً للنموذج الوارد في التذييل I لهذا المرفق باللغة الإسبانية أو الإنكليزية أو الفرنسية ، على الأقل . وإذا استخدمت أيضاً اللغة الرسمية للبلد الذي يصدر الشهادة ، يعمل بهذه اللغة في حال حصول منازعة أو تباين .

الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة

2 تُحرَّر الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة وفقاً للنموذج الوارد في التذييل VIII لهذا المرفق باللغة الإسبانية أو الإنكليزية أو الفرنسية على الأقل . وإذا استخدمت أيضاً اللغة الرسمية للبلد الذي يصدر الشهادة ، يعمل بهذه اللغة في حال حصول نزاع أو تباين .

* انظر الخطوط التوجيهية لتفويض الهيئات العاملة نيابة عن الإدارة ، التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.739(18) ، في صيغتها المعدّلة بالقرار MSC.208(81) ، والمواصفات بشأن وظائف المعاينة والإجازة التي تقوم بها الهيئات العاملة نيابة عن الإدارة ، التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.789(19) ، في الصيغة التي قد تعدّله بها المنظمة .

اللائحة 9
مدة الشهادات وصلاحيتها

الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء

1 تصدر الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء لفترة تحددها الإدارة ، على ألا تتجاوز خمس سنوات .

2 بغض النظر عن متطلبات الفقرة 1 من هذه اللائحة ، فإنه :

.1 في حال إتمام المعاينة التجديدية في غضون ثلاثة أشهر قبل تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الحالية ، تكون الشهادة الجديدة صالحة اعتباراً من تاريخ إتمام المعاينة التجديدية إلى موعد لا يتجاوز خمس سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الحالية ؛

.2 عند إتمام المعاينة التجديدية بعد انقضاء صلاحية الشهادة الحالية ، تكون الشهادة الجديدة صالحة اعتباراً من تاريخ إتمام المعاينة التجديدية إلى موعد لا يتجاوز خمس سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الحالية ؛

.3 عند إتمام المعاينة التجديدية قبل أكثر من ثلاثة أشهر من انتهاء صلاحية الشهادة الحالية ، تكون الشهادة الجديدة صالحة اعتباراً من تاريخ إتمام المعاينة التجديدية إلى موعد لا يتجاوز خمس سنوات من تاريخ إتمام المعاينة التجديدية .

3 في حال إصدار شهادة لفترة تقلّ عن خمس سنوات ، يجوز للإدارة أن تمدّد صلاحيتها إلى ما بعد تاريخ انتهاء الصلاحية ، وذلك للفترة القصوى المحددة في الفقرة 1 من هذه اللائحة ، شريطة إجراء المعاينات المشار إليها في اللائحتين 3.1.5 و 4.1.5 من هذا المرفق اللتين تنطبقان ، حسب الاقتضاء ، عند إصدار شهادة لفترة خمس سنوات .

4 في حال أُنجزت المعاينة التجديدية وتعذّر منح شهادة جديدة أو وضعها على متن السفينة قبل تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الحالية ، يجوز للشخص المفوض أو الهيئة المفوضة من قبل الإدارة المصادقة على الشهادة الحالية ، وتُقبل هذه الشهادة على أنها صالحة لفترة إضافية لا تتجاوز خمسة أشهر اعتباراً من تاريخ انتهاء الصلاحية .

5 إذا لم تكن السفينة وقت انتهاء صلاحية الشهادة في ميناء ستخضع فيه للمعاينة ، يجوز للإدارة أن تمدد صلاحية الشهادة ، وذلك فقط للسماح للسفينة بأن تُكمل رحلتها إلى الميناء الذي ستجري فيه معاينتها ، على أن يقتصر ذلك على الحالات التي يبدو فيها هذا مناسباً ومعقولاً . ولا يجوز تمديد صلاحية الشهادة لفترة تزيد على ثلاثة أشهر ، ولا يحق لسفينة منحت تمديداً أن تقوم ، بعد وصولها إلى الميناء الذي ستُعاين فيه ، متذرعةً بالتمديد المذكور ، بمغادرة هذا الميناء بدون الحصول على شهادة جديدة . وحينما تكتمل المعاينة التجديدية ، يجب أن تكون الشهادة الجديدة صالحة إلى موعد لا يتجاوز خمس سنوات اعتباراً من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الحالية قبل منح التمديد .

6 يجوز للإدارة أن تمدّد صلاحية شهادة صدرت لسفينة تقوم برحلات قصيرة لم تُمدَّد بموجب الأحكام السابقة من هذه اللائحة ، وذلك لفترة سماح لا تتجاوز شهراً واحداً اعتباراً من تاريخ انتهاء الصلاحية المبين عليها . وعند إتمام المعاينة التجديدية ، تكون الشهادة الجديدة صالحة حتى موعد لا يتجاوز خمس سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الحالية قبل منح التمديد .

7 في ظل ظروف خاصة تحددها الإدارة ، لا يتعيّن تاريخ الشهادة الجديدة اعتباراً من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الحالية حسبما تتطلبه الفقرة 1.2 أو 5 أو 6 من هذه اللائحة . وتكون الشهادة الجديدة في هذه الظروف الخاصة صالحة إلى موعد لا يتجاوز خمس سنوات اعتباراً من تاريخ إتمام المعاينة التجديدية .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

8 في حال إتمام معاينة سنوية أو بينية قبل الفترة المحددة في اللائحة 5 من هذا المرفق ، عندئذ :

1. يُعدَّل موعد الذكرى السنوية المبيّن على الشهادة بالمصادقة عليها إلى موعد لا يزيد على ثلاثة أشهر بعد تاريخ إتمام المعاينة ؛

2. تتم المعاينة السنوية أو البينية اللاحقة التي تتطلّبها اللائحة 5 من هذا المرفق في غضون الفترات التي تنص عليها تلك اللائحة باستخدام موعد الذكرى السنوية الجديدة ؛

3. يظلّ تاريخ انتهاء الصلاحية على حاله شريطة إجراء معاينة سنوية أو أكثر أو معاينة بينية أو أكثر ، حسب الاقتضاء ، بما يضمن عدم تجاوز الفترات الفاصلة القصوى بين المعاينات التي تنص عليها اللائحة 5 من هذا المرفق .

9 تفقد الشهادة التي تصدر بموجب اللائحة 6 أو 7 من هذا المرفق صلاحيتها في أي من الحالات التالية :

1. عدم إتمام المعاينات ذات الصلة بذلك في غضون الفترات المحددة بموجب اللائحة 1.5 من هذا المرفق ؛

2. عدم المصادقة على الشهادة بموجب اللائحة 3.1.5 أو اللائحة 4.1.5 من هذا المرفق ؛

3. انتقال السفينة إلى علَم دولة أخرى . ولا تُصدر الحكومة شهادة جديدة إلاّ إذا كانت مقتنعة اقتناعاً تاماً بأن السفينة تستوفي متطلبات اللائحة 4.5 من هذا المرفق . وعندما يتم النقل بين طرفين ، فإن على حكومة الطرف الذي كان يحق للسفينة أن ترفع علَمه سابقاً ، إذا ما طُلب منها ذلك في غضون ثلاثة أشهر بعد إتمام عملية النقل ، أن ترسل إلى الإدارة في أقرب وقت ممكن نسخاً من الشهادة التي كانت السفينة تحملها قبل عملية النقل ، ونسخاً ، إن توافرت ، من التقارير عن المعاينات ذات الصلة بذلك .

الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة

10 تكون الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة صالحة طيلة عمر السفينة رهناً بأحكام الفقرة 11 أدناه .

11 تفقد الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة التي يتم إصدارها في إطار هذا المرفق صلاحيتها في أي من الحالتين التاليتين :

1. إذا سُحبت السفينة من الخدمة أو إذا تم إصدار شهادة جديدة في أعقاب إخضاعها لتحويل رئيسي ؛

2. أو عند انتقال السفينة إلى علَم دولة أخرى . ولن يتم إصدار شهادة جديدة إلا عندما تقتنع الحكومة التي ستُصدر الشهادة الجديدة اقتناعاً تاماً بأن السفينة تستوفي متطلبات الفصل 4 من هذا المرفق . وفي حالة الانتقال بين طرفين ، يجب على حكومة الطرف الذي كان يحق للسفينة أن ترفع علَمه ، في حال طلب منها ذلك خلال ثلاثة أشهر من حصول الانتقال ، أن تحيل إلى الإدارة بأسرع وقت ممكن نسخاً من الشهادة التي كانت السفينة تحملها قبل الانتقال وكذلك ، في حال توافرها ، نسخاً من التقارير عن المعاينات ذات الصلة بذلك .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

اللائحة 10

الرقابة من قبل دولة الميناء على المتطلبات التشغيلية *

1 تخضع السفينة عند وجودها في ميناء أو محطة بحرية تشملهما ولاية طرف آخر لتفقّد يجريه موظفون مفوضون أصولاً من ذلك الطرف للمتطلبات التشغيلية بموجب هذا المرفق ، وذلك في حال وجود أسباب جليّة تحمل على الاعتقاد بأن الربان أو الطاقم غير ملمين بالإجراءات المنتية الأساسية المتعلقة بمنع تلوث الهواء من السفن .

2 في الظروف المبيّنة في الفقرة 1 من هذه اللائحة ، يتخذ الطرف الخطوات اللازمة لضمان عدم إبحار السفينة إلى أن يتم تصحيح الوضع بموجب متطلبات هذا المرفق .

3 تنطبق على هذه اللائحة الإجراءات المتعلقة بالرقابة من قبل دولة الميناء المنصوص عليها في المادة 5 من هذه الاتفاقية .

4 لا يُفسَّر أي نص من هذه اللائحة على أنه يحدّ من حقوق والتزامات طرف يضطلع بالرقابة على المتطلبات التشغيلية المنصوص عليها تحديداً في هذه الاتفاقية .

5 في ما يتصل بالفصل 4 من هذا المرفق ، يجب أن تقتصر أي عملية تفقّد من قبل دولة الميناء على التأكد ، حيثما يكون ذلك ملائماً ، من وجود شهادة دولية لفعالية استهلاك الطاقة سارية المفعول على متن السفينة ، بموجب المادة 5 من الاتفاقية .

اللائحة 11

كشف الانتهاكات وإنفاذ الأحكام

1 تتعاون الأطراف على كشف انتهاكات هذا المرفق وإنفاذ أحكامه ، باستخدام جميع التدابير الملائمة والعملية لكشف الانتهاكات ورصد البيئة ، وإجراءات مناسبة للإبلاغ عن الأدلة وتجميعها .

2 يجوز أن تخضع السفينة التي ينطبق عليها هذا المرفق ، في أي ميناء أو محطة بحرية تابعَيْن لطرف من الأطراف ، لتفقّد يجريه موظفون يعينهم أو يفوضهم ذلك الطرف من أجل التحقق مما إذا كانت السفينة قد أطلقت أي مادة من المواد التي يشملها هذا المرفق على نحو يشكل انتهاكاً لأحكام هذا المرفق . وإذا أظهر التفقّد انتهاكاً لهذا المرفق ، يُرفع تقرير عن ذلك إلى الإدارة كي تتخذ التدبير الملائم .

3 على أي طرف أن يوافي الإدارة بدليل ، إن وجد ، على أن السفينة قد أطلقت أي مادة من المواد التي يشملها هذا المرفق على نحو يشكل انتهاكاً لأحكام هذا المرفق . وعلى السلطة المختصة لذلك الطرف أن تقوم ، إذا كان ذلك عملياً ، بإخطار ربان السفينة بالانتهاك المزعوم .

4 على الإدارة أن تقوم ، فور تلقيها هذا الدليل ، بالتحقيق في المسألة ، ويجوز لها أن تطلب من الطرف الآخر أن يوافيها بدليل إضافي أو بدليل أسطع على المخالفة المزعومة . وإذا اقتنعت الإدارة بتوافر أدلة كافية تسوّغ اتخاذ إجراءات بشأن الانتهاك المزعوم ، عليها أن تضمن اتخاذ هذه الإجراءات وفقاً لقوانينها بأسرع ما يمكن . وعلى الإدارة أن تبادر على وجه السرعة إلى إخطار الطرف الذي أبلغ عن حدوث الانتهاك المزعوم ، بالإضافة إلى المنظمة ، بالتدبير المتخذ .

* انظر إجراءات الرقابة من قبل دولة الميناء التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.787(19) وعدّلتها بالقرار A. 882(21) ؛ وانظر المطبوعة الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية والتي تحمل رقم المبيع IA650E . وانظر أيضاً الخطوط التوجيهية المنقّحة بشأن الرقابة من قبل دولة الميناء في إطار المرفق VI المنقح لاتفاقية ماربول (القرار MEPC 181(59)) .

5 يجوز أيضاً لطرف من الأطراف أن يتفقّد سفينة ينطبق عليها هذا المرفق عند دخولها إلى الموانئ والمحطات البحرية الخاضعة لولايته إذا تلقى من أي طرف طلباً بإجراء تحقيق ، مؤيداً بأدلة كافية ، على أن السفينة قد أطلقت في أي مكان أي مادة من المواد التي يشملها هذا المرفق على نحو يشكّل انتهاكاً لهذا المرفق . ويجب أن يُرسل التقرير عن هذا التحقيق إلى الطرف الذي طلبه وإلى الإدارة كي يتسنى اتخاذ التدبير الملائم بموجب هذه الاتفاقية .

6 ينطبق القانون الدولي المتعلق بمنع تلوث البيئة البحرية من السفن وخفضه وضبطه ، بما في ذلك القانون المتعلق بالإنفاذ والضمانات ، الساري المفعول وقت تطبيق هذا المرفق أو تفسيره ، وفق مقتضى الحال ، على القواعد والمعايير المنصوص عليها في هذا المرفق .

الفصل 3 - متطلبات ضبط الانبعاثات من السفن

اللائحة 12
المواد التي تستنزف طبقة الأوزون

1 لا تنطبق هذه اللائحة على المعدات المسدودة سداً دائماً والتي لا توجد بها وصلات للشحن بالمواد المبرّدة أو مكوّنات يمكن إزالتها وتحتوي على مواد تستنزف طبقة للأوزون .

2 رهناً بأحكام اللائحة 1.3 ، تُحظر أي انبعاثات متعمّدة للمواد التي تستنزف طبقة الأوزون . وتشمل الانبعاثات المتعمّدة تلك التي تحدث أثناء صيانة النظم أو المعدات أو خدمتها أو تصليحها أو التخلص منها ، ولكنها لا تشمل الانبعاثات الضئيلة التي تصاحب استرداد مادة من المواد التي تستنزف طبقة الأوزون أو إعادة استعمالها . ويجوز للأطراف أن تنظم الانبعاثات الناشئة عن تسرب مادة من المواد التي تستنزف طبقة الأوزون ، سواء أكان هذا التسرب متعمداً أم لا .

1.3 تُحظر المنشآت التي تحتوي على مواد تستنزف طبقة الأوزون بخلاف الهيدرو كلورو فلورو كربونات :

1. على متن السفن المبنية في 19 أيار/مايو 2005 أو بعد ذلك التاريخ ؛

2. أو في حالة السفن المبنية قبل 19 أيار/مايو 2005 ، التي يقع التاريخ المتعاقَد عليه لتسليم المعدات إليها في 19 أيار/مايو 2005 أو بعد ذلك التاريخ ، أو في حال انعدام تاريخ متعاقَد عليه للتسليم ، التي يكون التسليم الفعلي للمعدات إليها قد تم في 19 أيار/مايو 2005 أو بعد ذلك التاريخ .

2.3 تُحظر المنشآت التي تحتوي الهيدرو كلورو فلورو كربونات :

1. على متن السفن المبنية في 1 كانون الثاني/ يناير 2020 أو بعد ذلك التاريخ ؛

2. أو في حالة السفن المبنية قبل 1 كانون الثاني/يناير 2020 ، التي يقع التاريخ المتعاقَد عليه لتسليم المعدات إليها في 1 كانون الثاني/يناير 2020 أو بعد ذلك التاريخ ، أو في حال انعدام تاريخ متعاقَد عليه للتسليم ، التي يكون التسليم الفعلي للمعدات إليها قد تم في 1 كانون الثاني/يناير 2020 أو بعد ذلك التاريخ .

4 يجب أن تُسلَّم المواد المشار إليها في هذه اللائحة والمعدات التي تحتوي على هذه المواد ، عند إزالتها من السفن ، إلى [redacted] مرافق استقبال مراقبة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

5 رهناً باللائحة 1.6 ، تمسك كل سفينة قائمة بالمعدات التي تحتوي على مواد تستنزف طبقة الأوزون * .

6 تمسك كل سفينة تخضع لأحكام اللائحة 1.6 ، ومجهّزة بنُظُم قابلة لإعادة الشحن تحتوي على مواد تستنزف طبقة الأوزون ، سجلاً دفترياً لتسجيل المواد التي تستنزف طبقة الأوزون . ويجوز أن يكون هذا السجل الدفتري جزءاً من سجل أو نظام تسجيل إلكتروني قائم بالفعل ، تبعاً لما توافق عليه الإدارة .

7 تُسجَّل القيود في دفتر تسجيل المواد التي تستنزف طبقة الأوزون بحسب كتلة (كلغم) المواد وتُستوفى دون تأخير ، في كل مناسبة ، في ما يخص البنود التالية :

1. إعادة الشحن ، الكلية أو الجزئية ، للمعدات التي تحتوي على مواد تستنزف طبقة الأوزون ؛

2. تصليح أو صيانة المعدات التي تحتوي على مواد تستنزف طبقة الأوزون ؛

3. تصريف المواد التي تستنزف طبقة الأوزون في الغلاف الجوي :

1.3. بصورة متعمّدة ؛

2.3. وبصورة غير متعمّدة ؛

4. تصريف المواد التي تستنزف طبقة الأوزون في مرافق استقبال برية ؛

5. إمداد السفينة بالمواد التي تستنزف طبقة الأوزون .

اللائحة 13
أكاسيد النتروجين

الانطباق

1.1 تنطبق هذه اللائحة على ما يلي :

1. كل محرك ديزل يزيد خرج قدرته على 130 كيلوواط مُركّب على متن سفينة ؛

2. كل محرك ديزل يزيد خرج قدرته على 130 كيلوواط خضع لتحويل رئيسي في 1 كانون الثاني/يناير 2000 أو بعد ذلك التاريخ ، إلاّ عند تقديم الدليل المقنع للإدارة على أن هذا المحرك هو بديل مطابق للمحرك الذي يحلّ محلّه ، وأنه خلافاً لذلك غير مشمول بالفقرة الفرعية 1.1.1 من هذه اللائحة .

* انظر التذييل ١ ، تكملة الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء (شهادة IAPP) ، البند 1.2 .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2.1 لا تنطبق هذه اللائحة على ما يلي :

1. محرك الديزل البحري المخصص للاستخدام في حالات الطوارئ فقط ، أو حصراً لتشغيل أجهزة أو معدات مخصصة للاستخدام حصراً في حالات الطوارئ على متن السفن التي تكون مركّبة فيها ، أو محرك الديزل البحري المركّب في قوارب النجاة والمخصص حصراً للاستخدام في حالات الطوارئ ؛

2. محرك الديزل البحري المركّب على متن سفينة تقوم حصراً برحلات ضمن المياه الخاضعة لسيادة أو ولاية الدولة التي يحق للسفينة أن ترفع علمها ، شريطة خضوع هذا المحرك لتدبير بديل من قبل الإدارة لضبط انبعاثات أكاسيد النتروجين ؛

3.1 بصرف النظر عن أحكام الفقرة الفرعية 1.1 من هذه الفقرة ، يجوز للإدارة أن تستثنى من تطبيق هذه اللائحة أي محرك ديزل بحري مركّب على متن سفينة مبنية قبل 19 أيار/مايو 2005 ، أو أي محرك ديزل بحري يخضع لتحويل رئيسي قبل هذا التاريخ ، شريطة أن يقتصر عمل السفينة التي يركّب فيها المحرك على القيام برحلات إلى الموانئ أو المحطات البحرية التي تقع ضمن حدود الدولة التي يحق للسفينة أن ترفع علمها .

التحويل الرئيسي

1.2 لأغراض هذه اللائحة ، تعني عبارة *تحويل رئيسي* تعديلاً تمّ في 1 كانون الثاني/يناير 2000 أو بعد ذلك التاريخ في محرك ديزل بحري لم تتم إجازته بالفعل وفقاً للمعايير المنصوص عليها في الفقرة 3 أو 4 أو 1.1.5 من هذه اللائحة ، ويجري على أساسه :

1. إحلال محرك ديزل بحري محلّ المحرك أو تركيب محرك ديزل بحري إضافي ؛

2. أو إدخال أي تعديل جوهري على المحرك ، وفقاً للتعريف الوارد في المدونة التقنية المنقّحة بشأن أكاسيد النتروجين لعام 2008 ؛

3. أو زيادة القدرة القصوى المستمرة للمحرك بأكثر من 10 % ، مقارنةً بالقدرة القصوى المستمرة المذكورة في الإجازة الأصلية للمحرك .

2.2 بالنسبة لتحويل رئيسي ينطوي على الاستعاضة عن محرك ديزل بحري بمحرك ديزل بحري غير مطابق له أو تركيب محرك ديزل بحري إضافي ، تنطبق المعايير الواردة في هذه اللائحة التي تكون سارية المفعول وقت استبدال أو إضافة المحرك . وفي حالة المحركات البديلة فقط ، وإذا تعذّر في 1 كانون الثاني/يناير 2016 أو بعد ذلك التاريخ أن يستوفي هذا المحرك البديل المعايير المنصوص عليها في الفقرة الفرعية 1.1.5 من هذه اللائحة (المستوى III) ، عندئذ يتعين أن يستوفي هذا المحرك البديل المعايير المنصوص عليها في الفقرة 4 من هذه اللائحة (المستوى II) . ويجب على المنظمة أن تضع خطوطاً توجيهية تنص على المعايير التي يتعذّر بغي وفقاً لها لمحرك بديل أن يستوفي المعايير الواردة في الفقرة الفرعية 1.1.5 من هذه اللائحة .

3.2 بالنسبة لمحرك الديزل البحري المشار إليه في الفقرة 2.1.2 أو 3.1.2 من هذه اللائحة ، يجب أن يستوفي المحرك البحري المعايير التالية :

1. بالنسبة للسفن المبنية قبل 1 كانون الثاني/يناير 2000 ، تنطبق المعايير المنصوص عليها في الفقرة 3 من هذه اللائحة ؛

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2. بالنسبة للسفن المبنية في 1 كانون الثاني/يناير 2000 أو بعد ذلك التاريخ ، تنطبق المعايير السارية المفعول وقت بناء السفينة .

المستوى I

3 رهناً باللائحة 3 من هذا المرفق ، يُحظر تشغيل محركات الديزل البحرية المُركّبة على متن السفن المبنية في 1 كانون الثاني/يناير 2000 أو بعد ذلك التاريخ وقبل 1 كانون الثاني/يناير 2011 ، إلا إذا كانت انبعاثات أكاسيد النتروجين (مُحتسبة بوصفها مجموع انبعاثات ثاني أكسيد النتروجين المرجّحة) من المحرك تقع ضمن الحدود التالية ، حيث تساوي n = سرعة المحرك المقدّرة (عدد دورات العمود المرفقي في الدقيقة) :

1. 17,0 غرام/كيلوواط ساعة عندما تكون n أقل من 130 دورة في الدقيقة ؛

2. $45 \cdot n^{(-0.2)}$ غرام/كيلوواط ساعة عندما تساوي n = 130 دورة في الدقيقة أو أكثر ، ولكن أقل من 2 000 دورة في الدقيقة ؛

3. 9,8 غرام/كيلوواط ساعة عندما تساوي n = 2 000 دورة في الدقيقة أو أكثر .

المستوى II

4 رهناً باللائحة 3 من هذا المرفق ، يُحظر تشغيل محركات الديزل البحرية المُركّبة في السفن المبنية في 1 كانون الثاني/يناير 2011 أو بعد ذلك التاريخ ، إلا إذا كانت انبعاثات أكاسيد النتروجين (مُحتسبة بوصفها مجموع انبعاثات ثاني أكسيد النتروجين المرجّحة) من المحرك تقع ضمن الحدود التالية ، حيث تساوي n = سرعة المحرك المقدّرة (عدد دورات العمود المرفقي في الدقيقة) :

1. 14,4 غرام/كيلوواط ساعة عندما تكون n أقل من 130 دورة في الدقيقة ؛

2. $44 \cdot n^{(-0.23)}$ غرام /كيلوواط ساعة عندما تساوي n = 130 دورة في الدقيقة أو أكثر ، ولكن أقل من 2 000 دورة في الدقيقة ؛

3. 7,7 غرام/كيلوواط ساعة عندما تساوي n = 2 000 دورة في الدقيقة أو أكثر .

المستوى III

1.5 رهناً باللائحة 3 من هذا المرفق ، يكون تشغيل محرك ديزل بحري مُركّب على متن سفينة مبنية في 1 كانون الثاني/يناير 2016 أو بعد ذلك التاريخ :

1. محظوراً ، إلاّ إذا كانت انبعاثات أكاسيد النتروجين (مُحتسبةً بوصفها مجموع انبعاثات ثاني أكسيد النتروجين المرجّحة) من المحرك تقع ضمن الحدود التالية ، حيث تساوي n = سرعة المحرك المقدّرة (عدد دورات العمود المرفقي في الدقيقة) :

1.1. 3,4 غرام/كيلوواط ساعة عندما تكون n أقل من 130 دورة في الدقيقة ؛

2.1. $9 \cdot n^{(-0.2)}$ غرام /كيلوواط ساعة عندما تساوي n = 130 دورة في الدقيقة أو أكثر ؛

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

3.1. 2,0 غرام/كيلوواط ساعة عندما تساوي n = 2 000 دورة في الدقيقة أو أكثر .

2. خاضعاً للمعايير المنصوص في الفقرة 1.1.5 من هذه اللائحة عندما تعمل السفينة في منطقة لضبط الانبعاثات معينة بموجب الفقرة 6 من هذه اللائحة ؛

3. خاضعاً للمعايير المنصوص عليها في الفقرة 4 من هذه اللائحة عندما تعمل السفينة خارج منطقة لضبط الانبعاثات معينة بموجب الفقرة 6 من هذه اللائحة .

2.5 رهناً بالاستعراض المنصوص عليه في الفقرة 10 من هذه اللائحة ، لا تنطبق المعايير المنصوص عليها في الفقرة 1.1.5 من هذه اللائحة على ما يلي :

1. محرك الديزل البحري المُركّب على متن سفينة يقل طولها *(L)* ، حسبما هو معرّف في اللائحة 19.1 من المرفق ا لهذه الاتفاقية ، عن 24 متراً عندما تكون قد صمّمت تحديداً للأغراض الترفيهية ولا تُستخدم إلا لهذه الأغراض فحسب ؛

2. أو محرك الديزل البحري المُركّب على متن سفينة والذي تقلّ قوة الدفع الاسمية المجتمعة التي ينتجها عن 750 كيلوواط ساعة إذا ثبت ، بما يقنع الإدارة ، أنه يتعذّر أن تستوفي السفينة المعايير المنصوص عليها في الفقرة 1.1.5 من هذه اللائحة بسبب تصميم السفينة أو قيود متصلة ببنائها .

منطقة ضبط الانبعاثات

6 لأغراض هذه اللائحة ، فإن مناطق ضبط الانبعاثات هي :

1. المنطقة الأميركية الشمالية لضبط الانبعاثات ، وهي المنطقة المحددة بالإحداثيات الواردة في التذييل VII لهذا المرفق ؛

2. منطقة البحر الكاريبي التابعة للولايات المتحدة لضبط الانبعاثات ، وهي المنطقة المحددة بالإحداثيات الواردة في التذييل VII لهذا المرفق ؛

3. أي منطقة بحرية أخرى ، بما فيها أي منطقة مينائية تحددها المنظمة وفقاً للمعايير والإجراءات الواردة في التذييل III لهذا المرفق .

محركات الديزل البحرية المُركّبة على متن السفن المبنية قبل 1 كانون الثاني/يناير 2000

1.7 بغض النظر عن الفقرة 1.1.1 من هذه اللائحة ، يجب أن يستوفي محرك الديزل البحري ، الذي يزيد خرج قدرته على 5 000 كيلوواط ساعة وتبلغ إزاحته 90 لتراً أو أكثر للأسطوانة والمركّب على متن سفينة مبنية في 1 كانون الثاني/يناير 1990 أو بعد ذلك التاريخ ، لكن قبل 1 كانون الثاني/يناير 2000 ، حدود الانبعاثات المنصوص عليها في الفقرة 4.7 من هذه اللائحة ، شريطة إجازة طريقة معتمدة لهذا المحرك من قبل إدارة أحد الأطراف وتقديم إشعار بهذه الإجازة إلى المنظمة من الإدارة التي أجازته . ويتم إثبات استيفاء أحكام هذه الفقرة بأي من الطريقتين التاليتين :

1. تركيب طريقة معتمدة ومجازة ، على أن تُثبت ذلك معاينة تتبّع إجراءات التدقيق المحددة في ملف الطريقة المعتمدة ، مع إدراج ملاحظة ملائمة تتناول إجازة المحرك في الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء الصادرة للسفينة ؛

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2. أو إجازة للمحرك تؤكد أنه يعمل ضمن الحدود المنصوص عليها في الفقرة 3 أو 4 أو 5 1.1 من هذه اللائحة ، مع إدراج ملاحظة ملائمة تتناول إجازة المحرك في الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء الصادرة للسفينة .

2.7 تنطبق الفقرة 1.7 من هذه اللائحة في موعد أقصاه المعاينة التجديدية الأولى التي تجري بعد 12 شهراً أو أكثر من إيداع الإشعار المشار إليه في الفقرة 1.7 . وإذا أمكن لمالك سفينة يتعين أن تُركّب فيها طريقة معتمدة أن يثبت ، بما يقنع الإدارة ، أن الطريقة المعتمدة لم تكن متاحة تجارياً رغم بذل قصارى الجهد للحصول عليها ، تُركّب الطريقة المعتمدة في السفينة في موعد أقصاه المعاينة التجديدية التالية التي تجري لهذه السفينة بعد توافر الطريقة المعتمدة تجارياً .

3.7 في ما يخص محرك الديزل البحري الذي تتجاوز طاقته 5 000 كيلوواط وتبلغ إزاحته ، لكل أسطوانة ، 90 لتراً أو أكثر ، والمركّب على سفينة بُنيت في 1 كانون الثاني/يناير 1990 أو بعد ذلك التاريخ ، ولكن قبل 1 كانون الثاني/يناير 2000 ، فإن الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي يجب أن تشير ، بالنسبة لمحرك الديزل البحري الذي تنطبق عليه الفقرة 1.7 من هذه اللائحة ، إما إلى أن ثمة طريقة تم إقرارها واعتُمدت بناء على الفقرة 1.1.7 من هذه اللائحة ، أو إلى أنه تم التصديق على المحرك بناء على الفقرة 2.1.7 من هذه اللائحة ، أو إلى أنه لا توجد بعد طريقة تم إقرارها ، أو إلى أنها إن كانت موجودة لا تتوافر حتى الآن في الأسواق التجارية على النحو الوارد في الفقرة 2.7 من هذه اللائحة .

4.7 رهناً باللائحة 3 من هذا المرفق ، يُحظر تشغيل محرك الديزل البحري الموصوف في الفقرة 1.7 من هذه اللائحة ، إلا إذا كانت انبعاثات أكاسيد النتروجين (مُحتسبةً بوصفها مجموع انبعاثات ثاني أكسيد النتروجين المرجّحة) تقع ضمن الحدود التالية ، حيث تساوي n = سرعة المحرك المقدّرة (عدد دورات العمود المرفقي في الدقيقة) :

1. 17,0 غرام/كيلوواط ساعة عندما تكون n أقل من 130 دورة في الدقيقة ؛

2. $45 \cdot n^{(-0,2)}$ غرام/كيلوواط ساعة عندما تساوي n = 130 دورة في الدقيقة أو أكثر ، ولكن أقلّ من 2 000 دورة في الدقيقة ؛

3. 9,8 غرام/كيلوواط ساعة عندما تساوي n = 2 000 دورة في الدقيقة أو أكثر .

5.7 يجب أن تتم إجازة طريقة معتمدة بموجب الفصل 7 من المدونة التقنية المنقّحة بشأن أكاسيد النتروجين لعام 2008 وتشمل التحقق مما يلي :

1. من قبل مصمّم محرك الديزل البحري الأساسي الذي تنطبق عليه الطريقة المعتمدة : أن التأثير المحتسب للطريقة المعتمدة لن يخفض قدرة المحرك بأكثر من 1,0 % ، أو يزيد من استهلاكه للوقود بأكثر من 2,0 % ، مقاساً وفقاً لدورة الاختبار المناسبة المبيّنة في المدونة التقنية المنقّحة بشأن أكاسيد النتروجين لعام 2008 ، أو يؤثر بصورة معاكسة في عمر المحرك وموثوقيته ؛

2. أن تكلفة الطريقة المعتمدة ليست باهظة ، وهو أمر يتم تحديده عن طريق مقارنة كمية أكاسيد الكربون التي تخفضها الطريقة المعتمدة للوفاء بالمعيار المنصوص عليه في الفقرة 4.7 من هذه اللائحة بتكلفة شراء هذه الطريقة المعتمدة وتركيبها * .

* ينبغي ألا تزيد تكلفة الطريقة المعتمدة على 375 وحدة من حقوق السحب الخاصة/طن متري من أكاسيد النتروجين مُحتسبةً استناداً إلى الصيغة التالية لفعالية التكلفة :

فعالية التكلفة = $\frac{\text{تكلفة الطريقة المعتمدة} \cdot 10^{6}}{\text{قدرة (كيلوواط)} \cdot 0,768 \cdot 6000 \text{ ساعة/سنة} \cdot 5 \text{ سنوات} \cdot \text{دلتا أكاسيد نيتروجين (غرام /كيلوواط ساعة)}}$

انظر التعميم MEPC.1/Circ.678 بشأن تعريفات صيغ تحقيق فعالية التكلفة في اللائحة 5.7.13 من المرفق VI لاتفاقية ماربول .

الإجازة

8 تُطبَّق المدونة التقنية المنقَّحة بشأن أكاسيد النتروجين لعام 2008 على إجراءات إجازة المعايير المنصوص عليها في هذه اللائحة واختبارها وقياسها .

9 يُقصد بإجراءات تحديد انبعاثات أكاسيد النتروجين ، التي تنصّ عليها في المدونة التقنية المنقَّحة بشأن أكاسيد النتروجين لعام 2008 ، أن تعبّر عن التشغيل العادي للمحرك . وأجهزة التثبيط والاستراتيجيات غير العقلانية لضبط الانبعاثات تقوض هذا المقصد وهي غير مباحة . ولا تحول هذه اللائحة دون استخدام أجهزة الضبط المساعدة التي تُستخدم لحماية المحرك و/أو المعدات التابعة له من أوضاع للتشغيل يمكن أن تؤدي إلى عطب أو عطل أو تلك التي تُستخدم في تيسير إطلاق المحرك .

الاستعراض

10 تقوم المنظمة اعتباراً من عام 2012 باستعراض المستجدات التكنولوجية اللازمة لتنفيذ المعايير المنصوص عليها في الفقرة 1.1.5 من هذه اللائحة ، وتستكمل هذا الاستعراض في موعد أقصاه عام 2013 ، وتقوم ، عند الاقتضاء ، بتعديل المدد الزمنية (تاريخ سريان المفعول) المنصوص عليها في تلك الفقرة .

اللائحة 14
أكاسيد الكبريت والجسيمات

المتطلبات العامة

1 يجب ألا يتجاوز المحتوى الكبريتي لزيت الوقود المستخدم على متن السفن الحدود التالية :

1. 4,50 % كتلة/كتلة قبل 1 كانون الثاني/يناير 2012 ؛
2. 3,50 % كتلة/كتلة في 1 كانون الثاني/يناير 2012 أو بعد ذلك التاريخ ؛
3. 0,50 % كتلة/كتلة اعتباراً من 1 كانون الثاني/يناير 2020 أو بعد ذلك التاريخ .

2 يُرصد المتوسط العالمي للمحتوى الكبريتي في مخلّفات زيت الوقود المورَّد لاستخدامه على متن السفن ، مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة * .

المتطلبات ضمن مناطق ضبط الانبعاثات

3 لأغراض هذه اللائحة ، تشتمل مناطق ضبط الانبعاثات على ما يلي :

1. منطقة بحر البلطيق ، على النحو المعرَّف في اللائحة 2.11.1 من المرفق I ، ومنطقة بحر الشمال ، على النحو المعرَّف في اللائحة 6.14.1 من المرفق V ؛
2. المنطقة الأميركية الشمالية ، على النحو الموصوف بالإحداثيات الواردة في التذييل VII لهذا المرفق ؛

* انظر القرار MEPC.192(61) ، الخطوط التوجيهية بشأن رصد المتوسط العالمي للمحتوى الكبريتي لمخلّفات زيت الوقود المورّد لاستخدامه على متن السفن لعام 2010 .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

3. منطقة البحر الكاريبي التابعة للولايات المتحدة ، على النحو الموصوف بالإحداثيات الواردة في التذييل VII لهذا المرفق ؛

4. أي منطقة بحرية أخرى ، بما فيها أي منطقة مينائية تحددها المنظمة بموجب المعايير والإجراءات الواردة في التذييل III لهذا المرفق" .

4 خلال عمل السفن ضمن منطقة لضبط الانبعاثات ، يجب ألا يتجاوز المحتوى الكبريتي لزيت الوقود الذي يُستخدم على متنها الحدود التالية :

1. 1,50 % كتلة/كتلة قبل 1 تموز/يوليو 2010 ؛

2. 1,00 % كتلة/كتلة في 1 تموز/يوليو 2010 أو بعد ذلك التاريخ ؛

3. 0,10 % كتلة/كتلة في 1 كانون الثاني/يناير 2015 أو بعد ذلك التاريخ ؛

4. إن حجم الكبريت في الوقود الزيتي المشار إليه في الفقرة 4 من هذه اللائحة لا ينطبق قبل 1 كانون الثاني/يناير 2020 على السفن التي تعمل في المنطقة الأميركية الشمالية أو منطقة البحر الكاريبي التابعة للولايات المتحدة المحددتين في الفقرة 3 ، والتي بُنيت في 1 آب/أغسطس 2011 أو قبل ذلك التاريخ ومزودة بمراجل دفع لم تُصمَّم أصلاً للعمل المتواصل باستخدام زيت الوقود المستقطر البحري أو الغاز الطبيعي .

5 يُوثَّق المورِّد المحتوى الكبريتي لزيت الوقود المشار إليه في الفقرة 1 والفقرة 4 من هذه اللائحة على النحو الذي تتطلّبه اللائحة 18 من هذا المرفق .

6 تحمل تلك السفن التي تستخدم بصورة منفصلة زيوت وقود تستوفي الفقرة 4 من هذه اللائحة ، والتي تدخل إحدى مناطق ضبط الانبعاثات المنصوص عليها في الفقرة 3 من هذه اللائحة أو تغادرها ، إجراءات مكتوبة تبين الأسلوب الذي يجب إتّباعه لتغيير زيت الوقود ، وذلك لإتاحة الوقت الكافي للكسح الكامل لنظام خدمة زيت الوقود من زيوت الوقود التي يتجاوز محتواها من الكبريت المحتوى المحدد في الفقرة 4 من هذه اللائحة قبل دخول إحدى مناطق ضبط الانبعاثات . ويُقيَّد في السجل الذي تتطلّبه الإدارة حجم الزيوت ذات المحتوى المنخفض من الكبريت في كل صهريج ، فضلاً عن التاريخ والوقت وموقع السفينة عند إتمام أي عملية لتغيير زيت الوقود قبل دخول إحدى مناطق ضبط الانبعاثات أو الشروع فيها بعد الخروج من هذه المنطقة .

7 أثناء الأشهر الاثني عشرة الأولى التي تعقب مباشرة سريان مفعول التعديل الذي يعيّن منطقة لضبط الانبعاثات محددة في إطار الفقرة 3 من هذه اللائحة ، تُعفى السفن التي تعمل في منطقة ضبط الانبعاثات هذه من متطلبات الفقرتين 4 و 6 من هذه اللائحة ومن متطلبات الفقرة 5 من هذه اللائحة بقدر ارتباطها بالفقرة 4 من هذه اللائحة .

شرط الاستعراض

8 يُستكمل استعراض للمعيار المنصوص عليها في الفقرة 3.1 من هذه اللائحة بحلول عام 2018 لتحديد مدى توافر زيت الوقود الذي يستوفي معايير زيت الوقود المنصوص عليها في تلك الفقرة . ويراعى الاستعراض العناصر التالية :

يسري الإعفاء لفترة الاثني عشر شهراً التي يُنصّ عليها الفقرة 7 على المنطقة الأميركية الشمالية لضبط الانبعاثات حتى 1 آب/أغسطس 2012 . ويسري الإعفاء لفترة الاثني عشر شهراً التي تنص عليها الفقرة 7 على منطقة البحر الكاريبي لضبط الانبعاثات التابعة للولايات المتحدة حتى 1 كانون الثاني/يناير 2014 .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

1. العرض والطلب على الصعيد العالمي لزيت الوقود الذي يستوفي الفقرة 3.1 من هذه اللائحة وقت إجراء الاستعراض ؛

2. تحليل اتجاهات أسواق زيت الوقود ؛

3. أي مسألة أخرى ذات صلة بذلك .

9 تشكّل المنظمة فريق خبراء يتألف من ممثلين يتمتعون بالخبرة الملائمة بأسواق زيت الوقود ، وبخبرة بحرية وبيئية وعلمية وقانونية مناسبة ، لإجراء الاستعراض المشار إليه في الفقرة 8 من هذه اللائحة . ويعدّ فريق الخبراء المعلومات المناسبة لقيام الأطراف باتخاذ قرارها على بينة .

10 يجوز للأطراف ، استناداً إلى المعلومات التي يُعدّها فريق الخبراء ، أن تقرر ما إذا كان بمقدور السفن أن تلتزم بالتاريخ الوارد في الفقرة 3.1 من هذه اللائحة . وإذا تقرر أنه لا يمكن للسفن أن تلتزم به ، يصبح المعيار الوارد في تلك الفقرة نافذ المفعول في 1 كانون الثاني/يناير 2025 .

اللائحة 15
المركّبات العضوية المتطايرة

1 إذا تعيّن تنظيم انبعاثات المركّبات العضوية المتطايرة الصادرة عن الناقلات في ميناء أو موانئ أو محطة أو محطات تخضع لولاية أحد الأطراف ، يتعيّن تنظيمها بموجب أحكام هذه اللائحة .

2 على الطرف الذي ينظّم انبعاثات المركّبات العضوية المتطايرة من الناقلات أن يقدّم إخطاراً بذلك إلى المنظمة . ويجب أن يتضمن هذا الإخطار معلومات عن حجم الناقلات التي يتعيّن ضبط الانبعاثات الصادرة عنها ، أو البضائع التي تتطلب تنظيماً لضبط انبعاث الأبخرة ، وتاريخ سريان مفعول هذا الضبط . ويجب تقديم الإخطار قبل ستة أشهر على الأقل من تاريخ سريان المفعول .

3 على الطرف الذي يعيّن موانئ أو محطات يتعيّن فيها تنظيم انبعاثات المركّبات العضوية المتطايرة أن يضمن توفير نُظُم ضبط انبعاثات الأبخرة التي يعتمدها ، مراعياً الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة * ، في أي من الموانئ والمحطات المعيّنة وأن يضمن استخدامها على نحو مأمون وبطريقة تتلافى تأخير السفينة بلا موجب .

4 على المنظمة أن تعمّم قائمة بالموانئ والمحطات التي تعيّنها الأطراف على الأطراف الأخرى والدول الأعضاء في المنظمة لكي تأخذ علماً بها .

5 يجب أن تزوّد الناقلات ، التي تنطبق عليها الفقرة 1 من هذه اللائحة ، بنظام لتجميع الأبخرة توافق عليه الإدارة ، مراعية معايير السلامة التي تضعها المنظمة * لهذه النظم ، وأن تستخدم هذه النُظم أثناء تحميل بضائع من هذا النوع . ويجوز للموانئ أو المحطات التي تم فيها تركيب نظم لضبط انبعاث الأبخرة بموجب هذه اللائحة أن تقبل الناقلات الموجودة غير المزوّدة بنظم لتجميع الأبخرة لفترة ثلاث سنوات بعد تاريخ سريان المفعول المحدد في الفقرة 2 من هذه اللائحة .

* انظر التعميم MSC/Circ.585 ، معايير لنُظُم ضبط انبعاثات الأبخرة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

6 على الناقلات التي تحمل زيتاً خام أن تحمل على متنها وتنفّذ خطة لمعالجة المركّبات العضوية المتطايرة تقرّها الإدارة * . ويراعي في إعداد هذه الخطة الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة . وتكون الخطة خاصة بكل سفينة بالذات ، وعليها كحد أدنى ما يلي :

1. أن توفّر إجراءات مكتوبة للحدّ من انبعاثات المركّبات العضوية المتطايرة خلال تحميل السفينة وإبحارها وتفريغها ؛

2. أن تأخذ في الاعتبار المركّبات العضوية المتطايرة الإضافية التي تتولّد عن الغسل بالزيت الخام ؛

3. أن تحدد شخصاً مسؤولاً عن تنفيذ الخطة ؛

4. أن تكون محرَّرة ، بالنسبة للسفن التي تقوم برحلات دولية ، بلغة عمل الربان والضباط ، وأن تتضمّن ، إذا لم تكن لغة عمل الربان والضباط الإسبانية أو الإنكليزية أو الفرنسية ، ترجمة إلى إحدى هذه اللغات .

7 تنطبق هذه اللائحة أيضاً على ناقلات الغاز فقط عندما يتيح نوع نُظُم التحميل والاحتواء الاحتفاظ بصورة مأمونة بالمركّبات العضوية المتطايرة التي لا تتضمن الميثان على متن السفينة ، أو إعادتها بصورة مأمونة إلى البر † .

اللائحة 16

الترميد على متن السفينة

1 باستثناء ما تنصّ عليه الفقرة 4 من هذه اللائحة ، لا يُسمح بالترميد إلا في مُرمِّد موجود على متن السفينة .

2 يُحظر ترميد المواد التالية على متن السفن :

1. مخلّفات البضائع الخاضعة للمرفقات I و II و III لهذه الاتفاقية أو ما يتصل بها من مواد التعبئة الملوّثة ؛

2. مُركّبات ثنائي الفينيل المتعدد الكلور (PCBs) ؛

3. القمامة ، وفقاً لتعريفها الوارد في المرفق V ، التي تحتوي على فلزات ثقيلة بتركيزات تتجاوز العناصر النزرة ؛

4. المنتجات البترولية المكرّرة التي تحتوي على مركّبات هالوجينية ؛

5. حمأة المجارير وحمأة الزيت اللتان لم يتولّد أي منهما على متن السفينة ؛

6. مخلّفات نظام تنقية غازات العادم .

* انظر القرار MEPC.185(59) ، الخطوط التوجيهية بشأن إعداد خطة معالجة المركّبات العضوية المتطايرة . انظر أيضاً التعميم MEPC.1/Circ.680 بشأن المعلومات التقنية عن نُظُم ضبط ضغط الأبخرة لتيسير إعداد خطط معالجة المركّبات العضوية المتطايرة وتحديثها .

† انظر القرار MSC.30(61) ، المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن ناقلة الغازات المسيّلة السائبة .

3 يُحظر ترميد مركّبات الكلوريد المتعدد الفينيل (PVCs) على متن السفينة إلاّ في مُرمِّدات موجودة على متن السفينة صدرت لها شهادات موافقة على نوع المرمِّد معتمدة من المنظمة * .

4 يجوز كذلك ترميد حمأة المجارير وحمأة الزيت ، اللتين تتولّدان أثناء التشغيل المعتاد للسفينة ، في الوحدات الرئيسية أو المساعدة لتوليد القدرة أو في المراجل ، ولكن يجب ألاّ يتم الترميد في تلك الحالات داخل الموانئ والمرافئ ومصبات الأنهار .

5 لا شيء في هذه اللائحة :

.1 يؤثّر في ما حظرته اتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن قلب النفايات والمواد الأخرى لعام 1972 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1996 المتعلق بها ، أو في المتطلبات الأخرى لهذه الاتفاقية ؛

.2 يحول دون استحداث وتركيب وتشغيل أجهزة ذات تصميم بديل للمعالجة الحرارية للنفايات على متن السفن تستوفي متطلبات هذه اللائحة أو تفوقها .

1.6 باستثناء ما تنصّ عليه الفقرة 2.6 من هذه اللائحة ، يجب أن يستوفي كل مرمِّد في سفينة مبنية في 1 كانون الثاني/يناير 2000 أو بعد ذلك التاريخ ، أو مرمِّد تمّ تركيبه على متن سفينة في 1 كانون الثاني/يناير 2000 أو بعد ذلك التاريخ ، المتطلبات الواردة في التذييل IV لهذا المرفق . ويجب أن توافق الإدارة على كل مرمِّد خاضع لهذا الحكم ، مع مراعاة المواصفة القياسية المعيارية للمرمِّدات التي تضعها المنظمة † .

2.6 أو يجوز للإدارة أن تعفي من تطبيق الفقرة 1.6 من هذه اللائحة أي مرمِّد تمّ تركيبه على متن سفينة قبل 19 أيار/مايو 2005 ، شريطة أن تقوم هذه السفينة حصراً برحلات في مياه تخضع لسيادة أو ولاية دولة العلم الذي يحق للسفينة أن ترفع علَمَها .

7 يجب أن تكون المرمِّدات التي يتم تركيبها بموجب متطلبات الفقرة 1.6 من هذه اللائحة مصحوبة بدليل تشغيل صادر عن شركة التصنيع ، يحتفظ به مع وحدة الترميد ويبيّن كيفية تشغيل المرمِّد ضمن الحدود الموصوفة في الفقرة 2 من التذييل IV لهذا المرفق .

8 يُدرَّب الأفراد المسؤولون عن تشغيل المرمِّد الذي يتم تركيبه بموجب متطلبات الفقرة 1.6 من هذه اللائحة على تنفيذ الإرشادات الواردة في دليل التشغيل الصادر عن شركة التصنيع ، عملاً بما تتطلّبه الفقرة 7 من هذه اللائحة .

9 بالنسبة للمرمِّدات التي يتم تركيبها بموجب متطلبات الفقرة 1.6 من هذه اللائحة ، تُرصد درجة حرارة مخرج غازات غرفة الاحتراق في كل أوقات تشغيل الوحدة . وحيثما يكون ذلك المرمِّد من النوع الذي يعمل بأسلوب التلقيم المستمر ، لا يلقَم بالنفايات عندما تقلّ درجة حرارة مخرج غازات غرفة الاحتراق عن 850 درجة مئوية . وحيثما يكون المرمِّد من النوع الذي يعمل بأسلوب التلقيم المتقطع ، تُصمَّم الوحدة بحيث تصل درجة حرارة مخرج غازات حجرة الاحتراق إلى 600 درجة مئوية في غضون خمس دقائق من بدء التشغيل ، ثم تستقر بعد ذلك عند درجة حرارة لا تقلّ عن 850 درجة مئوية .

* شهادات الموافقة على النوع الصادرة بموجب القرار MEPC.59(33) ، الخطوط التوجيهية المنقّحة بشأن تنفيذ المرفق V لاتفاقية ماربول 78/73 ، في صيغته المعدّلة بالقرار MEPC.92(45) ، أو القرار MEPC.76(40) ، المواصفة القياسية المعيارية للمرمِّدات الموجودة على متن السفينة ، في صيغته المعدّلة بالقرار MEPC.93(45) .

† انظر القرار MEPC 76(40) ، في صيغته المعدّلة بالقرار MEPC.93(45) ، المواصفة القياسية المعيارية للمرمِّدات الموجودة على متن السفينة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

4 – النص الجامع للمرفق VI لاتفاقية ماربول ، بما في ذلك التعديلات التي اعتُمدت بالقرارين MEPC.202(62) و MEPC.203(62)

اللائحة 17
مرافق الاستقبال

1 يتعهّد كل طرف بضمان توفير مرافق كافية لتلبية ما يلي :

1. احتياجات السفن التي تستخدم موانئه المعنية بالتصليح ، وذلك لاستقبال المواد المستنفدة للأوزون والمعدات التي تحتوي على هذه المواد عند إنزالها من السفن ؛

2. احتياجات السفن التي تستخدم موانئه أو محطاته أو موانئه المعنية بالتصليح ، وذلك لاستقبال مخلّفات تنقية غازات العادم الناتجة عن نظام معتمد لتنقية غازات العادم ؛

دون التسبب في تأخير السفن بلا موجب ،

3. الاحتياجات في مرافق تفكيك السفن لاستقبال المواد المستنفدة للأوزون والمعدات التي تحتوي على هذه المواد عند إنزالها من السفن .

2 إذا كان ميناء أو محطة لأحد الأطراف المشار إليها في الفقرة 1 من هذه اللائحة يقع – مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي ستضعها المنظمة – بعيداً عن البنية الأساسية الصناعية اللازمة لإدارة تلك المواد المشار إليها في الفقرة 1 من هذه اللائحة ومعالجتها ، أو يفتقر إلى هذه البنية ، ولا يمكنه بالتالي قبول هذه المواد ، عندئذ يبلغ هذا الطرف المنظمة عن أي ميناء أو محطة من هذا القبيل ليتسنى تعميم هذه المعلومات على جميع الأطراف لتأخذ علماً بها وتتخذ أي إجراء ملائم . ويقوم كل طرف أبلغ المنظمة بهذه المعلومات بإشعار المنظمة أيضاً بموانئه ومحطاته التي تتوافر فيها مرافق الاستقبال لتصريف هذه المواد ومعالجتها .

3 على كل طرف أن يُخطر المنظمة بجميع الحالات التي لا تتوافر فيها المرافق المنصوص عليها في هذه اللائحة ، أو التي يُزعم بأنها غير كافية ، كي تبلغ المنظمة أعضاءها بذلك .

اللائحة 18
مدى توافر زيت الوقود ونوعيته

مدى توافر زيت الوقود

1 يتخذ كل طرف كافة التدابير المعقولة لتشجيع توافر زيوت الوقود التي تستوفي هذا المرفق ويُبلغ المنظمة بمدى توافر زيوت الوقود تلك في موانئه ومحطاته .

1.2 إذا تبيّن لطرف أن سفينة ما لا تتقيّد بمعايير الزيوت التي تستوفي المعايير المنصوص عليها في هذا المرفق ، يحقّ للسلطة المختصة لدى الطرف أن تطلب من السفينة ما يلي :

1. تقديم سجل بالإجراءات المتخذة لمحاولة تحقيق استيفاء المعايير ؛

2. تقديم قرائن على أنها حاولت شراء زيت وقود يستوفي المعايير وفقاً لخطة رحلتها وأنها حاولت ، في حال عدم توافره في الأماكن المخطط لها ، تحديد مصادر بديلة لزيت الوقود هذا ، وأنه رغم بذل قصارى الجهد للحصول على زيت وقود يستوفي المعايير ، فإن زيت الوقود هذا لم يكن متاحاً للشراء .

2.2 ينبغي ألاّ يُطلب من السفينة أن تنحرف عن رحلتها المزمعة أو أن تؤخر رحلتها بلا موجب بغية استيفاء المعايير .

3.2 إذا وفّرت سفينة ما المعلومات المنصوص عليها في الفقرة 1.2 من هذه اللائحة ، تأخذ الأطراف في الحسبان جميع الظروف ذات الصلة بذلك والقرائن المقدّمة لتحديد الإجراء المناسب الذي يتعيّن اتخاذه ، بما في ذلك عدم اتخاذ تدابير لضبط الانبعاثات .

4.2 تُبلغ السفينة الإدارة التي تتبع لها والسلطة المختصة للميناء الذي تقصده بعدم قدرتها على شراء زيت الوقود الذي يستوفي المعايير .

5.2 تُخطر الأطراف المنظمة بتقديم سفينة ما قرائن على عدم توافر زيت الوقود الذي يستوفي المعايير .

نوعية زيت الوقود

3 يجب أن يستوفي زيت الوقود المورَّد والمستخدم لأغراض الاحتراق على متن السفن التي ينطبق عليها هذا المرفق المتطلبات التالية :

1. باستثناء ما تنصّ عليه الفقرة 2.3 من هذه اللائحة :

1.1. يجب أن يتكوّن زيت الوقود من خلائط هيدروكربونية ناتجة عن تكرير البترول . ولا يحول هذا دون إضافة كميات صغيرة من المواد بهدف تحسين جوانب أداء معيّنة ؛

2.1. يجب أن يكون زيت الوقود خالياً من الأحماض غير العضوية ؛

3.1. يجب ألاّ يحتوي زيت الوقود على أي مادة مضافة أو نفاية كيميائية :

1.3.1. تهدد سلامة السفن أو تؤثر تأثيراً سيئاً في أداء الآلات ،

2.3.1. أو تلحق الضرر بالعاملين ،

3.3.1. أو تسهم بوجه عام في زيادة تلوث الهواء .

2. زيت الوقود المخصص لأغراض الاحتراق والناتج بأساليب أخرى غير تكرير البترول يجب :

1.2. ألاّ يتجاوز محتواه من الكبريت المقدار المحدد في اللائحة 14 من هذا المرفق ؛

2.2. ألاّ يؤدي إلى تجاوز المحرك حدود انبعاثات أكاسيد النتروجين المنطبقة والمنصوص عليها في الفقرات 3 و 4 و 1.1.5 و 4.7 من اللائحة 13 ؛

3.2. ألاّ يحتوي على أحماض غير عضوية ؛

1.4.2. أو يهدد سلامة السفن أو يؤثّر تأثيراً سيئاً في أداء الآلات ،

2.4.2. أو يلحق الضرر بالعاملين ،

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

3.4.2. أو يسهم بوجه عام في زيادة تلوث الهواء .

4 لا تنطبق هذه اللائحة على الفحم في صورته الصلبة أو على الوقود النووي . ولا تنطبق الفقرات 5 و 6 و 1.7 و 2.7 و 1.8 و 2.8 و 2.9 و 3.9 و 4.9 من هذه اللائحة على غازات الوقود ، مثل الغاز الطبيعي المسال والغاز الطبيعي المضغوط أو غاز البترول المسال . وينبغي على المورِّد أن يوثق المحتوى الكبريتي لغازات الوقود المورَّدة لسفينة ما لأغراض الاحتراق فقط على متن تلك السفينة .

5 في ما يتعلق بكل سفينة تخضع للائحتين 5 و 6 من هذا المرفق ، يجب أن تُدوَّن تفاصيل زيت الوقود المورَّد والمستخدم لأغراض الاحتراق على متن السفن في مذكرة توريد الوقود التي يجب أن تتضمن على الأقل المعلومات المحددة في التذييل V لهذا المرفق .

6 يجب الاحتفاظ بمذكرة توريد الوقود على متن السفينة في مكان يتيح الوصول إليها بسهولة لأغراض التفقد في جميع الأوقات المعقولة . ويجب الاحتفاظ بها لمدة ثلاث سنوات بعد توريد زيت الوقود على متن السفينة .

1.7 يجوز للسلطة المختصة لدى أحد الأطراف أن تدقق في مذكرات توريد الوقود على متن أي سفينة ينطبق عليها هذا المرفق عند وجود هذه السفينة في موانئها أو محطاتها البحرية ، وأن تستخرج نسخة من كل مذكرة توريد وقود ، وأن تطلب من الربان أو الشخص المسؤول عن السفينة أن يشهد بأن كل نسخة هي نسخة صادقة من مذكرة توريد الوقود المعنية . ويجوز للسلطة المختصة كذلك أن تتحقق من مضمون أي مذكرة عن طريق التشاور مع الميناء الذي صدرت فيه المذكرة .

2.7 يجب أن تقوم السلطة المختصة بالتدقيق في مذكرات توريد الوقود وباستخراج النسخ الموثقة ، بموجب هذه الفقرة ، بأسرع ما يمكن ودون التسبب في تأخير السفينة بلا موجب .

1.8 يجب أن تُشفع مذكرة توريد الوقود بعيّنة معبّرة من زيت الوقود المورَّد ، مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة * . ويجب أن تُختم العينة ويوقع عليها ممثل المورِّد والربان أو الضابط المسؤول عن عمليات الوقود عند إتمام هذه العمليات ، وأن يحتفظ بها تحت رقابة السفينة إلى أن يستهلك جزء كبير من زيت الوقود ، ولكن لفترة لا تقل بأي حال من الأحوال عن 12 شهراً من تاريخ التسليم .

2.8 إذا طلبت الإدارة تحليل العيّنة المعبّرة ، يجري التحليل بموجب إجراءات التحقق المنصوص عليها في التذييل VI لتحديد ما إذا كان زيت الوقود يستوفي متطلبات هذا المرفق أو لا .

9 تتعهد الأطراف بأن تضمن قيام السلطات المختصة المعيّنة من جانبها بما يلي :

1. مسك سجل بالمورِّدين المحليين لزيت الوقود ؛

2. إلزام المورِّدين المحليين بتوفير مذكرة توريد الوقود والعيّنة اللتين تستوجبهما هذه اللائحة ، موثّقتين من مورِّد زيت الوقود بما يؤكد أن زيت الوقود يستوفي متطلبات اللائحتين 14 و 18 من هذا المرفق ؛

3. إلزام المورِّدين المحليين بالاحتفاظ بنسخة من مذكرة توريد الوقود لمدة ثلاث سنوات على الأقل لأغراض التفقد والتحقق من جانب دولة الميناء إذا استلزم الأمر ذلك ؛

4. اتخاذ التدبير الواجب ضد مورِّدي زيت الوقود الذين يتبيّن أنهم ورَّدوا زيت وقود لا يستوفي ما تضمنته مذكرة توريد الوقود ؛

* انظر القرار MEPC.182(59) ، الخطوط التوجيهية بشأن أخذ عيّنات زيت الوقود لتحديد مدى التقيّد بالمرفق VI المنقح لاتفاقية ماربول .

5. إبلاغ الإدارة بأي حالة تحصل فيها إحدى السفن على زيت وقود يتبيّن أنه لا يستوفي متطلبات اللائحة 14 أو اللائحة 18 من هذا المرفق ؛

6. إبلاغ المنظمة ، كي تحيط الأطراف والدول الأعضاء علماً بذلك ، بجميع الحالات التي لا يتقيّد فيها مورّدو زيت الوقود بالمتطلبات المحددة في اللائحة 14 أو اللائحة 18 من هذا المرفق .

10 في ما يتصل بعمليات التفتّد من جانب دولة الميناء التي تتفّذها الأطراف ، تتعهّد الأطراف كذلك بما يلي :

1. إبلاغ الطرف أو غير الطرف الذي صدرت في إطار ولايته مذكرة توريد الوقود بالحالات التي يتم فيها توريد وقود لا يستوفي المعايير ، مع توفير جميع المعلومات ذات الصلة بذلك ؛

2. ضمان اتخاذ التدبير التصحيحي الملائم لكي يستوفي زيت الوقود ، الذي تبيّن عدم استيفاؤه المعايير ، المواصفات المطلوبة .

11 بالنسبة لكل سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر وتقوم برحلات مقررة وتتوقف في الموانئ بصورة متكررة ومنتظمة ، يجوز للإدارة أن تقرر ، بعد الطلب إلى الدول المتأثرة والتشاور معها ، أنه يجوز توثيق التقيّد بالفقرة 6 من هذه اللائحة بأسلوب بديل يتيح التأكد بصورة مماثلة من التقيّد باللائحتين 14 و 18 من هذا المرفق .

الفصل 4 – لوائح فعالية استهلاك السفن للطاقة

اللائحة 19
الانطباق

1 ينطبق هذا الفصل على كافة السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر .

2 لا تنطبق أحكام هذا الفصل على ما يلي :

1. السفن التي تقوم حصراً برحلات ضمن المياه التي تخضع لسيادة الدولة التي يحقّ للسفينة أن ترفع عَلَمَها أو لولايتها القضائية . بيد أنه ينبغي على كل طرف أن يضمن ، باعتماد التدابير الملائمة ، أن تكون هذه السفن مبنية وأن تتصرف بطريقة تتماشى مع مقتضيات الفصل 4 من هذا المرفق بالقدر المعقول والعملي .

3 لا تنطبق اللائحتان 20 و 21 من هذا المرفق على السفن المجهّزة بمحرك دفع ديزل – كهربائي أو محرك دفع تربيني أو نُظُم دفع هجينة .

4 بغض النظر عن أحكام الفقرة 1 من هذه اللائحة ، يجوز للإدارة أن تعفي السفينة التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر من استيفاء أحكام اللائحتين 20 و 21 .

5 لا تنطبق أحكام الفقرة 4 من هذه اللائحة على السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر :

1. التي أُبرم عقد بنائها في 1 كانون الثاني/يناير 2017 أو بعد ذلك التاريخ ؛

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2. أو في حال انعدام عقد البناء ، التي مُدَّ صالبها أو بلغت مرحلة مماثلة من البناء في 1 تموز/يوليو 2017 أو بعد ذلك التاريخ ؛

3. أو التي يحلّ تاريخ تسليمها في 1 تموز/يوليو 2019 أو بعد ذلك التاريخ ؛

4. أو في الحالات التي يتم فيها إخضاع سفينة جديدة أو موجودة لتحويل رئيسي ، على النحو المعرّف في اللائحة 24.2 من هذا المرفق ، في 1 كانون الثاني/يناير 2017 أو بعد ذلك التاريخ ، والتي تنطبق فيها أحكام اللائحتين 2.4.5 و 3.4.5 من هذا المرفق .

6 يجب على إدارة الطرف في هذه الاتفاقية التي تسمح بتطبيق الفقرة 4 على سفينة يحقّ لها أن ترفع عَلَمَها أو تسحبه أو ترفضه أن تبلغ المنظمة فوراً تفاصيل ذلك لتعميمها على الأطراف في هذا البروتوكول بغية إطلاعها عليها .

اللائحة 20

المؤشر التصميمي المحقّق لفعالية استهلاك الطاقة

1 يجب احتساب المؤشر التصميمي المحقّق لفعالية استهلاك الطاقة :

1. لكل سفينة جديدة ؛

2. لكل سفينة جديدة خضعت لتحويل رئيسي ؛

3. لكل سفينة جديدة أو موجودة خضعت لتحويل رئيسي واسع النطاق بحيث تعتبر الإدارة هذه السفينة سفينةً حديثة البناء

وتقع ضمن فئة أو أكثر من الفئات المذكورة في اللوائح من 25.2 إلى 35.2 من هذا المرفق . ويجب أن يكون المؤشر التصميمي المحقّق لفعالية استهلاك الطاقة خاصاً بكل سفينة ، ويشير إلى الأداء التقديري للسفينة من حيث فعالية استهلاكها للطاقة ، ويكون مصحوباً بالملف التقني الخاص به الذي يتضمن المعلومات الضرورية لاحتسابه ويبين عملية الاحتساب هذه . ويجب التحقق من المؤشر التصميمي المحقّق لفعالية استهلاك الطاقة استناداً إلى الملف التقني الخاص بهذا المؤشر ، إما من قِبل الإدارة أو من قِبل أي هيئة تفوضها الإدارة [*] أصولاً .

2 يجب أن يأخذ احتساب المؤشر التصميمي المحقّق لفعالية استهلاك الطاقة في الاعتبار الخطوط التوجيهية [†] التي تضعها المنظمة .

[*] انظر الخطوط التوجيهية لتفويض الهيئات العاملة نيابةً عن الإدارة ، التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.739(18) ، في صيغته المعدّلة بالقرار MSC.208(81) ، والمواصفات بشأن وظائف المعاينة والإجازة التي تقوم بها الهيئات العاملة نيابةً عن الإدارة ، التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A 789(19) ، في الصيغة التي قد تعدله بها المنظمة .

[†] الخطوط التوجيهية بشأن احتساب المؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة للسفن الجديدة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

اللائحة 21

المؤشر التصميمي المطلوب لفعالية استهلاك الطاقة

1 يُحتسب المؤشر التصميمي المطلوب لفعالية استهلاك الطاقة :

1. لكل سفينة جديدة ؛

2. لكل سفينة جديدة خضعت لتحويل رئيسي ؛

3. لكل سفينة جديدة أو موجودة خضعت لتحويل رئيسي واسع النطاق بحيث تعتبر الإدارة هذه السفينة سفينة حديثة البناء وتقع ضمن فئة أو أكثر من الفئات المذكورة في اللوائح من 25.2 إلى 35.2 من هذا المرفق والتي ينطبق هذا الفصل عليها ، على النحو التالي :

المؤشر التصميمي المحقّق لفعالية استهلاك الطاقة ≦ المؤشر التصميمي المطلوب لفعالية استهلاك الطاقة = $(1 - \frac{X}{100})$ قيمة الخط المرجعي

حيث X هو عامل التخفيض المحدد في الجدول 1 للمؤشر التصميمي المطلوب لفعالية استهلاك الطاقة مقارنةً بالخط المرجعي للمؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة .

2 في ما يتعلق بكل سفينة جديدة أو موجودة خضعت لتحويل رئيسي واسع النطاق بحيث تعتبر الإدارة هذه السفينة سفينةً حديثة البناء ، يجب أن يُحتسب المؤشر التصميمي المحقّق لفعالية استهلاك الطاقة وأن يستوفي أحكام الفقرة 1.21 مع عامل التخفيض المنطبق والمقابل لنوع السفينة التي خضعت للتحويل وحجمها في تاريخ عقد التحويل ، أو في حال انعدام العقد ، تاريخ الشروع في التحويل .

الجدول 1 – *عوامل التخفيض (نسبة مئوية) للمؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة مقارنةً بالخط المرجعي للمؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة*

نوع السفينة	الحجم	المرحلة صفر 1 كانون الثاني/يناير 2013 – 31 كانون الأول/ديسمبر 2014	المرحلة 1 1 كانون الثاني/يناير 2015 – 31 كانون الأول/ديسمبر 2019	المرحلة 2 1 كانون الثاني/يناير 2020 – 31 كانون الأول/ديسمبر 2024	المرحلة 3 1 كانون الثاني/يناير 2025 فصاعداً
ناقلة سوائب	الحمولة الساكنة 20 000 طن فما فوق	0	10	20	30
	الحمولة الساكنة 10 000 – 20 000 طن	لا ينطبق	0 – 10 (1)	0 – 20 (1)	0 – 30 (1)
ناقلة غاز	الحمولة الساكنة 10 000 طن فما فوق	0	10	20	30
	الحمولة الساكنة 2 000 – 10 000 طن	لا ينطبق	0 – 10 (1)	0 – 20 (1)	0 – 30 (1)
ناقلة	الحمولة الساكنة 20 000 طن فما فوق	0	10	20	30
	الحمولة الساكنة 4 000 – 20 000 طن	لا ينطبق	0 – 10 (1)	0 – 20 (1)	0 – 30 (1)
ناقلة حاويات	الحمولة الساكنة 15 000 طن فما فوق	0	10	20	30
	الحمولة الساكنة 10 000 – 15 000 طن	لا ينطبق	0 – 10 (1)	0 – 20 (1)	0 – 30 (1)

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

4 – النص الجامع للمرفق VI لاتفاقية ماربول ، بما في ذلك التعديلات التي اعتُمدت بالقرارين MEPC.202(62) و MEPC.203(62)

نوع السفينة	الحجم	المرحلة صفر 1 كانون الثاني/يناير 2013 – 31 كانون الأول/ديسمبر 2014	المرحلة 1 1 كانون الثاني/يناير 2015 – 31 كانون الأول/ديسمبر 2019	المرحلة 2 1 كانون الثاني/يناير 2020 – 31 كانون الأول/ديسمبر 2024	المرحلة 3 1 كانون الثاني/يناير 2025 فصاعداً
سفينة بضائع عامة	الحمولة الساكنة 15 000 طن فما فوق	0	10	15	30
	الحمولة الساكنة 3 000 – 15 000 طن	لا ينطبق	0 – 10 (أ)	0 – 15*	0 – 30*
ناقلة بضائع مبرّدة	الحمولة الساكنة 5 000 طن فما فوق	0	10	15	30
	الحمولة الساكنة 3 000 –5 000 طن	لا ينطبق	0 – 10 (أ)	0 – 15 (أ)	0 – 30 (أ)
ناقلة بضائع مختلطة	الحمولة الساكنة 20 000 طن فما فوق	0	10	20	30
	الحمولة الساكنة 4 000 –20 000 طن	لا ينطبق	0 – 10 (أ)	0 – 20 (أ)	0 – 30 (أ)

(أ) يتعيّن استخلاص عامل التخفيض من القيمتين بأسلوب الاستكمال الخطي تبعاً لحجم السفينة . ويجب تطبيق القيمة الصغرى لعامل التخفيض على السفينة الأصغر حجماً .

تعني عبارة "لا ينطبق" عدم انطباق أي مؤشر تصميمي مطلوب لفعالية استهلاك الطاقة .

3 يجب احتساب قيم الخط المرجعي على النحو التالي :

قيمة الخط المرجعي = (أ) × (ب) $^{-(ج)}$

حيث تشير الحروف (أ) و (ب) و (ج) إلى البارامترات المذكورة في الجدول 2 .

الجدول 2 – *بارامترات تحديد القيم المرجعية لمختلف أنواع السفن*

نوع السفينة المعرّف في اللائحة 2		(أ)	(ب)	(ج)
25.2	ناقلة سوائب	961,79	حمولة السفينة الساكنة	0,477
26.2	ناقلة غاز	1120,00	حمولة السفينة الساكنة	0,456
27.2	ناقلة	1218,80	حمولة السفينة الساكنة	0,488
28.2	ناقلة حاويات	174,22	حمولة السفينة الساكنة	0,201
29.2	ناقلة بضائع عامة	107,48	حمولة السفينة الساكنة	0,216
30.2	ناقلة بضائع مبردة	227,01	حمولة السفينة الساكنة	0,244
31.2	ناقلة بضائع مختلطة	1219,00	حمولة السفينة الساكنة	0,488

4 إذا كان تصميم السفينة يتيح تصنيفها ضمن أكثر من واحد من تعريفات أنواع السفن المذكورة في الجدول 2 ، فإن المؤشر التصميمي المطلوب لفعالية استهلاك هذه السفينة للطاقة يجب أن يكون الأشد صرامة (أي الأصغر قيمة) .

5 في ما يتعلق بكل سفينة تنطبق عليها هذه اللائحة ، يجب ألاّ تقلّ قدرة الدفع المركّبة عن قدرة الدفع اللازمة للحفاظ على مقدرة السفينة على المناورة في ظروف غير مواتية ، على النحو المعرف في الخطوط التوجيهية التي ستضعها المنظمة .

6 في بداية المرحلة 1 وفي منتصف المرحلة 2 ، تستعرض المنظمة حالة المستجدات التقنية وتعدّل ، إذا استدعت الضرورة ذلك ، الفترات الزمنية وبارامترات الخط المرجعي للمؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة لمختلف أنواع السفن ومعدلات التخفيض المنصوص عليها في هذه اللائحة .

اللائحة 22
خطة إدارة فعالية استهلاك السفينة للطاقة (SEEMP)

1 يجب أن تحتفظ كل سفينة على متنها بخطة خاصة بها لإدارة فعالية استهلاكها للطاقة . ويمكن أن تشكّل هذه الخطة جزءاً من نظام إدارة سلامة السفينة .

2 يجب أن يأخذ إعداد خطة إدارة فعالية استهلاك السفينة للطاقة في الاعتبار الخطوط التوجيهية التي تعتمدها المنظمة .

اللائحة 23
تشجيع التعاون التقني ونقل التكنولوجيا في ما يتصل بتعزيز فعالية استهلاك السفن للطاقة

1 يجب على الإدارات ، بالتعاون مع المنظمة والهيئات الدولية الأخرى ، أن تشجع وتقدّم ، حسب الاقتضاء ، الدعم مباشرةً أو عن طريق المنظمة للدول ، ولاسيما الدول النامية ، التي تطلب المساعدة التقنية .

2 يجب أن تتعاون إدارة الطرف تعاوناً نشطاً مع أطراف أخرى ، رهناً بقوانينها ولوائحها وسياساتها الوطنية ، لتشجيع تطوير التكنولوجيا ونقلها إلى الدول التي تطلب المساعدة التقنية ، ولاسيما الدول النامية ، وتبادل المعلومات معها في ما يتعلق بتنفيذ التدابير التي ترمي إلى استيفاء متطلبات الفصل 4 من هذا المرفق ، ولاسيما اللوائح من 4.19 إلى 6.19 .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

تذييلات المرفق VI

التذييل 1
نموذج الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء (شهادة IAPP) (اللائحة 8)

الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء

صادرة بموجب أحكام بروتوكول عام 1997 ، في صيغته المعدّلة بالقرار MEPC.176(58) في عام 2008 ، لتعديل الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (المشار إليها في ما بعد باسم "الاتفاقية") ، وبتخويل من حكومة :

.....

(الاسم الكامل للبلد)

من جانب .....

(الصفة الكاملة للشخص المختص المفوّض أو الهيئة المختصة المفوّضة بمقتضى أحكام الاتفاقية)

تفاصيل السفينة *

اسم السفينة .....

الرقم المميّز أو الحروف المميّزة .....

الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية †.....

ميناء التسجيل .....

الحمولة الإجمالية .....

تشهد :

1 أن السفينة قد تمت معاينتها بموجب اللائحة 5 من المرفق VI للاتفاقية ؛

2 أنه تبيّن من المعاينة أن المعدات والنُظُم والتجهيزات ثابتة والترتيبات والمواد تستوفي استيفاءً تاماً المتطلبات المنطبقة من المرفق VI للاتفاقية .

وهذه الشهادة صالحة حتى (اليوم/الشهر/السنة) ‡.....

رهناً بالمعاينات التي تتم بموجب اللائحة 5 من المرفق VI للاتفاقية .

تاريخ إنجاز المعاينة التي تستند إليها الشهادة (اليوم/الشهر/السنة): .....

صدرت في .....

(مكان إصدار الشهادة)

التاريخ (اليوم/الشهر/السنة) :..... .....

(تاريخ الإصدار) *(توقيع المسؤول المفوّض أصولاً بإصدار الشهادة)*

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

* يمكن ، بشكل بديل ، وضع تفاصيل السفينة بصورة أفقية ضمن أطر .

† إنظر خطة المنظمة البحرية الدولية بشأن رقم تعريف السفينة الذي اعتمدته المنظمة بالقرار A. 600(15) .

‡ يُدرج تاريخ انتهاء الصلاحية على نحو ما تحدده الإدارة بموجب اللائحة 1.9 من المرفق VI للاتفاقية . ويوافق يوم وشهر هذا التاريخ موعد الذكرى السنوية على النحو المعرّف في اللائحة 3.2 من المرفق VI للاتفاقية ، ما لم يتم تعديل ذلك بموجب اللائحة 8.9 من المرفق VI للاتفاقية .

المصادقة على المعاينات السنوية والبينية

نشهد بأنه لدى إجراء معاينة لهذه السفينة بموجب اللائحة 5 من المرفق VI للاتفاقية ، تبيّن أنها تستوفي الأحكام ذات الصلة بذلك من ذلك المرفق :

معاينة سنوية : التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوّض أصولاً)
المكان : .....
التاريخ (اليوم/الشهر /السنة) : .....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

معاينة سنوية/بينية * : التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوّض أصولاً)
المكان : .....
التاريخ (اليوم/الشهر /السنة) : .....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

معاينة سنوية/بينية * : التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوّض أصولاً)
المكان : .....
التاريخ (اليوم/الشهر /السنة) : .....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

معاينة سنوية : التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوّض أصولاً)
المكان : .....
التاريخ (اليوم/الشهر /السنة) : .....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

* للحذف حسب الاقتضاء .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

المعاينة السنوية/البينية بموجب اللائحة 3.8.9

نشهد أنه لدى إجراء معاينة سنوية/بينية لهذه السفينة بموجب اللائحة 3.8.9 من المرفق VI للاتفاقية ، تبيّن أنها تستوفي الأحكام ذات الصلة بذلك من ذلك المرفق :

التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوّض أصولاً)

المكان : .....

التاريخ (اليوم/الشهر/السنة) : .....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

المصادقة على تمديد صلاحية شهادة سارية المفعول
لمدة تقلّ عن 5 سنوات حيثما تنطبق أحكام اللائحة 3.9

تستوفي السفينة الأحكام ذات الصلة بذلك من الاتفاقية ، وتُعتبر هذه الشهادة ، بموجب أحكام اللائحة 3.9 من المرفق VI للاتفاقية ، مقبولة على أنها صالحة حتى (اليوم/الشهر/السنة) : .....

التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوّض أصولاً)

المكان : .....

التاريخ (اليوم/الشهر/السنة) : .....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

المصادقة عند إتمام المعاينة التجديدية وحيثما تنطبق اللائحة 4.9

تستوفي السفينة المتطلبات ذات الصلة بذلك من المرفق ، وتُعتبر هذه الشهادة ، بمقتضى أحكام اللائحة 4.9 من المرفق VI للاتفاقية ، مقبولة على أنها صالحة حتى (اليوم/الشهر/السنة) : .....

التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوّض أصولاً)

المكان : .....

التاريخ (اليوم/الشهر/السنة) : .....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

المصادقة على تمديد صلاحية الشهادة إلى أن تبلغ السفينة ميناء المعاينة أو لفترة سماح حيثما تنطبق اللائحة 5.9 أو 6.9

تُعتبر هذه الشهادة ، بموجب اللائحة 5.9 أو 6.9 * من المرفق VI للاتفاقية ، مقبولة على أنها صالحة حتى (اليوم/الشهر/السنة) : .....

التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوض أصولاً)

المكان : .....

التاريخ (اليوم/الشهر/السنة) : .....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

المصادقة على تقديم موعد الذكرى السنوية حيثما تنطبق اللائحة 8.9

بموجب اللائحة 8.9 من المرفق VI للاتفاقية ، يحلّ الموعد الجديد للذكرى السنوية في التاريخ التالي (اليوم/الشهر/السنة) : .....

التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوض أصولاً)

المكان : .....

التاريخ (اليوم/الشهر/السنة) : .....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

بموجب اللائحة 8.9 من المرفق VI للاتفاقية ، يحلّ الموعد الجديد للذكرى السنوية في التاريخ التالي (اليوم/الشهر/السنة) : .....

التوقيع : .....
(توقيع الموظف المفوض أصولاً)

المكان : .....

التاريخ (اليوم/الشهر/السنة) : .....

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

* للحذف حسب الاقتضاء .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

تكملة الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء
(شهادة IAPP)

سجل البناء والتجهيز

ملاحظات :

1 يُرفق هذا السجل بالشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء (شهادة IAPP) على الدوام . ويجب أن تتوافر الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء (شهادة IAPP) على متن السفينة في كل الأوقات .

2 يجب أن يكون السجل بالإسبانية أو الإنكليزية أو الفرنسية على الأقل . وإذا استُخدمت أيضاً اللغة الرسمية للبلد الذي يُصدر الشهادة ، يُعمل بهذه اللغة في حال حصول منازعة أو تباين .

3 تدوَّن البيانات داخل الأطر بإدراج علامة (x) إذا كانت الإجابة "نعم" و "ينطبق" ، أو بإدراج علامة (-) إذا كانت الإجابة "كلا" و "لا ينطبق" ، حسب الحالة .

4 تشير اللوائح المذكورة في هذا السجل ، ما لم يُنصّ على خلاف ذلك ، إلى لوائح المرفق VI من الاتفاقية ، وتشير القرارات والتعميمات إلى قرارات وتعميمات اعتمدتها المنظمة البحرية الدولية .

1 **تفاصيل السفينة**

1.1 اسم السفينة .....

2.1 الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية .....

3.1 تاريخ مدّ صالب السفينة أو بلوغها مرحلة مماثلة من البناء (اليوم/الشهر/السنة) .....

4.1 الطول *(L)* * بالأمتار .....

2 **ضبط الانبعاثات الصادرة عن السفينة**

1.2 *المواد المستنفدة للأوزون* (اللائحة 12)

1.1.2 يجوز أن تستمر في الخدمة النُظُم والمعدات التالية لإخماد الحرائق والنُظُم الأخرى التي تحتوي على مواد مستنفدة للأوزون ، بخلاف الهيدرو كلورو فلورو كربونات ، المركّبة قبل 19 أيار/مايو 2005 :

النظام أو المعدات	الموقع على متن السفينة	المادة

2.1.2 يجوز أن تستمر في الخدمة النُظُم التالية التي تحتوي على الهيدرو كلورو فلورو كربونات والمركّبة قبل 1 كانون الثاني/يناير 2020 :

النظام أو المعدات	الموقع على متن السفينة	المادة

* يُستكمل هذا البند فقط في ما يتعلق بالسفن المبنية في 1 كانون الثاني/يناير 2016 أو بعد ذلك التاريخ والمصمّمة تحديداً للأغراض الترفيهية ولا تُستخدم إلا لهذه الأغراض فحسب ، والتي ، بموجب اللائحة 1.2.5.13 ، لا تنطبق عليها حدود انبعاثات أكاسيد النتروجين الواردة في اللائحة 1.1.5.13 .

2.2 *أكاسيد النتروجين* (اللائحة 13)

1.2.2 تستوفي محركات الديزل البحرية التالية المركّبة على هذه السفينة حدّ الانبعاثات المنطبق المنصوص عليه في اللائحة 13 بموجب المدونة التقنية المنقّحة بشأن أكاسيد النتروجين لعام 2008 :

	المحرك رقم 1	المحرك رقم 2	المحرك رقم 3	المحرك رقم 4	المحرك رقم 5	المحرك رقم 6
شركة التصنيع والطراز						
الرقم المسلسل						
الاستخدام						
خرج القدرة (كيلوواط)						
السرعة المقدّرة (دورة في الدقيقة)						
تاريخ التركيب (اليوم/الشهر/السنة)						
تاريخ التحويل بموجب اللائحة 2.2.13 (اليوم/الشهر/السنة) بموجب اللائحة 3.2.13						
إعفاء بموجب اللائحة 13.1.1.2	☐	☐	☐	☐	☐	☐
المستوى I – اللائحة 3.13	☐	☐	☐	☐	☐	☐
المستوى II – اللائحة 4.13	☐	☐	☐	☐	☐	☐
المستوى II – اللائحة 2.2.13 أو 2.5.13	☐	☐	☐	☐	☐	☐
المستوى III – اللائحة 1.1.5.13	☐	☐	☐	☐	☐	☐
الطريقة المعتمدة موجودة	☐	☐	☐	☐	☐	☐
الطريقة المعتمدة غير متوافرة تجارياً	☐	☐	☐	☐	☐	☐
الطريقة المعتمدة مركّبة	☐	☐	☐	☐	☐	☐

3.2 *أكاسيد الكبريت والجسيمات* (اللائحة 14)

1.3.2 عندما تعمل السفينة خارج منطقة لضبط الانبعاثات محددة في اللائحة 3.14 ، تستخدم هذه السفينة ما يلي :

1. زيتٌ وقود ذو محتوى من الكبريت ، على النحو الموثّق في مذكرات توريد زيت الوقود ، لا يتجاوز القيمة الحدّية التالية :

- 4,50 % كتلة/كتلة (لا ينطبق ذلك في 1 كانون الثاني/يناير 2012 أو بعد ذلك التاريخ ؛ ..... ☐
- أو 3,50 % كتلة/كتلة (لا ينطبق ذلك في 1 كانون الثاني/يناير 2020 أو بعد ذلك التاريخ ؛ ..... ☐
- أو 0,50 % كتلة/كتلة ، ..... ☐

2. و/أو ترتيب بديل مكافئ معتمد بموجب اللائحة 1.4 على النحو المدرج في البند 6.2 يكون على الأقل ذا فعالية من حيث تخفيض انبعاثات أكاسيد الكبريت مقارنة باستخدام زيت وقود ذي محتوى من الكبريت تبلغ قيمته الحدّية ما يلي :

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

- 4,50 % كتلة/كتلة (لا ينطبق ذلك في 1 كانون الثاني/يناير 2012 أو بعد ذلك التاريخ ؛ ..... ☐
- أو 3,50 % كتلة/كتلة (لا ينطبق ذلك في 1 كانون الثاني/يناير 2020 أو بعد ذلك التاريخ ؛ ..... ☐
- أو 0,50 % كتلة/كتلة ..... ☐

2.3.2 عندما تعمل السفينة داخل منطقة لضبط الانبعاثات محددة في اللائحة 3.14 ، تستخدم هذه السفينة ما يلي :

1. زيت وقود ذو محتوى من الكبريت ، على النحو الموثّق في مذكرات توريد الوقود ، لا يتجاوز القيمة الحدّية التالية :

- 1,00 % كتلة/كتلة (لا ينطبق ذلك في 1 كانون الثاني/يناير 2015 أو بعد ذلك التاريخ ؛ ..... ☐
- أو 0,10 % كتلة/كتلة ، ..... ☐

2. و/أو ترتيب بديل مكافئ معتمد بموجب اللائحة 1.4 على النحو المدرج في البند 6.2 يكون على الأقل ذا فعالية من حيث تخفيض انبعاثات أكاسيد الكبريت مقارنة باستخدام زيت وقود ذي محتوى من الكبريت تبلغ قيمته الحدّية ما يلي :

- 1,00 % كتلة/كتلة (هذه القيمة غير صالحة في 1 كانون الثاني/يناير 2015 أو بعد ذلك التاريخ ؛ ..... ☐
- أو 0,10 % كتلة/كتلة ..... ☐

4.2 *المركّبات العضوية المتطايرة* (اللائحة 15)

1.4.2 الناقلة مجهّزة بنظام لتجميع الأبخرة مركّب ومعتمد بموجب التعميم MSC/Circ.585..... ☐

1.2.4.2 بالنسبة لناقلة تحمل زيتاً خاماً ، توجد خطة معتمدة لمعالجة المركّبات العضوية المتطايرة..... ☐

2.2.4.2 الرقم المرجعي لإقرار خطة معالجة المركّبات العضوية المتطايرة :..... ☐

5.2 *الترميد على متن السفينة* (اللائحة 16)

السفينة مجهزة بمرمّد :

1. تم تركيبه في 1 كانون الثاني/يناير 2000 أو بعد ذلك التاريخ ويستوفي القرار MEPC.76(40) ، في صيغته المعدلة* ..... ☐

* في صيغته المعدّلة بالقرار MEPC.93(45) .

2. تم تركيبه قبل 1 كانون الثاني/يناير 2000 ويستوفي ما يلي :

1.2. القرار MEPC.59(33)* ..... ☐

2.2. القرار MEPC.76(40)† ..... ☐

6.2 *البدائل المكافئة* (اللائحة 4)

سُمِحَ للسفينة باستخدام التثبيتات أو المواد أو الأدوات أو الأجهزة التالية المراد تركيبها في السفينة أو تدابير أخرى أو زيوت وقود بديلة أو طرائق استيفاء تُستخدم بديلاً لما يتطلبه هذا المرفق :

النظام أو المعدات	البديل المكافئ المستخدم	الرقم المرجعي للإقرار

نشهد أن هذا السجل صحيح من جميع النواحي .

صدر في .....
(مكان إصدار السجل)

التاريخ (اليوم/الشهر/السنة) : ....
(تاريخ الإصدار) *(توقيع المسؤول المفوض أصولاً بإصدار السجل)*

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب الاقتضاء)

* في صيغته المعدّلة بالقرار MEPC.92(45) .
† في صيغته المعدّلة بالقرار MEPC.93(45) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

التذييل 11
دورات الاختبار وعوامل الترجيح
(اللائحة 13)

ينبغي تطبيق دورات الاختبار وعوامل الترجيح التالية للتحقق من استيفاء محركات الديزل البحرية حدود انبعاث أكاسيد النتروجين المنطبقة بموجب اللائحة 13 من هذا المرفق باستخدام إجراءات الاختبارات وأسلوب القياس على النحو المحدد في المدونة التقنية المنقّحة بشأن أكاسيد النتروجين لعام 2008 .

1. في ما يتعلق بالمحركات البحرية الثابتة السرعة المستخدمة في الدفع الرئيسي للسفينة ، بما في ذلك ناقل الحركة الديزل – الكهربائي ، يجب تطبيق دورة الاختبار E2 ؛

2. في ما يتعلق بالمجموعات ذات الرفاس المتغيّر الخطوة ، يجب تطبيق دورة الاختبار E2 ؛

3. في ما يتعلق بالمحركات الرئيسية الدسرية التشغيل والمحركات المساعدة الدسرية التشغيل ، يجب تطبيق دورة الاختبار E3 ؛

4. في ما يتعلق بالمحركات المساعدة الثابتة السرعة ، يجب تطبيق دورة الاختبار D2 ؛

5. في ما يتعلق بالمحركات المساعدة المتغيّرة السرعة والمتغيّرة الحمل ، غير المدرجة أعلاه ، يجب تطبيق دورة الاختبار C1 .

تطبيق دورة اختبار *الدفع الرئيسي الثابت السرعة*
(بما في ذلك ناقل الحركة الديزل – الكهربائي والمنشآت ذات الرفاس المتغيّر الخطوة)

دورة الاختبار E2	السرعة	% 100	% 100	% 100	% 100
	القدرة	% 100	% 75	% 50	% 25
	عامل الترجيح	2,0	0,5	0,15	0,15

تطبيق دورة اختبار *المحركات الرئيسية الدسرية التشغيل والمحركات المساعدة الدسرية التشغيل*

دورة الاختبار E3	السرعة	% 100	% 91	% 80	% 63
	القدرة	% 100	% 75	% 50	% 25
	عامل الترجيح	2,0	0,5	0,15	0,15

تطبيق دورة اختبار *المحركات المساعدة الثابتة السرعة*

دورة الاختبار D2	السرعة	% 100	% 100	% 100	% 100	% 100
	القدرة	% 100	% 75	% 50	% 25	% 10
	عامل الترجيح	0,5	0,25	0,3	0,3	0,1

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

تطبيق دورة اختبار *المحركات المساعدة المتغيّرة السرعة والمتغيّرة الحمل*

دورة الاختبار CI	السرعة	المقدّرة				المتوسطة			البطيئة
	عزم اللّي	%100	% 75	% 50	% 10	%100	% 75	% 50	% 0
	عامل الترجيح	0,15	0,15	0,15	0,1	0,1	0,1	0,1	0,15

في حالة المحرك المراد إجازته بموجب الفقرة 1.1.5 من اللائحة 13 ، يجب ألاّ تتجاوز الانبعاثات المحددة في كل نقطة نسقية قيمة حد انبعاث غازات النتروجين المنطبق بأكثر من 50 % ، إلاّ في الحالات التالية :

1. النقطة النسقية 10 % في دورة الاختبار D2 .
2. النقطة النسقية 10 % في دورة الاختبار C1 .
3. النقطة النسقية البطيئة في دورة الاختبار C1 .

ماريول الطبعة الجامعة ، 2011

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

التذييل III

معايير وإجراءات تعيين مناطق ضبط انبعاثات أكاسيد الكبريت (اللائحة 6.13 واللائحة 14.3)

1 الأهداف

1.1 الغرض من هذا التذييل تزويد الأطراف بمعايير وإجراءات لتعيين مناطق ضبط الانبعاثات وتعيين العوامل التي تنظر فيها المنظمة في تقييمها لهذه الاقتراحات .

2.1 تُسهم انبعاثات أكاسيد الكبريت وأكاسيد النتروجين والجُسيمات من السفن المبحرة في مركّزات التلوث في الهواء المحيط بالمدن والمناطق الساحلية عبر العالم . وتشمل التأثيرات التي تضر بالصحة العامة والبيئة والمقترنة بتلوث الهواء الوفاة المبكرة وأمراض القلب والرئة وسرطان الرئة والأمراض التنفسية المزمنة والإحماض والتأجين .

3.1 ينبغي أن تنظر المنظمة في إقامة منطقة لضبط الانبعاثات إذا ما تبيّن أن هناك حاجة مؤكدة لذلك من أجل منع وخفض وضبط انبعاثات أكاسيد النتروجين أو أكاسيد الكبريت والجُسيمات أو أنواع الانبعاثات الثلاثة جميعها (ويشار إليها في ما بعد باسم الانبعاثات) من السفن .

2 الأسلوب الذي يُتّبع في تعيين مناطق ضبط الانبعاثات

1.2 يجوز للأطراف فقط تقديم اقتراح إلى المنظمة بتعيين منطقة لضبط انبعاثات أكاسيد النتروجين أو أكاسيد الكبريت والجُسيمات أو أنواع الانبعاثات الثلاثة جميعها . وعندما يكون لطرفين أو أكثر مصلحة مشتركة في منطقة بعينها ، ينبغي أن تضعا (أن تضع) اقتراحا منسقاً .

2.2 ينبغي أن يُقدَّم الاقتراح الذي يدعو إلى تعيين منطقة لضبط الانبعاثات إلى المنظمة بموجب القواعد والإجراءات التي تحددها المنظمة .

3 معايير تعيين منطقة لضبط الانبعاثات

1.3 يجب أن يتضمّن الاقتراح ما يلي :

1. تحديد واضح لمنطقة التطبيق المقترحة ، إلى جانب خريطة مرجعية تُبيّن عليها المنطقة المعنية ؛
2. نوع أو أنواع الانبعاثات المقترح ضبطها (أي أكاسيد النتروجين أو أكاسيد الكبريت والجُسيمات أو أنواع الانبعاثات الثلاثة جميعها) ؛
3. وصف المجموعات السكانية والمناطق البيئية المعرضة للخطر نتيجة لتأثير الانبعاثات الصادرة عن السفن ؛
4. تقييم يُثبت أن الانبعاثات الصادرة عن السفن التي تعمل ضمن المنطقة المقترحة للتطبيق تُسهم في مركّزات التلوث في الهواء المحيط أو التأثيرات التي تلحق الضرر بالبيئة . ويجب أن يشمل هذا التقييم وصفا لتأثيرات الانبعاثات ذات الصلة بذلك في صحة الإنسان والبيئة ، مثل التأثير الضار بالنظم الإيكولوجية البرية والمائية ومناطق الإنتاجية الطبيعية والموائل الهشة وجودة المياه وصحة الإنسان والمناطق ذات الأهمية الثقافية

والعلمية ، حسب مقتضى الحال . ويجب تحديد مصادر البيانات ذات الصلة بذلك ، بما في ذلك المنهجيات المستخدمة ؛

5. المعلومات المفيدة المتعلقة بالأحوال الجوية في المنطقة المقترحة للتطبيق ، و/أو بالمجموعات السكانية والمناطق البيئية المعرضة للخطر ، ولاسيما أنماط الريح السائدة ، أو المتعلقة بالظروف الطوبوغرافية أو الجيولوجية أو البحرية أو المورفولوجية ، أو الظروف الأخرى التي تُسهم في مركّزات التلوث في الهواء المحيط أو التأثيرات التي تلحق الضرر بالبيئة ؛

6. طبيعة حركة مرور السفن في المنطقة المقترحة لضبط الانبعاثات ، بما في ذلك أنماط هذه الحركة وكثافتها ؛

7. وصف لتدابير ضبط الانبعاثات المتخذة من جانب الطرف أو الأطراف صاحبة الاقتراح بغية معالجة المصادر البرية لانبعاثات أكاسيد النتروجين وأكاسيد الكبريت والجسيمات التي تؤثر في المجموعات السكانية والمناطق البيئية المعرضة للخطر ، والتي وضعت ويجري تنفيذها بالفعل جنباً إلى جنب مع دراسة التدابير المتوخى اعتمادها في ما يتصل أحكام اللائحتين 13 و 14 من المرفق VI ؛

8. التكاليف النسبية لخفض الانبعاثات من السفن عند مقارنتها بالتدابير البرية لضبط الانبعاثات ، والتأثير الاقتصادي في حركة النقل البحري ، في إطار التجارة الدولية .

2.3 تُعيَّن الحدود الجغرافية لمنطقة ضبط الانبعاثات استناداً إلى المعايير ذات الصلة بذلك المبيّنة أعلاه ، بما في ذلك الانبعاثات والترسبات الناتجة عن السفن التي تُبحر في المنطقة المقترحة وأنماط حركة مرور السفن وكثافتها وأحوال الريح .

4 الإجراءات التي تتّبعها المنظمة لتقييم مناطق ضبط الانبعاثات واعتمادها

1.4 يجب أن تنظر المنظمة في كل اقتراح يقدّمه إليها طرف أو أطراف .

2.4 تأخذ المنظمة في الاعتبار ، لدى تقييم الاقتراح ، المعايير التي يتعيّن إدراجها في كل اقتراح يُقدَّم لاعتماده والمنصوص عليها في البند 3 أعلاه .

3.4 تُعيَّن منطقة ضبط الانبعاثات عن طريق تعديل لهذا المرفق يُنظَر فيه ويُعتَمد ويدخل حيّز التنفيذ بموجب المادة 16 من هذه الاتفاقية .

5 تشغيل مناطق ضبط الانبعاثات

1.5 تُشجَّع الأطراف التي لها سفن تُبحر في المنطقة على أن تُحيط المنظمة علماً بأي شواغل تتعلق بتشغيل المنطقة .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

التذييل IV

الموافقة على نوع المرمِّدات على متن السفن وحدودها التشغيلية (اللائحة 16)

1 يجب أن تحصل المرمِّدات الموجودة على متن السفينة الموصوفة في اللائحة 1.6.16 على الشهادة الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية المتعلقة بالموافقة على نوع المرمِّد . وبغية الحصول على هذه الشهادة ، يجب أن يصمَّم المرمِّد ويبنى وفقاً لمعيار معتمد ، على النحو الموصوف في اللائحة 1.6.16 . ويجب أن يخضع كل طراز ، في المصنع أو في مرفق اختبار معتمد ، لاختبار تشغيلي محدد من أجل الموافقة على نوعه ، وذلك تحت مسؤولية الإدارة ، باستخدام المواصفات المعيارية التالية للوقود/النفايات من أجل تحديد ما إذا كان المرمِّد يعمل ضمن الحدود المذكورة في الفقرة 2 من هذا التذييل :

حمأة زيت تتألف من :	75 % حمأة زيت وقود ثقيل ؛
	5 % نفايات زيت التزليق ؛
	20 % ماء مستحلب .
نفايات صلبة تتألف من :	50 % نفايات غذائية
	50 % قمامة تحتوي على ما يلي :
	30 % ورق تقريباً
	40 % ورق مقوّى تقريباً
	10 % خرق تقريباً
	20 % لدائن تقريباً
	ويجب أن تصل نسبة الرطوبة في هذا الخليط إلى 50 % ونسبة المواد الصلبة غير القابلة للاحتراق إلى 7 % .

2 يجب أن تُشغَّل المرمِّدات الموصوفة في اللائحة 1.6.16 ضمن الحدود التالية :

الأكسجين في غرفة الاحتراق :	6-12 %
متوسط أقصى كمية لأول أكسيد الكربون في غازات الاحتراق :	200 ملغ/ميغاجول
متوسط أقصى رقم للسناج :	Bacharach 3
	أو Ringelman 1 (20 % إعتام)
	(لا يُقبل رقم أعلى للسناج إلا أثناء فترات قصيرة للغاية ، مثل بدء التشغيل)
مكونات غير محروقة في مخلّفات الرماد :	أقصى نسبة = 10 % وزناً
مدى درجات حرارة الغازات التي تخرج من غرفة الاحتراق :	850 – 1 200 درجة مئوية

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

التذييل V
المعلومات التي يتعيّن إدراجها في مذكرة توريد الوقود
(اللائحة 5.18)

اسم السفينة التي تستلم الوقود والرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية

الميناء

تاريخ بدء التسليم

اسم مورِّد زيت الوقود البحري وعنوانه ورقم هاتفه

اسم المنتَج (أسماء المنتجات)

الكمية بالأطنان المترية

الكثافة عند 15° مئوية ، كلغ/م^3 *

المحتوى من الكبريت (% كتلة/كتلة) †

بيان موقّع ومصدّق من ممثل مورِّد زيت الوقود يؤكد أن زيت الوقود المورَّد يستوفي الفقرة المنطبقة من اللائحة 1.14 أو 4.14 واللائحة 3.18 من هذا المرفق .

* ينبغي اختبار زيت الوقود بموجب المعيار 3675 : 1998 أو المعيار 12185 : 1996 الصادر عن المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس (ISO) .
† ينبغي اختبار زيت الوقود بموجب المعيار 8754 :2003 الصادر عن المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس (ISO) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

التذييل VI

إجراءات التحقق من الوقود لأغراض أخذ عيّنات الوقود المنصوص عليها في المرفق VI لاتفاقية ماربول (اللائحة 2.8.18)

تُستخدم الإجراءات التالية لتحديد ما إذا كان زيت الوقود المُسلَّم والذي يُستخدم على متن السفن يستوفي حدود الكبريت التي تتطلّبها اللائحة 14 من المرفق VI .

1 المتطلبات العامة

1.1 تُستخدم العيّنة المعيّرة ، التي تتطلّبها الفقرة 1.8 من اللائحة 18 ("عيّنة ماربول") للتحقق من المحتوى الكبريتي لزيت الوقود الموزّد للسفن .

2.1 تقوم الإدارة ، عن طريق السلطة المختصة التابعة لها ، بإدارة إجراءات التحقق .

3.1 يكون المختبر المسؤول عن إجراءات التحقق المنصوص عليها في هذا التذييل مُعتمداً * على أكمل وجه لأغراض إجراء الاختبارات .

2 المرحلة 1 من إجراءات التحقق

1.2 تسلّم السلطة المختصة عيّنة ماربول للمختبر .

2.2 يقوم المختبر بما يلي :

1. تسجيل تفاصيل رقم الختم وبطاقة العيّنة في سجل الاختبار ؛
2. تأكيد أن الختم الذي خُتمت به عيّنة ماربول ليس مكسوراً ؛
3. رفض أي عيّنة من عيّنات ماربول يكون ختمها مكسوراً .

3.2 إذا لم يكن ختم عيّنة ماربول مكسوراً ، يمضي المختبر في إجراءات التحقق ويقوم بما يلي :

1. التأكد من أن عيّنة ماربول متجانسة تماماً ؛
2. سحب عيّنتين فرعيتين من عيّنة ماربول ؛
3. إعادة ختم عيّنة ماربول وتسجيل تفاصيل الختم الجديد في سجل الاختبار .

4.2 ينبغي اختبار العيّنتين الفرعيتين بالتوالي ، وفقاً لطريقة الاختبار المحددة في التذييل V (الحاشية الثانية) . ولأغراض إجراءات التحقق هذه ، يُشار إلى نتيجتي التحليل الاختباري على أنهما "A" و "B" :

1. إذا وقعت النتيجتان "A" و "B" ضمن النطاق التكراري *(r)* لطريقة الاختبار ، تُعتبر هاتان النتيجتان صالحتين ؛

* يتم الاعتماد بموجب المعيار 17023 الصادر عن المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس (ISO) أو بموجب معيار مكافئ .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2. إذا لم تقع النتيجتان "A" و "B" ضمن النطاق التكراري *(r)* لطريقة الاختبار ، تُرفض هاتان النتيجتان ويأخذ المختبر عينتين فرعيتين جديدتين ويحللهما . وينبغي إعادة ختم قارورة العينات بموجب الفقرة 3.3.2 أعلاه بعد أخذ العينتين الفرعيتين الجديدتين .

5.2 إذا كانت نتيجتا الاختبارين "A" و "B" صالحتين ، ينبغي احتساب متوسط لهاتين النتيجتين بحيث يُسفر عن النتيجة التي يُشار إليها على أنها "X" .

1. إذا كانت نتيجة "X" تساوي الحد المنطبق الذي يتطلّبه المرفق VI أو تقلّ عنه ، يُعتبر زيت الوقود مستوفياً المتطلبات ؛

2. إذا كانت نتيجة "X" تفوق الحد المنطبق الذي يتطلّبه المرفق VI ، ينبغي تنفيذ المرحلة الثانية من إجراءات التحقق ؛ غير أنه إذا تجاوزت نتيجة "X" حدود المواصفات التي تبلغ $0,59R$ (حيث ترمز R إلى إمكانية إعادة تنفيذ طريقة الاختبار بدقة) ، يعتبر زيت الوقود غير مستوفياً المعايير وتنتفي الحاجة إلى اختبارات إضافية .

3 **المرحلة 2 من إجراءات التحقق**

1.3 إذا كانت المرحلة 2 من إجراءات التحقق ضرورية بموجب الفقرة 2.5.2 أعلاه ، تُرسل السلطة المختصة عينة ماريول إلى مختبر معتمد ثانٍ .

2.3 لدى استلام عينة ماريول ، يقوم المختبر بما يلي :

1. تسجيل تفاصيل رقم الختم الجديد وبطاقة العينة في سجل الاختبار بموجب الفقرة 3.3.2 ؛

2. سحب عينتين فرعيتين من عينة ماريول ؛

3. إعادة ختم عينة ماريول وتسجيل تفاصيل الختم الجديد في سجل الاختبار .

3.3 ينبغي اختبار العينتين الفرعيتين بالتوالي ، وفقاً لطريقة الاختبار المحددة في التذييل V (الحاشية الثانية) . ولأغراض إجراءات التحقق هذه ، يُشار إلى نتيجتي التحليل الاختباري على أنهما "C" و "D" :

1. إذا وقعت النتيجتان "C" و "D" ضمن النطاق التكراري *(r)* لطريقة الاختبار ، تُعتبر هاتان النتيجتان صالحتين ؛

2. إذا لم تقع النتيجتان "C" و "D" ضمن النطاق التكراري *(r)* لطريقة الاختبار ، تُرفض هاتان النتيجتان ويأخذ المختبر عينتين فرعيتين جديدتين ويحللهما . وينبغي إعادة ختم قارورة العينات بموجب الفقرة 3.2.3 أعلاه بعد أخذ العينتين الفرعيتين الجديدتين .

4.3 إذا كانت نتيجتا الاختبارين "C" و "D" صالحتين ، وإذا أتت نتائج "A" و "B" و "C" و "D" ضمن حدود إمكانية إعادة تنفيذ طريقة الاختبار *(R)* ، يقوم المختبر باستخراج متوسط للنتائج يشار إليه على أنه "Y" .

1. إذا كانت نتيجة "Y" مساوية للحد المنطبق الذي يتطلّبه المرفق VI أو تقلّ عنه ، يُعتبر زيت الوقود مستوفياً المعايير التي يتطلّبها المرفق VI ؛

2. إذا كانت نتيجة "Y" أكبر من الحد المنطبق الذي يتطلّبه المرفق VI ، لا يستوفي زيت الوقود المعايير التي يتطلّبها المرفق VI .

5.3 إذا لم تقع نتائج "A" و "B" و "C" و "D" ضمن حدود إمكانية إعادة تنفيذ طريقة الاختبار *(R)* ، يجوز للإدارة أن تستبعد جميع نتائج الاختبارات وأن تقوم ، حسب تقديرها ، بتكرار عملية الاختبار برمتها .

6.3 تُعتبر نتائج إجراءات التحقق نهائية .

التذييل VII
مناطق ضبط الانبعاثات
(اللائحة 6.13 واللائحة 3.14)

1 ينصّ هذا التذييل على حدود مناطق ضبط الانبعاثات المعيّنة وفقاً للائحتين 6.13 و 3.14 ، بخلاف منطقتي بحر البلطيق وبحر الشمال .

2 تتضمّن المنطقة الأميركية الشمالية ما يلي :

1. المنطقة البحرية التي تقع قبالة سواحل المحيط الهادئ للولايات المتحدة وكندا ، والتي تحوطها الخطوط الجيوديسية التي تصل بين الإحداثيات التالية :

النقطة	خط العرض	خط الطول
1	32° 32′ 10″ N.	117° 06′ 11″ W.
2	32° 32′ 04″ N.	117° 07′ 29″ W.
3	32° 31′ 39″ N.	117° 14′ 20″ W.
4	32° 33′ 13″ N.	117° 15′ 50″ W.
5	32° 34′ 21″ N.	117° 22′ 01″ W.
6	32° 35′ 23″ N.	117° 27′ 53″ W.
7	32° 37′ 38″ N.	117° 49′ 34″ W.
8	31° 07′ 59″ N.	118° 36′ 21″ W.
9	30° 33′ 25″ N.	121° 47′ 29″ W.
10	31° 46′ 11″ N.	123° 17′ 22″ W.
11	32° 21′ 58″ N.	123° 50′ 44″ W.
12	32° 56′ 39″ N.	124° 11′ 47″ W.
13	33° 40′ 12″ N.	124° 27′ 15″ W.
14	34° 31′ 28″ N.	125° 16′ 52″ W.
15	35° 14′ 38″ N.	125° 43′ 23″ W.
16	35° 43′ 60″ N.	126° 18′ 53″ W.
17	36° 16′ 25″ N.	126° 45′ 30″ W.
18	37° 01′ 35″ N.	127° 07′ 18″ W.
19	37° 45′ 39″ N.	127° 38′ 02″ W.
20	38° 25′ 08″ N.	127° 52′ 60″ W.
21	39° 25′ 05″ N.	128° 31′ 23″ W.
22	40° 18′ 47″ N.	128° 45′ 46″ W.
23	41° 13′ 39″ N.	128° 40′ 22″ W.
24	42° 12′ 49″ N.	129° 00′ 38″ W.
25	42° 47′ 34″ N.	129° 05′ 42″ W.
26	43° 26′ 22″ N.	129° 01′ 26″ W.
27	44° 24′ 43″ N.	128° 41′ 23″ W.
28	45° 30′ 43″ N.	128° 40′ 02″ W.
29	46° 11′ 01″ N.	128° 49′ 01″ W.
30	46° 33′ 55″ N.	129° 04′ 29″ W.

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

4 – النص الجامع للمرفق VI لاتفاقية ماربول ، بما في ذلك التعديلات التي اعتُمدت بالقرارين MEPC.202(62) و MEPC.203(62)

النقطة	خط العرض	خط الطول
31	47° 39′ 55″ N.	131° 15′ 41″ W.
32	48° 32′ 32″ N.	132° 41′ 00″ W.
33	48° 57′ 47″ N.	133° 14′ 47″ W.
34	49° 22′ 39″ N.	134° 15′ 51″ W.
35	50° 01′ 52″ N.	135° 19′ 01″ W.
36	51° 03′ 18″ N.	136° 45′ 45″ W.
37	51° 54′ 04″ N.	137° 41′ 54″ W.
38	52° 45′ 12″ N.	138° 20′ 14″ W.
39	53° 29′ 20″ N.	138° 40′ 36″ W.
40	53° 40′ 39″ N.	138° 48′ 53″ W.
41	54° 13′ 45″ N.	139° 32′ 38″ W.
42	54° 39′ 25″ N.	139° 56′ 19″ W.
43	55° 20′ 18″ N.	140° 55′ 45″ W.
44	56° 07′ 12″ N.	141° 36′ 18″ W.
45	56° 28′ 32″ N.	142° 17′ 19″ W.
46	56° 37′ 19″ N.	142° 48′ 57″ W.
47	58° 51′ 04″ N.	153° 15′ 03″ W.

2. المناطق البحرية التي تقع قبالة سواحل المحيط الأطلسي للولايات المتحدة وكندا وفرنسا (Saint-Pierre-et-Miquelon) وساحل خليج المكسيك التابع للولايات المتحدة ، التي تحوطها الخطوط الجيوديسية التي تصل بين الإحداثيات التالية :

النقطة	خط العرض	خط الطول
1	60° 00′ 00″ N.	64° 09′ 36″ W.
2	60° 00′ 00″ N.	56° 43′ 00″ W.
3	58° 54′ 01″ N.	55° 38′ 05″ W.
4	57° 50′ 52″ N.	55° 03′ 47″ W.
5	57° 35′ 13″ N.	54° 00′ 59″ W.
6	57° 14′ 20″ N.	53° 07′ 58″ W.
7	56° 48′ 09″ N.	52° 23′ 29″ W.
8	56° 18′ 13″ N.	51° 49′ 42″ W.
9	54° 23′ 21″ N.	50° 17′ 44″ W.
10	53° 44′ 54″ N.	50° 07′ 17″ W.
11	53° 04′ 59″ N.	50° 10′ 05″ W.
12	52° 20′ 06″ N.	49° 57′ 09″ W.
13	51° 34′ 20″ N.	48° 52′ 45″ W.
14	50° 40′ 15″ N.	48° 16′ 04″ W.
15	50° 02′ 28″ N.	48° 07′ 03″ W.
16	49° 24′ 03″ N.	48° 09′ 35″ W.
17	48° 39′ 22″ N.	47° 55′ 17″ W.
18	47° 24′ 25″ N.	47° 46′ 56″ W.

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

النقطة	خط العرض	خط الطول
19	46° 35′ 12″ N.	48° 00′ 54″ W.
20	45° 19′ 45″ N.	48° 43′ 28″ W.
21	44° 43′ 38″ N.	49° 16′ 50″ W.
22	44° 16′ 38″ N.	49° 51′ 23″ W.
23	43° 53′ 15″ N.	50° 34′ 01″ W.
24	43° 36′ 06″ N.	51° 20′ 41″ W.
25	43° 23′ 59″ N.	52° 17′ 22″ W.
26	43° 19′ 50″ N.	53° 20′ 13″ W.
27	43° 21′ 14″ N.	54° 09′ 20″ W.
28	43° 29′ 41″ N.	55° 07′ 41″ W.
29	42° 40′ 12″ N.	55° 31′ 44″ W.
30	41° 58′ 19″ N.	56° 09′ 34″ W.
31	41° 20′ 21″ N.	57° 05′ 13″ W.
32	40° 55′ 34″ N.	58° 02′ 55″ W.
33	40° 41′ 38″ N.	59° 05′ 18″ W.
34	40° 38′ 33″ N.	60° 12′ 20″ W.
35	40° 45′ 46″ N.	61° 14′ 03″ W.
36	41° 04′ 52″ N.	62° 17′ 49″ W.
37	40° 36′ 55″ N.	63° 10′ 49″ W.
38	40° 17′ 32″ N.	64° 08′ 37″ W.
39	40° 07′ 46″ N.	64° 59′ 31″ W.
40	40° 05′ 44″ N.	65° 53′ 07″ W.
41	39° 58′ 05″ N.	65° 59′ 51″ W.
42	39° 28′ 24″ N.	66° 21′ 14″ W.
43	39° 01′ 54″ N.	66° 48′ 33″ W.
44	38° 39′ 16″ N.	67° 20′ 59″ W.
45	38° 19′ 20″ N.	68° 02′ 01″ W.
46	38° 05′ 29″ N.	68° 46′ 55″ W.
47	37° 58′ 14″ N.	69° 34′ 07″ W.
48	37° 57′ 47″ N.	70° 24′ 09″ W.
49	37° 52′ 46″ N.	70° 37′ 50″ W.
50	37° 18′ 37″ N.	71° 08′ 33″ W.
51	36° 32′ 25″ N.	71° 33′ 59″ W.
52	35° 34′ 58″ N.	71° 26′ 02″ W.
53	34° 33′ 10″ N.	71° 37′ 04″ W.
54	33° 54′ 49″ N.	71° 52′ 35″ W.
55	33° 19′ 23″ N.	72° 17′ 12″ W.
56	32° 45′ 31″ N.	72° 54′ 05″ W.
57	31° 55′ 13″ N.	74° 12′ 02″ W.
58	31° 27′ 14″ N.	75° 15′ 20″ W.
59	31° 03′ 16″ N.	75° 51′ 18″ W.
60	30° 45′ 42″ N.	76° 31′ 38″ W.

4 – النص الجامع للمرفق VI لاتفاقية ماربول ، بما في ذلك التعديلات التي اعتُمدت بالقرارين MEPC.202(62) و MEPC.203(62)

النقطة	خط العرض	خط الطول
61	30° 12′ 48″ N.	77° 18′ 29″ W.
62	29° 25′ 17″ N.	76° 56′ 42″ W.
63	28° 36′ 59″ N.	76° 47′ 60″ W.
64	28° 17′ 13″ N.	76° 40′ 10″ W.
65	28° 17′ 12″ N.	79° 11′ 23″ W.
66	27° 52′ 56″ N.	79° 28′ 35″ W.
67	27° 26′ 01″ N.	79° 31′ 38″ W.
68	27° 16′ 13″ N.	79° 34′ 18″ W.
69	27° 11′ 54″ N.	79° 34′ 56″ W.
70	27° 05′ 59″ N.	79° 35′ 19″ W.
71	27° 00′ 28″ N.	79° 35′ 17″ W.
72	26° 55′ 16″ N.	79° 34′ 39″ W.
73	26° 53′ 58″ N.	79° 34′ 27″ W.
74	26° 45′ 46″ N.	79° 32′ 41″ W.
75	26° 44′ 30″ N.	79° 32′ 23″ W.
76	26° 43′ 40″ N.	79° 32′ 20″ W.
77	26° 41′ 12″ N.	79° 32′ 01″ W.
78	26° 38′ 13″ N.	79° 31′ 32″ W.
79	26° 36′ 30″ N.	79° 31′ 06″ W.
80	26° 35′ 21″ N.	79° 30′ 50″ W.
81	26° 34′ 51″ N.	79° 30′ 46″ W.
82	26° 34′ 11″ N.	79° 30′ 38″ W.
83	26° 31′ 12″ N.	79° 30′ 15″ W.
84	26° 29′ 05″ N.	79° 29′ 53″ W.
85	26° 25′ 31″ N.	79° 29′ 58″ W.
86	26° 23′ 29″ N.	79° 29′ 55″ W.
87	26° 23′ 21″ N.	79° 29′ 54″ W.
88	26° 18′ 57″ N.	79° 31′ 55″ W.
89	26° 15′ 26″ N.	79° 33′ 17″ W.
90	26° 15′ 13″ N.	79° 33′ 23″ W.
91	26° 08′ 09″ N.	79° 35′ 53″ W.
92	26° 07′ 47″ N.	79° 36′ 09″ W.
93	26° 06′ 59″ N.	79° 36′ 35″ W.
94	26° 02′ 52″ N.	79° 38′ 22″ W.
95	25° 59′ 30″ N.	79° 40′ 03″ W.
96	25° 59′ 16″ N.	79° 40′ 08″ W.
97	25° 57′ 48″ N.	79° 40′ 38″ W.
98	25° 56′ 18″ N.	79° 41′ 06″ W.
99	25° 54′ 04″ N.	79° 41′ 38″ W.
100	25° 53′ 24″ N.	79° 41′ 46″ W.
101	25° 51′ 54″ N.	79° 41′ 59″ W.
102	25° 49′ 33″ N.	79° 42′ 16″ W.

ماربول الطبعة الجامعة ، 2011 515

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

معلومات إضافية

النقطة	خط العرض	خط الطول
103	25° 48′ 24″ N.	79° 42′ 23″ W.
104	25° 48′ 20″ N.	79° 42′ 24″ W.
105	25° 46′ 26″ N.	79° 42′ 44″ W.
106	25° 46′ 16″ N.	79° 42′ 45″ W.
107	25° 43′ 40″ N.	79° 42′ 59″ W.
108	25° 42′ 31″ N.	79° 42′ 48″ W.
109	25° 40′ 37″ N.	79° 42′ 27″ W.
110	25° 37′ 24″ N.	79° 42′ 27″ W.
111	25° 37′ 08″ N.	79° 42′ 27″ W.
112	25° 31′ 03″ N.	79° 42′ 12″ W.
113	25° 27′ 59″ N.	79° 42′ 11″ W.
114	25° 24′ 04″ N.	79° 42′ 12″ W.
115	25° 22′ 21″ N.	79° 42′ 20″ W.
116	25° 21′ 29″ N.	79° 42′ 08″ W.
117	25° 16′ 52″ N.	79° 41′ 24″ W.
118	25° 15′ 57″ N.	79° 41′ 31″ W.
119	25° 10′ 39″ N.	79° 41′ 31″ W.
120	25° 09′ 51″ N.	79° 41′ 36″ W.
121	25° 09′ 03″ N.	79° 41′ 45″ W.
122	25° 03′ 55″ N.	79° 42′ 29″ W.
123	25° 02′ 60″ N.	79° 42′ 56″ W.
124	25° 00′ 30″ N.	79° 44′ 05″ W.
125	24° 59′ 03″ N.	79° 44′ 48″ W.
126	24° 55′ 28″ N.	79° 45′ 57″ W.
127	24° 44′ 18″ N.	79° 49′ 24″ W.
128	24° 43′ 04″ N.	79° 49′ 38″ W.
129	24° 42′ 36″ N.	79° 50′ 50″ W.
130	24° 41′ 47″ N.	79° 52′ 57″ W.
131	24° 38′ 32″ N.	79° 59′ 58″ W.
132	24° 36′ 27″ N.	80° 03′ 51″ W.
133	24° 33′ 18″ N.	80° 12′ 43″ W.
134	24° 33′ 05″ N.	80° 13′ 21″ W.
135	24° 32′ 13″ N.	80° 15′ 16″ W.
136	24° 31′ 27″ N.	80° 16′ 55″ W.
137	24° 30′ 57″ N.	80° 17′ 47″ W.
138	24° 30′ 14″ N.	80° 19′ 21″ W.
139	24° 30′ 06″ N.	80° 19′ 44″ W.
140	24° 29′ 38″ N.	80° 21′ 05″ W.
141	24° 28′ 18″ N.	80° 24′ 35″ W.
142	24° 28′ 06″ N.	80° 25′ 10″ W.
143	24° 27′ 23″ N.	80° 27′ 20″ W.
144	24° 26′ 30″ N.	80° 29′ 30″ W.

4 – النص الجامع المرفق VI لاتفاقية ماربول ، بما في ذلك التعديلات التي اعتُمدت بالقرارين MEPC.202(62) و MEPC.203(62)

النقطة	خط العرض	خط الطول
145	24° 25′ 07″ N.	80° 32′ 22″ W.
146	24° 23′ 30″ N.	80° 36′ 09″ W.
147	24° 22′ 33″ N.	80° 38′ 56″ W.
148	24° 22′ 07″ N.	80° 39′ 51″ W.
149	24° 19′ 31″ N.	80° 45′ 21″ W.
150	24° 19′ 16″ N.	80° 45′ 47″ W.
151	24° 18′ 38″ N.	80° 46′ 49″ W.
152	24° 18′ 35″ N.	80° 46′ 54″ W.
153	24° 09′ 51″ N.	80° 59′ 47″ W.
154	24° 09′ 48″ N.	80° 59′ 51″ W.
155	24° 08′ 58″ N.	81° 01′ 07″ W.
156	24° 08′ 30″ N.	81° 01′ 51″ W.
157	24° 08′ 26″ N.	81° 01′ 57″ W.
158	24° 07′ 28″ N.	81° 03′ 06″ W.
159	24° 02′ 20″ N.	81° 09′ 05″ W.
160	23° 59′ 60″ N.	81° 11′ 16″ W.
161	23° 55′ 32″ N.	81° 12′ 55″ W.
162	23° 53′ 52″ N.	81° 19′ 43″ W.
163	23° 50′ 52″ N.	81° 29′ 59″ W.
164	23° 50′ 02″ N.	81° 39′ 59″ W.
165	23° 49′ 05″ N.	81° 49′ 59″ W.
166	23° 49′ 05″ N.	82° 00′ 11″ W.
167	23° 49′ 42″ N.	82° 09′ 59″ W.
168	23° 51′ 14″ N.	82° 24′ 59″ W.
169	23° 51′ 14″ N.	82° 39′ 59″ W.
170	23° 49′ 42″ N.	82° 48′ 53″ W.
171	23° 49′ 32″ N.	82° 51′ 11″ W.
172	23° 49′ 24″ N.	82° 59′ 59″ W.
173	23° 49′ 52″ N.	83° 14′ 59″ W.
174	23° 51′ 22″ N.	83° 25′ 49″ W.
175	23° 52′ 27″ N.	83° 33′ 01″ W.
176	23° 54′ 04″ N.	83° 41′ 35″ W.
177	23° 55′ 47″ N.	83° 48′ 11″ W.
178	23° 58′ 38″ N.	83° 59′ 59″ W.
179	24° 09′ 37″ N.	84° 29′ 27″ W.
180	24° 13′ 20″ N.	84° 38′ 39″ W.
181	24° 16′ 41″ N.	84° 46′ 07″ W.
182	24° 23′ 30″ N.	84° 59′ 59″ W.
183	24° 26′ 37″ N.	85° 06′ 19″ W.
184	24° 38′ 57″ N.	85° 31′ 54″ W.
185	24° 44′ 17″ N.	85° 43′ 11″ W.
186	24° 53′ 57″ N.	85° 59′ 59″ W.

517 ماربول الطبعة الجامعة ، 2011

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

النقطة	خط العرض	خط الطول
187	25° 10′ 44″ N.	86° 30′ 07″ W.
188	25° 43′ 15″ N.	86° 21′ 14″ W.
189	26° 13′ 13″ N.	86° 06′ 45″ W.
190	26° 27′ 22″ N.	86° 13′ 15″ W.
191	26° 33′ 46″ N.	86° 37′ 07″ W.
192	26° 01′ 24″ N.	87° 29′ 35″ W.
193	25° 42′ 25″ N.	88° 33′ 00″ W.
194	25° 46′ 54″ N.	90° 29′ 41″ W.
195	25° 44′ 39″ N.	90° 47′ 05″ W.
196	25° 51′ 43″ N.	91° 52′ 50″ W.
197	26° 17′ 44″ N.	93° 03′ 59″ W.
198	25° 59′ 55″ N.	93° 33′ 52″ W.
199	26° 00′ 32″ N.	95° 39′ 27″ W.
200	26° 00′ 33″ N.	96° 48′ 30″ W.
201	25° 58′ 32″ N.	96° 55′ 28″ W.
202	25° 58′ 15″ N.	96° 58′ 41″ W.
203	25° 57′ 58″ N.	97° 01′ 54″ W.
204	25° 57′ 41″ N.	97° 05′ 08″ W.
205	25° 57′ 24″ N.	97° 08′ 21″ W.
206	25° 57′ 24″ N.	97° 08′ 47″ W.

3. المنطقة البحرية التي تقع قبالة سواحل جزر هاواي التالية : Hawai'i و Maui و Oahu و Moloka'i و Kauai'i و Lāna'i و Kaho'olawe ، والتي تحوطها الخطوط الجيوديسية التي تصل بين الإحداثيات التالية :

النقطة	خط العرض	خط الطول
1	22° 32′ 54″ N.	153° 00′ 33″ W.
2	23° 06′ 05″ N.	153° 28′ 36″ W.
3	23° 32′ 11″ N.	154° 02′ 12″ W.
4	23° 51′ 47″ N.	154° 36′ 48″ W.
5	24° 21′ 49″ N.	155° 51′ 13″ W.
6	24° 41′ 47″ N.	156° 27′ 27″ W.
7	24° 57′ 33″ N.	157° 22′ 17″ W.
8	25° 13′ 41″ N.	157° 54′ 13″ W.
9	25° 25′ 31″ N.	158° 30′ 36″ W.
10	25° 31′ 19″ N.	159° 09′ 47″ W.
11	25° 30′ 31″ N.	159° 54′ 21″ W.
12	25° 21′ 53″ N.	160° 39′ 53″ W.
13	25° 00′ 06″ N.	161° 38′ 33″ W.
14	24° 40′ 49″ N.	162° 13′ 13″ W.
15	24° 15′ 53″ N.	162° 43′ 08″ W.
16	23° 40′ 50″ N.	163° 13′ 00″ W.

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

4 – النص الجامع للمرفق VI لاتفاقية ماربول ، بما في ذلك التعديلات التي اعتُمدت بالقرارين MEPC.202(62) و MEPC.203(62)

النقطة	خط العرض	خط الطول
17	23° 03′ 20″ N.	163° 32′ 58″ W.
18	22° 20′ 09″ N.	163° 44′ 41″ W.
19	21° 36′ 45″ N.	163° 46′ 03″ W.
20	20° 55′ 26″ N.	163° 37′ 44″ W.
21	20° 13′ 34″ N.	163° 19′ 13″ W.
22	19° 39′ 03″ N.	162° 53′ 48″ W.
23	19° 09′ 43″ N.	162° 20′ 35″ W.
24	18° 39′ 16″ N.	161° 19′ 14″ W.
25	18° 30′ 31″ N.	160° 38′ 30″ W.
26	18° 29′ 31″ N.	159° 56′ 17″ W.
27	18° 10′ 41″ N.	159° 14′ 08″ W.
28	17° 31′ 17″ N.	158° 56′ 55″ W.
29	16° 54′ 06″ N.	158° 30′ 29″ W.
30	16° 25′ 49″ N.	157° 59′ 25″ W.
31	15° 59′ 57″ N.	157° 17′ 35″ W.
32	15° 40′ 37″ N.	156° 21′ 06″ W.
33	15° 37′ 36″ N.	155° 22′ 16″ W.
34	15° 43′ 46″ N.	154° 46′ 37″ W.
35	15° 55′ 32″ N.	154° 13′ 05″ W.
36	16° 46′ 27″ N.	152° 49′ 11″ W.
37	17° 33′ 42″ N.	152° 00′ 32″ W.
38	18° 30′ 16″ N.	151° 30′ 24″ W.
39	19° 02′ 47″ N.	151° 22′ 17″ W.
40	19° 34′ 46″ N.	151° 19′ 47″ W.
41	20° 07′ 42″ N.	151° 22′ 58″ W.
42	20° 38′ 43″ N.	151° 31′ 36″ W.
43	21° 29′ 09″ N.	151° 59′ 50″ W.
44	22° 06′ 58″ N.	152° 31′ 25″ W.
45	22° 32′ 54″ N.	153° 00′ 33″ W.

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

3 تشتمل منطقة البحر الكاريبي التابعة للولايات المتحدة على ما يلي :

1. المنطقة البحرية التي تقع مقابل سواحل المحيط الأطلسي والبحر الكاريبي لكرمنولث بورتوريكو وجزر فرجن التابعة للولايات المتحدة ، المحوَّطة بالخطوط الجيوديسية التي تربط الإحداثيات التالية :

النقطة	خط الطول	خط العرض
1	17° 18′ 37″ N.	67° 32′ 14″ W.
2	19° 11′ 14″ N.	67° 26′ 45″ W.
3	19° 30′ 28″ N.	65° 16′ 48″ W.
4	19° 12′ 25″ N.	65° 6′ 8″ W.
5	18° 45′ 13″ N.	65° 0′ 22″ W.
6	18° 41′ 14″ N.	64° 59′ 33″ W.
7	18° 29′ 22″ N.	64° 53′ 51″ W.
8	18° 27′ 35″ N.	64° 53′ 22″ W.
9	18° 25′ 21″ N.	64° 52′ 39″ W.
10	18° 24′ 30″ N.	64° 52′ 19″ W.
11	18° 23′ 51″ N.	64° 51′ 50″ W.
12	18° 23′ 42″ N.	64° 51′ 23″ W.
13	18° 23′ 36″ N.	64° 50′ 17″ W.
14	18° 23′ 48″ N.	64° 49′ 41″ W.
15	18° 24′ 11″ N.	64° 49′ 0″ W.
16	18° 24′ 28″ N.	64° 47′ 57″ W.
17	18° 24′ 18″ N.	64° 47′ 1″ W.
18	18° 23′ 13″ N.	64° 46′ 37″ W.
19	18° 22′ 37″ N.	64° 45′ 20″ W.
20	18° 22′ 39″ N.	64° 44′ 42″ W.
21	18° 22′ 42″ N.	64° 44′ 36″ W.
22	18° 22′ 37″ N.	64° 44′ 24″ W.
23	18° 22′ 39″ N.	64° 43′ 42″ W.
24	18° 22′ 30″ N.	64° 43′ 36″ W.
25	18° 22′ 25″ N.	64° 42′ 58″ W.
26	18° 22′ 26″ N.	64° 42′ 28″ W.
27	18° 22′ 15″ N.	64° 42′ 3″ W.
28	18° 22′ 22″ N.	64° 40′ 60″ W.
29	18° 21′ 57″ N.	64° 40′ 15″ W.
30	18° 21′ 51″ N.	64° 38′ 23″ W.
31	18° 21′ 22″ N.	64° 38′ 16″ W.
32	18° 20′ 39″ N.	64° 38′ 33″ W.
33	18° 19′ 15″ N.	64° 38′ 14″ W.
34	18° 19′ 7″ N.	64° 38′ 16″ W.
35	18° 17′ 23″ N.	64° 39′ 38″ W.
36	18° 16′ 43″ N.	64° 39′ 41″ W.
37	18° 11′ 33″ N.	64° 38′ 58″ W.

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

4 – النص الجامع للمرفق VI لاتفاقية ماربول ، بما في ذلك التعديلات التي اعتُمدت بالقرارين MEPC.202(62) و MEPC.203(62)

النقطة	خط الطول	خط العرض
38	18° 3′ 2″ N.	64° 38′ 3″ W.
39	18° 2′ 56″ N.	64° 29′ 35″ W.
40	18° 2′ 51″ N.	64° 27′ 2″ W.
41	18° 2′ 30″ N.	64° 21′ 8″ W.
42	18° 2′ 31″ N.	64° 20′ 8″ W.
43	18° 2′ 3″ N.	64° 15′ 57″ W.
44	18° 0′ 12″ N.	64° 2′ 29″ W.
45	17° 59′ 58″ N.	64° 1′ 4″ W.
46	17° 58′ 47″ N.	63° 57′ 1″ W.
47	17° 57′ 51″ N.	63° 53′ 54″ W.
48	17° 56′ 38″ N.	63° 53′ 21″ W.
49	17° 39′ 40″ N.	63° 54′ 53″ W.
50	17° 37′ 8″ N.	63° 55′ 10″ W.
51	17° 30′ 21″ N.	63° 55′ 56″ W.
52	17° 11′ 36″ N.	63° 57′ 57″ W.
53	17° 4′ 60″ N.	63° 58′ 41″ W.
54	16° 59′ 49″ N.	63° 59′ 18″ W.
55	17° 18′ 37″ N.	67° 32′ 14″ W.

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

التذييل VIII
نموذج الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة (شهادة IEE)

الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة

صادرة بموجب أحكام بروتوكول عام 1997 ، في صيغته المعدَّلة بالقرار MEPC.203(62) ، لتعديل الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدَّلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (المشار إليها في ما بعد باسم "الاتفاقية") وبتخويل من حكومة :

.....

(الاسم الكامل للطرف)

من جانب .....

(صفة الشخص المختص المفوَض أو الهيئة المختصة المفوَضة بمقتضى أحكام الاتفاقية)

تفاصيل السفينة *

اسم السفينة .....

الرقم المميِّز أو الحروف المميِّزة .....

الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية [1].....

ميناء التسجيل .....

الحمولة الإجمالية .....

نشهد :

1 أن السفينة خضعت للمعاينة بموجب اللائحة 4.5 من المرفق VI للاتفاقية ؛

2 أن المعاينة أظهرت أن السفينة تستوفي المتطلبات المنطبقة التي تنصّ عليها اللائحة 20 واللائحة 21 واللائحة 22 .

تاريخ إنجاز المعاينة التي تستند إليها هذه الشهادة : ..... (اليوم/الشهر/السنة)

صدرت في .....

(مكان إصدار الشهادة)

التاريخ (اليوم/الشهر/السنة): .....

(تاريخ الإصدار)

.....

(توقيع المسؤول المفوَض أصولاً بإصدار الشهادة)

(شعار أو خاتم السلطة التي تصدر الشهادة ، حسب الاقتضاء)

* يمكن ، بصورة بديلة ، وضع تفاصيل السفينة بصورة أفقية ضمن أطر .

[1] بموجب خطة المنظمة البحرية الدولية لرقم تعريف السفينة ، التي اعتمدتها المنظمة بالقرار A.600(15) .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

تكملة الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة
(شهادة IEE)

سجل البناء في ما يتصل بفعالية استهلاك الطاقة

بالنسبة لأحكام المرفق I للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (المشار إليها في ما بعد باسم "الاتفاقية") .

ملاحظات :

1 يُرفق هذا السجل بالشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة (شهادة IEE) على الدوام . ويجب أن تتوافر شهادة IEE على متن السفينة في كل الأوقات .

2 يجب أن يكون السجل بالإسبانية أو الإنكليزية أو الفرنسية على الأقل . وإذا استُخدمت أيضاً اللغة الرسمية للبلد الذي يُصدر الشهادة ، يعمل بهذه اللغة في حال حصول نزاع أو تباين .

3 تدوّن البيانات داخل الأطر بإدراج ما يلي : إما علامة (x) إذا كانت الإجابة "نعم" و "ينطبق" ، أو بإدراج علامة (-) إذا كانت الإجابة "لا" و "لا ينطبق" ، حسب الحالة .

4 تشير اللوائح المذكورة في هذا السجل ، ما لم يُنصّ على خلاف ذلك ، إلى لوائح المرفق VI من الاتفاقية ، وتشير القرارات أو التعميمات إلى قرارات أو تعميمات اعتمدتها المنظمة البحرية الدولية .

1 تفاصيل السفينة

1.1 اسم السفينة .....

2.1 الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية.....

3.1 تاريخ عقد البناء.....

4.1 الحمولة الإجمالية.....

5.1 الحمولة الساكنة.....

6.1 طراز السفينة* .....

2 نظام الدفع

1.2 نظام دفع ديزل..... ☐

* يُدرج طراز السفينة بموجب التعريفات الواردة في اللائحة 2 . وينبغي اعتبار السفن التي يمكن تصنيفها ضمن أكثر من واحد من تعريفات أنواع السفن المحددة في اللائحة 2 على أنها تنتمي إلى الطراز الذي يستوجب المؤشر التصميمي المطلوب لفعالية استهلاك الأشد صرامة (أي الأصغر قيمة) . وإذا كانت السفينة لا تقع ضمن أي من أنواع السفن المعرفة في اللائحة 2 ، يجب إدراج العبارة التالية : "سفينة بخلاف أي من أنواع السفن المعرفة في اللائحة 2" .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy © IMO

2.2 نظام دفع ديزل – كهربائي ..... ☐

3.2 نظام دفع تربيني ..... ☐

4.2 نظام دفع هجين ..... ☐

5.2 نظام دفع بخلاف أي من نُظُم الدفع المذكورة أعلاه ..... ☐

3 المؤشر التصميمي المحقّق لفعالية استهلاك الطاقة

1.3 إن المؤشر التصميمي المحقّق لفعالية استهلاك الطاقة بموجب اللائحة 1.20 احتُسب استناداً إلى المعلومات الواردة في الملف التقني الخاص بالمؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة (مؤشر EEDI) الذي يبين أيضاً عملية احتساب المؤشر التصميمي المحقّق لفعالية استهلاك الطاقة ..... ☐

ويبلغ المؤشر التصميمي المحقّق لفعالية استهلاك الطاقة ما يلي : ..... غرام – ثاني أكسيد الكربون/طن – ميل

2.3 لم يُحتسب المؤشر التصميمي المحقّق لفعالية استهلاك الطاقة للأسباب التالية :

1.2.3 السفينة معفاة وفقاً للائحة 1.20 لأنها ليست سفينة جديدة ، على النحو المعرّف في اللائحة 23.2 ..... ☐

2.2.3 نوع نظام الدفع معفى بموجب اللائحة 3.19 ..... ☐

3.2.3 أعفت الإدارة التي تتبع لها السفينة هذه السفينة من أحكام اللائحة 20 بموجب اللائحة 4.19 ..... ☐

4.2.3 طراز السفينة معفى بموجب اللائحة 1.20 ..... ☐

4 المؤشر التصميمي المطلوب لفعالية استهلاك الطاقة

1.4 يبلغ المؤشر التصميمي المطلوب لفعالية استهلاك الطاقة ما يلي : ..... غرام – ثاني أكسيد الكربون/طن – ميل

2.4 لا ينطبق المؤشر التصميمي المطلوب لفعالية استهلاك الطاقة للأسباب التالية :

1.2.4 السفينة معفاة وفقاً للائحة 1.21 لأنها ليست سفينة جديدة ، على النحو المعرّف في اللائحة 23.2 ..... ☐

2.2.4 نوع نظام الدفع معفى بموجب اللائحة 3.19 ..... ☐

3.2.4 أعفت الإدارة التي تتبع لها السفينة هذه السفينة من أحكام اللائحة 21 بموجب اللائحة 4.19 ..... ☐

4.2.4 نوع السفينة معفى بموجب اللائحة 1.21 ..... ☐

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

5.2.4 سعة حمولة السفينة أقلّ من الحدّ الأدنى المذكور في الجدول 1 من اللائحة 2.21 ..... ☐

5 خطة إدارة فعالية استهلاك السفينة للطاقة

1.5 تم تزويد السفينة بخطة لإدارة فعالية استهلاكها للطاقة (SEEMP) تقيداً باللائحة 22 ..... ☐

6 الملف التقني الخاص بالمؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة

1.6 إن الشهادة الدولية لفعالية استهلاك الطاقة (شهادة IEE) مصحوبة بالملف التقني الخاص بالمؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة (مؤشر EEDI) تقيداً باللائحة 1.20 ..... ☐

2.6 رقم التعريف/التحقق من الملف التقني الخاص بالمؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة..... ☐

3.6 تاريخ التحقق من الملف التقني الخاص بالمؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة..... ☐

نشهد أن هذا السجل صحيح من جميع النواحي .

صدر في .....
(مكان إصدار السجل)

(اليوم/الشهر/السنة): ....
(تاريخ الإصدار) *(توقيع المسؤول المفوض أصولاً بإصدار السجل)*

(شعار أو خاتم السلطة التي تصدر السجل ، حسب الاقتضاء)

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

5

الخطوط التوجيهية بشأن نقل أخلاط البترول والوقود الأحيائي لعام 2011

1 إن لجنة حماية البيئة البحرية ، إدراكاً منها لضرورة إيضاح الطريقة التي يمكن أن يُنقل بها بكميات سائبة الوقود الأحيائي المشمول بالمرفق II من اتفاقية ماربول ، حينما يُخلط مع زيوت البترول ، أقرت الخطوط التوجيهية بشأن نقل أخلاط البترول والوقود الأحيائي ، الواردة في المرفق .

2 وتوافق اللجنة ، بإقرارها هذه الخطوط التوجيهية ، على أنه ينبغي أن تدخل حيّز التنفيذ اعتباراً من 1 أيلول/سبتمبر 2011 ، وعى أنه ينبغي أن تبقى التدابير التوجيهية المؤقتة الراهنة سارية المفعول حتى هذا التاريخ .

3 وإن الحكومات الأعضاء والمنظمات الدولية مدعوة إلى إطلاع الإدارات والمنظمات المعتمدة وسلطات الموانئ ومالكي السفن ومشغلي السفن وسائر الجهات المعنية على الخطوط التوجيهية المرفقة طيه .

مرفق

الخطوط التوجيهية بشأن نقل أخلاط البترول والوقود الأحيائي لعام 2011

1 نطاق التطبيق

1.1 تنطبق هذه الخطوط التوجيهية على السفن التي تحمل أخلاط زيوت البترول المشمولة بالمرفق I لاتفاقية ماربول والوقود الأحيائي المشمول بالمرفق II للاتفاقية .

2 الهدف

1.2 وُضعت هذه الخطوط التوجيهية لإيضاح الطريقة التي يمكن أن يُنقل بها بكميات سائبة الوقود الأحيائي المشمول بالمرفق II لاتفاقية ماربول ، حينما يُخلط مع زيوت البترول المشمولة بالمرفق I من اتفاقية ماربول .

3 تعريفات

لأغراض هذه الخطوط التوجيهية :

1.3 المقصود *بالوقود الأحيائي* الكحول الإثيلي وإستيرات ميثيل الأحماض الدهنية والزيوت النباتية (تريغليسيريد) والألكانات (C10-C26) ، الخطي منها والمتشعب ، التي تبلغ نقطة وميضها 60 درجة مئوية أو تقل عنها أو تتجاوزها ، على النحو الوارد في الفصلين 17 و 18 من المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة IBC) أو في تعميمات مجموعة MEPC.2/الاتفاقات الثلاثية [1]. وسيتم بعد نشر هذه الخطوط التوجيهية تسجيل أنواع أخرى من الوقود الأحيائي التي يتبيّن أنها تنطبق عليها في المرفق 11 لتعميمات مجموعة MEPC.2 الذي يتصل بأخلاط البترول والوقود الأحيائي .

[1] انظر مطبوعة المنظمة البحرية الدولية ، رقم المبيع IC100E .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2.3 المقصود *بأخلاط الوقود الأحيائي* المواد التي تتكون من خلط المنتجات الواردة في الفقرة 1.3 أعلاه مع زيت البترول .

4 نقل أخلاط الوقود الأحيائي

تختلف طريقة نقل أخلاط الوقود الأحيائي باختلاف حجم المواد التي تتكون منها ، وهي كالتالي :

1.4 أخلاط الوقود الأحيائي التي تحتوي على زيت البترول بنسبة 75 % أو أكثر

1.1.4 حينما يتضمن الخليط نسبة 75 % أو أكثر من زيت البترول ، يسري عليه المرفق I لاتفاقية ماربول .

2.1.4 عند نقل أخلاط الوقود الأحيائي هذه ، ينبغي أن يكون جهاز رصد الزيت المسرَّب (انظر القرار MEPC.108(49)) متفقاً مع اللائحة 31 من المرفق I لاتفاقية ماربول ويتعين أن يقر بأنه صالح للاستخدام للخليط المنقول .

3.1.4 يمكن للسفن نقل أخلاط الوقود الأحيائي حتى 1 كانون الثاني/يناير 2011 حينما يكون جهاز رصد الزيت المسرَّب الموجود على متنها غير متفق مع نص الفقرة 2.1.4 أعلاه ، شريطة أن تضخ على اليابسة كل الترسبات الموجودة في الصهاريج والمياه التي تغسل بها .

4.1.4 في ضوء مقتضيات اللائحتين 1.6.1 و 2.6.1 من الفصل II-2 من اتفاقية سولاس السارية على نظام مكافحة الحريق على سطح السفينة عند نقل أخلاط الوقود الأحيائي التي تحتوي على كحول الإثيلين ، ينبغي استخدام الرغوة المقاومة للكحول .

2.4 أخلاط الوقود الأحيائي التي تحتوي على زيت البترول بنسبة تزيد على 1 % وتقل عن 75 %

1.2.4 إن أخلاط الوقود الأحيائي التي تحتوي على زيت البترول بنسبة تزيد على 1 % وتقل عن 75 % تخضع للمرفق II لاتفاقية ماربول ، ويتعين نقلها بالطرق التالية :

a	c	d	e	f	g	h	i'	i"	i"'	j	k	l	n	o
أخلاط الوقود الأحيائي من الديزل/زيت الغاز وإسترات ميثيل الأحماض الدهنية (أكثر من 25 % لكن أقل من 99 % حجماً)	X	S/P	2	2G	Cont	كلا	-	-	نعم	C	T	ABC	كلا	15.12, 15.17, 15.19.6
أخلاط الوقود الأحيائي من الديزل/زيت الغاز والزيت النباتي (أكثر من 25 % لكن أقل من 99 % حجماً)	X	S/P	2	2G	Cont	كلا	-	-	نعم	C	T	ABC	كلا	15.12, 15.17, 15.19.6
أخلاط الوقود الأحيائي من الديزل/زيت الغاز وكحول الإيثيل (أكثر من 25 % لكن أقل من 99 % حجماً)	X	S/P	2	2G	Cont	كلا	T3	IIA	كلا	C	F-T	AC	كلا	15.12, 15.17, 15.19.6
أخلاط الوقود الأحيائي من الديزل/زيت الغاز والألكانات (C10-C26) الخطي منها والمتشعب ، بنقطة وميض أكثر من 60 درجة مئوية (أكثر من 25 % لكن أقل من 99 % حجماً)	X	S/P	2	2G	Cont	كلا	-	-	نعم	C	T	ABC	كلا	15.12, 15.17, 15.19.6
أخلاط الوقود الأحيائي من الديزل/زيت الغاز والألكانات (C10-C26) الخطي منها والمتشعب ، بنقطة وميض أقل من 60 درجة مئوية (أكثر من 25 % لكن أقل من 99 % حجماً)	X	S/P	2	2G	Cont	كلا	T3	IIA	كلا	C	F-T	ABC	كلا	15.12, 15.17, 15.19.6

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

2.2.4 بالنسبة لأنواع الوقود الأحيائي الجديدة التي تبيّن أن هذه الخطوط التوجيهية تنطبق عليها ، فإن مقتضيات نقل أخلاط محددة من الوقود الأحيائي/زيت البترول كبضائع مشمولة بالمرفق II لاتفاقية ماربول ستدرج في القائمة 1 من تعميمات المجموعة MEPC.2 ، حسب الاقتضاء .

3.4 **أخلاط الوقود الأحيائي التي تحتوي على زيت البترول بنسبة 1 % أو أقل**

1.3.4 إن أخلاط الوقود الأحيائي التي تحتوي على زيت البترول بنسبة 1 % أو أقل تخضع للمرفق II لاتفاقية ماربول .

5 **خلط زيت البترول والوقود الأحيائي على متن السفينة**

1.5 تتمثل عملية الخلط على متن السفينة في خلط منتَجين ليصبحا منتجاً واحداً (الخليط) ولا تعدو كونها خلطاً مادياً لا تشمل أي معالجة كيميائية . ولا يتعين الاضطلاع بعملية الخلط هذه إلا عندما تكون السفينة داخل حدود الميناء .

2.5 يُمنع خلط زيت البترول والوقود الأحيائي على متن السفينة أثناء قيامها برحلة بحرية ، بغرض الحصول على منتجات جديدة ، على غرار ما ورد في التعميم MSC-MEPC.2/Circ.8 المتعلق بحظر عمليات خلط البضائع المشمولة باتفاقية ماربول على متن السفينة أثناء قيامها برحلة بحرية .

6 **مقتضيات إصدار الشهادات**

1.6 إن الشهادات التي تجيز نقل أخلاط الوقود الأحيائي ينبغي أن تكون متفقة مع المرفق I أو المرفق II لاتفاقية ماربول ، حسب الاقتضاء .

6

الشهادات والوثائق التي يتعيّن حملها على متن السفن

(ملاحظة : يجب أن تكون جميع الشهادات التي يتعيّن حملها على متن السفن شهادات أصلية)

		المرجع
1	**جميع السفن التي تنطبق عليها الاتفاقية المشار إليها في المرجع**	
	شهادة قياس الحمولة الدولية (1969) تصدر شهادة قياس الحمولة الدولية (1969) لكل سفينة حُدّدت حمولتها الإجمالية والصافية بموجب الاتفاقية .	المادة 7 من اتفاقية قياس الحمولة
	الشهادة الدولية لخطوط التحميل تصدر الشهادة الدولية لخطوط التحميل الصادرة بمقتضى أحكام الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 لكل سفينة أُخضعت للمعاينة وسُمت بموجب الاتفاقية أو الاتفاقية في صيغتها المعدّلة ببروتوكول خطوط التحميل لعام 1988 ، حسب الاقتضاء .	المادة 16 من اتفاقية خطوط التحميل ؛ المادة 16 من بروتوكول خطوط التحميل لعام 1988
	شهادة الإعفاء الدولية المتعلقة بخطوط التحميل تصدر شهادة الإعفاء الدولية المتعلقة بخطوط التحميل لأي سفينة مُنحت إعفاءً في ظل المادة 6 من اتفاقية خطوط التحميل أو الاتفاقية في صيغتها المعدّلة ببروتوكول خطوط التحميل لعام 1988 وبموجبها ، حسب الاقتضاء .	المادة 6 من اتفاقية خطوط التحميل ؛ المادة 16 من بروتوكول خطوط التحميل لعام 1988
	ملف الكسوة التقني ينبغي حفظ ملف تقني للكسوة على متن السفينة وصونه طيلة عمرها ، يتضمّن مواصفات نظام الكسوة المستخدم في الصهاريج المخصصة لصابورة ماء البحر في كافة أنواع السفن والأماكن ذات البدن المزدوج في ناقلات السوائب التي يبلغ طولها 150 متراً فأكثر ، وسجل أعمال الكسوة التي يقوم بها حوض بناء السفن ومالك السفينة ، والمعايير التفصيلية للمقاطع المغطاة بالكسوة ومواصفات الأعمال والتفقّد والصيانة والتصليح .	اللائحة II-1/3-2 من اتفاقية سولاس لعام 1974 ؛ معيار الأداء للكسوات الواقية للصهاريج المخصصة لصابورة مياه البحر في جميع أنواع السفن وللأماكن المزدوجة الجدار في ناقلات السوائب (القرار MSC.215(82))
	رسومات البناء يجب الاحتفاظ على متن سفينة مبنية في 1 كانون الثاني/يناير 2007 أو بعد ذلك التاريخ بمجموعة من رسومات البناء الفعلي وأي خطط أخرى توضح أي تعديلات هيكلية لاحقة .	اللائحة II-1/3-7 من اتفاقية سولاس لعام 1974 ؛ التعميم MSC/Circ.1135 بشأن رسومات البناء الفعلي التي يجب الاحتفاظ بها على متن السفينة وعلى اليابسة

ملف بناء السفينة

ينبغي الاحتفاظ بملف بناء السفينة الذي يتضمن معلومات محددة على متن ناقلات الزيت التي يبلغ طولها 150 متراً فأكثر وناقلات السوائب التي يبلغ طولها 150 متراً فأكثر ، ذات سطح واحد وصهاريج علوية جانبية وصهاريج جانبية قادوسية في أماكن البضائع ، باستثناء ناقلات خامات المعادن وناقلات البضائع المختلطة :

1. التي أبرم عقد بنائها في 1 كانون الثاني/يناير 2016 أو بعد ذلك التاريخ ؛

2. أو في حال انعدام عقد البناء ، التي مُدّت صوالبها أو التي تكون في مرحلة مماثلة من البناء في 1 كانون الثاني/يناير 2017 أو بعد ذلك التاريخ ؛

3. أو التي يتم تسليمها في 1 كانون الثاني/يناير 2020 أو بعد ذلك التاريخ ، يجب أن تحمل ملف بناء السفينة الذي يتضمن معلومات بموجب اللوائح والخطوط التوجيهية ،

ويجب تحديثه حسب الاقتضاء طيلة مدة تشغيل السفينة لتسهيل التشغيل الآمن والصيانة والمعاينة والتصليح واتخاذ تدابير الطوارئ .

اللائحة II-1/10-3 من اتفاقية سولاس لعام 1974 ؛
التعميم MSC/Circ.1343 المتعلق بالخطوط التوجيهية بشأن المعلومات التي يتعين إدراجها في ملف بناء السفينة

دليل الاتزان السالم

تجري إمالة كل سفينة ركاب أياً كان حجمها وكل سفينة بضائع يبلغ طولها 24 متراً فأكثر حال استكمال بنائها وتحديد عناصر اتزانها . ويُزوّد الربان بدليل للاتزان يتضمن المعلومات اللازمة لتمكينه من الحصول ، بوسائل سريعة وبسيطة ، على إرشادات دقيقة بشأن اتزان السفينة في ظل ظروف الخدمة المتغيرة . وبالنسبة لناقلات السوائب ، يجوز إدراج المعلومات المطلوبة لدليل ناقلة السوائب في دليل الاتزان .

اللائحتان II-1/5 و II-1/5-1 من اتفاقية سولاس لعام 1974 ،
اللائحة 10 من بروتوكول خطوط التحميل لعام 1988

مخططات وكتيبات ضبط العطب

في سفن الركاب وسفن البضائع ، يجب أن تُعرض على الدوام خطط تبيّن بوضوح حدود الأقسام الكتيمة للماء في كل سطح وعنبر والفتحات الموجودة فيها ووسائل إغلاقها ومواقع أدوات التحكم بها وترتيبات تصحيح أي ميْل ناجم عن الغمر . ويجب أن تتوافر لضباط السفينة كتيبات تحتوي على المعلومات المذكورة آنفاً .

اللائحة II-1/19 من اتفاقية سولاس لعام 1974 ؛
التعميم MSC.1/Circ.1245

وثيقة التطقيم الآمن الأدنى

يجب أن تزود كل سفينة ينطبق عليها الفصل I من الاتفاقية بوثيقة مناسبة للتطقيم الآمن أو بوثيقة مكافئة تصدرها الإدارة كدليل على توافر التطقيم الآمن الأدنى .

اللائحة V/14.2 من اتفاقية سولاس لعام 1974

دليل التدريب على السلامة من الحرائق

يجب أن يحرر دليل تدريبي بلغة عمل السفينة ، ويجب أن يوفر في كل قاعة طعام وقاعة ترفيه يستخدمها أفراد الطاقم أو في كل قمرة من قمراتهم . ويجب أن يتضمن الدليل التعليمات والمعلومات التي تتطلبها اللائحة II-2/15.2.4.3 . ويجوز توفير جزء من هذه المعلومات في صورة معينات سمعية بصرية عوضاً عن الدليل .

اللائحة II-2/15.2.3.2 من اتفاقية سولاس لعام 1974

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

خطة/كتيّب التحكّم بالحرائق

يجب أن تعلّق على نحو دائم خطط المتطلبات العامة كي يسترشد بها ضباط السفينة . ويجب أن تبيّن هذه الخطط بوضوح مواقع محطات التحكّم في كل سطح من أسطح السفينة ، ومختلف أقسام الحريق إلى جانب تفاصيل نُظُم الكشف عن الحرائق والإنذار بانذلاعها وتجهيزات إطفاء الحرائق ، وما إلى هنالك . ويجوز ، كخيار بديل ، وبناء على تقدير الإدارة ، إدراج التفاصيل الآنفة الذكر في كتيّب توزّع نسخة منه على كل ضابط ، مع الاحتفاظ في جميع الأوقات بنسخة على متن السفينة في موقع يسهل الوصول إليه . ويجب تحديث الخطط والكتيّبات بصفة مستمرة ؛ ويجب أن تُسجَّل أي تغييرات تُدخل عليها بأسرع وقت ممكن . ويجب الاحتفاظ بمجموعة أخرى من خطط التحكّم بالحرائق أو من الكتيّب الذي يحتوي على هذه الخطط وذلك بصفة مستديمة في تحويط صامد للعوامل الجوية وموسوم بعلامات مميزة خارج الغرفة العلوية ليستعين بها رجال الإطفاء البريون .

اللائحتان II-2/4.2.15 و II-2/2.3.15 من اتفاقية سولاس لعام 1974

سجل التدريبات والتمرينات المتنية

يجب أن تنفّذ تمرينات على مكافحة الحرائق وتُسجَّل بموجب أحكام اللائحتين III/3.19 و III/5.19 .

اللائحة II-2/5.2.2.15 من اتفاقية سولاس لعام 1974

الكتيّب التشغيلي للسلامة من الحرائق

يجب أن يتضمن الكتيّب التشغيلي للسلامة من الحرائق جميع المعلومات والتعليمات الضرورية للتشغيل الآمن للسفينة ولعمليات مناولة البضائع لأغراض ضمان السلامة من الحرائق . ويجب أن يحرّر الكتيّب بلغة عمل السفينة ويجب أن يوفّر في كل قاعة طعام وقاعة ترفيه مخصصة لأفراد الطاقم أو في كل قمرة من قمراتهم . ويجوز أن يقترن الكتيّب بكتيّبات التدريب على السلامة من الحرائق التي تتطلّبها اللائحة II-2/3.2.15 .

اللائحة II-2/2.16 من اتفاقية سولاس لعام 1974

خطط الصيانة

يجب أن تتضمّن خطة الصيانة المعلومات اللازمة عن نُظُم الوقاية من الحريق ونُظُم وتجهيزات مكافحة الحريق على النحو الذي تتطلّبه اللائحة II-2/2.2.14 . وبالنسبة للناقلات ، تشير اللائحة I-2/4.14 إلى متطلبات إضافية .

اللائحتان II-2/2.2.14 و II-2/4.14 من اتفاقية سولاس لعام 1974

دليل التدريب

يجب أن يتضمّن دليل التدريب الذي قد يتألف من عدة أجزاء تعليمات ومعلومات بلغة يسهل فهمها ومزودة برسومات بيانية كلما أمكن ذلك عن أجهزة الإنقاذ التي تتوافر في السفينة وعن أفضل سبل البقاء على قيد الحياة . ويمكن تقديم أي جزء من هذه المعلومات بوسائل سمعية بصرية عوضاً عن الدليل .

اللائحة III/35 من اتفاقية سولاس لعام 1974

الخرائط والمنشورات الملاحية

يجب أن تكون الخرائط والمنشورات الملاحية للرحلة المزمعة وافية ومحدّثة . ويجوز القبول بنظام لعرض الخرائط الإلكترونية وللمعلومات (ECDIS) بوصفه يستوفي المتطلبات المتعلقة بحمل الخرائط المحددة في هذه الفقرة الفرعية .

اللائحتان V/4.1.2.19 و V/27 من اتفاقية سولاس لعام 1974

معلومات إضافية

المدونة الدولية للإشارات ونسخة من المجلد III من الدليل الدولي للبحث والإنقاذ في الجو والبحر (دليل IAMSAR) يجب على جميع السفن التي يتعيَّن أن تُجهَّز بمنشأة راديوية أن تحمل المدونة الدولية للإشارات ؛ ويجب أن تحمل جميع السفن نسخة محدَّثة من المجلد III من الدليل الدولي للبحث والإنقاذ في الجو والبحر (دليل IAMSAR) .	اللائحة 21/V من اتفاقية سولاس لعام 1974
سجلات أنشطة الملاحة يجب على جميع السفن التي تقوم برحلات دولية أن تحتفظ على متنها بسجل للأنشطة والأحداث الملاحية ، بما في ذلك التمرينات والاختبارات التي تسبق المغادرة . وفي حالة عدم إدراج هذه المعلومات في سجل السفينة ، يجب إدراجها في صورة أخرى تقرّها الإدارة .	اللائحتان 26/V و 1.28/V من اتفاقية سولاس لعام 1974
دليل المناورة يجب أن تتاح على متن السفينة بيانات أوقات التوقف واتجاهات الإبحار والمسافات المسجلة في الاختبارات ، وكذلك نتائج اختبارات تحديد قدرة السفن ذات المراوح المتعددة على الملاحة والمناورة عند تعطل مروحة أو أكثر ، كي يستفيد منها الربان أو العاملون المعيّنون لهذا الغرض .	اللائحة 28/1-II من اتفاقية سولاس لعام 1974
شهادات الربابنة أو الضباط أو البحّارة تُمنح الشهادات المخصصة للربابنة أو الضباط أو البحّارة إلى المرشحين الذين يستوفون ، بما يرضي الإدارة ، متطلبات الخدمة والسن واللياقة الطبية والتدريب والمؤهلات والامتحانات بموجب أحكام مدونة STCW المرفقة باتفاقية معايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين لعام 1978 . وترد نماذج الشهادات في ألف–2/I من مدونة STCW . ويجب الاحتفاظ بالشهادات بشكلها الأصلي على متن السفن التي يعمل فيها حامل الشهادة .	اللائحة 2/I والمادة VI من اتفاقية STCW ؛ القسم ألف–2/I من مدونة STCW
سجلات ساعات الراحة يجب الاحتفاظ بسجلات ساعات الراحة اليومية للملاّحين على متن السفينة * .	القسم ألف – 11/VIII من مدونة STCW ؛ اتفاقية ساعات عمل البحّارة وتزويد السفن بالأطقم لعام 1996 (رقم 180) ؛ الخطوط التوجيهية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية بشأن إعداد جداول ترتيبات عمل الملاّحين ونماذج سجلات ساعات عمل أو ساعات راحة الملاّحين على متن السفن

* ستدخل التعديلات على الجزء ألف من مدونة STCW حيّز التنفيذ في 1 كانون الثاني/يناير 2012 إلاّ إذا قام أكثر من ثلث الأطراف ، أو أطراف تشكّل أساطيلها التجارية مجتمعةً ما لا يقلّ عن 50 % من الحمولة الإجمالية لسفن النقل البحري التجاري ذات الحمولة الإجمالية المسجّلة البالغة 100 طن أو أكثر ، بإخطار الأمين العام باعتراضها على التعديلات قبل 1 تموز/يوليو 2011 .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي تصدر الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي بعد إجراء المعاينة بموجب أحكام اللائحة 6 من المرفق I لاتفاقية ماربول ، وذلك لأي ناقلة زيت تبلغ حمولتها الإجمالية 150 طناً فأكثر ولأي سفينة أخرى تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر وتقوم برحلات إلى موانئ أو محطات بحرية خاضعة للولاية القضائية لأطراف أخرى في اتفاقية ماربول . وتُستكمل الشهادة بسجل البناء والتجهيزات للسفن من غير ناقلات الزيت (النموذج A) أو سجل البناء والتجهيزات لناقلات الزيت (النموذج B) ، حسب الاقتضاء .	اللائحة 7 من المرفق I لاتفاقية ماربول
سجل الزيوت تزوّد ناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الإجمالية 150 طناً فأكثر والسفن ، من غير ناقلات الزيت ، التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر بالجزء I من سجل الزيوت (عمليات أماكن الآلات) . وتزوّد أيضاً ناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الإجمالية 150 طناً فأكثر بالجزء II من سجل الزيوت (عمليات البضائع/الصابورة) .	اللائحتان 17 و 36 من المرفق I لاتفاقية ماربول
خطة الطوارئ المتنية لمكافحة التلوث بالزيت على كل ناقلة زيت تبلغ حمولتها إجمالية 150 طناً فأكثر وكل سفينة من غير ناقلات الزيت تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر أن تحمل على متنها خطة للطوارئ المتنية لمكافحة التلوث الزيتي معتمدة من الإدارة .	اللائحة 37 من المرفق I لاتفاقية ماربول ؛ القرار MEPC.54(32) ، في صيغته المعدّلة بالقرار MEPC.86(44)
الشهادة الدولية لمنع التلوث بقاذورات المجارير تصدر الشهادة الدولية لمنع التلوث بقاذورات المجارير ، بعد إجراء معاينة أولية أو تجديدية بموجب أحكام اللائحة 4 من المرفق IV لاتفاقية ماربول ، لأي سفينة يتوجب عليها أن تستوفي أحكام ذلك المرفق وتقوم برحلات إلى موانئ أو محطات بحرية تخضع للولاية القضائية لأطراف أخرى في الاتفاقية .	اللائحة 5 من المرفق IV لاتفاقية ماربول ؛ التعميم MEPC/Circ.408
خطة معالجة القمامة يجب على كل سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر وكل سفينة رُخّص لها بأن تنقل 15 شخصاً أو أكثر أن تحمل على متنها خطة لمعالجة القمامة يتعيّن على الطاقم اتّباعها .	اللائحة 9 من المرفق V لاتفاقية ماربول
سجل القمامة يجب على كل سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر وكل سفينة رُخّص لها بأن تنقل 15 شخصاً أو أكثر وتقوم برحلات إلى موانئ أو محطات بحرية تخضع للولاية القضائية لأطراف أخرى في الاتفاقية وأي منصة ثابتة وعائمة تقوم باستكشاف واستغلال قاع البحار أن تكون مزودة بسجل للقمامة .	اللائحة 9 من المرفق V لاتفاقية ماربول
نظام تسجيل بيانات الرحلة – شهادة الامتثال يجب أن يخضع نظام تسجيل بيانات الرحلة ، بما في ذلك جميع المجسّات ، لاختبار أداء سنوي . ويجب أن يُجرى الاختبار من جانب مرفق اختبار أو خدمة معتمد للتحقق من دقة البيانات المسجلة ومدتها وإمكانية استعادتها . وبالإضافة إلى ذلك ، يجب إجراء اختبارات وعمليات تفقد لتحديد سلامة أداء جميع الأغلفة الوقائية والنبائط المركّبة للمساعدة في تحديد الموقع . ويجب الاحتفاظ على متن السفينة بنسخة من شهادة الامتثال التي تصدر عن مرفق الاختبار والتي تبين تاريخ الامتثال ومعايير الأداء المنطبقة.	اللائحة 8.1/V من اتفاقية سولاس لعام 1974

دليل رصرصة البضائع يجب أن تُحمّل جميع البضائع ، باستثناء البضائع الصلبة والسائلة السائبة ووحدات البضائع ووحدات نقل البضائع ، وأن تُسقّف وترصرص طوال الرحلة وفقاً لدليل رصرصة البضائع الذي تعتمده الإدارة . وفي السفن المزودة بأماكن الدحرجة ، حسب التعريف الوارد في اللائحة II-41.3/2، يجب الانتهاء من جميع عمليات رصرصة هذه البضائع ووحدات البضائع ووحدات نقل البضائع ، بموجب دليل رصرصة البضائع ، قبل أن تغادر السفينة الرصيف . ودليل رصرصة البضائع مطلوب على متن جميع أنواع السفن التي تقوم بحمل جميع البضائع بخلاف البضائع الصلبة والسائلة السائبة ، ويجب أن يُعدّ بمستوى يوازي على الأقل مستوى الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة .	اللائحتان 6.5/VI و 5/VII من اتفاقية سولاس لعام 1974 ؛ التعميم MSC/Circ.745
وثيقة الامتثال تصدر وثيقة امتثال لكل شركة تستوفي متطلبات المدونة الدولية لإدارة السلامة (مدونة ISM) . ويجب الاحتفاظ بنسخة من هذه الوثيقة على متن السفينة .	اللائحة 4/IX من اتفاقية سولاس لعام 1974 ؛ الفقرة 13 من مدونة ISM
شهادة إدارة السلامة تُصدر الإدارة أو هيئة تعتمدها الإدارة شهادة إدارة السلامة لكل سفينة . ويجب على الإدارة أو الهيئة التي تعتمدها الإدارة أن تقوم ، قبل إصدار شهادة إدارة السلامة ، بالتحقق من أن الشركة ونظامها الإداري على متن السفينة يعملان بموجب نظام إدارة السلامة المعتمد .	اللائحة 4/IX من اتفاقية سولاس لعام 1974 ؛ الفقرة 13 من مدونة ISM
الشهادة الدولية لأمن السفينة(ISSC) *أو الشهادة الدولية المؤقتة لأمن السفينة* تُصدر الإدارة أو هيئة تعتمدها الإدارة الشهادة الدولية لأمن السفينة (ISSC) لكل سفينة ، وذلك للتحقق من أن السفينة تستوفي أحكام الأمن البحري التي ينصّ عليها الفصل XI-2 من اتفاقية سولاس والجزء ألف من المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (مدونة ISPS) . ويجوز إصدار الشهادة الدولية المؤقتة لأمن السفينة بموجب البند 4.19 من الجزء ألف من مدونة ISPS .	اللائحة II-1.1.9/2 من اتفاقية سولاس لعام 1974 ؛ البند 19 من الجزء ألف من مدونة ISPS وتنبيلاته
خطة أمن السفينة والسجلات المتعلقة بها يجب على كل سفينة أن تحمل على متنها خطة لأمن السفينة تكون معتمدة من الإدارة . ويجب أن تأخذ هذه الخطة في اعتبارها المستويات الأمنية الثلاثة ، على النحو المحدد في الجزء ألف من المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (مدونة ISPS) . ويجب الاحتفاظ على متن السفينة بسجلات الأنشطة التالية التي تتناولها خطة أمن السفينة ، وذلك خلال الفترة الزمنية الدنيا على الأقل التي تحددها الإدارة : 1. التدريبات والتمارين ؛ 2. التهديدات الأمنية والحوادث الأمنية ؛ 3. الاختراقات الأمنية ؛ 4. التغييرات في المستوى الأمني ؛ 5. الاتصالات المتعلقة بالأمن المباشر للسفينة ، مثل التهديدات المحددة الموجهة للسفينة أو للمرافق المينائية التي توجد أو وجدت فيها السفينة ؛	اللائحة XI-9/2 من اتفاقية سولاس لعام 1974 ؛ البندان 9 و 10 من الجزء ألف من مدونة ISPS

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

6. المراجعات والاستعراضات الداخلية للأنشطة الأمنية ؛
7. الاستعراض الدوري لتقييم أمن السفينة ؛
8. الاستعراض الدوري لخطة أمن السفينة ؛
9. تنفيذ أي تعديلات على الخطة ؛
10. صيانة كل المعدات الأمنية التي تتوافر على متن السفينة ومعايرتها واختبارها ، بما في ذلك اختبار نظام الإنذار الأمني الذي يتوافر على متن السفينة .

السجل الموجز المتواصل (CSR)

يجب أن يصدر سجل موجز متواصل لكل سفينة ينطبق عليها الفصل I . و يوفّر السجل الموجز المتواصل سجلاً متنامياً لتاريخ السفينة من خلال المعلومات التي تُسجَّل فيه .

اللائحة 5/1-XI من اتفاقية سولاس لعام 1974

الشهادة الدولية لنظام مقاومة التصاق الشوائب

تصدر الشهادة الدولية لنظام مقاومة التصاق الشوائب ، فضلاً عن سجل نُظُم مقاومة التصاق الشوائب ، للسفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر والتي تقوم برحلات دولية ، باستثناء المنصات الثابتة أو العائمة ووحدات التخزين العائمة ووحدات الإنتاج والتخزين والتفريغ العائمة ، وذلك بعد تفقدها ومعاينتها .

اللائحة 2(1) من المرفق 4 لاتفاقية النُظُم المقاومة لالتصاق الشوائب (اتفاقية AFS)

الإقرار المتعلق بنظام مقاومة التصاق الشوائب

يجب على السفينة التي يبلغ طولها 24 متراً فأكثر ، ولكن تقلّ حمولتها الإجمالية عن 400 طن وتقوم برحلات دولية ، باستثناء المنصات الثابتة أو العائمة ووحدات التخزين العائمة ووحدات الإنتاج والتخزين والتفريغ العائمة ، أن تحمل إقراراً موقّعاً من المالك أو وكيله المرخص له . ويجب أن يشفع هذا الإقرار بالمستندات الملائمة (مثل إيصال الدهان أو فاتورة المقاول) أو أن يتضمن مصادقة ملائمة .

اللائحة 5(1) من المرفق 4 لاتفاقية النُظُم المقاومة لالتصاق الشوائب (اتفاقية AFS)

الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء

يجب أن تصدر الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء للسفن المبنية قبل دخول بروتوكول عام 1997 حيّز التنفيذ . ويجب أن تصدر الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء لأي سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر وتقوم برحلات إلى موانئ أو محطات بحرية تخضع لولاية أطراف أخرى والمنصات وأبراج الحفر التي تقوم برحلات في مياه تخضع لسيادة أو ولاية أطراف أخرى في بروتوكول عام 1997 .

اللائحة 6 من المرفق VI لاتفاقية ماربول

السجل الدفتري للمواد التي تستنزف طبقة الأوزون

يجب أن تمسك كل سفينة تخضع لأحكام المرفق VI لاتفاقية ماربول ، ومجهّزة بنُظُم قابلة لإعادة الشحن تحتوي على مواد تستنزف طبقة الأوزون ، سجلاً دفترياً لتسجيل المواد التي تستنزف طبقة الأوزون .

اللائحة 6.12 من المرفق VI لاتفاقية ماربول

إجراءات وسجل تغيير زيت الوقود (سجل تغيير الوقود)

تحمل تلك السفن التي تستخدم بصورة منفصلة زيوت وقود تستوفي اللائحة 6.14 من المرفق VI لاتفاقية ماربول ، والتي تدخل إحدى مناطق ضبط الانبعاثات أو تغادرها ، إجراءات مكتوبة تبين الأسلوب الذي يجب إتباعه لتغيير زيت الوقود . ويُقيَّد في السجل الذي تتطلبه الإدارة حجم الزيوت ذات المحتوى المنخفض من الكبريت في كل صهريج ، فضلاً عن التاريخ والوقت وموقع السفينة عند إتمام أي عملية لتغيير زيت الوقود قبل دخول إحدى مناطق ضبط الانبعاثات أو الشروع فيها بعد الخروج من هذه المنطقة .

اللائحة 6.14 من المرفق VI لاتفاقية ماربول

دليل تشغيل المرمّدات الصادر عن شركة التصنيع يجب أن تكون المرمّدات التي يتم تركيبها بموجب متطلبات اللائحة 1.6.16 من المرفق VI لاتفاقية ماربول مصحوبة بدليل تشغيل صادر عن شركة التصنيع ، يُحتفظ به مع وحدة الترميد .	اللائحة 7.16 من المرفق VI لاتفاقية ماربول
مذكرة توريد الوقود والعيّنة المعبّرة يجب الاحتفاظ بمذكرة توريد الوقود والعيّنة المعبّرة من الوقود الذي يتم تسليمه على متن السفينة بموجب متطلبات اللائحتين 6.18 و 1.8.18 من المرفق VI لاتفاقية ماربول .	اللائحتان 6.18 و 1.8.18 من المرفق VI لاتفاقية ماربول
الملف التقني يجب أن يزوّد كل محرك ديزل بحري مُركّب على متن إحدى السفن بملف تقني . وينبغي أن يُعدّ الملف التقني من جانب مقدّم الطلب وأن توافق عليه الإدارة ، وأن يصاحب المحرك طوال فترة استخدامه على متن السفن . ويجب أن يحتوي الملف التقني على المعلومات المحددة في الفقرة 1.4.2 من المدونة التقنية بشأن أكاسيد النتروجين .	الفقرة 4.3.2 من المدونة التقنية بشأن أكاسيد النتروجين
سجل البارامترات الخاص بالمحرك في حال استخدام أسلوب فحص بارامترات المحرك بموجب الفقرة 2.6 من المدونة التقنية بشأن أكاسيد النتروجين للتحقق من الاستيفاء ، يجب ، في حال إجراء عمليات ضبط أو تعديل لأي محرك بعد إجازته إجازة مسبقة ، تسجيل عمليات الضبط أو التعديل هذه في سجل البارامترات الخاص بالمحرك .	الفقرة 7.3.2 من المدونة التقنية بشأن أكاسيد النتروجين
شهادة الإعفاء [*] عند منح إعفاء للسفينة بمقتضى أحكام اتفاقية سولاس لعام 1974 وطبقاً لها ، يتم إصدار شهادة يُطلق عليها اسم شهادة إعفاء بالإضافة إلى الشهادات المذكورة أعلاه .	اللائحة I/12 من اتفاقية سولاس لعام 1974 ؛ اللائحة I/12 من بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس
التقرير عن اختبار مدى تطابق نظام تحديد هوية السفن وتتبّعها من مسافة بعيدة (نظام LRIT) ينبغي أن يصدر تقرير عن اختبار التطابق بعد إنجاز هذا الاختبار بصورة مُرضية ، على أن تصدره الإدارة أو مقدّم خدمات التطبيق الذي يجرى الاختبار نيابةً عن الإدارة ، وينبغي أن يصدر بموجب النموذج الوارد في التذييل 2 للتعميم MSC.1/Circ.1307 .	اللائحة V/19-1 من اتفاقية سولاس لعام 1974 ؛ التعميم MSC.1/Circ.1307

[*] تتناول التعميمات SLS014/Circ.115 و Add.1 و Add.2 و Add.3 مسألة شهادة الإعفاء .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy © IMO

2 بالإضافة إلى الشهادات المدرجة في البند 1 أعلاه ، يجب على سفن الركاب أن تحمل ما يلي :

شهادة سلامة سفينة ركاب

تصدر شهادة يُطلق عليها اسم شهادة سلامة سفينة ركاب ، وذلك بعد الكشف والمعاينة ، لكل سفينة ركاب تستوفي متطلبات الفصول II-1 و II-2 و III و IV ، وأي متطلبات أخرى ذات صلة بذلك ترد في اتفاقية سولاس لعام 1974 . ويرفق بالشهادة بصورة دائمة سجل المعدات لشهادة سلامة سفينة الركاب (النموذج P) .

اللائحة I/12 من اتفاقية سولاس لعام 1974 ؛
اللائحة I/12 من بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس

شهادة سلامة سفينة الركاب العاملة في النقليات الخاصة ، شهادة أماكن سفينة الركاب العاملة في النقليات الخاصة

شهادة سلامة سفينة الركاب العاملة في النقليات الخاصة صادرة بمقتضى أحكام الاتفاق بشأن سفن الركاب العاملة في النقليات الخاصة لعام 1971

القاعدة 5 من الاتفاق بشأن سفن الركاب العاملة في النقليات الخاصة لعام 1971 (STP)

تصدر شهادة يُطلق عليها اسم شهادة أماكن سفينة الركاب العاملة في النقليات الخاصة بمقتضى أحكام البروتوكول بشأن المتطلبات المكانية في سفن الركاب العاملة في النقليات الخاصة لعام 1973

القاعدة 5 من البروتوكول بشأن المتطلبات المكانية في سفن الركاب العاملة في النقليات الخاصة لعام 1973 (SSTP)

خطة التعاون مع خدمات البحث والإنقاذ

يتعين أن يوجد على متن سفن الركاب التي ينطبق عليها الفصل I من الاتفاقية خطة تعاون مع خدمات البحث والإنقاذ المناسبة في حالات الطوارئ .

اللائحة V/7.3 من اتفاقية سولاس لعام 1974

قائمة القيود التشغيلية

يجب على سفن الركاب التي ينطبق عليها الفصل I من الاتفاقية أن تحتفظ على متنها بقائمة تشمل جميع القيود المتعلقة بتشغيل السفينة ، بما في ذلك الإعفاءات من أي لوائح في اتفاقية سولاس والقيود السارية المفعول في مناطق التشغيل والقيود بسبب الطقس والقيود التي تفرضها حالة البحر والقيود على ما هو مسموح به في ما يتعلق بالأحمال والاتزان والسرعة ، وأي قيود أخرى ، سواء أكانت مفروضة من قبل الإدارة أو معينة أثناء مراحل التصميم أو البناء .

اللائحة V/30 من اتفاقية سولاس لعام 1974

نظام مساند لاتخاذ القرارات يستخدمه الربابنة

يتاح في جميع سفن الركاب نظام مساند لاتخاذ القرارات في برج الملاحة لأجل التصرف في حالات الطوارئ .

اللائحة III/29 من اتفاقية سولاس لعام 1974

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

3 بالإضافة إلى الشهادات المدرجة في البند 1 أعلاه ، يجب على سفن البضائع أن تحمل ما يلي :

شهادة سلامة بناء سفينة بضائع
تصدر شهادة يطلق عليها اسم شهادة معدات السلامة في سفينة بضائع بعد المعاينة لكل سفينة بضائع تبلغ حمولتها الإجمالية 500 طن فأكثر وتستوفي متطلبات سفن البضائع عند المعاينة ، التي تنص عليها ف اللائحة 10/1 من اتفاقية سولاس لعام 1974 ، وتستوفي المتطلبات المنطبقة من الفصلين II-1 و II-2 ، باستثناء ما يتعلق منها بأجهزة إطفاء الحرائق وخطط مكافحتها .
اللائحة 12/I من اتفاقية سولاس لعام 1974 ؛ اللائحة 12/I من بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس

شهادة معدات السلامة في سفينة بضائع
تصدر شهادة يطلق عليها اسم شهادة معدات السلامة في سفينة بضائع بعد المعاينة لكل سفينة بضائع تبلغ حمولتها الإجمالية 500 طن فأكثر وتستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك التي ترد في الفصول II-1 و II-1 و III ، وأي متطلبات أخرى ذات صلة بذلك ترد في اتفاقية سولاس لعام 1974 . ويرفق بهذه الشهادة على الدوام سجل معدات لشهادة معدات السلامة في سفينة بضائع (النموذج E) .
اللائحة 12/I من اتفاقية سولاس لعام 1974 ؛ اللائحة 12/I من بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس

شهادة السلامة الراديوية في سفينة بضائع
تمنح شهادة يطلق عليها اسم شهادة السلامة الراديوية في سفينة بضائع بعد المعاينة لكل سفينة بضائع تبلغ حمولتها الإجمالية 300 طن فأكثر ، مجهزة بمنشأة راديوية ، بما في ذلك ما يستخدم منها في أجهزة الإنقاذ ، تستوفي متطلبات الفصلين III و IV وأية متطلبات أخرى ذات علاقة من متطلبات سولاس 1974 . ويرفق بهذه الشهادة على الدوام سجل معدات لشهادة السلامة الراديوية في سفينة بضائع (النموذج R) .
اللائحة 12/I من اتفاقية سولاس لعام 1974 في صيغتها المعدّلة بالتعديلات على النظام العالمي للاستغاثة والسلامة البحرية (GMDSS) ؛ اللائحة 12/I من بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس

شهادة سلامة سفينة بضائع
يجوز إصدار شهادة يطلق عليها اسم شهادة سلامة سفينة بضائع بعد المعاينة لكل سفينة بضائع تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك من الفصول II-1 و II-2 و III و IV و V وأي متطلبات أخرى ذات صلة بمتطلبات اتفاقية سولاس لعام 1974 ، في صيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس ، كبديل عن شهادات سلامة سفينة البضائع المذكورة أعلاه . ويرفق بهذه الشهادة على الدوام سجل معدات لشهادة سلامة سفينة البضائع (النموذج C) .
اللائحة 12/I من بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس

مستند الترخيص بنقل الحبوب
يصدر مستند ترخيص لكل سفينة محمّلة بما يتفق مع لوائح المدونة الدولية لسلامة نقل الحبوب السائبة ، وذلك من قبل الإدارة أو هيئة تعتمدها الإدارة ، أو من جانب حكومة متعاقدة نيابةً عن الإدارة . ويجب إرفاق أو إدراج هذا المستند في دليل تحميل الحبوب المتاح لأجل تمكين الربان من استيفاء متطلبات المدونة لأغراض الاتزان .
اللائحة 9/VI من اتفاقية سولاس لعام 1974 ؛ البند 3 من المدونة الدولية لسلامة نقل الحبوب السائبة

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

شهادة تأمين أو ضمان مالي آخر في ما يتعلق بالمسؤولية المدنية عن التعويض عن أضرار التلوث الزيتي

تصدر شهادة تثبت بأن هناك تأميناً أو ضماناً مالياً آخر ساري المفعول العمل لكل سفينة تحمل ما يزيد على 2 000 طن من الزيت السائب كبضاعة . وتصدر هذه الشهادة أو تتم المصادقة عليها من قبل السلطة المختصة لدى دولة تسجيل السفينة بعد التثبت من استيفاء متطلبات الفقرة 1 من المادة VII من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي .

المادة VII من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969

شهادة تأمين أو ضمان مالي آخر في ما يتعلق بالمسؤولية المدنية عن التعويض عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي

تصدر شهادة تثبت بأن هناك تأميناً أو ضماناً مالياً آخر ساري المفعول بموجب أحكام الاتفاقية لكل سفينة تزيد حمولتها الإجمالية على 1 000 طن بعد أن تكون السلطة المختصة لدى الدولة المتعاقدة قد تثبتت من أنه تم استيفاء متطلبات الفقرة 1 من المادة VII من الاتفاقية . وفي ما يتعلق بسفينة مسجلة لدى دولة متعاقدة ، تصدر هذه الشهادة أو يتم المصادقة عليها من قبل السلطة المختصة لدى دولة تسجيل السفينة ؛ وفي ما يتعلق بسفينة ليست مسجلة لدى دولة متعاقدة ، يجوز أن تصدر الشهادة أو أن يتم المصادقة عليها من قبل السلطة المختصة لدى أي دولة متعاقدة . ويجوز لدولة طرف أن تأذن إما لمؤسسة أو هيئة تعتمدها بإصدار الشهادة المشار إليها في الفقرة 2 .

المادة 7 من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لعام 2001

شهادة تأمين أو ضمان مالي آخر في ما يتعلق بالمسؤولية المدنية عن التعويض عن أضرار التلوث الزيتي

تصدر شهادة تثبت بأن هناك تأميناً أو ضماناً مالياً آخر ساري المفعول بموجب أحكام الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1992 لكل سفينة تحمل ما يزيد على 2 000 طن من الزيت السائب كبضاعة بعد أن تكون السلطة المختصة لدى الدولة المتعاقدة قد تثبتت من أنه تم استيفاء متطلبات الفقرة 1 من المادة VII من الاتفاقية. وفي ما يتعلق بسفينة مسجلة لدى دولة متعاقدة ، تصدر هذه الشهادة أو يتم المصادقة عليها من قبل السلطة المختصة لدى دولة تسجيل السفينة ؛ وفي ما يتعلق بسفينة ليست مسجلة لدى دولة متعاقدة ، يجوز أن تصدر الشهادة أو أن يتم المصادقة عليها من قبل السلطة المختصة لدى أي دولة متعاقدة .

المادة VII من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1992

ملف التقارير عن المعاينة المعززة

يجب على ناقلات السوائب وناقلات الزيت أن تحمل على متنها ملف التقارير عن المعاينة ووثائق الإثبات استيفاء للفقرتين 2.6 و 3.6 من المرفق ألف والمرفق باء للقرار A.744(18) – الخطوط التوجيهية بشأن البرنامج المعزز لعمليات التفقد أثناء معاينات ناقلات السوائب وناقلات الزيت .

اللائحة XI-1/2 من اتفاقية سولاس لعام 1974 ؛ القرار A.744(18)

سجل نظام رصد وضبط تصريف الزيوت لرحلة الصابورة الأخيرة

رهناً بأحكام الفقرتين 4 و 5 من اللائحة 3 من المرفق I لاتفاقية ماربول ، يجب أن تزود كل ناقلة زيت تبلغ حمولتها الإجمالية 150 طناً فأكثر بنظام لرصد وضبط تصريف الزيوت تقره الإدارة . ويجب أن يزود النظام بجهاز تسجيل يوفر سجلاً متواصلاً لمقادير التصريف باللترات في الميل البحري الواحد ومجموع الكمية المصرفة أو المحتوى الزيتي ومعدل التصريف . ويجب أن يتضمن السجل تواريخ وأوقات التصريف وأن يحتفظ به لمدة ثلاث سنوات على الأقل .

اللائحة 31 من المرفق I لاتفاقية ماربول

الدليل التشغيلي لرصد وضبط تصريف الزيوت يجب أن تزوَّد كل ناقلة زيت مجهزة بنظام لرصد وضبط تصريف الزيوت بتعليمات تتناول تشغيل النظام بموجب دليل تشغيلي تقرّه الإدارة .	اللائحة 31 من المرفق I لاتفاقية ماربول ؛ القرار A.496(XIII) ؛ القرار A.586(14) ؛ القرار MEPC.108(49)
المعلومات عن البضاعة يجب أن يزوِّد الناقل الربان أو من يمثله بالمعلومات الملائمة عن البضاعة ، موثّقة كتابة ، وذلك قبل التحميل . وبالنسبة لناقلات السوائب ، يجب أن تتضمن المعلومات المشار إليها أعلاه معلومات عن كثافة البضاعة .	اللائحتان 2/VI و 10/XII من اتفاقية سولاس لعام 1974 ؛ التعميم MSC/Circ.663
دليل النفاذ إلى هيكل السفينة تنطبق هذه اللائحة على ناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الإجمالية 500 طن فأكثر ، وعلى ناقلات السوائب ، حسب تعريفها الوارد في اللائحة 1/IX ، التي تبلغ حمولتها الإجمالية 000 20 طن فأكثر ، المبنية في 1 كانون الثاني/يناير 2006 أو بعد ذلك التاريخ . ويجب وصف وسائل النفاذ التي تُستخدم في السفينة لعمليات التفقد وقياسات السماكة الشاملة والدقيقة في دليل النفاذ إلى هيكل السفينة المعتمد من الإدارة ، على أن يتم الاحتفاظ بنسخة محدَّثة من هذا الدليل على متن السفينة .	اللائحة II-1/3-6 من اتفاقية سولاس لعام 1974
كُتَيِّب ناقلات السوائب لكي يتمكّن ربان السفينة من تفادي الإجهاد المفرط لهيكل السفينة ، يجب تزويد السفينة التي تقوم بتحميل وتفريغ بضائع سائبة صلبة بالكُتَيِّب المشار إليه في اللائحة 2.7/VI من اتفاقية سولاس . ويجب أن تصادق الإدارة أو من ينوب عنها على الكُتَيِّب بما يفيد أنه تمّ استيفاء متطلبات اللوائح 4/XII و5 و 6 و 7 ، حسب الاقتضاء ، من اتفاقية سولاس . وكبديل عن كُتَيِّب منفصل ، يجوز إيراد المعلومات المطلوبة في دليل الاتزان السالم .	اللائحتان 7/VI و 8/XII من اتفاقية سولاس لعام 1974 ؛ مدونة سلامة تحميل ناقلات السوائب وتفريغها (مدونة BLU)
دليل تجهيزات وعمليات الغسل بالزيت الخام (دليل الغسل بالزيت الخام) يجب تزويد كل ناقلة زيت مجهزة بنُظُم للغسل بالزيت الخام بدليل للتجهيزات والتشغيل يفصّل النظام والتجهيزات ويحدّد إجراءات تشغيله . ويجب أن يحوز هذا الدليل على رضا الإدارة وأن يتضمن جميع المعلومات المنصوص عليها في المواصفات المشار إليها في اللائحة 35 من المرفق I لاتفاقية ماربول .	اللائحة 35 من المرفق I لاتفاقية ماربول ؛ القرار MEPC.81(43)
بيان الامتثال لمخطط تقييم حالة السفينة ، *التقرير الختامي عن تقييم حالة السفينة وسجل استعراض حالة السفينة* يجب أن تُصدر الإدارة بيان امتثال لكل ناقلة زيت تتم معاينتها بموجب متطلبات مخطط تقييم حالة السفينة ويتبين أنها تستوفي هذه المتطلبات . وبالإضافة إلى ذلك ، يجب أن تحمل الناقلة على متنها نسخة من التقرير النهائي عن تقييم حالة السفينة الذي استعرضته الإدارة لأغراض إصدار بيان الامتثال ونسخة من سجل الاستعراض ذي الصلة بذلك ، بالاقتران مع بيان الامتثال .	اللائحتان 20 و 21 من المرفق I لاتفاقية ماربول ؛ القرار MEPC.94(46) ؛ القرار MEPC.99(48) ؛ القرار MEPC.112(50) ؛ القرار MEPC.131(53) ؛ القرار MEPC.155(55)

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

المعلومات عن التقسيم الداخلي والاتزان

يجب ، وفقاً للشكل المعتمد ، تزويد كل ناقلة زيت تنطبق عليها اللائحة 28 من المرفق I لاتفاقية ماربول بالمعلومات ذات الصلة بتحميل البضاعة وتوزيعها الضرورية لضمان استيفاء أحكام هذه اللائحة وبالبيانات عن مقدرة السفينة على استيفاء معايير الاتزان العطبي ، على النحو الذي تحدده هذه اللائحة .

اللائحة 28 من المرفق I لاتفاقية ماربول

خطة معالجة المركّبات العضوية المتطايرة

على الناقلة التي تحمل زيتاً خام ، والتي تنطبق عليها اللائحة 1.15 من المرفق VI لاتفاقية ماربول ، أن تحمل على متنها وتنفّذ خطة لمعالجة المركبات العضوية المتطايرة .

اللائحة 6.15 من المرفق VI لاتفاقية ماربول

4 بالإضافة إلى الشهادات المدرجة في البندين 1 و 3 أعلاه ، يجب على أي سفينة تنقل مواد كيميائية سائلة ضارة سائبة أن تحمل ، حيثما ينطبق ذلك ، ما يلي :

الشهادة الدولية لمنع التلوث المتعلقة بنقل المواد السائلة الضارة السائبة (شهادة NLS)

تصدر الشهادة الدولية لمنع التلوث المتعلقة بنقل المواد السائلة الضارة السائبة (شهادة NLS) ، بعد إجراء المعاينة بموجب أحكام اللائحة 10 من المرفق II لاتفاقية ماربول ، لأي سفينة تنقل مواد سائلة ضارة وتقوم برحلات إلى موانئ أو محطات بحرية تخضع لسيادة أطراف أخرى في اتفاقية ماربول . وفي ما يتعلق بناقلات الكيميائيات ، فإن شهادة اللياقة لنقل الكيميائيات الخطرة سائبة وشهادة اللياقة الدولية لنقل الكيميائيات الخطرة سائبة ، وهما تصدران بمقتضى أحكام مدونة بناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة والمدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة ، على التوالي ، تتمتعان بالفاعلية ذاتها التي تحظى بها شهادة NLS وبالقدر ذاته من الاعتراف .

اللائحة 8 من المرفق II لاتفاقية ماربول

سجل البضائع

تزوَّد كل سفينة ينطبق عليها المرفق II لاتفاقية ماربول بسجل للبضائع ، سواء في إطار السجل الرسمي للسفينة أو خارجه ، وذلك وفقاً للنموذج المحدد في التذييل II للمرفق II .

اللائحة 2.15 من المرفق II لاتفاقية ماربول

دليل الإجراءات والترتيبات

يجب على كل سفينة رُخّص لها بحمل مواد سائلة ضارة سائبة أن تحمل على متنها دليلاً للإجراءات والترتيبات تقرّه الإدارة .

اللائحة 14 من المرفق II لاتفاقية ماربول ؛
القرار MEPC.18(22)

خطة الطوارئ للسفينة لمواجهة التلوث البحري من المواد السائلة الضارة

يجب على كل سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 150 طناً فأكثر ومرخّص لها بأن تنقل مواد سائلة ضارة سائبة أن تحمل على متنها خطة طوارئ للسفينة لمواجهة التلوث البحري من المواد السائلة الضارة تقرها الإدارة .

اللائحة 17 من المرفق II لاتفاقية ماربول

5 **بالإضافة إلى الشهادات المدرجة في البندين 1 و 3 أعلاه ، يجب على أي ناقلة كيميائيات أن تحمل ، حيثما ينطبق ذلك ، ما يلي :**

شهادة اللياقة لنقل الكيميائيات الخطرة السائبة

تصدر شهادة يُطلق عليها اسم شهادة اللياقة لنقل الكيميائيات الخطرة السائبة ، والتي يرد نموذج لها في تذييل مدونة بناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة BCH) ، بعد معاينة أولية أو دورية لناقلة كيميائيات تقوم برحلات دولية وتستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك التي ترد في المدونة .

البند 6.1 من مدونة BCH ؛
البند 6.1 من مدونة BCH ، في صيغتها المعدّلة بالقرار MSC.18(58)

ملاحظة : تُعتبر المدونة إلزامية بمقتضى المرفق II لاتفاقية ماربول بالنسبة لناقلات الكيميائيات المبنية قبل 1 تموز/يوليو 1986 .

أو

شهادة اللياقة الدولية لنقل الكيميائيات الخطرة السائبة

تصدر شهادة يُطلق عليها اسم شهادة اللياقة الدولية لنقل الكيميائيات الخطرة السائبة ، والتي يرد نموذج لها في تذييل والمدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة ، بعد معاينة أولية أو دورية لناقلة كيميائيات تقوم برحلات دولية وتستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك التي ترد في المدونة .

ملاحظة : تُعتبر المدونة إلزامية بمقتضى الفصل VII من اتفاقية سولاس لعام 1974 والمرفق II لاتفاقية ماربول ، على حدّ سواء ، بالنسبة لناقلات الكيميائيات المبنية في 1 تموز/يوليو 1986 أو بعد ذلك التاريخ .

6 **بالإضافة إلى الشهادات المدرجة في البندين 1 و 3 أعلاه ، يجب على أي ناقلة غاز أن تحمل ، حيثما ينطبق ذلك ، ما يلي :**

شهادة اللياقة لنقل الغازات المسيّلة السائبة

تصدر شهادة يُطلق عليها اسم شهادة اللياقة لنقل الغازات المسيّلة السائبة ، التي يرد نموذج لها في تذييل مدونة بناء وتجهيز السفن ناقلة الغازات المسيّلة السائبة (مدونة GC) ، بعد معاينة أولية أو دورية لناقلة غاز تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك التي ترد في المدونة .

البند 6.1 مدونة GC

شهادة اللياقة الدولية لنقل الغازات المسيّلة السائبة

تصدر شهادة يُطلق عليها اسم شهادة اللياقة الدولية لنقل الغازات المسيّلة السائبة ، التي يرد نموذج لها في تذييل المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن ناقلة الغازات المسيّلة السائبة (مدونة IGC) ، بعد معاينة أولية أو دورية لناقلة غاز تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك التي ترد في المدونة.

البند 5.1 من مدونة IGC ؛
البند 5.1 من مدونة IGC ، في صيغتها المعدّلة بالقرار MSC.17(58)

ملاحظة : تُعتبر المدونة إلزامية بمقتضى الفصل VII من اتفاقية سولاس لعام 1974 بالنسبة لناقلات الغاز المبنية في 1 تموز/يوليو 1986 أو بعد ذلك التاريخ .

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

7 **بالإضافة إلى الشهادات المدرجة في البنود 1 و 2 و 3 أعلاه ، يجب على أي مركب عالي السرعة أن يحمل ، حيثما ينطبق ذلك ، ما يلي :**

شهادة السلامة لمركب عالي السرعة

تصدر شهادة يُطلق عليها اسم شهادة السلامة لمركب عالي السرعة في أعقاب معاينة أولية أو معاينة تجديدية لمركب يستوفي متطلبات مدونة المراكب العالية السرعة (مدونة HSC) لعام 1994 أو مدونة المراكب العالية السرعة (مدونة HSC) لعام 2000 ، حسب الاقتضاء .

اللائحة 3/X من اتفاقية سولاس لعام 1974 ؛
البند 8.1 من مدونة HSC لعام 1994 ؛
البند 8.1 من مدونة HSC لعام 2000

رخصة لتشغيل مركب عالي السرعة

تصدر شهادة يُطلق عليها اسم رخصة لتشغيل مركب عالي السرعة لمركب يستوفي المتطلبات التي ترد في الفقرات من 2.2.1 إلى 7.2.1 من مدونة المراكب العالية السرعة (مدونة HSC) لعام 1994 أو مدونة المراكب العالية السرعة (مدونة HSC) لعام 2000 ، حسب الاقتضاء .

البند 9.1 من مدونة HSC لعام 1994 ؛
البند 9.1 من مدونة HSC لعام 2000

8 **بالإضافة إلى الشهادات المدرجة في البنود 1 و 2 و 3 أعلاه ، يجب على أي سفينة تحمل سلعاً خطرة أن تحمل ، حيثما ينطبق ذلك ، ما يلي :**

مستند الامتثال للمتطلبات الخاصة بالسفن التي تنقل سلعاً خطرة

تزوّد الإدارة السفينة بالمستند الملائم كدليل على استيفاء البناء والتجهيزات متطلبات اللائحة II-2/4.19 من اتفاقية سولاس لعام 1974 . ولا يُطلب إصدار الشهادة الخاصة بالسلع الخطرة ، باستثناء السلع الصلبة الخطرة السائبة ، لتلك البضائع المصنّفة في الفئتين 2.6 و 7 والسلع الخطرة التي تُنقل بكميات محدودة .

اللائحة II-2/4.19 من اتفاقية سولاس لعام 1974

9 **بالإضافة إلى الشهادات المدرجة في البنود 1 و 2 و 3 أعلاه ، يجب على أي سفينة تنقل سلعاً خطرة معبّأة أن تحمل ، حيثما ينطبق ذلك ، ما يلي :**

قائمة السلع الخطرة أو خطة تستيفها

تزوّد كل سفينة تنقل سلعاً خطرة معبّأة بقائمة خاصة أو بياناً خاصاً يفصّل ، بموجب التصنيف المنصوص عليه في المدونة البحرية الدولية للسلع الخطرة (مدونة IMDG) ، السلع الخطرة وموقعها على متن السفينة . وتزوَّد كل سفينة تنقل سلعاً خطرة صلبة سائبة بقائمة أو بيان يفصّل السلع الخطرة وموقعها على متن السفينة . ويجوز استخدام خطة تستيف مفصّلة ، تحدد كافة السلع الخطرة وفقاً لفئتها وتحدد موقعها على متن السفينة ، بدلاً من هذه القائمة الخاصة أو هذا البيان الخاص . ويجب تزويد الشخص الذي تعيّنه أو الهيئة التي تعيّنها سلطة دولة الميناء بنسخة من إحدى هذه المستندات قبل المغادرة .

اللائحتان 5.4/VII و 2-7/VII من اتفاقية سولاس لعام 1974 ؛
اللائحة 4 من المرفق III لاتفاقية ماربول

10 **بالإضافة إلى الشهادات المدرجة في البنود 1 و 2 و 3 أعلاه ، يجب على أي سفينة تنقل وقوداً نووياً مشعّعاً وبلوتونيوم ونفايات شديدة الإشعاع معبّأة أن تحمل ، حيثما ينطبق ذلك ، ما يلي :**

شهادة اللياقة الدولية لنقل الوقود النووي المشعّع والبلوتونيوم والنفايات الشديدة الإشعاع المعبّأة

يجب أن تستوفي السفينة التي تنقل الوقود النووي المشعّع والبلوتونيوم والنفايات الشديدة الإشعاع متطلبات المدونة الدولية للنقل الآمن للوقود النووي المشعّع والبلوتونيوم والنفايات الشديدة الإشعاع المعبّأة (مدونة INF) ، بالإضافة إلى أي متطلبات أخرى منطبقة من لوائح اتفاقية سولاس ، ويجب أن تتم معاينتها وتُمنح شهادة اللياقة الدولية لنقل الوقود المشعّع والبلوتونيوم والنفايات الشديدة الإشعاع المعبّأة .

اللائحة 16/VII من اتفاقية سولاس لعام 1974 ؛
الفقرة 3.1 من مدونة INF (القرار MSC.88(71))

11 **بالإضافة إلى الشهادات المدرجة في البنود 1 و 2 و 3 أعلاه ، يجب على أي سفينة نووية أن تحمل ، حيثما ينطبق ذلك ، ما يلي :**

شهادة سلامة سفينة نووية أو شهادة سلامة سفينة ركاب نووية ، بدلاً من شهادة سلامة سفينة بضائع أو شهادة سلامة سفينة ركاب ، حسب الاقتضاء

يجب أن تزوّد كل سفينة تعمل بالطاقة النووية بالشهادة التي يتطلّبها الفصل VIII من اتفاقية سولاس .

اللائحة 10/VII من اتفاقية سولاس لعام 1974

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

الشهادات والوثائق الأخرى غير الإلزامية

سفن الأغراض الخاصة

شهادة سلامة سفن الأغراض الخاصة

إضافة إلى شهادات اتفاقية سولاس على النحو المحدد في الفقرة 7 من ديباجة مدونة سلامة سفن الأغراض الخاصة (مدونة SPS) ، ينبغي أن تصدر شهادة سلامة سفينة الأغراض الخاصة بعد إجراء معاينة بموجب أحكام الفقرة 6.1 من مدونة سلامة سفن الأغراض الخاصة . وينبغي أن تخضع مدة وصلاحية هذه الشهادة للأحكام ذات الصلة بتلك المتعلقة بسفن البضائع التي تنصّ عليها اتفاقية سولاس لعام 1974 . وفي حال إصدار شهادة لسفينة أغراض خاصة تقلّ حمولتها الإجمالية عن 500 طن ، ينبغي أن توضح هذه الشهادة المدى الذي قُبلت به التساهلات بموجب الفقرة 2.1 .

القرار A.534(13) ، في صيغته المعدّلة بالتعميم MSC/Circ.739 ؛ مدونة SPS لعام 2008 (القرار MSC.266(84)) ؛ اللائحة I/12 من اتفاقية سولاس لعام 1974 ؛ اللائحة I/12 من بروتوكول عام 1988 لاتفاقية سولاس

سفن الإمداد البحري

مستند امتثال سفينة الإمداد البحري

ينبغي أن يصدر مستند الامتثال بعد الاقتناع بأن السفينة تستوفي أحكام الخطوط التوجيهية بشأن تصميم وبناء سفن الإمداد البحري لعام 2006 .

القرار MSC.235(82)

شهادة اللياقة لسفن الإمداد البحري

عند نقل هذه البضائع ، يجب أن تحمل سفن الإمداد البحري شهادة لياقة تصدر بموجب الخطوط التوجيهية بشأن نقل ومناولة كميات محدودة من المواد السائلة السائبة المؤذية والضارة على متن سفن الإمداد البحري . وإذا كانت سفينة الإمداد البحري تحمل حصراً مواد سائلة ضارة ، يجوز منح الشهادة الدولية لمنع التلوث المتعلقة بنقل المواد السائلة الضارة السائبة ، على أن يتم التصديق عليها بصورة ملائمة ، عوضاً عن شهادة اللياقة المذكورة آنفاً .

القرار A.673(16) ؛ اللائحة 13 (4) من المرفق II لاتفاقية ماربول

نُظُم الغوص

شهادة سلامة نُظُم الغوص

ينبغي أن تصدر شهادة إما من قبل الإدارة أو من قبل من تخوّله الإدارة أصولاً من الأشخاص أو الهيئات بعد معاينة أو عملية تفقّد لنظام للغوص يستوفي متطلبات مدونة سلامة نُظُم الغوص . وفي جميع الأحوال ، ينبغي أن تتحمل الإدارة المسؤولية كاملةً عن الشهادة .

البند 6.1 من القرار A.536(13)

المراكب المحمولة ديناميا

شهادة بناء وتجهيز المراكب المحمولة ديناميا

يجب أن تصدر بعد المعاينة بموجب الفقرة 1.5.1(أ) من مدونة سلامة المراكب المحمولة ديناميا .

البند 6.1 من القرار A.373(X)

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO

وحدات الحفر البحرية المتنقلة

شهادة سلامة وحدات الحفر البحرية المتنقلة

يجب أن تصدر بعد معاينة تتم بموجب أحكام مدونة بناء وتجهيز وحدات الحفر البحرية المتنقلة (مدونة MODU) لعام 1979 ، أو بالنسبة للوحدات المبنية في 1 أيار/مايو 1991 أو بعد ذلك التاريخ ، بموجب أحكام مدونة بناء وتجهيز وحدات الحفر المتنقلة لعام 1989 .

البند 6.1 من القرار A.414(XI) ؛
البند 6.1 من القرار A.649(16) ؛
البند 6.1 من القرار A.649(16) ، في صيغته المعدلة بالقرار MSC.38(63) ؛
مدونة MODU لعام 2009
(القرار A.1023(26))

المركب الديناميي الدفع

شهادة سلامة المركب الديناميي الدفع

ينبغي أن تصدر شهادة يطلق عليها اسم شهادة سلامة المراكب الديناميية الدفع بعد إنجاز معاينة أولية أو تجديدية لمركب يستوفي أحكام الخطوط التوجيهية المؤقتة بشأن المراكب الديناميية الدفع .

البند 9 من التعميم MSC/Circ.1054

رخصة تشغيل مركب ديناميي الدفع

ينبغي أن تُصدر الإدارة رخصة تشغيل مركب ديناميي الدفع إثباتاً لاستيفاء أحكام الخطوط التوجيهية المؤقتة بشأن المراكب الديناميية الدفع .

البند 10 من التعميم MSC/Circ.1054

مستويات الضجيج

التقرير عن معاينة الضجيج

ينبغي أن يُعدَّ تقرير عن معاينة الضجيج لكل سفينة بموجب مدونة مستويات الضجيج على متن السفن .

البند 4.3 من القرار A.488(XII)

Licensed to Sabah Alsarraf for 1 copy. © IMO


2003


2003


2003


1958


2008


2005


2004


2012


2008


2015

الوقائع العراقية
Iraqi Legislation



البريد الألكتروني
E.mail: Igiaw_moj_iraq@moj.gov.iq
الموقع الألكتروني
www.moj.gov.iq

طبع في مطابع دار الشؤون الثقافية العامة
السعر ١٠٠٠ دينار

لە چاپخانەکانی خانەی گشتی کاروباری پۆشنبیری چاپکراوە
نرخی ١٠٠٠ دینارە