

قانون رقم (٣٢) لسنة ٢٠٠٥  
بالموافقة على انضمام مملكة البحرين إلى الاتفاقية الدولية لمنع التلوث  
من السفن لعام ١٩٧٣ وبروتوكولاتها ومرفقاتها أرقام (١) و(٢) و(٥)

نحن حمد بن عيسى آل خليفة  
ملك مملكة البحرين.  
بعد الاطلاع على الدستور،  
وعلى الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام ١٩٧٣ وبروتوكولاتها  
ومرفقاتها أرقام (١) و(٢) و(٥)،  
أقر مجلس الشورى ومجلس النواب القانون الآتي نصه، وقد صدقنا عليه  
وأصدرناه:

#### المادة الأولى

ووفق على انضمام مملكة البحرين إلى الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن  
لعام ١٩٧٣ وبروتوكولاتها ومرفقاتها أرقام (١) و(٢) و(٥)، والمرافقة لهذا  
القانون.

#### المادة الثانية

على الوزراء - كل فيما يخصه - تنفيذ هذا القانون، ويُعمل به اعتباراً من  
اليوم التالي لتاريخ نشره في الجريدة الرسمية.

ملك مملكة البحرين  
حمد بن عيسى آل خليفة

صدر في قصر الرفاع  
بتاريخ: ١٢ رجب ١٤٢٩هـ  
الموافق: ١٧ أغسطس ٢٠٠٥م

# اتفاقية ماربول 78/73

الطبعة الجامعة لعام 2002

المواد ، والبروتوكولات ، والمرفقات ، والتفسيرات الموحدة  
للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ،  
في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها

## مقدمة

اعتمدت 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 . وفي هذا المؤتمر ذاته ، اعتمد البروتوكول I (الأحكام المتعلقة برفع التقارير عن الأحداث التي تشمل مواد مؤذية) والبروتوكول II (التحكيم) . وقد عدلت هذه الاتفاقية فيما بعد ببروتوكول 1978 المتعلق بها المعتمد في المؤتمر الدولي لسلامة الناقلات ومنع التلوث (مؤتمر TSP) الذي عقدته المنظمة في الفترة من 6 إلى 17 شباط/فبراير 1978 . وتعرف 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 " . وترد اللوائح التي تغطي مختلف مصادر التلوث الناجم عن السفن في المرفقات الخمسة للاتفاقية . كما عدلت الاتفاقية ببروتوكول عام 1997 ، الذي قضى باعتماد مرفق سادس ، لكن هذا البروتوكول لم يحظ حتى الآن بقبول عدد من الدول يكفي لدخوله حيز النفاذ .

وقد قامت لجنة حماية البيئة البحرية ، منذ نشأتها في عام 1974 ، باستعراض أحكام شتى من اتفاقية ماربول 78/73 رئي أنها تستدعي التوضيح أو كان تنفيذها قد طرح بعض الصعوبات . وعملاً على إزالة هذه الالتباسات والصعوبات بطريقة موحدة ، اتفقت اللجنة على أن من المستصوب وضع تفسيرات موحدة لتلك الأحكام . وسلمت اللجنة بأن الأمر يقتضي ، في حالات معينة ، تعديل بعض اللوائح أو إدراج لوائح جديدة بهدف المضي قدماً بقدر أكبر في الحد من التلوث المرتبط بتشغيل السفن وكذلك التلوث الناجم عنها بصورة عرضية . وقد أسفرت هذه الأنشطة التي قامت بها اللجنة عن وضع عدد من التفسيرات الموحدة للاتفاقية وإدخال عدد من التعديلات عليها .

والغرض من هذا المنشور هو توفير مرجع يبسر الاطلاع على الأحكام والتفسيرات الموحدة المحدثة لمواد اتفاقية ماربول 78/73 وبروتوكولاتها ومرفقاتها ، وهو يتضمن جميع التعديلات التي اعتمدها اللجنة ودخلت حيز النفاذ ، وذلك حتى تعديلات عام 2000 (كما اعتمدت بموجب القرار MEPC.89(45) . وتؤكد الأمانة أنها لا تعترم إدخال تعديلات تحريرية على النصوص ذات الحجية أو تغييرها بأية صورة أخرى . وينبغي ، للأغراض القانونية ، الرجوع دوماً إلى النصوص ذات الحجية لأحكام اتفاقية ماربول 78/73 .

إلا أن هذا المنشور يتضمن ، في استثناء وحيد مما جاء أعلاه ، التعديلات التي أدخلت على اللائحة 13 أزي من المرفق I وعلى تكملة الشهادة الدولية للتلوث الزيتي (التي اعتمدت في 16 أيار/مايو 2001 بموجب القرار MEPC.95(46) . ويحل تاريخ القبول الضمني لهذه التعديلات الهامة في 1 آذار/مارس 2002 ، وإذا حظيت بالقبول في ذلك التاريخ فإنها ستدخل حيز النفاذ في 1 أيلول/سبتمبر 2002 .

## مقدمة

ومع أن معايير دخول تلك التعديلات حيز النفاذ لم تكن قد استوفيت حتى تاريخ إصدار هذه الطبعة فقد رأينا إدراجها في هذا المنشور إذ ربما دخلت تلك التعديلات حيز النفاذ قبل التنقيح المقبل لهذه الطبعة الجامعة لاتفاقية ماربول 78/73 . ولذا إدراجنا في هذه الطبعة ، في إطار البند 7 من القسم المعنون "معلومات إضافية " ، نص القرار MEPC.95(46) . ويتضمن البند 8 من ذلك القسم ذاته نصًا ذا صلة (مخطط تقييم حالة السفينة) اعتمد بموجب القرار MEPC.94(46) .

وعلاوة على إدراج التعديلات واجبة الانطباق في نصوص البروتوكول I والمرفقات I إلى V من ماربول 78/73 ، قامت الأمانة بتحديث الطبعة الجامعة لعام 1997 فأضافت إليها نص بروتوكول عام 1997 ونص المرفق VI . كما أضيف إلى تذييلات التفسيرات الموحدة للمرفق I تفسير موحد لاسلوب التحميل في ظل التوازن الهيدروستاتي ، بصيغته التي اعتمدها اللجنة ، ويلاحظ أن ذلك التفسير يتعلق باللائحة 13إزاي من المرفق I . وفي القسم المعنون " معلومات إضافية " أدرج ، في إطار البند 5 ، القرار MEPC.88(44) الذي يتعلق باعتماد المرفق IV المنقح ، وأدرج ، في إطار البند 6 ، نص ذلك المرفق المنقح .

وتوخياً للاتساق في عرض المعلومات ، لم تدرج في هذه الطبعة الجامعة لعام 2002 الخطوط التوجيهية التي لم يضاف عليها المرفق الذي ورد ذكرها فيه صفة الالتزام والتي ترد بالفعل في منشور آخر من منشورات المنظمة .

### البروتوكول I - الأحكام المتعلقة بالتقارير عن الأحداث التي تشمل مواد مؤذية

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

- تعديلات عام 1985 (القرار MEPC.21(22) التي قضت بالاستعاضة عن البروتوكول بنص منقح دخل حيز النفاذ في 6 نيسان/أبريل 1987 ؛ و

- تعديلات عام 1996 (القرار MEPC.68(38) بشأن تعديل المادة II(1) : وقد دخلت حيز النفاذ في 1 كانون الثاني/يناير 1998 .

### المرفق I - لوائح منع التلوث بالزيوت

دخل المرفق I حيز النفاذ 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 و1969 ، التي كانت



## مقدمة

سارية آنذاك . وقد اعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية عددًا من التعديلات على المرفق I دخلت حيز النفاذ على النحو المبين أدناه :

- تعديلات عام 1984 (القرار (MEPC.14(20) بشأن مراقبة تصريف الزيوت ، والاحتفاظ بالزيوت على متن السفن ، وترتيبات الضخ والتسيب والتصريف في ناقلات الزيت ، والتقسيم الداخلي والاتزان ، وقد دخلت حيز النفاذ في 7 كانون الثاني/يناير 1986 ؛
- تعديلات عام 1987 (القرار (MEPC.29(25) بشأن اعتبار خليج عدن منطقة خاصة ، وقد دخلت حيز النفاذ في 1 نيسان/أبريل 1989 ؛
- تعديلات عام 1990 (القرار (MEPC.42(30) بشأن اعتبار منطقة القطب الجنوبي منطقة خاصة ، وقد دخلت حيز النفاذ في 17 آذار/مارس 1992 ؛
- تعديلات عام 1991 (القرار (MEPC.47(31) بشأن اللائحة 26 الجديدة (خطة الطوارئ السفينية للتلوث الزيتي) ، وتعديلات أخرى على المرفق I ، وقد دخلت حيز النفاذ في 4 نيسان/أبريل 1993 ؛
- تعديلات عام 1992 (القرار (MEPC.51(32) بشأن معايير التصريف الواردة في المرفق I ، وقد دخلت حيز النفاذ في 6 تموز/يوليو 1993 ؛
- تعديلات عام 1992 (القرار (MEPC.52(32) بشأن اللائحتين الجديدتين 13 و13زاي وما يتصل بهما من تعديلات على المرفق I ، وقد دخلت حيز النفاذ في 6 تموز/يوليو 1993 ؛
- 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 ، وقد دخلت حيز النفاذ 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 وقد دخلت حيز النفاذ في 1 شباط/فبراير 1999 ؛
- تعديلات عام 1999 (القرار (MEPC.78(43) بشأن تعديل اللائحة 13زاي واللائحة 26 والشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي ، وقد دخلت حيز النفاذ في 1 كانون الثاني/يناير 2001 ؛ و

مقدمة

- تعديلات عام 2001 (القرار MEPC.95(46)) بشأن تعديل اللائحة 13 زاي ؛ وإذا حظيت هذه التعديلات بالقبول في 1 آذار/مارس 2002 فإنها ستدخل حيز النفاذ في 1 أيلول/سبتمبر 2002 .

المرفق II - لوائح مكافحة التلوث بمواد سائلة ضارة سائبة

تيسيراً لتنفيذ هذا المرفق ، عُكّل النص الأصلي في عام 1985 بموجب القرار (القرار MEPC.16(22)) وذلك فيما يتعلق بمتطلبات الضخ والتبويب والضبط . وقررت أيضاً لجنة حماية البيئة البحرية في دورتها الثانية والعشرين ، تمشياً مع المادة II من بروتوكول عام 1978 أن "تلتزم الأطراف بأحكام المرفق II من اتفاقية ماربول 78/73 في صيغتها المعدلة ، اعتباراً من 6 نيسان/أبريل 1987" (القرار MEPC.17(22)) . وقد اعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية تعديلات لاحقة على ذلك المرفق وقد دخلت حيز النفاذ على النحو المبين أدناه :

- تعديلات عام 1989 (القرار MEPC.34(27)) التي حدثت التذييلين II و III لجعلهما متناسقين مع الفصلين VI/17 و VII/18 من مدونة IBC ومدونة BCH ، على التوالي ، وقد دخلت حيز النفاذ في 13 تشرين الأول/أكتوبر 1990 ؛

- تعديلات عام 1990 (القرار MEPC.39(29)) بشأن ادراج النظام المنسق للمعاينة والاجازة ، وقد دخلت حيز النفاذ في 3 شباط/فبراير 2000 ؛

- تعديلات عام 1992 (القرار MEPC.57(33)) بشأن اعتبار منطقة القطب الجنوبي منطقة خاصة وبشأن قوائم المواد السائلة في المرفق II ، وقد دخلت حيز النفاذ 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 ، وقد دخلت حيز النفاذ في 3 آذار/مارس 1996 .

- تعديلات عام 1999 (القرار MEPC.78(43)) بشأن اضافة لائحة جديدة 16 ، وقد دخلت حيز النفاذ في 1 كانون الثاني/يناير 2001 .

## مقدمة

**المرفق III - لوائح منع التلوث بالمواد المؤذية المنقولة في عبوات**

دخل المرفق III حيز النفاذ في 1 تموز/يوليو 1992 . إلا أن لجنة حماية البيئة البحرية قد قررت ، بالاتفاق مع مع لجنة السلامة البحرية ، وقبل تاريخ النفاذ هذا بوقت طويل ، أن هذا المرفق ينبغي تنفيذه من خلال مدونة IMDG . إذ كانت لجنة السلامة البحرية قد أدخلت على مدونة IMDG تعديلات تتعلق بالتلوث البحري (التعديل 25-89) بدأ تنفيذها اعتباراً من 1 كانون الثاني/يناير 1991 . واعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية في وقت لاحق تعديلات أخرى على ذلك المرفق وقد دخلت حيز النفاذ على النحو المبين أدناه :

- تعديلات عام 1992 (القرار (MEPC.58(33) التي نقحت المرفق III تنقيحاً تاماً ، وشكلت توضيحاً للمتطلبات الواردة في الصيغة الأصلية للمرفق III أكثر مما مثلت تغييراً جوهرياً له ، وأدرجت اشارات إلى مدونة IMDG ، وقد دخلت حيز النفاذ في 28 شباط/فبراير 1994 ؛

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

- تعديلات عام 2000 (القرار (MEPC.84(44) التي حذفت حكماً يتعلق بتلويث الأغذية البحرية ، وقد دخلت حيز النفاذ في 1 كانون الثاني/يناير 2002 .

**المرفق IV - لوائح منع التلوث بقاذورات المجاري من السفن**

لم يدخل المرفق IV حيز النفاذ بعد . فحتى 21 أيلول/سبتمبر 2001 ، كان هذا المرفق قد حظي بتصديق 81 دولة تشكل أساطيلها التجارية مجتمعة نحو 46% من الحمولة الاجمالية للأسطول التجاري العالمي . ولكي يتسنى استيفاء متطلبات النفاذ المنصوص عليها في المادة 16(2) (و) للاتفاقية ، يتعين أن تصدق على ذلك المرفق ، من ثم ، دول تمثل نسبة إضافية قدرها 4% من الحمولة الاجمالية للأسطول التجاري العالمي . واعتمد في آذار/مارس 2000 قرار (MEPC.88(44) يقضي بالنظر في اعتماد نص منقح للمرفق IV في نفس وقت استيفاء الشروط اللازمة لدخول النص الأصلي للمرفق حيز النفاذ ، وقد اعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية هذا النص المنقح في نفس تاريخ اعتمادها القرار المذكور . ويرد القرار والنص المنقح في اطار البندين 5 و6 من القسم للمعنون " معلومات اضافية " .

مقدمة

المرفق V - لوائح منع التلوث بالقمامة من السفن

دخل المرفق V حيز النفاذ في 31 كانون الأول/ديسمبر 1988 . وقد اعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية تعديلات لاحقة عليه دخلت حيز النفاذ على النحو المبين أدناه :

- تعديلات عام 1989 (القرار (MEPC.36(28) بشأن اعتبار منطقة بحر الشمال منطقة خاصة وتعديل اللائحة 6 ، ("الاستثناءات") ، وقد دخلت حيز النفاذ في 18 شباط/فبراير 1991 ؛
- تعديلات عام 1990 (القرار (MEPC.42(30) بشأن اعتبار منطقة القطب الجنوبي منطقة خاصة ، وقد دخلت حيز النفاذ في 17 آذار/مارس 1992 ؛
- تعديلات عام 1991 (القرار (MEPC.48(31) بشأن اعتبار منطقة الكاريبي الأوسع منطقة خاصة ، وقد دخلت حيز النفاذ 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 مراقبة دولة الميناء للمتطلبات التشغيلية ، وقد دخلت حيز النفاذ في 3 آذار/مارس 1996 ؛ و
- تعديلات عام 1995 (القرار (MEPC.65(37) بشأن تعديل اللائحة 2 وإضافة اللائحة 9 الجديدة إلى المرفق V ، وقد دخلت حيز النفاذ في 1 تموز/يوليو 1997 .
- تعديلات عام 2000 (القرار (MEPC.89(45) بشأن تعديل اللوائح 1 و3 و5 و9 ، وسجل عمليات تصريف القمامة ، وقد دخلت حيز النفاذ في 1 آذار/مارس 2002 .

المرفق VI لوائح منع تلوث الهواء من السفن

يرد المرفق VI كتذييل لبروتوكول عام 1997 لتعديل الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها ، الذي اعتمده المؤتمر الدولي للأطراف في اتفاقية ماربول 78/73 في أيلول/سبتمبر 1997 . ووفقاً للمادة 6 ، سيدخل هذا البروتوكول حيز النفاذ بعد اثني عشر شهراً من التاريخ الذي تبدي فيه ما لا يقل عن خمس عشرة دولة ، تشكل أساطيلها التجارية مجتمعة 50% على الأقل من الحمولة الاجمالية للأسطول التجاري العالمي ، موافقتها على الالتزام به . وحتى 21 أيلول/سبتمبر 2001 ، كانت هناك ثلاث دول متعاقدة .

الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن  
لعام 1973

## الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973

إن الأطراف في الاتفاقية ،

إذ تدرك ضرورة الحفاظ على بيئة الانسان عموما والبيئة البحرية خصوصا ،

وإذ تسلم بأن اطلاق الزيوت وغيرها من المواد الضارة من السفن ، سواء كان ذلك قصداً أو عن غير قصد أو بسبب الاهمال ، 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 لتلك الاتفاقية في وقاية البحار والبيئة الساحلية من التلوث ،

ورغبة منها في القضاء التام على التلوث المتعمد للبيئة البحرية بالزيوت وغيرها من المواد الضارة ، والتقليل إلى أقصى حد من التصريف العرضي لمثل هذه المواد ،

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

فقد اتفقت على ما يلي :

### المادة 1

#### الالتزامات العامة بمقتضى الاتفاقية

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

(2) وما لم ينص صراحة على عكس ذلك ، فإن كل إشارة إلى الاتفاقية الحالية تمثل إشارة إلى بروتوكولاتها ومرفقاتها .



المادة 2  
تعريف

لأغراض الاتفاقية الحالية ، وما لم ينص صراحة على خلاف ذلك فإن :

- (1) " اللوائح " : هي اللوائح الواردة في مرفقات الاتفاقية الحالية .
- (2) " المادة الضارة " : هي أي مادة يمكن أن يسفر ادخالها إلى البحر عن تعريض صحة الانسان للخطر ، أو الإضرار بالموارد الحية والحياة البحرية ، أو اتلاف المرافق الاستجمامية أو عرقلة الاستخدامات المشروعة الأخرى للبحر ، وهي تشمل أي مادة خاضعة للمراقبة بمقتضى الاتفاقية الحالية .
- (3) (أ) يعني مصطلح " التصريف " ، فيما يتعلق بالمواد الضارة أو الدفق التي تحتوي على مثل هذه المواد ، أي اطلاق كان لمواد من سفينة بما في ذلك افلات هذه المواد ، أو التخلص منها ، أو اراقها ، أو تسربها ، أو ضخها ، أو انبعاثها ، أو افراغها ؛
- (ب) ولا يشمل التصريف ما يلي :
  - (i) الاغراق ضمن مفهوم اتفاقية منع التلوث البحري الناشئ عن اغراق النفايات وغيرها من المواد التي أبرمت في مدينة لندن في 13 تشرين الثاني/نوفمبر 1972 ؛ أو
  - (ii) اطلاق مواد ضارة ناشئة مباشرة عن استكشاف الموارد المعدنية في قاع البحر واستغلالها وما يرتبط بها من عمليات تجهيز بحرية ؛ أو
  - (iii) اطلاق مواد ضارة لأغراض البحث العلمي المشروع في مجال التخفيف من التلوث أو مكافحته .
- (4) " السفينة " : وهي مركب من أي نوع كان يعمل في بيئة بحرية ، وتشمل القوارب الزلافة ، والمركبات ذات الوسائد الهوائية ، والغواصات ، والطاقيات ، والمنصات المثبتة أو الطافية .
- (5) " الادارة " : وهي حكومة الدولة التي تعمل السفينة في ظل سلطتها . وفيما يتعلق بسفينة يحق لها رفع علم دولة ما ، تكون الادارة هي حكومة تلك الدولة . وأما بالنسبة للمنصات الثابتة أو الطافية العاملة في استكشاف واستغلال قاع البحر وتربيته السفلية المتاخمة للشواطئ التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق السيادة لأغراض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية فيها ، فإن الادارة هي حكومة الدولة الساحلية المعنية .
- (6) " الحادثة " : وهي حدث يتضمن التصريف الفعلي أو المحتمل لمادة ضارة أو دفق تحتوي على هذه المادة في البحر .

المواد 2، 3، 4

(7) " المنظمة " : وهي المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية .\*

### المادة 3 التطبيق

(1) تنطبق الاتفاقية الحالية على ما يلي :

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

(ب) السفن التي لا يحق لها رفع علم طرف ما إلا أنها تعمل تحت سلطته .

(2) لا يجوز تفسير أي حكم من هذه المادة ، على أنه يحد أو يوسع نطاق حقوق السيادة التي تتمتع بها الأطراف بمقتضى القانون الدولي ، على قاع البحر وتربيته التحتية المتاخمة لسواحلها لأغراض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية فيها .

(3) لا تنطبق الاتفاقية الحالية على السفن الحربية ، أو سفن الامداد ، أو السفن الأخرى التي تملكها أو تضطلع بتشغيلها دولة ما ، وتستخدمها ، بصفة مؤقتة ، لأغراض حكومية غير تجارية فحسب . إلا أن على كل طرف ، ومن خلال اتخاذ تدابير مناسبة لا تضعف العمليات أو القدرات التشغيلية للسفن التي يملكها أو يتولى تشغيلها ، أن يكفل عمل هذه السفن بصورة تتماشى مع الاتفاقية الحالية ، وذلك بقدر ما هو معقول وعملي .

### المادة 4 خرق الاتفاقية

(1) يحظر الإقدام على أي خرق لمتطلبات الاتفاقية الحالية وتحدد العقوبات الخاصة بذلك في ظل قانون الإدارة التي تخضع لها السفينة المعنية بصرف النظر عن مكان وقوع الخرق . وفي حالة أخطار الإدارة يمثل هذا الخرق واقتناعها بتوافر الأدلة الكافية لمباشرة الإجراءات بشأن الخرق المزعوم ، فإن عليها أن تدفع إلى اتخاذ هذه الإجراءات في أقرب وقت بمقتضى قوانينها .

(2) يحظر الإقدام على أي خرق لمتطلبات الاتفاقية الحالية في نطاق الولاية القضائية لأي طرف فيها وتحدد العقوبات الخاصة بذلك في ظل قانون هذا

\* أصبح اسم المنظمة "المنظمة البحرية الدولية" ، وذلك بمقتضى التعديلات المدخلة على اتفاقية المنظمة والتي سرى مفعولها في 22 أيار/مايو 1982 .

الطرف . وعند وقوع خرق كهذا فإن على الطرف أن يتصرف باحدى الطريقتين التاليتين :

- (أ) أن يدفع إلى اتخاذ إجراءات بمقتضى قوانينه ؛ أو
  - (ب) أن يقدم للإدارة التي تخضع لها السفينة المعلومات والادلة المتوافرة لديه التي تبين وقوع الخرق .
- (3) وعند تزويد إدارة ما بمعلومات أو أدلة بشأن قيام سفينة تابعة لها بخرق الاتفاقية الحالية ، فإن عليها أن تبادر فوراً إلى إعلام الطرف الذي قدم المعلومات أو الادلة ، وكذلك المنظمة ، بالتدابير المتخذة .
- (4) يجب أن تكون العقوبات المحددة بمقتضى قوانين الأطراف وفقاً للمادة الحالية ، صارمة بقدر يكفل تثبيط عمليات خرق الاتفاقية الحالية ، وأن تمارس هذه الصرامة بالدرجة ذاتها بقطع النظر عن مكان وقوع الخرق .

## المادة 5

### الشهادات والقواعد الخاصة بشأن تفتيش السفن

- (1) مع مراعاة أحكام الفقرة (2) من هذه المادة ، فإن على الأطراف في الاتفاقية أن تقبل الشهادة الصادرة ، بمقتضى أحكام اللوائح ، في ظل سلطة طرف منها ، وأن تعتبرها متمتعاً بصلاحيته لا تقل عما تتمتع به شهادة صادرة عنها وذلك بالنسبة إلى جميع الأغراض التي تشملها الاتفاقية الحالية .
- (2) حينما تكون السفن الواجب حيازتها لشهادة بمقتضى أحكام اللوائح ، في الموانئ أو المحطات البحرية الواقعة في ظل الولاية القانونية لطرف من الأطراف فإنها تخضع لتفتيش يقوم به موظفون مخولون أصولاً من قبل ذلك الطرف . ويجب أن يقتصر هذا التفتيش على التأكد من وجود شهادة صحيحة على متن السفينة ، إلا إذا كانت هناك أسباب جلية تبعث على الاعتقاد بأن حالة السفينة أو تجهيزاتها تختلف اختلافاً جوهرياً عما ورد وصفه في تلك الشهادة . وفي هذه الحالة أو حين لا تتوفر شهادة صحيحة على ظهر السفينة ، فإن على الطرف القائم بالتفتيش أن يتخذ الخطوات الكفيلة بمنعها من الإبحار إلى أن يكون بمقدورها التقدم نحو البحر دون تعريض البيئة البحرية لتهديد مفرط . على أنه يجوز لذلك الطرف السماح للسفينة بمغادرة الميناء أو المحطة البحرية للتوجه نحو أقرب حوض مناسب متاح لاصلاح السفن .
- (3) إذا رفض أحد الأطراف السماح لسفينة أجنبية بالدخول إلى الموانئ أو المحطات البحرية الخاضعة لولايتها القضائية ، أو اتخذ أي إجراء ضد هذه السفينة لأنها لا تتماشى مع أحكام الاتفاقية الحالية ، فإن عليه أن يقوم فوراً باخطار القنصل أو الممثل الدبلوماسي للطرف الذي يحق للسفينة أن ترفع علمه ، أما إذا استحال ذلك ، فينبغي أن تخطر إدارة السفينة المعنية . وقبل رفض دخول السفينة أو اتخاذ إجراء بحقها فإن لهذا الطرف أن يطلب التشاور مع إدارة هذه السفينة . ومن الواجب اخطار الإدارة أيضاً حينما لا تمتلك السفينة شهادة صحيحة تتماشى مع أحكام اللوائح .

المادتان 5 ، 6

(4) وفيما يتعلق بالسفن التابعة لغير الأطراف في الاتفاقية ، فإن على الأطراف أن تطبق متطلبات هذه الاتفاقية بدرجة تكفل عدم منح تلك السفن معاملة تفضيلية .

المادة 6

كشف حالات الخرق وإمضاء أحكام الاتفاقية

(1) يجب أن تتعاون الأطراف في الاتفاقية في مجال كشف حالات الخرق وإمضاء أحكام الاتفاقية الحالية متخذة لذلك الغرض جميع التدابير المناسبة والعملية للكشف والرصد البيئي ، والإجراءات الملائمة للإبلاغ وجمع الأدلة .

(2) يمكن أن تخضع السفن التي تنطبق عليها هذه الاتفاقية ، للتفتيش في أي ميناء أو فرضة بحرية لطرف ما ، وذلك من قبل موظفين يعينهم ذلك الطرف أو يأذن لهم بالتأكد مما إذا كانت هذه السفن قد قامت بتصريف مواد ضارة خارقة بذلك أحكام اللوائح . وإذا بين التفتيش وقوع خرق للاتفاقية ، فمن الواجب تقديم تقرير عن ذلك إلى الإدارة كي تتخذ التدابير الملائمة .

(3) ويتعين على أي طرف أن يقدم للإدارة الأدلة ، إن وجدت ، على قيام السفينة بتصريف مواد ضارة أو دُفّق تحتوي على هذه المواد خارقة بذلك أحكام اللوائح . ومن واجب السلطة المسؤولة التابعة للطرف المذكور أن تقوم ، إن أمكن ذلك ، بإخطار ربان السفينة بالخرق المزعوم .

(4) وحال تسلم هذه الأدلة ، فإن على الإدارة المبلّغة أن تحقق في المسألة ، وبإمكانها أن تطلب إلى الطرف الآخر أدلة أوفى أو أفضل عن المخالفة المزعومة . وإذا كانت الإدارة مقتنعة بتوافر أدلة كافية للقيام بمباشرة الإجراءات بشأن الخرق المزعوم ، فإن عليها أن تدفع إلى اتخاذ هذه الإجراءات بأسرع ما يكون وفقا لقوانينها . ويجب أن تقوم الإدارة فوراً بإخطار الطرف الذي أبلغ عن الخرق المزعوم ، فضلا عن المنظمة ، بالتدابير المتخذة .

(5) ويجوز أيضا لكل طرف تفتيش سفينة تنطبق عليها الاتفاقية الحالية عند دخولها إلى الموانئ أو المحطات البحرية الخاضعة لولايته القضائية ، وذلك عند تلقيه من أي طرف طلبا بإجراء تحقيق مرفقا بالأدلة الكافية على أن هذه السفينة قد قامت بتصريف مواد ضارة أو دُفّق تحتوي على تلك المواد في مكان ما . ويرسل التقرير عن هذا التحقيق إلى الطرف الذي طلب إجراءه وإلى الإدارة حتى يتسنى اتخاذ التدابير المناسبة بمقتضى الاتفاقية الحالية .

**المادة 7**  
**التأخير غير المسوغ للسفن**

- (1) يجب بذل كل الجهود المستطاعة لتجنب الاحتجاز أو التأخير غير المسوغ للسفينة في ظل المواد 4 أو 5 أو 6 من الاتفاقية الحالية .
- (2) ويحق للسفينة تلقي تعويض عن أي خسارة أو عطب يلحق بها من جراء احتجازها أو تأخيرها بشكل غير مسوغ في ظل المواد 4 أو 5 أو 6 من الاتفاقية الحالية .

**المادة 8**  
**التقارير عن الأحداث التي تشمل مواد مؤذية**

- (1) يجب تقديم تقرير عن أي حدث دون تأخير وبأكمل صورة ممكنة وذلك وفقا لأحكام البروتوكول I من الاتفاقية الحالية .
- (2) ويجب على كل طرف في الاتفاقية أن يقوم بما يلي :
- (أ) اتخاذ جميع الترتيبات اللازمة كي يضطلع موظف مختص أو وكالة مختصة بتسلم وتجهيز جميع التقارير عن الحوادث ؛ و
- (ب) إخطار المنظمة بالتفاصيل الكاملة لهذه الترتيبات بغية تعميمها على الأطراف الأخرى والدول الأعضاء في المنظمة .
- (3) وعندما يستلم طرف ما تقريراً بمقتضى أحكام هذه المادة ، فإن عليه أن يقوم بدون تأخير بنقله إلى الجهات التالية :
- (أ) إدارة السفينة المعنية ؛ و
- (ب) أي دولة أخرى قد تتأثر بالأمر .
- (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 الاتفاقية الحالية . ويقوم هذا الطرف ، إذا كان ذلك مناسباً في رأيه ، بتقديم تقرير عن الأمر إلى المنظمة وإلى أي طرف معني آخر .

**المادة 9**  
**المعاهدات السابقة والتفسير**

- (1) تحل الاتفاقية الحالية ، بمجرد نفاذها ، محل الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالزيت لعام 1954 في صيغتها المعدلة ، وذلك بالنسبة للأطراف في تلك الاتفاقية .



المواد 7، 8، 9، 10، 11

(2) ليس في هذه الاتفاقية ما يُخل بتقنين وتطوير قانون البحار من جانب مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار المنعقد بناء على قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم (XXV) C(2750)، ولا بالمطالبات والآراء القانونية لأية دولة بشأن قانون البحار حاضرا أو مستقبلا، ولا بطبيعة ومدى الولاية القضائية للدولة الساحلية ودولة العلم.

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

### المادة 10

#### تسوية المنازعات

في حال نشوب منازعة بين طرفين أو أكثر في هذه الاتفاقية بشأن تفسيرها أو تطبيقها وتعذر تسوية الأمر بالتفاوض بين الأطراف المعنية، فمن الواجب أن ترفع المنازعة، ما لم تتفق الأطراف على خلاف هذا، إلى التحكيم على النحو المعروض في البروتوكول II من الاتفاقية الحالية إن طلب ذلك طرف ما.

### المادة 11

#### إرسال المعلومات

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

(أ) نصوص القوانين، والأوامر، والمراسيم، واللوائح وغير ذلك من الصكوك الصادرة بشأن مختلف المسائل الواقعة في إطار هذه الاتفاقية؛

(ب) قائمة بالوكالات غير الحكومية المخولة بالعمل نيابة عنها في مسائل تتعلق بتصميم وبناء وتجهيز السفن الناقلة لمواد ضارة بمقتضى أحكام اللوائح؛\*

(ج) أعداد كافية من نماذج الشهادات الصادرة بمقتضى أحكام اللوائح؛

(د) قائمة بمرافق الاستقبال بما في ذلك مواقعها وطاقاتها وتسهيلاتهما المتاحة، وغير ذلك من السمات؛

(هـ) التقارير الرسمية أو ملخصات لها فيما يتعلق بنتائج تطبيق الاتفاقية الحالية؛

\* يستعاض عن نص الفقرة الفرعية هذه بما هو وارد في المادة III من بروتوكول عام 1978.



(و) تقرير احصائي سنوي ، في نموذج موحد تضعه المنظمة ، عن العقوبات المفروضة فعلاً نتيجة انتهاك الاتفاقية الحالية .

(2) تُخطر المنظمة الأطراف بتسلمها أية معلومات بمقتضى المادة الحالية وتعمم 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 الحوادث التي تتعرض لها سفنها الخاضعة لأحكام اللوائح إذا أسفرت هذه الحوادث عن إلحاق أذى جسيم بالبيئة البحرية .

(2) يتعهد كل طرف في الاتفاقية بمد المنظمة بالمعلومات المتعلقة بنتائج مثل هذا التحقيق إذا رأى أن هذه المعلومات قد تساعد على تحديد التغييرات التي قد يكون من المرغوب إدخالها على هذه الاتفاقية .

### المادة 13 التوقيع ، والتصديق ، والقبول ، والموافقة ، والانضمام

(1) يظل باب الاتفاقية الحالية مفتوحاً للتوقيع في مقر المنظمة ابتداء من 15 كانون الثاني/يناير 1974 حتى 31 كانون الأول/ديسمبر 1974 ويبقى بعد ذلك باب الانضمام مشرعاً . ويمكن للدول أن تصبح أطرافاً في الاتفاقية الحالية عن طريق :

(أ) التوقيع دون تحفظ يشترط التصديق ، أو القبول ، أو الموافقة ؛ أو

(ب) التوقيع رهناً بالتصديق ، أو القبول ، أو الموافقة على أن يتبع ذلك التصديق ، أو القبول ، أو الموافقة ؛ أو

(ج) الانضمام .

(2) ويكون التصديق ، أو القبول ، أو الموافقة ، أو الانضمام عن طريق ايداع صك بهذا المعنى لدى الأمين العام للمنظمة .

(3) ويخطر الأمين العام للمنظمة جميع الدول التي وقعت الاتفاقية الحالية أو انضمت إليها بأي توقيع أو ايداع لصك بالتصديق ، أو القبول ، أو الموافقة ، أو الانضمام وتاريخ ذلك الأيداع .

### المادة 14 المرفقات الاختيارية

- (1) يجوز لأي دولة وقت توقيع الاتفاقية الحالية ، أو التصديق عليها ، أو قبولها ، أو الموافقة عليها ، أو الانضمام إليها ، أن تعلن أنها لا تقبل بالمرفق III أو IV أو V من الاتفاقية الحالية (المشار إليها فيما بعد باسم "المرفقات الاختيارية") أو بها جميعاً . ومع مراعاة ما تقدم فإن الأطراف في الاتفاقية تلتزم بأي مرفق بكليته .
- (2) يجوز لأي دولة أعلنت أنها غير ملزمة بمرفق ما من المرفقات الاختيارية أن تقبل به في أي وقت كان وذلك بإيداعها لدى المنظمة صكا من النوع المشار إليه في المادة 13(2) .
- (3) لا تخضع الدولة التي تصدر اعلانا ، بمقتضى الفقرة (1) من المادة الحالية ، بشأن مرفق اختياري ، ولا تقبل هذا المرفق بعد ذلك بمقتضى الفقرة (2) من المادة الحالية ، لأي التزامات في ظل الاتفاقية الحالية فيما يتعلق بالمسائل ذات الصلة بذلك المرفق كما لا يحق لها المطالبة بامتيازات مرتبطة بتلك المسائل . ولن يدرج اسم تلك الدولة في جميع الإشارات إلى الأطراف في الاتفاقية الحالية عند تناول مسائل المرفق المذكور .
- (4) تُخطر المنظمة الدول التي وقعت الاتفاقية الحالية أو انضمت إليها بأي اعلان بموجب المادة الراهنة ، وكذلك بتسلمها لأي صك يودع عملاً بأحكام الفقرة (2) من المادة المذكورة .

### المادة 15 بدء النفاذ

- (1) يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية بعد اثني عشر شهراً من التاريخ الذي تغدو فيه 15 دولة على الأقل ، تشكل أساطيلها التجارية ما لا يقل عن 50% من الحمولة الاجمالية للأسطول التجاري العالمي ، أطرافاً فيها بمقتضى المادة 13 .
- (2) يبدأ نفاذ أي مرفق اختياري بعد اثني عشر شهراً من تاريخ تلبية الشروط المتعلقة بذلك المرفق والواردة في الفقرة (1) من المادة الحالية .
- (3) تُخطر المنظمة الدول التي وقعت الاتفاقية الحالية أو انضمت إليها بتاريخ بدء نفاذها وبموعد نفاذ أي مرفق اختياري ، طبقاً للفقرة (2) من المادة الحالية .
- (4) وبالنسبة للدول التي تودع صك تصديق ، أو قبول ، أو موافقة ، أو انضمام بشأن الاتفاقية الحالية أو أي مرفق اختياري بعد تلبية شروط النفاذ ولكن قبل موعد بدئه ، فإن التصديق ، أو القبول ، أو الموافقة ، أو الانضمام يغدو نافذاً في تاريخ سريان الاتفاقية أو ذلك المرفق أو بعد ثلاثة أشهر من تاريخ ايداع الصك ، أيهما جاء تالياً .

(5) وبالنسبة للدول التي تودع صك تصديق ، أو قبول ، أو موافقة ، أو انضمام بعد تاريخ نفاذ الاتفاقية أو أي مرفق اختياري ، فإن مفعول الاتفاقية أو المرفق الاختياري يسري بعد ثلاثة أشهر من تاريخ ايداع الصك .

(6) وبعد تاريخ تلبية جميع الشروط المطلوبة ، بمقتضى المادة 16 ، لسريان مفعول أي تعديل على الاتفاقية الحالية أو على مرفق اختياري ، يُطبق أي صك يودع بالتصديق ، أو القبول ، أو الموافقة ، أو الانضمام ، على الاتفاقية أو المرفق بصيغتهما المعدلة .

### المادة 16 التعديلات

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

(2) التعديلات المدرجة بعد أن تنظر فيها المنظمة :

(أ) يقدم أي تعديل يقترحه أحد الأطراف في الاتفاقية إلى المنظمة ويعممه أمينها العام على جميع أعضاء المنظمة وكل الأطراف قبل ستة أشهر على الأقل من النظر فيه ؛

(ب) تحيل المنظمة أي تعديل مقترح ومعتم كما هو مبين أعلاه إلى هيئة مختصة لتتظر فيه ؛

(ج) يحق للأطراف في الاتفاقية ، سواء أكانت أعضاء في المنظمة أم لا ، الاشتراك في مداوات الهيئة المذكورة ؛

(د) تُعتمد التعديلات بأغلبية ثلثي تلك الأطراف في الاتفاقية الحاضرة والمصوتة ؛

(هـ) وإذا اعتمدت التعديلات بمقتضى الفقرة الفرعية (د) أعلاه ، يقوم أمين عام المنظمة بإرسالها إلى جميع الأطراف في الاتفاقية بغرض قبولها ؛

(و) يعتبر التعديل مقبولاً في الظروف التالية :

(i) يعتبر أي تعديل يُدخل على مادة من مواد الاتفاقية مقبولاً من تاريخ قبوله من جانب ثلثي الأطراف التي تشكل أساطيلها التجارية مجتمعة ما لا يقل عن 50% من الحمولة الاجمالية للأسطول التجاري العالمي ؛

(ii) يعتبر أي تعديل يدخل على أي مرفق للاتفاقية مقبولاً بمقتضى الإجراء المحدد في الفقرة الفرعية (و) (iii) ما لم تقرر الهيئة

المادة 16

المختصة ، وقت اعتماده ، أنه يعد مقبولاً من تاريخ قبوله من جانب ثلثي الأطراف التي تشكل أساطيلها التجارية مجتمعة ما لا يقل عن 50% من الحمولة الاجمالية للأسطول التجاري العالمي . إلا أنه يجوز لأي طرف إخطار الأمين العام للمنظمة في أي وقت يسبق سريان مفعول التعديل على أي مرفق للاتفاقية أن موافقته الصريحة ضرورية قبل أن يصبح التعديل نافذاً بالنسبة له . ويقوم الأمين العام بإبلاغ الأطراف بذلك الاخطار وبتاريخ تسلمه ؛

(iii) يعتبر أي تعديل يدخل على أي تذييل لمرفق من مرفقات الاتفاقية مقبولاً في نهاية مدة تحدها الهيئة المختصة وقت اعتماده ، على ألا تقل تلك المدة عن عشرة أشهر ، ما لم تستلم المنظمة اعتراضاً في غضون ذلك من عدد لا يقل عن ثلث الأطراف أو من أطراف تشكل أساطيلها التجارية مجتمعة ما لا يقل عن 50% من الحمولة الاجمالية للأسطول التجاري العالمي ، أي الشرطين توافر ؛

(iv) يخضع أي تعديل على البروتوكول I للاتفاقية للإجراءات الخاصة بتعديلات مرفقات الاتفاقية ذاتها ، حسبما تنص الفقرة الفرعية (و)(ii) أو (و)(iii) أعلاه ؛

(v) يخضع أي تعديل على البروتوكول II للاتفاقية إلى الإجراءات الخاصة بتعديلات مادة من مواد الاتفاقية ذاتها حسبما تنص الفقرة الفرعية (و)(i) أعلاه ؛

(ز) يصبح التعديل نافذاً بمقتضى الشروط التالية :

(i) في حالة إدخال تعديل على مادة من الاتفاقية ، أو البروتوكول II ، أو البروتوكول I ، أو مرفق من مرفقات الاتفاقية خارج نطاق الإجراءات المحددة في الفقرة الفرعية (و)(iii) ، فإن التعديل المقبول بمقتضى الأحكام السابقة يغدو نافذاً بعد ستة أشهر من تاريخ قبوله بالنسبة للأطراف التي أعلنت قبولها به ؛

(ii) في حالة إدخال تعديل على البروتوكول I ، أو على تذييل لمرفق أو على مرفق من مرفقات الاتفاقية بمقتضى الإجراءات المحددة في الفقرة الفرعية (و)(iii) ، فإن التعديل المعتمد مقبولاً بمقتضى الشروط السابقة يغدو نافذاً بعد ستة أشهر من تاريخ قبوله بالنسبة لجميع الأطراف فيما عدا الأطراف التي أعلنت ، قبل ذلك التاريخ ، رفضها لقبوله أو أعلنت ، عملاً بالفقرة الفرعية (و)(ii) أن قبولها الصريح ضروري .

## (3) التعديلات المدرجة عن طريق مؤتمر :

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

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

(ج) وما لم يقرر المؤتمر خلاف ذلك ، يعتبر التعديل مقبولاً ونافذاً طبقاً للإجراءات المحددة لهذا الغرض في الفقرة (2) (و) و (ز) أعلاه .

(4) (أ) في حالة تعديل مرفق اختياري ، تعتبر الإشارة في المادة الحالية إلى "طرف في الاتفاقية" إشارة إلى طرف ملتزم بذلك المرفق .

(ب) يعامل أي طرف يرفض قبول تعديل على مرفق ما بوصفه من غير الأطراف بالنسبة لتطبيق ذلك التعديل فقط .

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

(6) ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك ، فإن أي تعديل على الاتفاقية الحالية بمقتضى هذه المادة يتعلق بهيكل السفينة ، سينطبق فقط على السفن المبرم عقد بنائها ، أو الممدودة صوابها ، إن لم يكن هناك مثل هذا العقد ، في موعد نفاذ التعديل أو بعده .

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

(8) يُعلم الأمين العام للمنظمة جميع الأطراف بالتعديلات التي تدخل حيز النفاذ بمقتضى المادة الحالية ، مع تاريخ بدء نفاذ كل تعديل منها .

(9) يقدم اعلان الموافقة أو الاعتراض على تعديل ما ، بمقتضى المادة الحالية ، كتابة إلى الأمين العام للمنظمة ، الذي يقوم باعلام جميع الأطراف في الاتفاقية بما يرد إليه وتاريخ تسلم ذلك .

## المادة 17

## تعزيز التعاون التقني

تقوم الأطراف في الاتفاقية ، بالتشاور مع المنظمة وغيرها من الهيئات الدولية ، وبمساعدة وتنسيق من قبل المدير التنفيذي لبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي ، بتعزيز الدعم للأطراف التي تطلب مساعدة تقنية من أجل تحقيق ما يلي :



- (أ) تدريب العاملين في المجالين العلمي والتقني ؛
- (ب) توفير المعدات والمرافق اللازمة للاستقبال والرصد ؛
- (ج) تيسير اتخاذ تدابير وترتيبات أخرى لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن والتخفيف منه ؛ و
- (د) تشجيع البحوث ؛
- ويفضل أن يكون هذا داخل البلدان المعنية وذلك تحقيقاً لأهداف الاتفاقية الحالية ومراميها .

### المادة 18 الانسحاب

- (1) يجوز لأي طرف في الاتفاقية الانسحاب منها أو من مرفق من المرفقات الاختيارية في أي وقت بعد انقضاء خمس سنوات على بدء نفاذ الاتفاقية أو المرفق المعني بالنسبة لذلك الطرف .
- (2) ويكون الانسحاب عن طريق ارسال اخطار كتابي إلى الأمين العام للمنظمة الذي يقوم بإحاطة الأطراف الأخرى علماً بما يرد إليه وبتاريخ تسلمه فضلاً عن موعد نفاذ الانسحاب .
- (3) ويسري مفعول الانسحاب بعد اثني عشر شهراً من تسلم الأمين العام للمنظمة لاخطار الانسحاب أو بعد مدة أطول تحدد في ذلك الإخطار .

### المادة 19 الإيداع والتسجيل

- (1) تودع الاتفاقية الحالية لدى الأمين العام للمنظمة الذي يرسل نسخاً منها مصدقة ومطابقة للأصل إلى جميع الدول الموقعة على هذه الاتفاقية أو المنظمة إليها .
- (2) وبمجرد بدء نفاذ الاتفاقية الحالية ، يرسل الأمين العام للمنظمة نصها إلى الأمين العام للأمم المتحدة للتسجيل والنشر ، تمثيلاً مع المادة 102 من ميثاق الأمم المتحدة .



ماربول 73

73  
ماربولالمادة 20  
اللغات

حررت هذه الاتفاقية في نسخة واحدة باللغات الإسبانية ، والانكليزية ، والروسية ، والفرنسية ، وتعتبر النصوص الأربعة متساوية في الحجية . وستعد ترجمات رسمية باللغات الألمانية ، والايطالية ، والعربية ، واليابانية ، وتودع مع الأصل الموقع .

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

حررت في لندن في الثاني من شهر تشرين الثاني/نوفمبر سنة ألف وتسعمائة وثلاثة وسبعين .

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

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

بروتوكول 1978

إن الأطراف في البروتوكول الحالي ،

إذ تسلّم بأهمية المساهمة التي يمكن أن تقدمها الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 ، في حماية البيئة البحرية من التلوث من السفن ،

وإذا تسلّم أيضًا بالحاجة إلى إدخال المزيد من التحسينات على تدابير منع ومكافحة التلوث البحري من السفن ولا سيما ناقلات الزيت ،

وإذ تسلّم كذلك بالحاجة إلى تنفيذ لوائح منع التلوث بالزيوت الواردة في المرفق I من تلك الاتفاقية بأسرع ما يكون وعلى أوسع نطاق ممكن ،

وإذ تعترف من ناحية أخرى بالحاجة إلى تأجيل تنفيذ المرفق II من تلك الاتفاقية إلى حين تسوية بعض المشاكل التقنية تسوية مرضية ،

وإذ تضع في اعتبارها أن السبيل الأمثل لتحقيق هذه الأهداف هو إبرام بروتوكول يتعلّق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 ،

قد اتفقت على ما يلي :

### المادة I

#### التزامات عامة

1 تتعهد الأطراف في البروتوكول الحالي بتنفيذ أحكام ما يلي :

(أ) البروتوكول الحالي والمرفق التابع له الذي يشكل جزءا لا يتجزأ منه ؛

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

2 تقرأ أحكام الاتفاقية وأحكام البروتوكول الحالي وتفسر معاً بوصفها صكاً واحداً .

3 تعتبر أي إشارة إلى البروتوكول الحالي إشارة في الوقت نفسه إلى المرفق التابع له .

بروتوكول عام 1978 المتعلق بماربول 73

المادة II

تنفيذ المرفق II من الاتفاقية

- 1 بغض النظر عن أحكام المادة 14(1) من الاتفاقية ، توافق أطراف الاتفاقية الحالية على أنها لن تكون ملزمة بأحكام المرفق II للاتفاقية لمدة ثلاث سنوات ابتداء من التاريخ الذي يصبح فيه البروتوكول الحالي ساري المفعول أو لمدة أطول تحددها أطراف البروتوكول الحالي بأغلبية الثلثين في لجنة حماية البيئة البحرية (المشار إليها فيما بعد باسم "اللجنة") التابعة للمنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية (المشار إليها فيما بعد باسم "المنظمة") \* .
- 2 لا تخضع أطراف البروتوكول الحالي ، خلال الفترة المحددة في الفقرة 1 من هذه المادة ، لأي التزامات ولا يحق لها المطالبة بأي امتيازات بموجب الاتفاقية بشأن مسائل تتعلق بالمرفق II من الاتفاقية ، ولا تشمل أية إشارة إلى أطراف الاتفاقية الأطراف في البروتوكول الحالي عندما يتعلق الأمر بمسائل ترتبط بذلك المرفق .

بروتوكول 1978

المادة III

إرسال المعلومات

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

"قائمة بمن خولتهم من خبراء المعاينة المعيّنين أو المنظمات المعترف بها ، بالعمل نيابة عنها في إدارة المسائل المتعلقة بتصميم وبناء وتجهيز وتشغيل السفن التي تنقل المواد الضارة بموجب أحكام اللوائح ، وذلك لتعميمها على الأطراف بغية اطلاع موظفيها عليها . ويتعين على الإدارات بالتالي إخطار المنظمة بالمسؤولية المحددة المنوطة بخبراء المعاينة المعيّنين أو المنظمات المعترف بها والشروط المتعلقة بسلطاتهم ."

المادة IV

التوقيع والتصديق والقبول والموافقة والانضمام

- 1 يظل باب التوقيع على البروتوكول الحالي مفتوحاً في مقر المنظمة ابتداء من 1 حزيران/يونيو 1978 وحتى 31 أيار/مايو 1979 ويبقى بعد ذلك باب الانضمام مشرعاً . ويمكن للدول أن تصبح أطرافاً في هذه الاتفاقية عن طريق :

\* أصبح اسم المنظمة "المنظمة البحرية الدولية" وذلك بمقتضى التعديلات المدخلة على اتفاقية المنظمة والتي سرى مفعولها في 22 أيار/مايو 1982 .

## المواد III ، IV ، V ، VI ، VII

- (أ) التوقيع دون تحفظ يشترط التصديق أو القبول أو الموافقة ؛ أو  
 (ب) التوقيع رهنا بالتصديق أو القبول أو الموافقة ، على أن يتبع ذلك  
 التصديق أو القبول أو الموافقة ؛ أو  
 (ج) الانضمام .

2 يكون التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام عن طريق إيداع صك  
 بهذا المعنى لدى الأمين العام للمنظمة .

## المادة V

## بدء النفاذ

- 1 يبدأ نفاذ هذا البروتوكول بعد اثني عشر شهراً من التاريخ الذي تغدو فيه  
 خمس عشرة دولة على الأقل ، تشكل أساطيلها التجارية مجتمعة ما لا يقل  
 عن 50% من الحمولة الاجمالية للأسطول التجاري العالمي ، أطرافاً فيه  
 بمقتضى المادة IV من البروتوكول الحالي .
- 2 يسري مفعول أي صك بالتصديق ، أو القبول ، أو الموافقة ، أو الانضمام  
 يودع بعد موعد بدء نفاذ هذا البروتوكول ، عقب ثلاثة أشهر من تاريخ  
 الإيداع .
- 3 وبعد التاريخ الذي يعتبر فيه أي تعديل على البروتوكول الحالي مقبولاً وفقاً  
 للمادة 16 من الاتفاقية ، ينطبق أي صك يودع بالتصديق ، أو القبول ، أو  
 الموافقة ، أو الانضمام على البروتوكول الحالي في صيغته المعدلة .

## المادة VI

## التعديلات

تتطبق الإجراءات المحددة في المادة 16 من الاتفاقية بشأن التعديلات على مواد  
 الاتفاقية وأي مرفق تابع لها ، وأي تذييل لمرفق تابع لها ، على التعديلات المتعلقة  
 بمواد البروتوكول الحالي وأي مرفق تابع له ، وأي تذييل لمرفق تابع له على  
 التوالي .

## المادة VII

## الانسحاب

- 1 يجوز لأي طرف في البروتوكول الحالي الانسحاب منه في أي وقت بعد  
 انقضاء خمس سنوات على بدء نفاذ البروتوكول بالنسبة لذلك الطرف .
- 2 يكون الانسحاب عن طريق إيداع صك بهذا المعنى لدى الأمين العام  
 للمنظمة .

## بروتوكول عام 1978 المتعلق بماربول 73

3 يسري مفعول الانسحاب بعد اثني عشر شهراً من تسلم الأمين العام للمنظمة لاختبار بهذا الانسحاب ، أو بعد مدة أطول تحدد في ذلك الاخطار .

المادة VIII  
الإيداع

1 يودع البروتوكول الحالي لدى الأمين العام للمنظمة (الذي يشار إليه فيما بعد باسم "المودع لديه") .

2 يقوم المودع لديه بما يلي :

(أ) اخطار جميع الدول التي وقعت على البروتوكول الحالي أو انضمت إليه بالآتي :

(i) كل توقيع جديد أو إيداع صك بالتصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام والتاريخ المتعلق بذلك ؛

(ii) تاريخ بدء نفاذ البروتوكول الحالي ؛

(iii) إيداع أي صك بالانسحاب من هذا البروتوكول مع تاريخ تسلمه وموعد بدء نفاذ الانسحاب ؛

(iv) أي قرار متخذ وفقاً للمادة II(1) من البروتوكول الحالي ؛

(ب) إرسال نسخ من البروتوكول الحالي صادقة ومصدقة إلى جميع الدول الموقعة على البروتوكول الحالي أو المنظمة إليه .

3 وبمجرد بدء نفاذ البروتوكول الحالي ، يرسل المودع لديه نسخة من هذا البروتوكول صادقة ومصدقة إلى أمانة الأمم المتحدة للتسجيل والنشر تمشيًا مع المادة 102 من ميثاق الأمم المتحدة .

المادة IX  
اللغات

حرر البروتوكول الحالي في نسخة واحدة باللغات الإسبانية ، والانكليزية ، والروسية ، والفرنسية ، وتعتبر النصوص الأربعة متساوية في الحجية . وستعد ترجمات رسمية باللغات الألمانية ، والإيطالية ، والعربية ، واليابانية ، وتودع مع الأصل الموقع .



## المادتان VIII ، IX

وإشهادًا على ذلك قام الموقعون أدناه \* ، المفوضون بذلك رسميًا من حكوماتهم ،  
بالتوقيع على البروتوكول الحالي .

حرر في لندن في اليوم السابع عشر من شباط/فبراير سنة ألف وتسعمائة وثمانية  
وسبعين .

بروتوكول 1978

\* حذفت التوقيعات .

## البروتوكول I

(مع التعديلات التي أدخلت عليه)

الأحكام المتعلقة برفع التقارير  
عن الأحداث التي تشمل مواد مؤذية

## البروتوكول I

(مع التعديلات التي أدخلت عليه)

الأحكام المتعلقة برفع التقارير عن الأحداث  
التي تشمل مواد مؤذية  
(وفقاً للمادة 8 من الاتفاقية)

### المادة I

واجب الإبلاغ

### البروتوكول I

- (1) يقوم ربان السفينة المتورطة في حدث من الأحداث المشار إليها في المادة II من هذا البروتوكول ، أو أي شخص مسؤول عن السفينة ، بالإبلاغ دون تأخير وبأكمل صورة عن تفاصيل مثل ذلك الحدث وفقاً لأحكام هذا البروتوكول .
- (2) في حالة هجر السفينة المشار إليها في الفقرة (1) من المادة الحالية ، أو عندما يكون التقرير الصادر عن هذه السفينة غير كامل أو يستحيل الحصول عليه ، فإن على مالك السفينة أو مستأجرها أو المسؤول عن إدارتها أو متعهد تشغيلها ، أو وكالاتهم الاضطلاع إلى أقصى حد ممكن بالالتزامات الملقاة على عاتق الربان بمقتضى أحكام هذا البروتوكول .

### المادة II

متى ترفع التقارير

- (1) يرفع التقرير حينما يشمل الحدث ما يلي :
  - (أ) التصريف الذي يتجاوز المستوى المسموح به أو التصريف المحتمل للزيت أو لمواد سائلة ضارة لأي سبب كان بما في ذلك لأغراض ضمان سلامة السفينة أو انقاذ الأرواح في البحار ؛ أو
  - (ب) التصريف أو التصريف المحتمل لمواد مؤذية منقولة في عبوات ، بما فيها تلك المنقولة في حاويات شحن ، أو صهاريج نقالة ، أو عربات صهريجية برية وحديدية ، أو صنادل متتية ؛ أو
  - (ج) عطب أو خلل أو عطل سفينة يبلغ طولها 15 متراً فأكثر من شأنه :

## البروتوكول I: التقارير عن الأحداث التي تشمل مواد ضارة

- (i) أن يؤثر على سلامة السفينة ، ويشمل ذلك على سبيل المثال لا الحصر التصادم ، والجنوح ، والحريق ، والانفجار ، وال فشل الهيكلي ، والغمر ، وتزحزح البضائع ؛ أو
- (ii) أن يسفر عن قصور في سلامة الملاحية ، ويشمل ذلك على سبيل المثال لا الحصر خلل أو عطل جهاز التوجيه ، وتجهيزات الدفع ، ونظام توليد الكهرباء ، والمعينات الملاحية السفينية الجوهرية ؛ أو
- (د) التصريف أثناء تشغيل السفينة للزيت أو لمواد سائلة ضارة بما يتجاوز الكمية أو المعدل اللحظي المسوح بهما بموجب الاتفاقية الحالية .

(2) ولأغراض هذا البروتوكول فإن :

- (أ) تعبير " الزيت " المشار إليه في الفقرة الفرعية 1(أ) من هذه المادة يعني الزيت حسب تعريفه المحدد في اللائحة 1(1) في المرفق I للاتفاقية .
- (ب) تعبير " المواد السائلة الضارة " المشار إليه في الفقرة الفرعية 1(أ) من هذه المادة يعني المواد السائلة الضارة حسبما هي معرفة في اللائحة 1(6) من المرفق II من الاتفاقية .
- (ج) تعبير "المواد المؤذية" المنقولة في عبوات المشار إليه في الفقرة الفرعية 1(ب) من هذه المادة يعني المواد التي تعتبرها المدونة البحرية الدولية للسلع الخطرة (IMDG) ملوثات بحرية .

## المادة III

## محتويات التقرير

يجب أن تشمل التقارير في كل الأحوال ما يلي :

- (أ) هوية السفن المتورطة ؛
- (ب) التوقيت ، ونوع وموقع الحادث ؛
- (ج) كمية ونوع المواد المؤذية المعنية ؛
- (د) تدابير المساعدة والانتقاذ .

## المواد III ، IV ، V

المادة IV  
التقرير التكميلي

أي شخص ملزم بمقتضى أحكام هذا البروتوكول بارسال تقرير ، عليه عند  
الأمكان ، :

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

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

المادة V  
إجراءات الإبلاغ

(1) تبت التقارير إلى أقرب دولة ساحلية عبر أسرع قنوات متاحة للاتصال مع  
منحها الأولوية القصوى .

(2) وبغية تنفيذ أحكام هذا البروتوكول ، فإن على أطراف الاتفاقية الحالية أن  
تصدر ، أو تدفع إلى إصدار ، لوائح أو تعليمات حول الإجراءات المرعية عند  
الإبلاغ عن حوادث تشمل مواد مؤذية ، وأن تركز في ذلك على خطوط توجيهية  
تضعها المنظمة .

البروتوكول I

\* يرجى الرجوع إلى المبادئ العامة بشأن نظم ومتطلبات الإبلاغ السفينية بما في ذلك الخطوط  
التوجيهية للإبلاغ عن الأحداث التي تشمل بضائع خطيرة و/أو مواد مؤذية و/أو ملوثات بحرية التي  
اعتمدها المنظمة بالقرار A.851(20) ؛ أنظر منشور المنظمة البحرية الدولية الذي يحمل رقم المبيع

## البروتوكول II

## التحكيم



## البروتوكول II

### التحكيم

(بمقتضى المادة 10 من الاتفاقية)

#### المادة I

تتمشى إجراءات التحكيم ، ما لم تقرر الأطراف خلاف ذلك ، مع القواعد المحددة في هذا البروتوكول .

#### المادة II

(1) تشكل هيئة تحكيم بناء على طلب يوجهه أحد الأطراف في الاتفاقية إلى طرف آخر طبقاً للمادة 10 من الاتفاقية الحالية . ويجب أن يتكون طلب التحكيم من بيان القضية إلى جانب أي وثائق داعمة .

(2) يجب على الطرف الملتزم أن يخطر الأمين العام للمنظمة بأنه طلب تشكيل هيئة للتحكيم ، وبأسماء أطراف النزاع ، وبمواد الاتفاقية أو اللوائح التي نشأ ، في رأيه ، خلاف بشأن تفسيرها أو تطبيقها . ويعمم الأمين العام هذه المعلومات على جميع الأطراف .

#### المادة III

تتشكل الهيئة من ثلاثة أعضاء وذلك بأن يعين كل طرف من طرفي النزاع محكماً واحداً ، ثم يعين هذان المحكمان بالاتفاق محكماً ثالثاً يتولى رئاستها .

#### المادة IV

(1) إذا لم يتم تعيين رئيس الهيئة بعد انقضاء فترة ستين يوماً من تعيين المحكم الثاني ، يقوم الأمين العام للمنظمة بناء على طلب أي من الطرفين في غضون فترة أخرى تستغرق ستين يوماً بتعيين هذا الرئيس على أن ينتقيه من قائمة بأشخاص مؤهلين سبق لمجلس المنظمة وضعها .

(2) وإذا لم يعين أحد الطرفين خلال فترة ستين يوماً من تاريخ تسلم الطلب عضو الهيئة الذي تقع عليه مسؤولية تعيينه ، يجوز للطرف الآخر أن يقوم مباشرة باخطار الأمين العام للمنظمة الذي يعين رئيساً للهيئة في غضون

البروتوكول II : التحكيم

فترة ستين يوماً على أن ينتقيه من القائمة المذكورة في الفقرة (1) من هذه المادة .

(3) ويجب على رئيس الهيئة ، إثر تعيينه ، أن يطلب من الطرف الذي لم يعين محكماً أن يقوم بذلك بالطريقة ذاتها وبالشروط ذاتها . وإذا لم يتم ذلك الطرف بإجراء التعيين المطلوب ، يطلب رئيس الهيئة من الأمين العام للمنظمة إجراء التعيين بالطريقة والشروط الموصوفة في الفقرة السابقة .

(4) ولا يجوز أن يكون رئيس الهيئة ، في حال تعيينه بمقتضى أحكام المادة الحالية ، مواطناً من مواطني أحد الطرفين المعنيين ، أو سبق له أن كان كذلك ، إلا إذا وافق الطرف الآخر على هذا .

(5) في حالة وفاة محكم تقع مسؤولية تعيينه على أحد الأطراف أو تخلفه عن الحضور ، يقوم ذلك الطرف بتعيين بديل له خلال فترة ستين يوماً من تاريخ الوفاة أو التخلف . وإذا لم يتم ذلك ، يواصل المحكمان المتبقيان عملية التحكيم . وفي حالة وفاة رئيس الهيئة أو تخلفه عن الحضور يعين بديل ، يحل محله بمقتضى أحكام المادة 3 أعلاه ، أو بمقتضى أحكام المادة الحالية إن لم يتوصل أعضاء الهيئة إلى اتفاق خلال فترة ستين يوماً من الوفاة أو التخلف .

المادة V

يجوز لهيئة التحكيم أن تستمع إلى الادعاءات المضادة المنبثقة مباشرة عن موضوع النزاع ، وأن تثبت فيها .

المادة VI

يضطلع كل طرف بمسؤولية تسديد أتعاب محكمه كما يتحمل النفقات المرتبطة بذلك والتكاليف الناجمة عن إعداد قضيته . وتتحمل الأطراف بالتساوي أتعاب رئيس الهيئة وكل النفقات العامة الناشئة عن عملية التحكيم . ومن الواجب أن تحتفظ الهيئة بسجل لجميع مصروفاتها وأن تتقدم بكشف نهائي عنها .

المادة VII

يجوز لأي طرف في الاتفاقية ، تكون له مصلحة ذات طابع قانوني قد تتأثر بالقرار المتخذ في القضية ، أن ينضم إلى إجراءات التحكيم ، وذلك بعد توجيه اخطار كتابي إلى الأطراف التي استهلتها ، وبشرط موافقة الهيئة .

المواد V ، VI ، VII ، VIII ، IX ، X

**المادة VIII**

تقوم أية هيئة تحكيم تشكل بمقتضى أحكام البروتوكول الحالي بتقرير نظامها الداخلي .

**المادة IX**

(1) تتخذ الهيئة القرارات بشأن قواعد عملها ومكان عقد اجتماعاتها وبشأن أية مسألة مطروحة عليها بأغلبية أصوات أعضائها ؛ ولا يحول غياب أحد أعضاء الهيئة المعينين من قبل أطراف النزاع ، أو امتناعه عن التصويت ، دون توصل الهيئة إلى قرار . وفي الحالات التي تتعادل فيها الأصوات ، يكون صوت الرئيس هو المرجح .

(2) على أطراف النزاع تيسير عمل الهيئة واستخدام كل الوسائل المتوفرة لديها لتحقيق ما يلي بمقتضى قوانينها السارية :

(أ) تزويد الهيئة بالوثائق والمعلومات اللازمة ؛

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

(3) لا يشكل غياب أحد الأطراف أو تخلفه عن الحضور عائقاً في طريق الإجراءات .

**المادة X**

(1) تصدر الهيئة قرارها في غضون خمسة أشهر من تاريخ إنشائها ما لم تقرر ، عند الضرورة ، تمديد ذلك الأجل لفترة أخرى لا تتعدى ثلاثة أشهر . ويرفق حكم الهيئة بالحيثيات ، ويكون هذا الحكم قطعياً لا استئناف فيه ، ويبلغ إلى الأمين العام للمنظمة . وعلى أطراف النزاع أن تمتثل فوراً لذلك الحكم .

(2) يجوز لأي من الطرفين طرح ما قد ينشأ بينهما من خلافات بشأن تفسير أو تنفيذ الحكم ، على الهيئة التي أصدرت الحكم للبت فيها ، أما إذا لم تكن هذه الهيئة متاحة ، فعلى هيئة تشكل لهذا الغرض بالطريقة ذاتها التي شكلت بها الهيئة الأصلية .

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

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

إن الأطراف في البروتوكول الحالي ،

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

وإذ تقر بضرورة منع ومكافحة تلوث الهواء من السفن ،

وإذ تستذكر المبدأ 15 لإعلان ريو بشأن البيئة والتنمية الذي يدعو إلى تطبيق نهج تحوطي ،

وإذ ترى أن خير سبيل لتحقيق هذا الهدف هو إبرام بروتوكول لعام 1997 لتعديل الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 ، بصيغتها 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 ، بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (المشار إليها فيما بعد باسم "الاتفاقية") .

### المادة 2

إضافة المرفق VI إلى الاتفاقية

يضاف إلى الاتفاقية المرفق VI المعنون "لوائح لمنع تلوث الهواء من السفن" ، الذي يرد نصه في مرفق البروتوكول الحالي .

بروتوكول عام 1997 لتعديل ماربول 78/73

المادة 3

التزامات عامة

- 1 يجب أن تُقرأ وتُفسر الاتفاقية والبروتوكول الحالي معًا ، فيما بين الأطراف في البروتوكول الحالي، بوصفهما صكا واحداً .
- 2 كل إشارة إلى البروتوكول الحالي تشكل في الوقت نفسه إشارة إلى مرفقه .

المادة 4

إجراءات التعديل

- لدى تطبيق المادة 16 من الاتفاقية على تعديل للمرفق VI وتبديلاته ، تعتبر الإشارة إلى " طرف في الاتفاقية " إشارة إلى طرف ملتزم بذلك المرفق .

أحكام ختامية

المادة 5

التوقيع ، والتصديق ، والقبول ، والموافقة ، والانضمام

- 1 يفتح باب التوقيع على البروتوكول الحالي في مقر المنظمة البحرية الدولية (المشار إليها فيما بعد باسم "المنظمة") من 1 كانون الثاني/يناير 1998 حتى 31 كانون الأول/ديسمبر 1998 ، ويظل باب الانضمام إليه مفتوحاً بعد ذلك . والدول المتعاقدة في بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 (المشار إليه فيما بعد باسم " بروتوكول عام 1978 ") هي وحدها التي يجوز لها أن تصبح أطرافاً في البروتوكول الحالي وذلك عن طريق :

- (أ) التوقيع دون تحفظ إزاء التصديق أو القبول أو الموافقة ؛ أو
- (ب) التوقيع ، المرتهن بالتصديق أو القبول أو الموافقة ، والمتبوع بالتصديق أو القبول أو الموافقة ؛ أو
- (ج) الانضمام .

- 2 يتم التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام بإيداع الصك الذي يفيد ذلك لدى الأمين العام للمنظمة (المشار إليه فيما بعد باسم " الأمين العام ") .



## المواد 3، 4، 5، 6، 7، 8

المادة 6  
بدء النفاذ

1 يبدأ نفاذ البروتوكول الحالي بعد اثني عشر شهرًا من التاريخ الذي تصبح فيه خمس عشرة دولة على الأقل ، تشكل الحمولة الاجمالية لأساطيلها التجارية مجتمعة ما لا يقل عن 50% من حمولة الاسطول التجاري العالمي ، أطرافاً في هذا البروتوكول وفقاً للمادة 5 منه .

2 أي صك للتصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام يودع بعد التاريخ الذي يبدأ فيه نفاذ البروتوكول يصبح نافذ المفعول بعد ثلاثة أشهر من تاريخ الأيداع .

3 أي صك للتصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام يودع بعد التاريخ الذي يعتبر فيه تعديل للبروتوكول الحالي مقبولاً وفقاً للمادة 16 من الاتفاقية ، ينطبق على البروتوكول الحالي بصيغته المعدلة .

المادة 7  
الانسحاب

1 يجوز لأي طرف في البروتوكول الحالي أن ينسحب منه في أي وقت بعد انقضاء خمس سنوات من تاريخ دخول هذا البروتوكول حيز النفاذ إزاء ذلك الطرف .

2 يحدث الانسحاب بإيداع صك الانسحاب لدى الأمين العام .

3 يصبح الانسحاب نافذ المفعول بعد اثني عشر شهرًا من تاريخ تسلم الأمين العام للاخطار أو بعد انقضاء أية فترة أخرى أطول أجلاً قد تحدد في الاخطار .

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

المادة 8  
الوبيع

1 يودع البروتوكول الحالي لدى الأمين العام (المشار إليه فيما بعد باسم "الوبيع") .

بروتوكول عام 1997 لتعديل ماريول 78/73

2 على الوديع :

(أ) أن يبلغ جميع الدول التي وقعت على البروتوكول الحالي أو انضمت إليه بما يلي :

(i) كل توقيع جديد أو ايداع جديد لصك من صكوك التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام ، بالإضافة إلى تاريخ هذا التوقيع أو ذلك الايداع ؛

(ii) تاريخ بدء نفاذ البروتوكول الحالي ؛ و

(iii) ايداع أي صك للانسحاب من البروتوكول الحالي ، بالإضافة إلى تاريخ تسلّم هذا الصك والتاريخ الذي يصبح فيه هذا الانسحاب نافذ المفعول ؛ و

(ب) أن يرسل نسخاً صادقة مصدقة من البروتوكول الحالي إلى جميع الدول التي وقعت على البروتوكول الحالي أو انضمت إليه .

3 بمجرد بدء نفاذ البروتوكول الحالي ، يرسل الوديع نسخة صادقة مصدقة منه إلى الأمين العام للأمم المتحدة لتسجيله ونشره ، وفقاً للمادة 102 من ميثاق الأمم المتحدة .

المادة 9

اللغات

حرر البروتوكول الحالي في نسخة واحدة باللغات الأسبانية والانكليزية والروسية والصينية والعربية والفرنسية وتعتبر النصوص المحررة بهذه اللغات متساوية في الحجية .

واشهاداً على ما تقدم تم التوقيع على هذا البروتوكول من قبل من دونوا توقيعاتهم أدناه\* ، المفوضين على النحو الواجب لذلك الغرض من حكومة كل منهم .

حرر في مدينة لندن في اليوم السادس والعشرين من شهر أيلول/سبتمبر سنة ألف وتسعمائة وسبع وتسعين .

\* حذف التوقيعات .

**المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73**

**(مع التعديلات التي أدخلت عليه)**

**لوائح منع التلوث بالزيوت**

## المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73 (مع التعديلات التي أدخلت عليه)

### لوائح منع التلوث بالزيوت

#### الفصل I - عموميات

#### اللاحقة 1 تعريف

لأغراض هذا المرفق فإن :

(1) "الزيت" : هو النفط في كل أشكاله بما في ذلك الزيت الخام ، وزيت الوقود ، والحماة ، والحثالة الزيتية ، والمنتجات المكررة (عدا المواد البتروكيميائية التي تخضع لأحكام المرفق II من الاتفاقية الحالية) ، وكذلك المواد المدرجة في التذييل I لهذا المرفق ، دون الحد من الطابع العام لما سبق ذكره .

#### أنظر التفسير 1 ألف.0

(2) "الخليط الزيتي" : هو خليط ذو محتوى زيتي ما .

(3) "الوقود الزيتي" : هو أي زيت يستخدم كوقود في جهاز دفع السفينة التي تنقل مثل هذا الزيت ، وفي الآلات المساعدة .

(4) "ناقلات الزيت" : هي السفن المبنية أو المكيفة أساساً لنقل الزيت سائلاً في أماكن البضائع فيها ، وتشمل ناقلات البضائع المختلطة وأي "ناقلة كيميائيات" حسب تعريفها الوارد في المرفق II للاتفاقية الحالية عندما تكون البضاعة التي تنقلها أو جزءاً منها زيتاً سائلاً .

#### أنظر التفسيرين 0.1 و 1.6

(5) "ناقلة البضائع المختلطة" : هي السفينة المصممة للنقل السائب للزيت أو للبضائع الصلبة .

(6) "السفينة الجديدة" هي :

(أ) السفينة التي أبرم عقد بنائها بعد 31 كانون الأول/ديسمبر 1975 ؛ أو

## المرفق 1: لوائح منع التلوث بالزيوت

(ب) السفينة الممدود صالباها أو التي تكون في مرحلة مماثلة من مراحل البناء بعد 30 حزيران/يونيو 1976 ، إن لم يكن هناك مثل ذلك العقد ؛ أو

(ج) السفينة المسلمة بعد 31 كانون الأول/ديسمبر 1979 ؛ أو

(د) السفينة التي اجريت عليها عملية تحويل رئيسية :

(i) السفينة المبرم عقدها بعد 31 كانون الأول/ديسمبر 1975 ؛ أو

(ii) السفينة التي يبدأ بناؤها بعد 30 حزيران/يونيو 1976 إن لم يكن هناك مثل ذلك العقد ؛ أو

(iii) السفينة التي ينتهي بناؤها بعد 31 كانون الأول/ديسمبر 1979 .

## أنظر التفسيرين 1.1 و 2.1

(7) " السفينة الموجودة " : هي أية سفينة لا تتدرج في عداد السفن الجديدة .

(8) (أ) " التحويل الرئيسي " : هو عملية تحويل لسفينة موجودة وتشمل :

(i) العمليات التي تغير جوهريا من أبعاد السفينة أو سعة حملها ؛ أو

(ii) العمليات التي تغير نوع السفينة ؛ أو

(iii) العمليات التي يكون القصد منها ، في رأي الإدارة ، تمديد أجل خدمة السفينة بشكل جوهري ؛ أو

(iv) العمليات التي تسفر عن إدخال تغييرات أخرى على السفينة بحيث تصبح ، إذا كان الأمر يتعلق بسفينة جديدة ، خاضعة لأحكام الاتفاقية الحالية ذات الصلة والتي لا تنطبق عليها بوصفها سفينة موجودة .

## أنظر التفسير 3.1

(ب) وبغض النظر عن أحكام الفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة ، فإن تحويل ناقله زيت موجودة ذات حمولة ساكنة قدرها 20 000 طن فأكثر تلبية لمتطلبات اللائحة 13 من هذا المرفق ، لا يعتبر تحويلا رئيسيا لأغراض هذا المرفق .

(ج) وبغض النظر عن أحكام الفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة ، فإن تحويل ناقله زيت موجودة لتلبية متطلبات اللائحة 13 أو 13أ من هذا المرفق لا يعتبر تحويلا رئيسيا لأغراض هذا المرفق .

اللائحة 1

(9) "من أقرب أرض": أي من خط الأساس الذي حددت منه المياه الإقليمية للإقليم المعني وفقا للقانون الدولي . أما بالنسبة لأغراض الاتفاقية الحالية فإن مصطلح "من أقرب أرض" 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 حتى نقطة عند خط العرض 10°00' جنوباً ، خط الطول 142°00' شرقاً ، ثم حتى نقطة عند خط العرض 9°10' جنوباً ، خط الطول 143°52' شرقاً ، ثم حتى نقطة عند خط العرض 9°00' جنوباً ، خط الطول 144°30' شرقاً ، ثم حتى نقطة عند خط العرض 10°41' جنوباً ، خط الطول 145°00' شرقاً ، ثم حتى نقطة عند خط العرض 13°00' جنوباً ، خط الطول 145°00' شرقاً ، ثم حتى نقطة عند خط العرض 15°00' جنوباً ، خط الطول 146°00' شرقاً ، ثم حتى نقطة عند خط العرض 17°30' جنوباً ، خط الطول 147°00' شرقاً ، ثم حتى نقطة عند خط العرض 21°00' جنوباً ، خط الطول 152°55' شرقاً ، ثم حتى نقطة عند خط العرض 24°30' جنوباً ، خط الطول 154°00' شرقاً ، إلى نقطة على الساحل الأسترالي عند خط العرض 24°42' جنوباً وخط الطول 153°15' شرقاً .

(10) " المنطقة الخاصة " : هي منطقة بحرية تستدعي اتباع أساليب إلزامية خاصة لمنع التلوث البحري فيها بالزيوت ، وذلك نظراً لأسباب تقنية معترف بها تتعلق بظروفها الأوقيانوغرافية والايكولوجية والطابع الخاص لحركة الملاحة فيها . وتشمل المناطق الخاصة ما أدرج في اللائحة 10 من هذا المرفق .

(11) " المعدل اللحظي لتصريف المحتوى الزيتي " : هو معدل تصريف الزيت مقيساً باللتر في الساعة في أية لحظة مقسوماً على سرعة السفينة مقيسة بالعقد في اللحظة ذاتها .

(12) " الصهريج " : هو مكان محوط مشكّل من الهيكل الدائم للسفينة ، ومصمم لنقل السوائل سائبة .

(13) " الصهريج الجانبي " : هو أي صهريج ملاصق لألواح الجدار الجانبي .

(14) " الصهريج المركزي " : هو أي صهريج يقع إلى الداخل من فاصل إنشائي طولي .

(15) " صهريج النفايات الزيتية " : هو صهريج مصمم خصيصاً لجمع نرح الصهاريج وغسلاتها وغير ذلك من الخلائط الزيتية .

(16) " الصابورة النظيفة " : هي الصابورة في صهريج نظّف منذ آخر مرة نقل النفط فيه إلى درجة أنه إذا ما صرف دفيقه من سفينة راسية في مياه نظيفة وساكنة وفي يوم صاف ، فإنه لن يترك آثار زيت ظاهرة على سطح الماء أو على السواحل المجاورة ، كما أنه لن يتسبب في ترسب حمأة أو مستحلب تحت سطح الماء أو على السواحل المتاخمة . وإذا صرفت



## المرفق I : لوائح منع التلوث بالزيت

الصابورة من نظام أقرته الإدارة لرصد وضبط تصريف الزيت ، فإن المعلومات المستخلصة من هذا النظام والقائلة بأن نسبة الزيت في هذا الدقيق لا تتعدى 15 جزءا في المليون ، تعتبر شهادة حاسمة بأن الصابورة نظيفة حتى لو كانت هناك آثار زيتية ظاهرة .

(17) "الصابورة المفصولة" : هي مياه الصابورة المعبأة في صهريج مفصول تماما عن شبكات الشحنات الزيتية وزيت الوقود ومخصص بصورة دائمة لنقل الصابورة ، أو لنقل الصابورة أو بضائع أخرى غير الزيت أو المواد الضارة بمختلف تعاريفها الواردة في مرفقات الاتفاقية الحالية .

## أنظر التفسير 4.1

(18) "الطول (L)" : ويساوي 96% من الطول الاجمالي على خط للماء عند 85% من العمق الأدنى المشكل للسفينة المقيس من قمة الصالب ، أو الطول من الجانب الأمامي لمقدمة السفينة إلى محور الدفة على خط الماء المذكور ، أيهما كان أكبر . وفي حالة السفن المصممة بصالب مائل من الواجب أن يكون خط الماء الذي يقاس عليه هذا الطول موازيا لخط الماء التصميمي . ويقاس الطول (L) بالأمتار .

(19) "المتعامد الأمامي والمتعامد الخلفي" : ويقاسان من الطرفين الأمامي والخلفي للطول (L) . ويجب أن يتطابق المتعامد الأمامي مع الجانب الأمامي لمقدمة السفينة على خط الماء الذي يقاس عليه الطول .

(20) "منتصف السفينة" : ويقع عند منتصف الطول (L) .

(21) "العرض (B)" : هو أقصى عرض للسفينة ، ويقاس من منتصف السفينة إلى الخط المشكل للاطار في السفن ذات الغلاف المعدني ، وإلى الوجه الخارجي للبدن في السفن ذات الغلاف المصنوع من أية مادة أخرى . ويقاس العرض (B) بالأمتار .

(22) "الحمولة الساكنة (DW)" : هو الفرق ، بالأطنان المترية ، بين إزاحة السفينة في مياه ذات كثافة نوعية تبلغ 1,025 عند خط الماء التحميلي الذي يتماشى مع عائم السفينة الصيفي المحدد ، ووزن السفينة فارغة .

(23) "وزن السفينة فارغة" : هو إزاحة السفينة ، بالأطنان المترية ، بدون البضائع ، والوقود ، وزيت التشحيم ، ومياه الصابورة ، والمياه العذبة ومياه تغذية المراجل المخزونة في الصهاريج ، والمؤن الاستهلاكية ، والركاب والطاقم وأمتعتهم .

(24) "نفاذية" المكان : هي النسبة بين الحجم الذي يفترض أن يكون مشغولا بالماء في هذا المكان إلى الحجم الكلي للمكان .

(25) "الأحجام و المساحات" في السفينة : وتقاس في جميع الحالات حتى الخطوط المشكلة .

اللائحة 1

(26) وبغض النظر عن أحكام الفقرة (6) من هذه اللائحة ، ولأغراض اللوائح 13 و 13باء و 13هاء و 18(4) من هذا المرفق ، فإن "ناقلة الزيت الجديدة" هي :

(أ) ناقلة الزيت التي أبرم عقد بنائها بعد 1 حزيران/يونيو 1979 ؛ أو

(ب) ناقلة الزيت الممدود صالبتها أو التي تكون في مرحلة مماثلة من مراحل البناء بعد 1 كانون الثاني/يناير 1980 ، إن لم يكن هناك مثل ذلك العقد ؛ أو

(ج) ناقلة الزيت المسلمة بعد 1 حزيران/يونيو 1982 ؛ أو

(د) ناقلة الزيت التي أجريت لها عملية تحويل رئيسية :

(i) أبرم عقدها بعد 1 حزيران/يونيو 1979 ؛ أو

(ii) بدأ العمل فيها بعد 1 كانون الثاني/يناير 1980 ، إن لم يكن هناك مثل ذلك العقد ؛ أو

(iii) تم الانتهاء منها بعد 1 حزيران/يونيو 1982 .

ولكن بالنسبة لناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الساكنة 70 000 طن فأكثر فإن التعريف الوارد في الفقرة (6) من هذه اللائحة ينطبق لأغراض اللائحة 13(1) من هذا المرفق .

أنظر التفسيرين 1.1 و 2.1

(27) وبغض النظر عن أحكام الفقرة (7) من هذه اللائحة ، ولأغراض اللوائح 13 و 13ألف و 13باء و 13جيم و 13دال و 18(5) و 18(6)(ج) من هذا المرفق ، فإن "ناقلة الزيت الموجودة" هي أي ناقلة زيت لا تتدرج في عداد ناقلات الزيت الجديدة الوارد تعريفها في الفقرة (26) من هذه اللائحة .

(28) "الزيت الخام" هو أي خليط هيدروكربوني سائل يوجد بصورة طبيعية في الأرض سواء جهز أو لم يجهز لجعله صالحاً للنقل ويشمل :

(أ) الزيت الخام الذي قد تكون بعض الأجزاء المستقطرة قد انتزعت منه ؛ و

(ب) الزيت الخام الذي قد تكون بعض الأجزاء المستقطرة قد أضيفت إليه .

(29) "ناقلة الزيت الخام" هي ناقلة الزيت المستخدمة في تجارة نقل الزيت الخام .

## المرفق I : لوائح منع التلوث بالزيوت

- (30) " ناقلة المنتجات " هي ناقلة الزيت المستخدمة في تجارة نقل الزيوت غير الزيت الخام .
- (31) " موعد الذكرى السنوية " هو اليوم والشهر من كل سنة الموافق لتاريخ انقضاء الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي .

اللائحة 2  
التطبيق

- (1) تنطبق أحكام هذا المرفق على جميع السفن ما لم ينص على خلاف ذلك .
- (2) وفي السفن من غير ناقلات الزيت المجهزة بأماكن مبنية ومستخدمة لنقل الزيت السائب وذات سعة مجموعها 200 متر مكعب فأكثر ، تطبق أيضاً متطلبات اللوائح 9 و 10 و 14 و 15(1) و (2) و (3) و 18 و 20 و 24(4) من هذا المرفق المتعلقة بناقلات الزيت ، وذلك فيما يتصل ببناء وتشغيل تلك الأماكن ، باستثناء أنه إذا كان مجموع السعة المذكورة يقل عن 1 000 متر مكعب ، فمن الجائز عندئذ تطبيق متطلبات اللائحة 15(4) من هذا المرفق عوضاً عن متطلبات اللائحة 15(1) و (2) و (3) .
- (3) تطبق أيضاً المتطلبات المناسبة من المرفق II من الاتفاقية الحالية عند نقل بضائع خاضعة لأحكام المرفق المذكور في مكان البضائع في ناقلة للزيت .
- (4) (أ) وبالنسبة للزوارق الزلافة ، والمركبات ذات الوسائد الهوائية ، والمركبات الأخرى من الأنواع الجديدة (المركبات شبه السطحية ، المركبات الغواصة ، الخ ... ) التي تتسم بخصائص هيكلية تجعل من غير المعقول أو العملي تطبيق أي من أحكام الفصلين II و III من هذا المرفق المتصلة بالبناء والتجهيز ، فإن بمقدور الإدارة أن تعفيها من تلك الأحكام ، شريطة أن يوفر بناء وتجهيز تلك السفن قدرًا مكافئًا من الحماية ضد التلوث بالزيت مع مراعاة الخدمة المستهدفة لها .
- (ب) ومن الواجب إدراج تفاصيل أي إعفاء تمنحه الإدارة في الشهادة المشار إليها في اللائحة 5 من هذا المرفق .
- (ج) ويجب على الإدارة التي تمنح مثل هذا الإعفاء أن ترسل ، بأسرع ما يكون وفي أجل لا يتجاوز تسعين يومًا من ذلك ، تفاصيل ذلك الإعفاء وأسبابه إلى المنظمة التي تعممها على الأطراف في الاتفاقية كي تطلع عليها وتتخذ بشأنها التدابير المناسبة إذا اقتضى الأمر ذلك .

اللوائح 2 ، 3 ، 4

### اللائحة 3 البدائل المكافئة

#### أنظر التفسير 5.1

- (1) يجوز للإدارة أن تسمح بتركيب أي تجهيزات أو مواد أو أدوات أو أجهزة على السفينة كبديل لما يتطلبه هذا المرفق إذا كانت ، كحد أدنى ، لا تقل فعالية عنها . ولا يشمل نطاق سلطة الإدارة استبدال الطرق التشغيلية بهدف ضبط تصريف الزيوت ، معتبرة في ذلك أن البدائل تعد مكافئة للسمات التصميمية والهيكلية المنصوص عليها في لوائح هذا المرفق .
- (2) على الإدارة التي تسمح بتركيب تجهيزات أو مواد أو أدوات أو أجهزة كبديل لما يتطلبه هذا المرفق ، أن تقوم بتزويد المنظمة بتفاصيل ذلك لتعميمها على الأطراف في الاتفاقية كي تطلع عليها وتتخذ بشأنها التدابير المناسبة إذا اقتضى الأمر ذلك .

### اللائحة 4 المعاينات

- (1) تخضع كل ناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الاجمالية 150 طناً فأكثر ، وجميع السفن الأخرى ذات الحمولة الاجمالية البالغة 400 طن فأكثر ، للمعاينات المحددة أدناه :

(أ) معاينة أولية قبل دخول السفينة حيز الخدمة أو قبل إصدار الشهادة المطلوبة بمقتضى اللائحة 5 من هذا المرفق لأول مرة ، وهي تشمل معاينة كاملة لهيكل السفينة ، ومعدات ، ونظمها ، وتجهيزاتها ، وترتيباتها ، وموادها بالنسبة لكل ما يشملها هذا المرفق . وتجرى هذه المعاينة على نحو يكفل التحقق من امتثال الهيكل ، والمعدات ، والنظم ، والتجهيزات ، والترتيبات ، والمواد امتثالاً تاماً للمتطلبات واجبة الانطباق من هذا المرفق .

(ب) معاينة تجديدية تجرى على فترات تحددها الإدارة على ألا تتجاوز خمس سنوات ، إلا حيثما انطبقت اللائحة (2)8 أو (5)8 أو (6)8 أو (7)8 من هذا المرفق ، ويجب أن تنفذ المعاينة التجديدية على نحو يكفل التحقق من امتثال الهيكل ، والمعدات ، والنظم ، والتجهيزات ، والترتيبات ، والمواد امتثالاً تاماً للمتطلبات واجبة الانطباق من هذا المرفق .

(ج) معاينة بينية تجرى في غضون ثلاثة أشهر تسبق أو تلي موعد الذكرى السنوية الثانية للشهادة أو تجرى في غضون ثلاثة أشهر تسبق أو تلي موعد الذكرى السنوية الثالثة للشهادة وتحل محل إحدى المعاينات السنوية المبينة في الفقرة 1(د) من هذه اللائحة . ويجب أن

## المرفق I : لوائح منع التلوث بالزيوت

تتخذ على نحو يكفل التحقق من امتثال المعدات وما يتصل بها من شبكات الضخ والأنابيب ، بما فيها نظم رصد وضبط تصريف الزيوت ، ونظم الغسل بالزيت الخام ، ومعدات فصل الزيت عن الماء ، ونظم ترشيح الزيت ، امتثالاً تاماً للمتطلبات واجبة الانطباق من هذا المرفق ، ومن أنها تعمل بصورة جيدة . ويجب أن تدون هذه المعايير البيئية على الشهادة الصادرة بموجب اللائحة 5 أو 6 من هذا المرفق .

## أنظر التفسير 1 ألف.1

(د) معاينة سنوية تجرى في غضون ثلاثة أشهر تسبق أو تلي كل موعد للذكرى السنوية للشهادة ، وتشمل تفتيشاً عاماً على الهيكل والمعدات والنظم والتجهيزات والترتيبات والمواد المشار إليها في الفقرة (1)(أ) من هذه اللائحة للتأكد من أنه قد تمت صيانتها وفقاً للفقرة (4) من هذه اللائحة ، وأنها ما زالت مرضية للخدمة المتوخاة من السفينة . ويجب أن تدون هذه المعايير السنوية على الشهادة الصادرة بموجب اللائحة 5 أو 6 من هذا المرفق .

(هـ) معاينة إضافية ، عامة أو جزئية تبعاً للظروف ، تجرى بعد إصلاح نفذ بناء على الفحوصات المقررة في الفقرة (4) من هذه اللائحة أو تجرى متى نفذت أي عمليات إصلاح أو تجديد هامة . ويجب أن تتخذ المعاينة على نحو يكفل التحقق من أن عمليات الإصلاح أو التجديد الضرورية قد أجريت بصورة فعالة ، وأن المواد المستخدمة في عمليات الإصلاح أو التجديد هذه والمهارة الفنية لمن قاموا بتنفيذ العمليات المذكورة مرضيتان من جميع النواحي ، وأن السفينة تمتلك من جميع النواحي لمتطلبات هذا المرفق .

(2) تحدد الإدارة التدابير المناسبة بشأن السفن التي لا تخضع لأحكام الفقرة (1) من هذه اللائحة بغية ضمان امتثالها للأحكام واجبة الانطباق من هذا المرفق .

(3) (أ) يقوم موظفون تابعون للإدارة بإجراء معاينات السفن المتعلقة بإنفاذ أحكام هذا المرفق إلا أنه يجوز للإدارة أن تعهد بالمعاينات إلى خبراء معاينة تعينهم لهذا الغرض أو إلى منظمات تحظى باعترافها .

(ب) يجب على أي إدارة تعيين خبراء معاينة أو منظمات معترف بها لإجراء المعاينات وعمليات التفتيش التي تنص عليها الفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة أن تمنح أي خبير معاينة معين أو منظمة معترف بها صلاحية القيام بما يلي على الأقل :

(i) طلب إجراء إصلاحات على السفينة ؛ و



اللائحة 4

(ii) إجراء معاينات وعمليات تفتيش إذا ما طلبت ذلك السلطات المختصة في دولة الميناء .

ويجب على الإدارة إخطار المنظمة بالمسؤوليات المحددة المنوطة بخبراء المعاينة المعيّنين أو الهيئات المعترف بها والشروط المتعلقة بسلطاتهم ، وذلك لتعميمها على أطراف البروتوكول الحالي بغية اطلاع موظفيها عليها .

(ج) عندما يقرر خبير المعاينة المعين أو الهيئة المعترف بها أن حالة السفينة أو معدّاتها لا تتوافق بصورة جوهرية مع التفاصيل الواردة في الشهادة أو أنها في حالة لا تسمح لها بالبحار بدون أن تشكل تهديدًا شديدًا بإلحاق الضرر بالبيئة البحرية ، يجب على هذا الخبير أو هذه المنظمة كفالة اتخاذ التدابير العلاجية فورًا وإخطار الإدارة بذلك في الوقت المناسب . وإذا لم تتخذ هذه التدابير العلاجية ، ينبغي سحب الشهادة وإخطار الإدارة فورًا ؛ وإذا كانت السفينة في ميناء طرف آخر يجب أيضًا إخطار السلطات المعنية في دولة الميناء فورًا . وعندما يقوم موظف تابع للإدارة أو خبير معين أو منظمة معترف بها بإخطار السلطات المختصة في دولة الميناء ، فإن على حكومة دولة الميناء المعنية توفير أي مساعدة لازمة لهذا الموظف أو خبير المعاينة أو المنظمة لأداء التزاماتهم بموجب هذه اللائحة . ويجب أن تتخذ حكومة دولة الميناء ، إن انطبق ذلك ، الخطوات التي تكفل عدم إبحار السفينة إلا بعد أن تغدو قادرة على الخروج إلى البحر أو مغادرة الميناء للتوجه إلى أقرب حوض إصلاح مناسب متوفر بدون أن تشكل تهديدًا مفرطًا بإلحاق الضرر بالبيئة البحرية .

(د) تكفل الإدارة المعنية تمامًا وفي جميع الحالات ، كمال المعاينة وعمليات التفتيش وكفاءتهما ، وتتعهد بضمان اتخاذ الترتيبات اللازمة للوفاء بهذا الالتزام .

(4) (أ) تصان السفينة ومعدّاتها في حالة تتفق مع أحكام البروتوكول الحالي لكفالة أن تظل السفينة صالحة من جميع الجوانب للتوجه إلى البحر بدون أن تشكل تهديدًا مفرطًا بإلحاق الضرر بالبيئة البحرية .

(ب) بعد اتمام أي معاينة للسفينة بمقتضى الفقرة (1) من هذه اللائحة ، لا يجوز إدخال أي تغيير ، دون إذن من الإدارة ، على الهيكل ، أو المعدّات ، أو النظم ، أو التجهيزات ، أو الترتيبات أو المواد التي شملتها المعاينة ، إلا إذا كان الأمر يتعلق بالاحلال البحت لمثل تلك المعدّات والتجهيزات .

(ج) عند تعرض السفينة لحادثة أو اكتشاف عيب فيها يؤثر بصورة جوهرية في سلامة السفينة أو كفاءة أو كمال معدّاتها التي يشملها هذا المرفق ، فإن على ربان السفينة أو مالكها أن يخطر في أقرب فرصة



## المرفق 1 : لوائح منع التلوث بالزيت

الإدارة أو المنظمة المعترف بها أو خبير المعاينة المعين المسؤولين عن إصدار الشهادة ذات الصلة ، وترتب 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 ، وجب أيضاً على الربان أو المالك القيام فوراً بتقديم تقرير إلى السلطات المعنية في دولة الميناء ، وعلى خبير المعاينة المعين أو المنظمة المعترف بها التأكد من تقديم مثل هذا التقرير .

## اللائحة 5

## إصدار الشهادة أو المصادقة عليها

أنظر التفسيرين 0.2 ، 1.2

(1) تمنح الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي ، بعد إجراء المعاينة بمقتضى أحكام اللائحة 4 من هذا المرفق ، لنقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الإجمالية 150 طناً فأكثر والسفن الأخرى ذات الحمولة الإجمالية البالغة 400 طن فأكثر العاملة في رحلات إلى موانئ وفرض بحرية خاضعة للولاية القضائية لأطراف أخرى في الاتفاقية .

أنظر التفسيرات 2.2 ، 3.2 ، 4.2

(2) تقوم الإدارة ، أو من تخوله أصولاً بذلك من الأشخاص أو المنظمات ، بإصدار هذه الشهادة أو المصادقة عليها . وتتحمل الإدارة في كل حال من الأحوال المسؤولية الكاملة بشأن هذه الشهادة .

(3) دون الإخلال بأي أحكام أخرى لتعديلات هذا المرفق التي اعتمدها لجنة حماية البيئة البحرية بموجب القرار MEPC.39(29) ، فإن أي شهادة دولية لمنع التلوث الزيتي ، تكون سارية وقت دخول هذه التعديلات حيز النفاذ ، تظل سارية الصلاحية حتى وقت انقضاء هذه الصلاحية بموجب أحكام هذا المرفق المطبقة قبل دخول هذه التعديلات حيز النفاذ .

## اللائحة 6

## إصدار الشهادة أو المصادقة عليها من قبل حكومة أخرى

(1) يجوز لحكومة طرف في الاتفاقية أن تخضع ، بناء على طلب الإدارة ، سفينة للمعاينة ، ويجب عليها ، إذا اقتضت بأن السفينة تمثل لأحكام هذا المرفق ، أن تمنح هذه السفينة أو أن ترخص بمنحها الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي ، أو أن ترخص عند الاقتضاء بالمصادقة على تلك الشهادة على متن السفينة ، وفقاً لهذا المرفق .

(2) ترسل نسخة من الشهادة ونسخة من تقرير المعاينة بأسرع ما يكون إلى الإدارة الملتزمة .

اللوائح 5، 6، 7، 8

(3) يجب أن تتضمن الشهادة الصادرة على هذا النحو نصاً يفيد أنها صادرة بناء على طلب الإدارة وأنها تتمتع بنفس المفعول الذي تحظى به الشهادة الصادرة بمقتضى اللائحة 5 من هذا المرفق ، وبالقدر ذاته من الاعتراف .

(4) لا يجوز منح الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي للسفن التي يحق لها رفع علم دولة غير طرف .

### اللائحة 7

#### نموذج الشهادة

#### أنظر التفسير 4.2 ألف

يجب أن تحرر الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي طبقاً للنموذج المدرج في التذييل II من هذا المرفق . وإذا لم تكن اللغة المستعملة هي الانكليزية أو الفرنسية ، وجب أن يشتمل النص على ترجمة إلى إحدى هاتين اللغتين .

### اللائحة 8

#### مدة الشهادة وصلاحيتها

#### أنظر التفسير 5.2

(1) تمنح الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي لفترة تحددها الإدارة على ألا تتجاوز خمس سنوات .

(2) (أ) دون الإخلال بمتطلبات الفقرة (1) من هذه اللائحة ، عندما تستكمل المعاينة التجديدية في غضون ثلاثة أشهر قبل تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة ، فإن الشهادة الجديدة تظل سارية من تاريخ اتمام المعاينة التجديدية حتى تاريخ لا يتجاوز سنوات خمساً من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة .

(ب) عندما تستكمل المعاينة التجديدية بعد تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة ، فإن الشهادة الجديدة تظل سارية من تاريخ اتمام المعاينة التجديدية حتى تاريخ لا يتجاوز سنوات خمساً من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة .

(ج) عندما تستكمل المعاينة التجديدية قبل انتهاء صلاحية الشهادة بأكثر من ثلاثة أشهر ، فإن الشهادة الجديدة تظل سارية من تاريخ اتمام المعاينة التجديدية حتى تاريخ لا يتجاوز سنوات خمساً من تاريخ اتمام المعاينة التجديدية .

## المرفق 1: لوائح منع التلوث بالزيت

## المرفق 1

- (3) إذا أصدرت شهادة لفترة تقل عن خمس سنوات ، جاز للإدارة أن تمدد صلاحية الشهادة بعد تاريخ انتهائها حتى الفترة القصوى المحددة في الفقرة (1) من هذه اللائحة ، شريطة أن تنفذ ، حسب المقام ، المعاينات المشار إليها في اللائحة (1)4(ج) و(1)4(د) من هذا المرفق التي تكون واجبة الانطباق عند إصدار شهادة تغطي فترة صلاحيتها سنوات خمساً .
- (4) إذا استكملت معاينة تجديدية وتعذر إصدار شهادة جديدة أو حملها على متن السفينة قبل تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة ، جاز للشخص المفوض أو للمنظمة المفوضة من جانب الإدارة المصادقة على الشهادة الموجودة ، ووجب أن تقبل هذه الشهادة بوصفها شهادة سارية الصلاحية لفترة إضافية لا تتجاوز خمسة أشهر من تاريخ انتهاء الصلاحية .
- (5) إذا لم تكن السفينة ، وقت انتهاء صلاحية الشهادة ، توجد في الميناء التي ستخضع فيه للمعاينة ، جاز للإدارة أن تمدد فترة صلاحية الشهادة ولكن يجب ألا يمنح هذا التمديد إلا لغرض واحد هو السماح للسفينة باستكمال رحلتها إلى الميناء الذي ستخضع فيه للمعاينة ، وذلك فقط في الحالات التي يبدو فيها من السليم والمعقول القيام بذلك . ولا يجوز تمديد أية شهادة لفترة تزيد على ثلاثة أشهر ، ولا يجوز لسفينة منحت تمديدًا أن تقوم ، عند وصولها إلى الميناء التي ستخضع فيه للمعاينة ، بمغادرة ذلك الميناء - متذرة بتمتعها بذلك التمديد - قبل الحصول على شهادة جديدة . وعند اتمام المعاينة التجديدية ، تسري صلاحية الشهادة الجديدة من تاريخ لا يتجاوز سنوات خمساً من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة قبل منح التمديد .
- (6) يجوز للإدارة أن تمدد الشهادة ، التي صدرت لسفينة تقوم برحلات قصيرة والتي لم تمدد بموجب الأحكام السابقة لهذه اللائحة ، لفترة سماح لا تتعدى شهراً واحداً من تاريخ انتهاء الصلاحية المبين فيها . وعند اتمام المعاينة التجديدية ، تسري صلاحية الشهادة الجديدة حتى تاريخ لا يتجاوز سنوات خمساً من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة قبل منح التمديد .
- (7) في ظروف خاصة تحددها الإدارة ، لا يلزم تأريخ الشهادة الجديدة اعتباراً من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة ، كما تستوجب ذلك الفقرة (2)(ب) أو (5) أو (6) من هذه اللائحة . وفي هذه الظروف الخاصة ، يجب أن تكون الشهادة الجديدة سارية الصلاحية حتى تاريخ لا يتجاوز سنوات خمساً من تاريخ اتمام المعاينة التجديدية .
- (8) إذا استكملت معاينة سنوية أو بينية قبل الفترة المحددة في اللائحة 4 من هذا المرفق ، فإن :
- (أ) موعد الذكرى السنوية المبين في الشهادة يجب أن يعدل ، عن طريق المصادقة ، إلى تاريخ لا يتعدى ثلاثة أشهر تلي التاريخ الذي استكملت فيه المعاينة ؛

اللائحة 8 ألف

- (ب) المعاينة السنوية أو البينية التالية التي تستوجبها اللائحة 4 من هذا المرفق يجب أن تستكمل وفقا للفترات الفاصلة المبينة في تلك اللائحة باستخدام موعد الذكرى السنوية الجديدة ؛
- (ج) تاريخ انتهاء الصلاحية يجوز أن يظل كما هو شريطة أن تنفذ معاينة سنوية أو بينية واحدة أو أكثر ، حسب المقام ، بحيث لا يجري تجاوز أقصى فترة فاصلة بين المعاينات المقررة بموجب اللائحة 4 من هذا المرفق .
- (9) تنتهي صلاحية شهادة صدرت بموجب اللائحة 5 أو 6 من هذا المرفق في أية من الحالات التالية :
- (أ) إذا لم تستكمل المعاينات ذات الصلة في غضون الفترات المحددة بموجب اللائحة 4(1) من هذا المرفق ؛
- (ب) إذا لم يصادق على الشهادة وفقاً لأحكام اللائحة 4(1)(ج) أو 4(1)(د) من هذا المرفق ؛
- (ج) عند انتقال السفينة لعلم دولة أخرى . ويجب ألا تصدر شهادة بديلة إلا عندما تقتنع الحكومة المصدرة للشهادة الجديدة اقتناعاً تاماً بأن السفينة تمثل لمتطلبات اللائحتين 4(أ) و 4(ب) من هذا المرفق . وفي حالة انتقال السفينة فيما بين الأطراف ، يجب على حكومة الطرف الذي كان يحق للسفينة أن ترفع علمه فيما سبق أن تبادر في أقرب وقت ممكن ، إذا طلب منها ذلك في غضون ثلاثة أشهر بعد انتقال السفينة ، إلى موافاة الإدارة بنسخ من الشهادة التي كانت السفينة تحملها قبل انتقالها ، وبنسخ من تقارير المعاينة ذات الصلة ، إن توافرت .

اللائحة 8 ألف

مراقبة دولة الميناء للمتطلبات التشغيلية \*

- (1) تخضع السفينة في ميناء أو فِرضة بحرية تابعين لطرف آخر للتفتيش من قبل موظفين مخولين أصولاً من 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 على غير اطلاع على الإجراءات المتتية الأساسية المتصلة بمنع التلوث بالزيت .

\* يرجى الرجوع الى لجرامت مراقبة السفن من قبل دولة الميناء ، التي اعتمدها المنظمة بموجب القرار A.787(19) بصيغتها المعدلة بموجب القرار A.882(21) ؛ أنظر منشور المنظمة البحرية الدولية الذي يحمل رقم المبيع : IMO-021A .

## المرفق I : لوائح منع التلوث بالزيوت

## المرفق I

- (2) في الظروف المحددة في الفقرة (1) من هذه اللائحة ، يتخذ الطرف الخطوات اللازمة لكفالة عدم ابحار السفينة ما لم يستقم الوضع بما يتمشى مع متطلبات هذا المرفق .
- (3) تنطبق على هذه اللائحة الاجراءات المتصلة المراقبة من قبل دولة الميناء المنصوص عليها في المادة 5 من الاتفاقية الحالية .
- (4) ليس في هذه اللائحة ما يمكن تفسيره على أنه يحد من حقوق والتزامات طرف ما ينفذ المراقبة على المتطلبات التشغيلية المنصوص عليها صراحة في الاتفاقية الحالية .



## اللائحة 9

## المرفق I

## الفصل II - متطلبات ضبط التلوث التشغيلي

## اللائحة 9

## ضبط تصريف الزيوت

(1) مع مراعاة أحكام اللائحتين 10 و 11 من هذا المرفق والفقرة (2) من هذه اللائحة ، يحظر تصريف الزيوت أو الخلائط الزيتية في البحر من السفن التي ينطبق عليها هذا المرفق باستثناء الحالات التي تلبى فيها جميع الشروط التالية :

(أ) فيما يتعلق بناقلات الزيت باستثناء ما نصت عليه الفقرة الفرعية (ب) من هذه الفقرة :

(i) ألا تكون الناقلة داخل منطقة خاصة ؛

(ii) أن تكون الناقلة على مسافة تتجاوز 50 ميلاً بحرياً من أقرب أرض ؛

(iii) أن تكون السفينة مبحرة ؛

(iv) ألا يتجاوز المعدل اللحظي لتصريف المحتوى الزيتي 30 لتراً في الميل البحري الواحد ؛

(v) ألا تتجاوز الكمية الكلية للزيت المصروف في البحر فيما يتعلق بالناقلات الموجودة نسبة 15 000/1 من مجموع كمية البضاعة المعينة التي كانت المخلفات جزءاً منها وألا تزيد هذه النسبة فيما يتعلق بالناقلات الجديدة عن 30 000/1 ؛ و

## أنظر التفسير 2.3

(vi) يجب أن تكون الناقلة مجهزة بنظام لرصد وضبط تصريف الزيت وترتيب لصهاريج النفايات الزيتية حسب متطلبات اللائحة 15 من هذا المرفق ؛

(ب) فيما يتعلق بالسفن ، غير ناقلات الزيت ، ذات الحمولة الاجمالية البالغة 400 طن فأكثر ، وجمام 'غرف الآلات في ناقلات الزيت ، باستثناء جمام غرف ضخ البضائع فيها إلا إذا كانت الدفق مختلطة بمخلفات الشحنات الزيتية :

(i) ألا تكون السفينة داخل منطقة خاصة ؛

(ii) أن تكون السفينة مبحرة ؛



## المرفق I: لوائح منع التلوث بالزيت

المرفق I

(iii) ألا يتجاوز المحتوى الزيتي للدقيق دون تخفيف 15 جزءًا في المليون ؛ و

(iv) أن تكون المعدات المطلوبة في اللائحة 16 من هذا المرفق قيد التشغيل في السفينة .

## أنظر التفسير 1.3

(2) وفي حالة السفن ، غير ناقلات الزيت ، التي تقل حمولتها الاجمالية عن 400 طن والمبحرة خارج المنطقة الخاصة ، فإن على الادارة أن تكفل أنها مجهزة ، قدر الممكن والمعقول ، بمعدات تضمن تخزين مخلفات الزيوت على متنها وتصريفها في مرافق الاستقبال أو في البحر وفقا لمتطلبات الفقرة 1(ب) من هذه اللائحة .

(3) وحيثما تشاهد بوضوح آثار زيت فوق سطح الماء أو تحته في المنطقة المجاورة مباشرة للسفينة أو عند خط مخرها ، فإن على حكومات الأطراف في الاتفاقية أن تقوم فوراً ، وفي حدود المستطاع ، بالتحقيق في الوقائع المتعلقة بمسألة ما إذا كانت أحكام هذه اللائحة أو أحكام اللائحة 10 من هذا المرفق قد انتهكت . ويجب أن يشمل التحقيق بصورة خاصة ، حالة الرياح والبحر ، ومجرى السفينة وسرعتها ، والمصادر الأخرى المحتملة للآثار المرئية في المنطقة ، وأي سجلات لتصريف الزيت ذات صلة بالأمر .

(4) لا تنطبق أحكام الفقرة (1) من هذه اللائحة على تصريف الصابورة النظيفة أو المفصولة أو الخلائط الزيتية غير المعالجة المشتملة ، من غير تخفيف ، على محتوى زيتي لا يتجاوز 15 جزءاً في المليون ، وغير النابعة من جمام غرف ضخ البضائع أو المخلوطة بمخلفات الشحنات الزيتية .

(5) لا يجوز أن يحتوي أي تصريف في البحر على مواد كيميائية أو مواد أخرى بكميات أو درجات تركيز تشكل خطراً على البيئة البحرية ، أو على مواد كيميائية أو مواد أخرى أدخلت بغرض التحايل على شروط التصريف المحددة في هذه اللائحة .

(6) يجب ابقاء المخلفات الزيتية التي لا يمكن تصريفها في البحر بمقتضى الفقرات (1) و (2) و (4) من هذه اللائحة ، على متن السفينة ، أو تصريفها في مرافق الاستقبال .

(7) وفي حالة السفينة ، المشار إليها في اللائحة 16(6) من هذا المرفق ، وغير المجهزة بالمعدات المطلوبة في اللائحة 16(1) أو 16(2) من هذا المرفق ، فإن أحكام الفقرة 1(ب) من هذه اللائحة لن تطبق حتى 6 تموز/يوليو 1998 أو في تاريخ تجهيز السفينة بمثل هذه المعدات ، أيهما حل أولاً . وحتى ذلك الموعد يحظر القيام بأي تصريف للزيوت أو الخلائط الزيتية من جمام أماكن الآلات في هذه السفن إلى البحر إلا في حال تلبية الشروط التالية :

(أ) ألا يكون الخليط الزيتي نابغاً من جمام غرف ضخ البضائع ؛

## اللائحة 10

- (ب) ألا يكون الخليط الزيتي ممزوجاً بنفايات الشحنات الزيتية ؛
- (ج) ألا تكون السفينة داخل منطقة خاصة ؛
- (د) أن تكون السفينة على مسافة تتجاوز 12 ميلاً بحرياً من أقرب أرض ؛
- (هـ) أن تكون السفينة مبحرة ؛
- (و) أن يقل المحتوى الزيتي في الدقيق عن 100 جزء في المليون ؛ و
- (ز) أن تستخدم السفينة معدات لفصل الماء والزيت ذات تصميم معتمد من الإدارة ، ويراعي المواصفات التي أوصت بها المنظمة.\*

## اللائحة 10

طرق منع التلوث الزيتي من السفن أثناء عملها في المناطق الخاصة

- (1) لأغراض هذا المرفق فإن المناطق الخاصة هي منطقة البحر المتوسط ، ومنطقة بحر البلطيق ، ومنطقة البحر الأحمر ، و"منطقة الخلجان" ، ومنطقة خليج عدن ، ومنطقة القطب الجنوبي ، ومياه أوروبا الشمالية الغربية ، والتي يرد تعريفها فيما يلي :
- (أ) "منطقة البحر المتوسط" وهي البحر المتوسط ذاته بما في ذلك الخلجان والبحار الموجودة فيه ، ويحده من جهة البحر الأسود خط العرض 41° شمالاً ، ويحده إلى الغرب مضيق جبل طارق عند خط الطول 36°5' غرباً .
- (ب) "منطقة بحر البلطيق" وهي بحر البلطيق ذاته مع خليج بوتنيا ، وخليج فنلندا ، والمدخل إلى هذا البحر والتي يحددها خط عرض منطقة سكاو في سكاغييرك عند 44,8°57' شمالاً .
- (ج) "منطقة البحر الأسود" وهي البحر الأسود ذاته ، ويحده من جهة البحر المتوسط خط العرض 41° شمالاً .
- (د) "منطقة البحر الأحمر" وهي البحر الأحمر ذاته وخليج السويس والعقبة ويحددها جنوباً الخط المتوازي بين رأس سي أنسي (28,5° شمالاً ، 19,6°43' شرقاً) وحسن مراد (40,4°12' شمالاً ، 30,2°43' شرقاً) .

\* يرجى الرجوع إلى الخطوط التوجيهية والمواصفات بشأن معدات منع التلوث الخاصة بالجمعة في أماكن الآلات بالسفن ، التي اعتمدها لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة بموجب القرار MEPC.60(33) ؛ أنظر منشور المنظمة البحرية الدولية الذي يحمل رقم المبيع IMO-646E .

## المرفق I : لوائح منع التلوث بالزيت

المرفق I

(هـ) "منطقة الخلجان" وهي المنطقة البحرية الواقعة شمال غربي الخط المتوازي بين رأس الحد (22°30' شمالاً ، 59°48' شرقاً) ورأس الفاسته (25°04' شمالاً ، 61°25' شرقاً) .

(و) "منطقة خليج عدن" وهي ذلك الجزء من خليج عدن الواقع بين البحر الأحمر وبحر العرب ، والتي يحدّها إلى الغرب الخط المتوازي بين رأس سي أني (12°28,5' شمالاً ، 43°19,6' شرقاً) وحسن مراد (12°40,4' شمالاً ، 43°30,2' شرقاً) ، وإلى الشرق الخط المتوازي بين رأس عسير (11°50' شمالاً ، 51°16,9' شرقاً) ورأس فرتك (15°35' شمالاً ، 52°13,8' شرقاً) .

(ز) "منطقة القطب الجنوبي" وهي المنطقة البحرية الواقعة جنوب خط العرض 60° جنوباً .

(ح) تشمل مياه أوروبا الشمالية الغربية بحر الشمال ومشارفه ، والبحر الأيرلندي ومشارفه ، والبحر السلتي ومشارفه ، والقناة الانكليزية ومشارفها ، وذلك الجزء من شمال شرق الأطلسي المجاور مباشرة لغرب أيرلندا . وهذه المنطقة تحدها الخطوط التي تصل بين النقاط التالية :

- (i) 48° 27' شمالاً على الساحل الفرنسي
- (ii) 48° 27' شمالاً ؛ 6°25' غرباً
- (iii) 49° 52' شمالاً ؛ 7°44' غرباً
- (iv) 50°30' شمالاً ؛ 12° غرباً
- (v) 56° 30' شمالاً ؛ 12° غرباً
- (vi) 62° شمالاً ؛ 3° غرباً
- (vii) 62° شمالاً على الساحل النرويجي
- (viii) 57° 44,8' شمالاً على الساحلين الدانمركي والسويدي .

(2) مع مراعاة أحكام اللائحة 11 من هذا المرفق :

(أ) يحظر صرف الزيت أو الخلائط الزيتية في البحر من ناقلات الزيت ومن أية سفينة ، غير ناقلات الزيت ، تبلغ حمولتها الاجمالية 400 طن فأكثر ، عندما تكون في منطقة خاصة .

(ب) باستثناء الأحكام المتعلقة بمنطقة القطب الجنوبي المنصوص عليها في الفقرة 2(أ) من هذه اللائحة ، يحظر على السفن ، غير ناقلات الزيت ، التي تقل حمولتها الاجمالية عن 400 طن ، أن تصرف الزيت أو الخلائط الزيتية عندما تكون في منطقة خاصة ، إلا إذا كان المحتوى الزيتي للدفيق ، دون تخفيف ، لا يتجاوز 15 جزءاً في المليون .

## اللائحة 10

- (3) (أ) لا تنطبق أحكام الفقرة (2) من هذه اللائحة على تصريف الصابورة النظيفة أو الصابورة المفصولة .
- (ب) لا تنطبق أحكام الفقرة الفرعية (2)(أ) من هذه اللائحة على تصريف مياه الجمة المعالجة النابعة من أماكن الآلات ، شريطة استيفاء جميع الشروط التالية :
- (i) ألا تكون مياه الجمة نابعة من جمام غرف ضخ البضائع ؛
- (ii) ألا تكون مياه الجمة مخلوطة بمخلفات الشحنات الزيتية ؛
- (iii) أن تكون السفينة مبحرة ؛
- (iv) ألا يتجاوز المحتوى الزيتي في الدقيق ، دون تخفيف ، 15 جزءا في المليون ؛
- (v) أن تستخدم السفينة معدات لترشيح الزيوت تمتثل لمتطلبات اللائحة 16(5) من هذا المرفق ؛
- (vi) أن يكون لنظام الترشيح جهاز إيقاف يضمن توقف التصريف أليا عندما يتجاوز المحتوى الزيتي في الدقيق 15 جزءا في المليون .

## أنظر التفسير 4.3

- (4) (أ) لا يجوز أن يحتوي أي تصريف في البحر على مواد كيميائية أو مواد أخرى بكميات أو درجات تركيز تشكل خطرا على البيئة البحرية ، أو على مواد كيميائية أو مواد أخرى أدخلت بغرض التحايل على شروط التصريف المحددة في هذه اللائحة .
- (ب) يجب ابقاء المخلفات الزيتية التي لا يمكن تصريفها في البحر بمقتضى الفقرة (2) أو الفقرة (3) من هذه اللائحة ، على متن السفينة ، أو تصريفها في مرافق الاستقبال .
- (5) ليس في هذه اللائحة ما يحظر على سفينة ، تمر خلال جزء فقط من رحلتها في منطقة خاصة ، أن تقوم بعملية تصريف خارج المنطقة الخاصة بما يتماشى مع اللائحة 9 من هذا المرفق .
- (6) حيثما تشاهد بوضوح آثار زيوت فوق سطح الماء أو تحته في المنطقة المجاورة مباشرة للسفينة أو عند خط مخرها ، فإن على الحكومات الأطراف في الاتفاقية ، أن تقوم فوراً ، وفي حدود المستطاع ، بالتحقيق في الوقائع المتعلقة بمسألة ما إذا كانت أحكام هذه اللائحة أو أحكام اللائحة 9 من هذا المرفق قد انتهكت . ويجب أن يشمل التحقيق بصورة خاصة ، حالة الرياح والبحر ، ومجرى السفينة وسرعتها ، والمصادر الأخرى المحتملة للآثار المرئية في المنطقة ، وأي سجلات لتصريف الزيوت ذات صلة بالأمر .

## المرفق I: لوائح منع التلوث بالزيت

I  
المرفق

(7) مرافق استقبال المخلفات داخل المناطق الخاصة :

(أ) مناطق البحر المتوسط ، والبحر الأسود ، وبحر البلطيق :

(i) تتعهد حكومة كل طرف في الاتفاقية بتأخم سواحلها منطقة خاصة معينة بأن تكفل في موعد أقصاه الأول من كانون الثاني/يناير 1977 تجهيز فرض تحميل الزيت وموانئ الاصلاح ضمن المنطقة الخاصة بمرافق كافية لاستقبال ومعالجة الصابورة القذرة وغسالات الصهاريج من ناقلات الزيت بأكملها . وعلاوة على ذلك ، يجب تزويد جميع الموانئ داخل المنطقة الخاصة بمرافق مناسبة لاستقبال المخلفات الأخرى والخلائط الزيتية من جميع السفن . ويجب أن تتمتع هذه المرافق بقدرة تكفي لتلبية احتياجات السفن التي تستخدمها دون تأخير غير مسوغ .

(ii) تتعهد حكومة كل طرف تخضع لولايته القضائية مداخل طرق ملاحية ذات مناسيب ضحلة قد تستوجب أن تخفض السفينة من غاطسها عن طريق تصريف الصابورة ، بأن تكفل توفير المرافق المشار إليها في الفقرة الفرعية (أ) 'i' من هذه الفقرة ، علماً بأن السفن المطلوبة منها تصريف نفايات زيتية أو صابورة قذرة قد تتعرض لبعض التأخير .

(iii) خلال الفترة الفاصلة بين دخول الاتفاقية الحالية حيز النفاذ (إذا كان ذلك قبل غرة كانون الثاني/يناير 1977) وغرة كانون الثاني/يناير 1977 ، يجب على السفن ، عند إبحارها في المناطق الخاصة ، أن تمتثل لمتطلبات اللائحة 9 من هذا المرفق . إلا أنه يجوز للدول الأطراف التي تتأخم سواحلها أية منطقة من المناطق الخاصة المحددة في هذه الفقرة الفرعية ، أن تحدد تاريخاً يسبق الأول من كانون الثاني/يناير 1977 ، ولكنه يعقب دخول الاتفاقية الحالية حيز النفاذ ، لسريان مفعول متطلبات هذه اللائحة فيما يتعلق بالمناطق الخاصة ، وذلك بشرط :

(1) أن توفر جميع المرافق المطلوبة لاستقبال النفايات بحلول التاريخ المحدد بهذه الطريقة ؛

(2) أن تقوم الأطراف المعنية باخطار المنظمة مسبقاً بالتاريخ المحدد قبل ستة أشهر على الأقل قصد تعميمه على الأطراف الأخرى .

(iv) بعد غرة كانون الثاني/يناير 1977 ، أو التاريخ المحدد بمقتضى الفقرة الفرعية (أ) (iii) من هذه الفقرة ، إن حل قبلاً ، يجب على كل طرف أن يقوم باخطار المنظمة بجميع الحالات التي يزعم فيها أن المرافق غير كافية ، قصد إبلاغ الحكومات المتعاقدة المعنية بذلك .



## اللائحة 10

## المرفق I

(ب) منطقة البحر الأحمر ، ومنطقة الخلجان ، ومنطقة خليج عدن ، ومياه أوروبا الشمالية الغربية :

(i) تتعهد حكومة كل طرف تتاخم سواحله المناطق الخاصة بأن تكفل في أقرب وقت تجهيز جميع فرض تحميل الزيت وموانئ الاصلاح الواقعة ضمن المناطق الخاصة بمرافق كافية لاستقبال ومعالجة كل الصابورة القذرة وغسالات الصهاريج الناتجة عن ناقلات الزيت . وبالإضافة إلى ذلك يجب تزويد الموانئ داخل المناطق الخاصة ، بمرافق مناسبة لاستقبال المخلفات الأخرى والخلائط الزيتية من جميع السفن . ويجب أن تتمتع هذه المرافق بقدرة تكفي لتلبية احتياجات السفن التي تستخدمها دون تأخير غير مسوغ .

(ii) تتعهد حكومة كل طرف تخضع لولايته القضائية مداخل طرق ملاحية ذات مناسبة ضحلة تستوجب أن تخفض السفينة من غاطسها عن طريق تصريف الصابورة ، بأن تكفل توفير المرافق المشار إليها في الفقرة الفرعية (ب)(i) من هذه الفقرة ، علما بأن السفن المطلوب منها تصريف نفايات زيتية أو صابورة قذرة قد تتعرض لبعض التأخير .

(iii) يجب أن يخطر كل طرف معني المنظمة بالتدابير التي اتخذها تنفيذاً لأحكام الفقرتين الفرعيتين (ب)(i) و (ii) من هذه الفقرة . واثراً تسلم أخطارات كافية تحدد المنظمة تاريخاً لدخول متطلبات هذه اللائحة حيز النفاذ فيما يتعلق بالمنطقة المعنية . وتخطر المنظمة جميع الأطراف بالتاريخ المحدد بهذه الصورة قبل فترة لا تقل عن اثني عشر شهراً من حلول ذلك التاريخ .

(iv) خلال الفترة الفاصلة بين دخول الاتفاقية الحالية حيز النفاذ والتاريخ المحدد بالصورة المذكورة ، يجب على السفن ، عند إبحارها في المناطق الخاصة ، أن تمتثل لمتطلبات اللائحة 9 من هذا المرفق .

(v) بعد التاريخ المذكور ، يجب أيضاً أن تمتثل ناقلات الزيت في الموانئ الواقعة في مناطق خاصة لم تتوافر فيها بعد مثل هذه المرافق امتثالاً تاماً بدورها لمتطلبات هذه اللائحة . كما أن على ناقلات الزيت التي تدخل هذه المناطق الخاصة بغرض التحميل أن تبذل كل جهد ممكن لدخول المنطقة وهي تحمل صابورة نظيفة فقط .

(vi) وبعد التاريخ المحدد لدخول المتطلبات المتعلقة بالمنطقة الخاصة حيز النفاذ ، يجب على كل طرف أن يقوم باخطار المنظمة بجميع الحالات التي يزعم فيها أن المرافق غير كافية ، قصد إبلاغ الحكومات المتعاقدة المعنية بذلك .



## المرفق I: لوائح منع التلوث بالزيت

المرفق I

(vii) يجب على أقل تقدير توفير مرافق الاستقبال الموصوفة في اللائحة 12 من هذا المرفق بحلول غرة كانون الثاني/يناير 1977 ، أو بعد سنة من سريان مفعول الاتفاقية الحالية ، أيهما حل تاليا .

(8) وبغض النظر عن أحكام الفقرة (7) من هذه اللائحة ، فإن القواعد التالية تنطبق على منطقة القطب الجنوبي :

(أ) تتعهد حكومة كل طرف في الاتفاقية تستخدم موانئه من قبل السفن عند توجيهها إلى منطقة القطب الجنوبي أو عودتها منها ، بأن تكفل في أقرب الأجل اتاحة مرافق كافية لاستقبال الحمأة ، والصابورة القذرة ، وغسالات الصهاريج ، والمخلفات والخلائط الزيتية الأخرى بأكملها ، من جميع السفن ، دون التسبب في تأخيرها على نحو غير مسوغ ، ووفقا لاحتياجات السفن التي تستخدمها .

(ب) تتعهد حكومة كل طرف في الاتفاقية بأن تكفل تجهيز السفن التي يحق لها رفع علمها ، قبل أن تدخل إلى منطقة القطب الجنوبي ، بصهاريج أو صهاريج ذات سعة كافية للاحتفاظ بالحمأة ، والصابورة القذرة ، وغسالات الصهاريج ، والمخلفات والخلائط الزيتية الأخرى بأكملها على متن تلك السفن أثناء عملها في المنطقة ، وأنها أبرمت ترتيبات لتصريف تلك المخلفات الزيتية في مرفق استقبال بعد مغادرة المنطقة .

اللائحة 11  
الاستثناءات

لا تنطبق اللائحتان 9 و 10 من هذا المرفق على ما يلي :

(أ) الزيوت أو الخلائط الزيتية التي يتحتم تصريفها في البحر بغرض تأمين سلامة السفينة أو انقاذ الأرواح في البحار ؛ أو

(ب) الزيوت أو الخلائط الزيتية التي تصرف في البحر نتيجة عطب لحق بالسفينة أو معداتها :

(i) شريطة أن تكون جميع الاحتياطات المعقولة قد اتخذت لمنع التصريف أو التخفيف منه إلى أقصى حد ممكن بعد حدوث العطب أو اكتشاف التصريف ؛

(ii) وباستثناء الحالات التي يكون فيها المالك أو الربان قد تصرف قصدا لحدوث العطب ، أو بصورة لا مبالية مع علمه باحتمال حدوث عطب ؛ أو

(ج) تصريف مواد تحتوي على زيوت في البحر ، بموافقة الإدارة ، عندما يكون الغرض مكافحة أحداث تلوث محددة للتخفيف إلى أقصى

## اللائحتان 11 ، 12

قدر ممكن من أضرار التلوث . ويجب أن تخضع عمليات التصريف هذه لموافقة الحكومة التي يعترزم أن تنفذ هذه العمليات في ظل ولايتها القضائية .

اللائحة 12  
مرافق الاستقبال

(1) مع مراعاة أحكام اللائحة 10 من هذا المرفق ، تتعهد حكومة كل طرف بأن تكفل تجهيز فرض تحميل الزيت ، وموانئ الاصلاح ، وغيرها من الموانئ التي تصلها السفن وعلى متنها نفايات زيتية للصرف ، بمرافق لاستقبال مثل هذه المخلفات والخلائط الزيتية المتبقية لدى ناقلات الزيت وغيرها من السفن ، على أن تكون كافية لتلبية احتياجات السفن التي تستخدمها دون التسبب في تأخيرها بصورة غير مسوغة .

(2) يجب توفير مرافق لاستقبال المخلفات المنصوص عليها في الفقرة (1) من هذه اللائحة في الأماكن التالية :

(أ) جميع الموانئ والفرض التي يشحن فيها الزيت الخام على متن ناقلات الزيت المتممة ، قبل وصولها مباشرة ، لرحلة صابورة لا تتجاوز مدتها 72 ساعة أو مسافتها 1 200 ميل بحري ؛

(ب) جميع الموانئ والفرض التي تشحن منها الزيوت السائبة ، غير الزيت الخام ، بكميات يتجاوز متوسطها 1 000 طن متري في اليوم ؛

(ج) جميع الموانئ التي توجد فيها أحواض لاصلاح السفن أو مرافق لتنظيف الصهاريج ؛

(د) جميع الموانئ والفرض التي تستقبل سفنا مجهزة بصهاريج أو صهاريج الحماية المنصوص عليها في اللائحة 17 من هذا المرفق ؛

(هـ) جميع الموانئ ، فيما يتعلق بمياه الجمة الزيتية وغيرها من المخلفات التي لا يمكن تصريفها بمقتضى اللائحة 9 من هذا المرفق ؛ و

(و) جميع موانئ تحميل البضائع السائبة ، فيما يتعلق بالمخلفات الزيتية من ناقلات البضائع المختلطة التي لا يمكن تصريفها بمقتضى اللائحة 9 من هذا المرفق .

## أنظر التفسير 5.3

(3) تكون قدرة مرافق الاستقبال كما يلي :

(أ) يجب أن تتوافر في فرض تحميل الزيت الخام مرافق كافية لاستقبال الزيوت والخلائط الزيتية التي لا يمكن تصريفها بمقتضى أحكام اللائحة 9(1) (أ) من هذا المرفق ، وذلك من جميع ناقلات الزيت التي تقوم بالرحلات الوارد وصفها في الفقرة (2) (أ) من هذه اللائحة .

## المرفق I : لوائح منع التلوث بالزيت

(ب) يجب أن تتوفر في موانئ وفرض التحميل المشار إليها في الفقرة (2)(ب) من هذه اللائحة مرافق كافية لاستقبال الزيوت والخلائط الزيتية التي لا يمكن تصريفها ، بمقتضى أحكام اللائحة (1)9(أ) من هذا المرفق ، وذلك من ناقلات الزيت التي تقوم بحمل زيوت غير الزيت الخام السائب .

(ج) يجب في الموانئ المجهزة بأحواض لإصلاح السفن أو مرافق لتنظيف الصهاريج أن تتوفر مرافق كافية لاستقبال كل المخلفات والخلائط الزيتية التي تظل على متن السفن حتى دخولها هذه الأحواض أو المرافق .

(د) يجب أن تكون جميع المرافق المتوافرة في الموانئ والفرض بمقتضى الفقرة (2)(د) من هذه اللائحة كافية لاستقبال كل المخلفات المحتفظ بها تنفيذاً لللائحة 17 من هذا المرفق ، وذلك من كل السفن التي يتوقع ، بصورة معقولة ، أن تتردد على مثل هذه الموانئ والفرض .

(هـ) يجب أن تكون جميع المرافق الموفرة في الموانئ والفرض بموجب هذه اللائحة كافية لاستقبال مياه الجمة الزيتية وغيرها من المخلفات التي لا يمكن تصريفها بمقتضى اللائحة 9 من هذا المرفق .

(و) يجب للمرافق الموفرة في موانئ شحن البضائع السائبة أن تراعي على النحو الواجب المشاكل الخاصة لناقلات البضائع المختلطة .

(4) يجب توفير مرافق الاستقبال الوارد وصفها في الفقرتين (2) و (3) من هذه اللائحة في غضون سنة على الأكثر من تأريخ سريان مفعول الاتفاقية الحالية أو بحلول غرة كانون الثاني/يناير 1977 ، أيهما حل تالياً .

(5) يقوم كل طرف بإخطار المنظمة بجميع الحالات التي يزعم فيها بأن المرافق غير كافية ، قصد إبلاغ الحكومات المتعاقدة المعنية بذلك .

## اللائحة 13

صهاريج الصابورة المفصولة ، وصهاريج الصابورة النظيفة  
المتخصصة ، والتنظيف بالزيت الخام

أنظر التفسيرين 1.2 و 6.4

يجب أن تمتثل ناقلات الزيت لمتطلبات هذه اللائحة شريطة مراعاة أحكام اللائحتين 13 جيم و 13 دال من هذا المرفق .

ناقلات الزيت الجديدة التي تبلغ حمولتها الساكنة 20 000 طن فأكثر

(1) يجب أن تجهز ناقلات الزيت الخام الجديدة التي تبلغ حمولتها الساكنة 20 000 طن فأكثر وناقلات المنتجات الجديدة ذات الحمولة الساكنة البالغة 30 000 طن فأكثر ، بصهاريج صابورة مفصولة ، وأن تمتثل للفقرات (2) و (3) و (4) أو الفقرة (5) ، حسب الاقتضاء ، من هذه اللائحة .

## اللائحة 13

(2) يجب أن تحدد سعة صهاريج الصابورة المفصولة بحيث يمكن تشغيل السفينة بأمان في رحلات صابورية دون اللجوء إلى استخدام صهاريج البضائع للصابورة المائية باستثناء ما نصت عليه الفقرة (3) أو الفقرة (4) من هذه اللائحة . إلا أن سعة صهاريج الصابورة المفصولة يجب ألا تقل قيمتها ، في أي ظرف من ظروف الصابورة وأي مرحلة من مراحل الرحلة ، بما في ذلك ظروف الوزن الخفيف زائدا الصابورة المفصولة فقط ، عن المقدار الذي يتيح لغاطس السفينة ووزانها أن يلبيا جميع المتطلبات التالية :

(أ) يجب ألا يقل الغاطس المشكل في وسط السفينة ( $d_m$ ) بالأمتار (دون أن يؤخذ في الاعتبار أي تشوه في السفينة) عما يلي :

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

(ب) يجب أن تتناظر الغواطس عند المتعامد الأمامي والمتعامد الخلفي مع قيمة غاطس وسط السفينة ( $d_m$ ) المحدد في الفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة ، ومع وزانة موجبة لا تتجاوز  $0,015L$  ؛

(ج) يجب ألا يقل الغاطس عند المتعامد الخلفي ، في أي حال من الأحوال ، عما هو ضروري لغمر المروحة أو المراوح غمرا كلياً .

(3) لا يجوز في أي حال من الأحوال نقل ماء الصابورة في صهاريج البضائع إلا :

(أ) أثناء الرحلات النادرة التي تكون فيها الأحوال المناخية قاسية بشكل يتطلب ، في رأي الربان ، نقل مياه صابورة إضافية في صهاريج البضائع من أجل سلامة السفينة ؛ و

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

ويجب معالجة وتصريف مياه الصابورة الإضافية هذه تنفيذاً لأحكام اللائحة 9 من هذا المرفق وبما يتماشى مع متطلبات اللائحة 15 من هذا المرفق ، وتدوين ذلك في سجل الزيوت المشار إليه في اللائحة 20 من هذا المرفق .

أنظر التفسير 1.4



## المرفق I: لوائح منع التلوث بالزيت

المرفق I

(4) في حالة ناقلات الزيت الخام الجديدة لا يجوز نقل الصابورة الإضافية ، المسموح بها بموجب الفقرة (3) من هذه اللائحة ، في صهاريج البضائع إلا إذا غسلت تلك الصهاريج بالزيت الخام ، وفقا لللائحة 13باء من هذا المرفق ، وذلك قبل مغادرة السفينة لميناء أو فرضة تفريغ الزيت .

## أنظر التفسير 2.4

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

## أنظر التفسير 3.4

(6) تجهز ناقلات الزيت الخام الجديدة التي تبلغ حمولتها الساكنة 20 000 طن فأكثر بنظام لتنظيف صهاريج البضائع باستخدام الزيت الخام . ويتعين أن تتعهد الإدارة بكفالة امتثال النظام امتثالاً كاملاً لمتطلبات اللائحة 13باء من هذا المرفق وذلك في غضون سنة واحدة من بدء استخدام الناقلات في نقل الزيت الخام أو بحلول نهاية الرحلة الثالثة من رحلات نقل الزيت الخام الصالح لعمليات التنظيف ، أيهما حل أخراً . وما لم تكن الناقلات تلك تنقل زيتاً خاماً غير صالح لعمليات التنظيف ، فإن عليها تشغيل النظام وفقاً لمتطلبات اللائحة المذكورة .

## ناقلات الزيت الخام الموجودة التي تبلغ حمولتها الساكنة 40 000 طن فأكثر

(7) رهنا بأحكام الفقرتين (8) و (9) من هذه اللائحة ، يجب أن تجهز جميع ناقلات الزيت الخام الموجودة التي تبلغ حمولتها الساكنة 40 000 طن فأكثر بصهاريج صابورة مفصولة ، وأن تمتثل لمتطلبات الفقرتين (2) و (3) من هذه اللائحة ابتداء من تاريخ سريان مفعول الاتفاقية الحالية .

(8) يجوز لناقلات الزيت الخام الموجودة المشار إليها في الفقرة (7) من هذه اللائحة ، و عوضاً عن التجهز بصهاريج صابورة مفصولة ، أن تعمل بإجراء لتنظيف الصهاريج باستخدام الزيت الخام وفقاً لللائحة 13باء من هذا المرفق إلا إذا كانت الناقلات معدة لنقل زيت خام غير صالح لعمليات التنظيف .

## أنظر التفسير 4.4

(9) يجوز لناقلات الزيت الخام الموجودة المشار إليها في الفقرة (7) أو (8) من هذه اللائحة ، عوضاً عن التجهز بصهاريج صابورة مفصولة أو تطبيق إجراء لتنظيف صهاريج البضائع باستخدام الزيت الخام ، أن تعمل بصهاريج صابورة نظيفة متخصصة طبقاً لأحكام اللائحة 13ألف من هذا المرفق وذلك للمدد التالية :

(أ) بالنسبة لناقلات الزيت الخام التي تبلغ حمولتها الساكنة 70 000 طن فأكثر ، حتى سنتين من تاريخ سريان مفعول الاتفاقية الحالية ؛

## اللائحة 13 ألف

(ب) بالنسبة لناقلات الزيت الخام التي تبلغ حمولتها الساكنة 40 000 طن فأكثر وتقل عن 70 000 طن ، حتى أربع سنوات من تاريخ سريان مفعول الاتفاقية الحالية .

أنظر التفسير 5.4

## ناقلات المنتجات الموجودة التي تبلغ حمولتها الساكنة 40 000 طن فأكثر

(10) ابتداء من تاريخ سريان مفعول الاتفاقية الحالية ، يجب أن تجهز جميع ناقلات المنتجات الموجودة التي تبلغ حمولتها الساكنة 40 000 طن فأكثر بصهاريج للصابورة المفصولة ، وأن تمتثل لمتطلبات الفقرتين (2) و (3) من هذه اللائحة ، أو أن تعمل ، عوضاً عن ذلك ، بصهاريج صابورة نظيفة متخصصة وفقاً لأحكام اللائحة 13 ألف من هذا المرفق .

أنظر التفسير 5.4

## ناقلة الزيت التي تعامل بوصفها ناقلة زيت ذات صابورة مفصولة

(11) تجوز من ناحية أخرى ، معاملة أي ناقلة زيت غير ملزمة بالتجهز بصهاريج صابورة مفصولة وفقاً للفقرة (1) أو (7) أو (10) من هذه اللائحة ، على أنها ناقلة ذات صابورة مفصولة شريطة امتثالها لمتطلبات الفقرتين (2) و (3) أو الفقرة (5) ، حسب الاقتضاء ، من هذه اللائحة .

## اللائحة 13 ألف

## المتطلبات المتعلقة بناقلات الزيت ذات صهاريج الصابورة النظيفة المتخصصة

أنظر التفسير 6,4

(1) يجب أن تتمتع ناقلات الزيت التي تعمل بصهاريج الصابورة النظيفة المتخصصة وفقاً لأحكام الفقرة (9) أو الفقرة (10) من اللائحة 13 من هذا المرفق ، بسعة صهريج كافية مخصصة كلية لنقل الصابورة النظيفة حسب تعريف الفقرة (16) من اللائحة 1 من هذا المرفق ، وذلك لتلبية متطلبات الفقرتين (2) و (3) من اللائحة 13 من هذا المرفق .

(2) يجب أن تمتثل الترتيبات والإجراءات التشغيلية بشأن صهاريج الصابورة النظيفة المتخصصة للمتطلبات التي تحددها الإدارة . ومن الواجب أن تشمل تلك المتطلبات ، على الأقل ، جميع أحكام مواصفات ناقلات الزيت ذات صهاريج الصابورة النظيفة المفصولة التي اعتمدها المؤتمر الدولي المعني بسلامة الناقلات ومنع التلوث ، لعام 1978 ، بالقرار رقم 14 ، وحسبما قد تدخله المنظمة عليها من تعديلات .\*

\* يرجى الرجوع إلى المواصفات المنقحة بشأن الناقلات المجهزة بصهاريج الصابورة النظيفة التي اعتمدها الجمعية الثانية عشرة للمنظمة بالقرار A.495(XII) ؛ أنظر منشور المنظمة البحرية الدولية الذي يحمل رقم المبيع : IMO-619E .



## المرفق I: لوائح منع التلوث بالزيت

I  
المرفق

(3) يجب تجهيز ناقلات الزيت التي تعمل بصهاريج صابورة نظيفة مفصولة بمقياس للمحتوى الزيتي معتمد من الادارة على أساس المواصفات التي أوصت بها المنظمة ، وذلك لاتاحة مراقبة المحتوى الزيتي في مياه الصابورة المصرفة . ويجب تركيب مقياس المحتوى الزيتي ، في موعد لا يتجاوز الزيارة المبرمجة الأولى للناقلة إلى حوض الاصلاح بعد سريان مفعول الاتفاقية الحالية . وإلى حين تركيب مقياس المحتوى الزيتي ، يجب فحص مياه الصابورة في الصهاريج المتخصصة قبل تصريفها مباشرة للتثبت من أنها غير ملوثة بالزيت .

أنظر التفسيرين 7.4 و 8.4

(4) يجب تزويد جميع ناقلات الزيت التي تعمل بصهاريج الصابورة النظيفة المتخصصة بكتيب تشغيل<sup>†</sup> لتلك الصهاريج يتضمن عرضاً تفصيلياً للنظام ويحدد الإجراءات التشغيلية . ويجب أن يحظى الكتيب بموافقة الادارة ، وأن يحتوي على جميع المعلومات الواردة في الموصفات المشار إليها في الفقرة (2) من هذه اللائحة . وفي حال إجراء تغيير على نظام صهاريج الصابورة النظيفة المخصصة ، فمن الواجب تعديل كتيب التشغيل وفقاً لذلك .

## اللائحة 13باء

## متطلبات التنظيف بالزيت الخام

أنظر التفسيرين 6.4 و 9.4

(1) يجب أن تمتثل جميع نظم التنظيف بالزيت الخام المطلوبة وفقاً للفقرتين (6) و (8) من اللائحة 13 من المرفق الحالي ، لمتطلبات هذه اللائحة .

(2) يجب أن تمتثل منشأة التنظيف بالزيت الخام والمعدات والترتيبات المرتبطة بها ، للمتطلبات التي تحددها الادارة . ومن الواجب أن تشمل تلك المتطلبات ، على الأقل ، جميع أحكام مواصفات تصميم وتشغيل وضبط نظم التنظيف بالزيت الخام التي اعتمدها المؤتمر الدولي المعني بسلامة

\* فيما يتعلق بأجهزة قياس المحتوى الزيتي المركبة في ناقلات الزيت المبنية قبل 2 تشرين الأول/أكتوبر 1986 ، يرجى الرجوع إلى التوصية المتعلقة بمواصفات الأداء والاختبار الدولية الخاصة بمعدات فصل الماء والزيت وأجهزة قياس المحتوى الزيتي التي اعتمدها المنظمة بالقرار A.393(X) . وفيما يتعلق بأجهزة قياس المحتوى الزيتي بوصفها جزءاً من نظم مراقبة وضبط التصريف المركبة في ناقلات الزيت المبنية قبل 2 تشرين الأول/أكتوبر 1986 ، يرجى الرجوع إلى الخطوط التوجيهية والمواصفات المنقحة لنظم مراقبة وضبط التصريف الزيتي الخاصة بناقلات الزيت التي اعتمدها المنظمة بالقرار A.586(14) ؛ أنظر منشوري المنظمة اللذين يحملان رقمي المبيع : IMO-608E و IMO-124A على التوالي .

† أنظر القرار A.495(XII) فيما يتعلق بالشكل الموحد للكتيب ؛ أنظر منشور المنظمة البحرية الدولية الذي يحمل رقم المبيع رقم : IMO-619E .

اللائحة 13 أباء ، 13 جيم

الناقلات ومنع التلوث ، لعام 1978 ، بالقرار 15 وحسبما قد تدخله المنظمة عليها من تعديلات . \*

(3) يجب توفير نظام للغاز الخامل في جميع صهاريج البضائع وصهاريج النفايات الزيتية وفقا للوائح المناسبة من الفصل II-2 من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار ، لعام 1974 ، في صيغتها المعدلة والمستكملة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها وحسب التعديلات التي قد تدخل عليها .

(4) وفيما يتعلق بوضع الصابورة في صهاريج البضائع ، يجب تنظيف عدد كاف من هذه الصهاريج بالزيت الخام قبل كل رحلة صابورية كي لا توضع مياه الصابورة إلا في صهاريج البضائع التي نظفت بالزيت الخام ، على أن يراعى في ذلك خط الرحلة وحالة الطقس المتوقعة .

(5) يجب تزويد جميع الناقلات التي تعمل بنظم التنظيف بالزيت الخام بكتيب لعمليات التشغيل والمعدات <sup>†</sup> يتضمن عرضاً تفصيلياً للنظام والمعدات ويحدد إجراءات التشغيل . ويجب أن يحظى ذلك الكتيب بموافقة الإدارة ، وأن يحتوي على جميع المعلومات الواردة في المواصفات المشار إليها في الفقرة (2) من هذه اللائحة . وفي حال إجراء تغيير على نظام التنظيف بالزيت الخام ، فمن الواجب تعديل كتيب التشغيل والمعدات وفقاً لذلك .

اللائحة 13 جيم

الناقلات الموجودة المستخدمة في رحلات محددة

أنظر التفسير 6.4

(1) مع مراعاة أحكام الفقرة (2) من هذه اللائحة ، لا تنطبق أحكام الفقرات (7) إلى (10) من اللائحة 13 من هذا المرفق على ناقلات الزيت الموجودة التي لا تستخدم إلا في رحلات محددة بين الأماكن التالية :

\* يرجى الرجوع إلى المواصفات المنقحة بشأن تصميم وتشغيل وضبط نظم الغسل بالزيت الخام التي اعتمدها المنظمة بالقرار A.446(XI) وعدلتها بالقرار A.497(XII) والقرار A.897(21) ؛ أنظر منشور المنظمة البحرية الدولية الذي يحمل رقم المبيع : IMO-021A .

† يرجى الرجوع إلى النموذج الموحد لكتيب عمليات التشغيل والمعدات المتعلقة بالغسل بالزيت الخام الذي اعتمده لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة بموجب القرار MEPC.3(XII) وعدلته بموجب القرار MEPC.81(43) ؛ أنظر منشور المنظمة الذي يحمل رقم المبيع : IMO-617E .

المرفق I : لوائح منع التلوث بالزيت

- (أ) الموانئ والفرص داخل دولة طرف في الاتفاقية الحالية ؛ أو
- (ب) موانئ أو فرص دول أطراف في الاتفاقية الحالية حيث تكون الرحلة بأكملها داخل :
- (i) منطقة خاصة كما ورد تعريفها في اللائحة 10(1) من هذا المرفق ؛ أو
- (ii) حدود أخرى تقررها المنظمة .
- (2) لا تنطبق أحكام الفقرة (1) من هذه اللائحة إلا عندما تكون الموانئ أو الفرص التي تشحن منها البضائع لتلك السفرات مزودة بمرافق الاستقبال الكافية لتسلم ومعالجة كل كميات مياه الصابورة وغسالة تنظيف الصهاريج من ناقلات الزيت التي تستخدم تلك المرافق ، وبعد تلبية جميع الشروط التالية :
- (أ) مع مراعاة الاستثناءات التي تنص عليها اللائحة 11 من هذا المرفق ، يحتفظ على متن الناقله بكل مياه الصابورة ، بما في ذلك مياه الصابورة النظيفة ، ومخلفات تنظيف الصهاريج وتحول إلى مرافق الاستقبال ، وتصادق السلطة المختصة في دولة الميناء على البيان الخاص بذلك المدون في سجل الزيوت المشار إليه في اللائحة 20 من هذا المرفق ؛
- (ب) أن تتوصل الإدارة وحكومات بلدان الموانئ المشار إليها في الفقرة الفرعية 1(أ) أو 1(ب) من هذه اللائحة إلى اتفاق بشأن استخدام ناقله زيت موجودة في رحلة محددة ؛
- (ج) أن تقر حكومات الدول الأطراف في البروتوكول الحالي والتي توجد تلك الموانئ أو الفرص داخل حدودها ، بأن مرافق الاستقبال كافية في الموانئ أو الفرص المشار إليها أعلاه ، وفقا للأحكام ذات الصلة من هذا المرفق ؛
- (د) أن تشمل الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي إشارة تبين أن ناقله الزيت لا تقوم إلا بتلك الرحلات المحددة فحسب .

**اللائحة 13 دال****ناقلات الزيت الموجودة ذات ترتيبات الصابورة الخاصة**

- (1) عندما تكون ناقله الزيت الموجودة مبنية أو مستخدمة بصورة تظل فيها ممثلة باستمرار للمتطلبات الخاصة بالغاظس والوزانة المنصوص عليها في اللائحة 13(2) من هذا المرفق ، دون اللجوء إلى استخدام مياه الصابورة ، فإنها تعتبر ملبية لمتطلبات صهاريج الصابورة المفصولة المشار إليها في اللائحة 13(7) من هذا المرفق ، شريطة الامتثال لجميع الشروط التالية :

- (أ) أن تحظى الإجراءات التشغيلية وترتيبات الصابورة بموافقة الإدارة ؛

اللائحة 13 دل ، 13 هاء

(ب) أن تتوصل الإدارة وحكومات دول الميناء المعنية الأطراف في الاتفاقية الحالية إلى اتفاق حينما تلبى متطلبات الغاطس والوزانة عبر إجراء تشغيلي ؛

(ج) عند المصادقة في الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي على أن ناقله الزيت مجهزة بترتيبات صابورة خاصة .

(2) لا يجوز في أي حال من الأحوال نقل ماء الصابورة في صهاريج الزيت إلا في الرحلات النادرة التي تكون فيها الأحوال المناخية قاسية بشكل يتطلب ، في رأي الريان ، نقل مياه صابورة إضافية في صهاريج الزيت من أجل سلامة السفينة . ومن الواجب معالجة وتصريف مياه الصابورة الإضافية هذه تنفيذاً لأحكام اللائحة 9 من هذا المرفق وبما يتماشى مع متطلبات اللائحة 15 من هذا المرفق ، وتدوين ذلك في سجل الزيوت المشار إليه في اللائحة 20 من هذا المرفق .

(3) يجب على الإدارة التي تصادق على الشهادة بما يتماشى مع ما تنص عليه الفقرة الفرعية (1)(ج) من هذه اللائحة إبلاغ التفاصيل الواردة في تلك الشهادة إلى المنظمة كي تعممها على الأطراف في الاتفاقية الحالية .

اللائحة 13 هاء

الموقع الواقي لأماكن الصابورة المفصولة

أنظر التفسيرات 1.2 ، و 6.4 ، و 10.4 ، و 11.4

(1) في كل ناقله زيت خام تبلغ حمولتها الساكنة 20 000 طن فأكثر وكل ناقله منتجات جديدة تبلغ حمولتها الساكنة 30 000 طن فأكثر ، فإن صهاريج الصابورة المفصولة التي يتعين أن تفي سعتها بمتطلبات اللائحة 13 من هذا المرفق والواقعة ضمن طول صهاريج البضائع ، يجب أن تكون مرتبة وفقاً لمتطلبات الفقرات (2) و (3) و (4) من هذه اللائحة وذلك لتوفير قسط من الحماية ضد تدفق الزيت في حالة الجنوح أو التصادم .

(2) يجب ترتيب صهاريج وأماكن الصابورة غير صهاريج الزيت الواقعة ضمن طول صهاريج البضائع ( $L_r$ ) بحيث تمثل للشرط التالي :

$$\Sigma PA_c + \Sigma PA_s \geq J[L_r(B + 2D)]$$

حيث :  $PA_c$  = المساحة الجدارية الجانبية بالأمتار المربعة لكل صهريج أو مكان للصابورة المفصولة من غير صهاريج الزيت ، وذلك على أساس الأبعاد المشكلة المسقطه .

## المرفق I: لوائح منع التلوث بالزيت

المرفق I

$PA_s$  = المساحة الجدارية القاعية بالأمتار المربعة لكل صهريج أو مكان من تلك الصهاريج أو الأماكن ، وذلك على أساس الأبعاد المشكلة المسقطة .

$L_r$  = الطول بالأمتار بين الأطراف الأمامية والخلفية لصهاريج البضائع .

$B$  = العرض الأقصى للسفينة بالأمتار كما ورد تعريفه في اللائحة 1(21) من هذا المرفق .

$D$  = العمق المشكل بالأمتار ويقاس عموديا من أعلى الصالب إلى قمة عتبة سطح عائم السفينة في منتصف السفينة الجانبي . وبالنسبة للسفن ذات الأشجار المدورة ، يقاس العمق المشكل حتى نقطة تقاطع الخطوط المشكلة للسطح وأواح الجدار الجانبي ، على أن تمتد الخطوط كما لو كان الشفير ذا تصميم زاوي .

$J$  = 0,45 بالنسبة لناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الساكنة 20 000 طن ، و 0,30 بالنسبة لناقلات الزيت ذات الحمولة الساكنة البالغة 200 000 طن فأكثر ، مع مراعاة أحكام الفقرة (3) من هذه اللائحة . أما بالنسبة للقيم المتوسطة من الحمولات الساكنة فإن قيمة "J" تحدد بطريقة الاستكمال الخطي .

تدل الرموز المستعملة في هذه الفقرة ، وحيثما وردت في اللائحة الحالية ، على المعنى المحدد لها هنا .

(3) يجوز تخفيض قيمة "J" بالنسبة لناقلات التي تبلغ حمولتها الساكنة 200 000 طن فأكثر كما يلي :

$$J \text{ مخفض} = \left[ J - \left( a - \frac{O_c + O_s}{4O_A} \right) \right] \text{ أو } 0,2 \text{ أيهما أكبر}$$

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

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

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



اللائحة 13 او او

وبالنسبة للقيم المتوسطة من الحمولات الساكنة فإن قيمة "a" تحدد بطريقة الاستكمال الخطي .

$O_c =$  كما ورد تعريفها في اللائحة 23(1)أ من هذا المرفق ،

$O_s =$  كما ورد تعريفها في اللائحة 23(1)ب من هذا المرفق ،

$O_A =$  تدفق الزيت المسموح به حسبما تتطلبه اللائحة 24(2) من هذا المرفق .

(4) عند تحديد قيمة  $PA_c$  و  $PA_s$  بالنسبة لصهاريج وأماكن الصابورة المفصولة غير صهاريج الزيت ، يجب مراعاة ما يلي :

(أ) ألا يقل العرض الأدنى لكل صهريج أو مكان جانبيين يمتد أي منهما على كامل عمق جانب السفينة أو من سطح السفينة إلى سقف قاعها المزدوج ، عن مترين اثنين . ويقاس العرض داخلياً على خط عمودي يمتد من جانب السفينة إلى خطها المحوري . وعندما يقل ذلك العرض عن مترين ، فإن الصهريج أو المكان الجانبي لا يؤخذ في الاعتبار عند حساب المساحة الواقية  $PA_c$  ؛ و

(ب) ألا يقل العمق العمودي الأدنى لكل صهريج أو مكان في القاع المزدوج عن 15/B أو مترين اثنين ، أيهما أدنى . وحيث يكون العمق أقل من ذلك ، لا يؤخذ الصهريج أو المكان القاعي بعين الاعتبار عند حساب المساحة الواقية  $PA_s$  .

يقاس العرض والعمق الأدنى للصهاريج الجانبية وصهاريج القاع المزدوج على نحو يغفل حيز القمة ، كما أن منطقة الشفير المدور لا تؤخذ في الحسبان عند قياس العرض الأدنى .

اللائحة 13 او او

منع التلوث الزيتي في حال التصادم أو الجنوح

أنظر التفسير 6.4

(1) تنطبق هذه اللائحة على ناقلات الزيت ذات الحمولة الساكنة البالغة 600 طن فأكثر :

(أ) المبرم عقد بنائها في 6 تموز/يوليو 1993 أو بعد ذلك ، أو

(ب) الممدود صالبتها أو التي تكون في مرحلة مماثلة من مراحل البناء في 6 كانون الثاني/يناير 1994 أو بعد ذلك ، إن لم يكن هناك مثل ذلك العقد ؛ أو



## المرفق I : لوائح منع التلوث بالنزيت

I  
المرفق

- (ج) المسلمة في 6 تموز/يوليو 1996 أو بعد ذلك ، أو  
(د) الخاضعة لعملية تحويل رئيسية :  
(i) أبرم عقدها بعد 6 تموز/يوليو 1993 ؛ أو  
(ii) بدأ العمل فيها بعد 6 كانون الثاني/يناير 1994 ، إن لم يكن  
هناك مثل ذلك العقد ؛ أو  
(iii) تم الانتهاء منها بعد 6 تموز/يوليو 1996 .

## أنظر التفسير 2.1

- (2) على كل ناقلة زيت ذات حمولة ساكنة قدرها 5 000 طن فاكثر أن :  
(أ) تلبى ، عوضاً عن اللائحة 13 هاء ، وحسبما ينطبق ، متطلبات  
الفقرة (3) ما لم تكن خاضعة لأحكام الفقرتين (4) و(5) ؛ و  
(ب) تلبى ، إن انطبق ذلك ، متطلبات الفقرة (6) .  
(3) تكفل الحماية لصهاريج البضائع على امتداد طولها بصهاريج الصابورة أو  
بفراغات غير صهاريج البضائع والوقود الزيتي وذلك على النحو التالي :  
(أ) الصهاريج أو الفراغات الجانبية

تمتد الصهاريج أو الفراغات الجانبية على الطول الكلي لجانب  
السفينة أو من قمة القاع المزدوج الى السطح الأعلى ، مع اغفال  
الشفير المدور في حال تركيبه . وترتب على نحو تكون فيه  
صهاريج البضائع واقعة الى الداخل من الخط المشكل لألواح  
الغلاف الجانبي ، بحيث لا يقل البعد في أي نقطة عن المسافة  $w$   
المقيسة ، حسبما هو موضح في الشكل 1 ، عند أي مقطع  
عرضي ، بزوايا قائمة على الغلاف الجانبي ، حسبما هو محدد  
أدناه :

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

$$w = 2,0 \text{ بالأمتار ، أيهما أقل}$$

القيمة الدنيا لـ  $w$  = متر واحد .

- (ب) صهاريج أو فراغات القاع المزدوج

يكون عمق كل صهريج أو فراغ قاعي مزدوج عند أي مقطع  
عرضي بحيث لا تقل المسافة  $h$  بين قاع صهاريج البضائع  
والخط المشكل لألواح الغلاف القاعي المقيسة بزوايا قائمة على

اللائحة 13 لو

ألواح الغلاف القاعي حسبما هو موضح في الشكل 1 ، عما هو محدد أدناه :

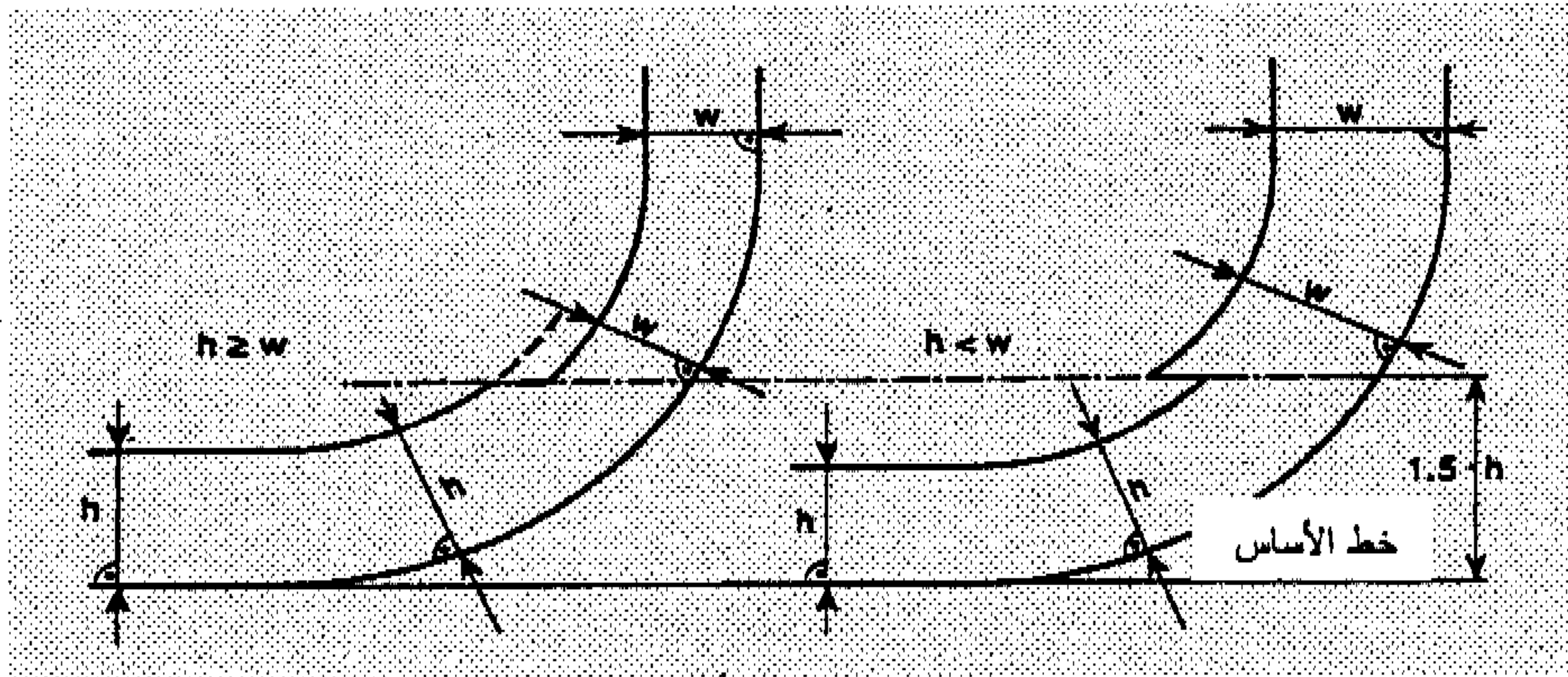
$$B/15 = h \text{ (بالأمتار) ، أو}$$

$$h = 2,0 \text{ بالأمتار ، أيهما أقل}$$

القيمة الدنيا لـ  $h =$  متر واحد .

(ج) منطقة انحناء الجمة أو المناطق التي ليس بها انحناء واضح التحديد للجمة

حينما تكون المسافتان  $h$  و  $w$  مختلفتين ، فإن المسافة  $w$  تتمتع بالافضلية عند المستويات التي تتجاوز  $1,5h$  فوق خط الأساس حسبما هو موضح في الشكل 1 .



الشكل 1 - حدود صهاريج البضائع لأغراض الفقرة (3)

(د) السعة الاجمالية لصهاريج الصابورة

في ناقلات النفط الخام ذات الحمولة الساكنة البالغة 20 000 طن فأكثر وناقلات المنتجات ذات الحمولة الساكنة البالغة 30 000 طن فأكثر ، يجب ألا تقل السعة الاجمالية للصهاريج الجانبية ، وصهاريج القاع المزدوج ، وصهاريج المقدمة ، وصهاريج المؤخرة ، عن سعة صهاريج الصابورة المفصولة الضرورية لتلبية متطلبات اللائحة 13 . ومن الواجب أن تكون مواقع الصهاريج الجانبية ، أو فراغات وصهاريج القاع المزدوج المستخدمة لتلبية متطلبات اللائحة 13 موزعة بصورة متناسقة قدر الامكان على امتداد طول صهاريج البضائع . أما أي سعة اضافية للصابورة المفصولة توفر للحد من اجهاد الحني الطولي الواقع على رافدة البدن ، والوزانة الخ ، فيمكن أن تكون في أي مكان داخل السفينة .

## المرفق I: لوائح منع التلوث بالنزيت

I  
المرفق

## (هـ) آبار السفت في صهاريج البضائع

يجوز لآبار السفت في صهاريج البضائع أن تمتد إلى داخل القاع المزدوج تحت خط الفاصل المحدد بالمسافة  $h$  شريطة أن تكون هذه الآبار صغيرة قدر الامكان وألا تقل المسافة بين قاع البئر وجدران الغلاف القاعي عن  $0,5h$ .

## (و) أنابيب الصابورة والبضائع

يجب ألا تمتد أنابيب الصابورة والأنابيب الأخرى، مثل أنابيب السبر والتنفيس الخاصة بصهاريج الصابورة، عبر صهاريج البضائع. كما يجب ألا تمتد أنابيب البضائع والأنابيب المماثلة الخاصة بصهاريج البضائع عبر صهاريج الصابورة. ويمكن منح إعفاءات من هذا المتطلب فيما يتعلق بأطوال قصيرة من الأنابيب، شريطة أن تكون ملحومة تماما أو ذات بنية مكافئة.

(4) (أ) يمكن الاستغناء عن صهاريج أو فراغات القاع المزدوج التي تستوجبها الفقرة (3)(ب)، شريطة أن يكون تصميم الناقل على نحو لا يتجاوز فيه ضغط البضائع والأبخرة الواقع على ألواح الغلاف القاعي عندما تشكل هذه الألواح فاصلا منفردا بين البضائع والبحر قيمة ضغط الماء الهيدروستاتي الخارجي، حسبما هو محدد في المعادلة التالية:

$$f \times h_c \times \rho_c \times g + 100\Delta p \leq d_n \times \rho_s \times g$$

حيث:

$h_c$  = ارتفاع البضائع الملامسة لألواح الغلاف القاعي بالأمتار

$\rho_c$  = كثافة البضائع القصوى بالطن/المتر المكعب

$d_n$  = الغاطس التشغيلي الأدنى في ظل أي ظرف تحميلي متوقع بالأمتار

$\rho_s$  = كثافة ماء البحر بالطن/المتر المكعب

$\Delta p$  = ضغط المعايرة الأقصى لصمام الضغط/الخواء الموفر لصهاريج البضائع، بالبار

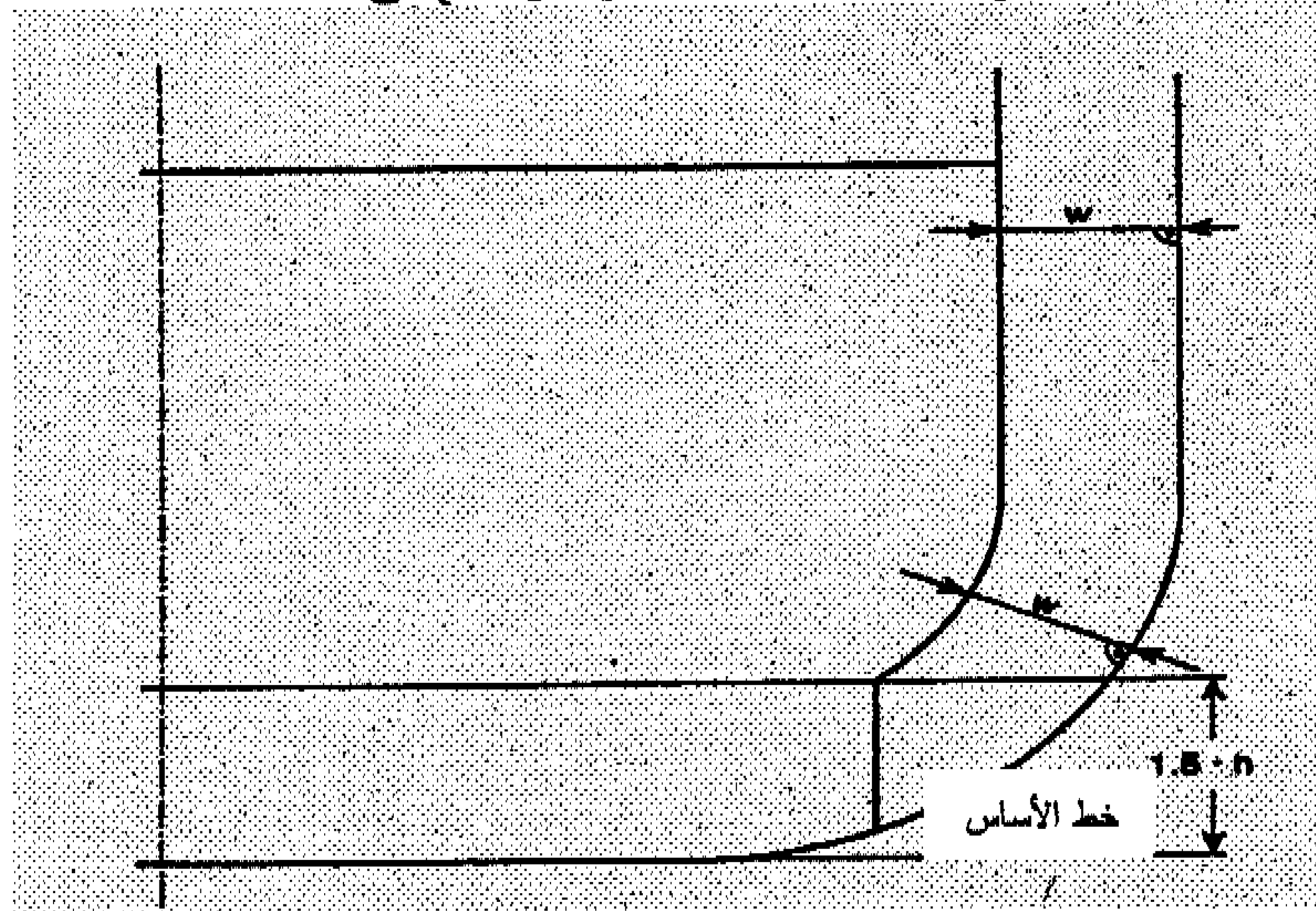
$f$  = عامل الأمان = 1,1

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

اللائحة 13 أولو

(ب) يجب أن يكون أي فاصل أفقي ضروري لتلبية المتطلبات المذكورة أعلاه واقعاً على ارتفاع لا يقل عن  $B/6$  أو 6 أمتار ، أيهما أقل ، على ألا يزيد عن  $0,6D$  ، فوق خط الأساس ، حيث  $D$  هي العمق المشكل في منتصف السفينة .

(ج) يعين موقع الصهاريج أو الفراغات الجانبية على النحو المحدد في الفقرة (3)(أ) ، باستثناء أنه أسفل مستوى يقع عند  $1,5h$  فوق خط الأساس - حيث  $h$  هي المسافة المحددة وفقاً للفقرة (3)(ب) - يجوز للخط الذي يعين حدود صهاريج البضائع أن يهبط عمودياً حتى الألواح القاعية ، حسبما هو موضح في الشكل 2 .



الشكل 2 - حدود صهاريج البضائع لأغراض الفقرة (4)

(5) ويمكن أيضاً قبول طرق أخرى لتصميم وبناء ناقلات الزيت كبداية للمتطلبات المدرجة في الفقرة (3) ، شريطة أن تكفل هذه الطرق مستوى مماثلاً على الأقل من الحماية إزاء التلوث الزيتي في حال التصادم أو الجنوح وأن تعتمد من حيث المبدأ لجنة حماية البيئة البحرية بالارتكاز على الخطوط التوجيهية الموضوعية من جانب المنظمة .\*

(6) وبالنسبة لناقلات الزيت ذات الحمولة الساكنة البالغة 20 000 طن فأكثر يجب استكمال افتراضات العطب الموصوفة في اللائحة 25(2)(ب) بالافتراضات التالية للعطب القاعي المقترن بالتصدع السطحي\*:

\* يرجى الرجوع إلى الخطوط التوجيهية المؤقتة للموافقة على الأساليب البديلة لتصميم وبناء ناقلات الزيت بموجب اللائحة 13 أولو(5) من المرفق I لماربول 78/73 ، التي اعتمدها لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة بالقرار MEPC.66(37) ؛ أنظر التذييل 7 للتفسيرات الموحدة للمرفق I .

## المرفق I : لوائح منع التلوث بالزيت

المرفق I

(أ) الامتداد الطولي :

(i) السفن ذات الحمولة الساكنة البالغة 75 000 طن فأكثر :  
0,6L مقيسًا من المتعامد المامي(ii) السفن التي تقل حمولتها الساكنة عن 75 000 طن :  
0,4L مقيسة من المتعامد المامي

(ب) المدى العرضي : B/3 في أي مكان في القاع

(ج) المدى العمودي : خرق البدن الخارجي .

(7) ناقلات الزيت التي تقل حمولتها الساكنة عن 5 000 طن :

(أ) تجهز على الأقل بصهاريج أو فراغات قاع مزدوج ذات عمق تكون فيه المسافة h المحددة في الفقرة (3) (ب) ملبية لما يلي :

$$B/15 = h \text{ (بالمتر)}$$

بقيمة دنيا لـ  $h = 0,76$  متر ؛

وفي منطقة انحناء الجمة والمناطق التي ليس بها انحناء واضح التحديد للجمة ، يجب أن يكون الخط الذي يعين حدود صهاريج البضائع موازيًا لخط القاع المتسطح لمنتصف السفينة حسبما هو موضح في الشكل 3 ؛ و

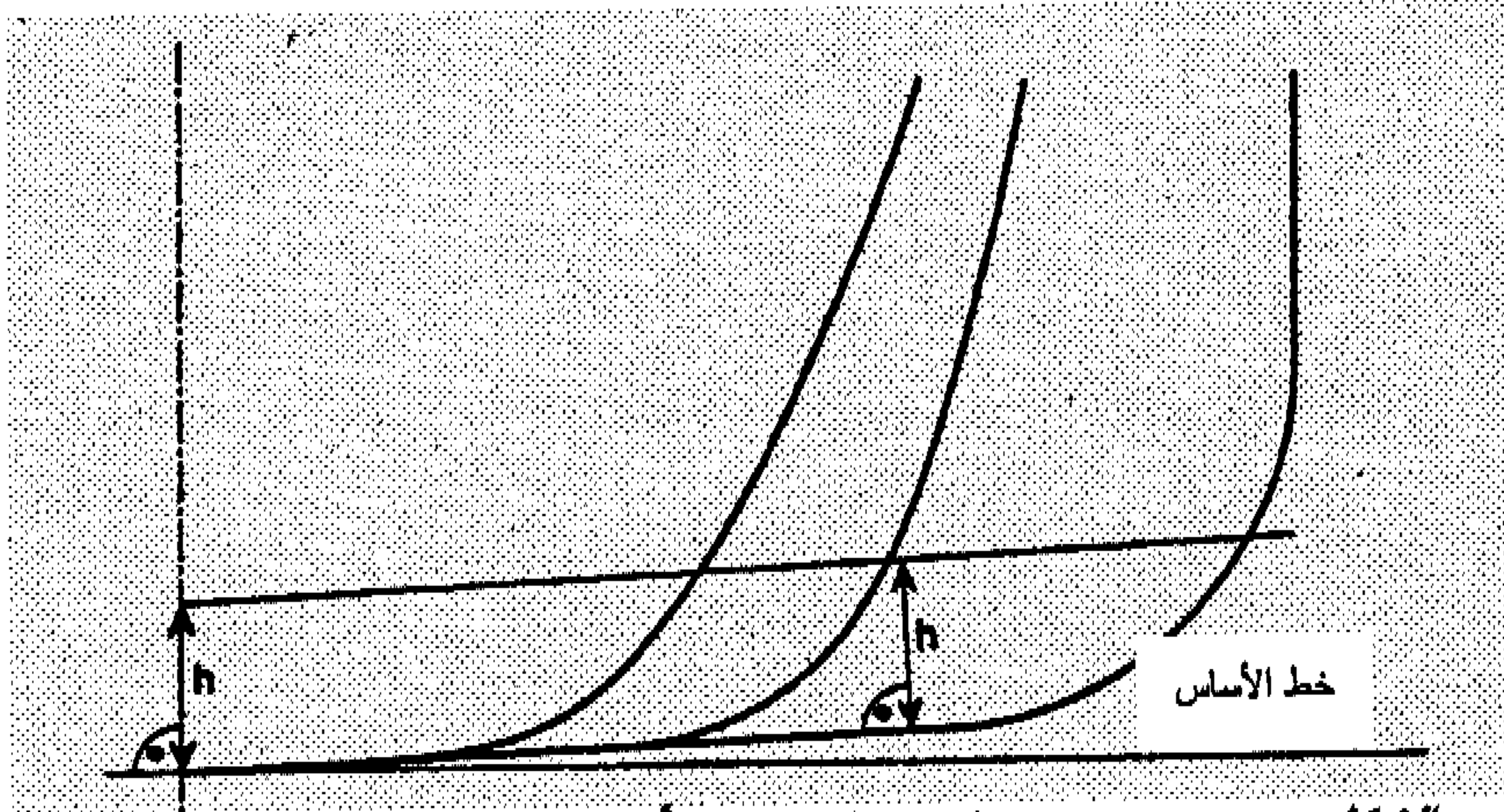
(ب) أن تجهز بصهاريج بضائع مرتبة على نحو لا تتجاوز فيه سعة كل صهريج للبضائع 700 متر مكعب إلا إذا ارتبت الصهاريج أو الفراغات الجانبية وفقًا للفقرة (3) (أ) امتثالًا لما يلي :

$$0,4 + \frac{2,4DW}{20000} = w \text{ (بالمتر)}$$

بقيمة دنيا لـ  $w = 0,76$  متر .



اللائحة 13زاي



الشكل 3 - حدود صهاريج البضائع لأغراض الفقرة (7)

(8) لا يجوز نقل الزيت في أي فراغ يمتد قدام حاجز تصادم حدد موقعه وفقاً لللائحة 11 من الفصل II للاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار ، لعام 1974 ، في صيغتها المعدلة ، ولا يجوز لناقلة زيت غير ملزمة بتركيب حاجز تصادم وفقاً لتلك اللائحة أن تنقل الزيت في أي فراغ يمتد قدام المتعامد السطحي العرضي على خط الوسط الذي يناظر المكان الذي يقع فيه حاجز تصادم تم تركيبه وفقاً لأحكام تلك اللائحة .

(9) وعند اعتماد تصميم وبناء ناقلات الزيت المزمع بناؤها وفقاً لأحكام هذه اللائحة ، فإن على الإدارات أن تراعي بالصورة الواجبة جوانب السلامة العامة بما في ذلك الحاجة إلى صيانة وتفتيش الصهاريج الجانبية وصهاريج أو فراغات القاع المزدوج .

اللائحة 13زاي

منع التلوث الزيتي في حال التصادم أو الجنوح - تدابير للناقلات الموجودة

أنظر التفسير 6.4

(1) إن هذه اللائحة :

(أ) تنطبق على

(i) ناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الساكنة 20,000 طن فأكثر وتنقل الزيت الخام ، أو زيت الوقود ، أو زيت الديزل الثقيل ، أو زيت التزليق ، على هيئة بضائع ؛ و

(ii) ناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الساكنة 30,000 طن فأكثر من غير تلك المشار إليها في الفقرة الفرعية (i) ،



## المرفق I: لوائح منع التلوث بالزيت

والمبرم عقد بنائها ، أو المدود صالبتها ، أو المسلمة قبل التواريخ المحددة في اللائحة 13 واو (1) من هذا المرفق ؛ و

(ب) لا تنطبق على ناقلات الزيت الممتلئة لأحكام اللائحة 13 واو من هذا المرفق ، المبرمة عقودها ، أو الممدودة صوالبها ، أو المسلمة قبل التواريخ المحددة في اللائحة 13 واو (1) من هذا المرفق ؛ و

(ج) لا تنطبق على ناقلات الزيت المشمولة بالفقرة الفرعية (أ) أعلاه التي تمثل لأحكام اللائحة 13 واو (3) (أ) و (ب) أو اللائحة 13 واو (4) 13 واو (5) من هذا المرفق ، باستثناء أنه لا حاجة الى تلبية المتطلب المتعلق بالمسافات الدنيا بين حدود صهاريج البضائع والألواح الجانبية والقاعية للسفينة من كافة جوانبه . وفي تلك الحالة ، فإن مسافات الحماية الجانبية يجب ألا تقل عما هو محدد في المدونة الدولية للكيميائيات السائبة لمواقع صهاريج البضائع في السفن المصنفة ضمن النوع 2 ، كما يجب أن تمثل الحماية القاعية لأحكام اللائحة 13 هاء (4) (ب) من هذا المرفق .

(2) تدخل متطلبات هذه اللائحة حيز النفاذ اعتباراً من 6 تموز/يوليو 1995 ، باستثناء متطلبات الفقرة (1) (أ) المنطبقة على ناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الساكنة 20,000 طن فأكثر ولكنها تقل عن 30,000 طن وتقل زيت الوقود أو زيت الديزل الثقيل أو زيت التزليق على هيئة بضائع ، التي تدخل حيز النفاذ اعتباراً من 1 كانون الثاني/يناير 2003 .

(2 مكرر) لأغراض الفقرتين (1) و (2) من هذه اللائحة ، فإن :

(أ) " زيت الديزل الثقيل " هو زيت الديزل البحري ، غير القطارات التي يستقطر منها ما يزيد على 50% حجماً في درجة حرارة لا تتجاوز 340° مئوية لدى اختبارها بالطريقة التي تقبلها المنظمة .

(ب) " زيت الوقود " هو القطارات الثقيلة أو المخلفات من الزيت الخام أو مزائج هذه المواد المتوخى استخدامها كوقود لإنتاج الحرارة أو الطاقة بنوعية تكافيء المواصفات التي تقبلها المنظمة .<sup>†</sup>

\* يرجى الرجوع إلى أسلوب الاختبار الموحد (D86) ، الذي وضعته الجمعية الأمريكية للاختبارات والمواد .

† يرجى الرجوع إلى مواصفات زيت الوقود رقم 4 (D396) أو زيوت الوقود الأثقل ، التي وضعتها الجمعية الأمريكية للاختبارات والمواد .

## اللائحة 13 تراي

(3) (أ) تخضع ناقلات الزيت التي تنطبق عليها هذه اللائحة ، أثناء المعاينات الدورية والبيئية والسنوية ، لبرنامج معزز من عمليات التفتيش التي يجب على نطاقها ووتيرتها أن يمثلها على الأقل للخطوط التوجيهية الموضوعه من قبل المنظمة .

(ب) على أي ناقلات زيت يزيد عمرها عن خمس سنوات وتطبق عليها هذه اللائحة أن تحتفظ على متنها بملف كامل لتقارير المعاينات ، بما في ذلك نتائج جميع القياسات المطلوبة للأبعاد ، بالإضافة إلى بيان عن الأعمال الهيكلية المنفذة ، ليكونا متاحين للسلطة المختصة لأي حكومة دولة طرف في الاتفاقية الحالية .

(ج) ويرفق هذا الملف بتقرير لتقييم الحالة يحتوي على النتائج المستخلصة بشأن الحالة الهيكلية للسفينة وأبعادها المتبقية ، مؤشراً عليه بما يفيد قبوله من قبل ادارة العلم أو بالنيابة عنها . ويعد هذا الملف وتقرير تقييم الحالة وفقاً للشكل الموحد الوارد في الخطوط التوجيهية الموضوعه من قبل المنظمة .

(4) على أي ناقلات زيت لا تلبى متطلبات ناقلات الزيت الجديدة ، المحددة في اللائحة 1(26) من هذا المرفق ، أن تمتثل لمتطلبات اللائحة 13 او او من هذا المرفق في موعد أقصاه 25 سنة بعد تاريخ تسليمها ، ما لم تكن الصهاريج الجانبية أو فراغات القاع المزدوج ، غير المستخدمة لنقل الزيت والملبية لمتطلبات العرض والارتفاع الواردة في اللائحة 13 هاء (4) ، تغطي على الأقل 30% من  $L_h$  على امتداد العمق الكامل للسفينة على كل جانب أو 30% على الأقل من منطقة الغلاف القاعي البارزة ضمن الطول  $L_h$  ، ويحدد الطول  $L_h$  وفقاً للتعريف الوارد في اللائحة 13 هاء (2) ، وفي هذه الحالة يجب على ناقلات الزيت الامتثال لأحكام اللائحة 13 او او في موعد أقصاه 30 سنة بعد موعد تسليمها .

## أنظر التفسير 13.4

\* يرجى الرجوع إلى الخطوط التوجيهية بشأن البرنامج المعزز لعمليات التفتيش أثناء معاينات ناقلات السوائب وناقلات الزيت ، التي اعتمدها المنظمة بموجب القرار (18)A.744 ، بصيغتها المعدلة بموجب القرار MSC.49(66) ، وبموجب القرار 2 الصادر عن مؤتمر الحكومات المتعاقدة في سولاس لعام 1997 وبموجب القرار MSC.105(73) ؛ أنظر منشور المنظمة البحرية الدولية الذي يحمل رقم للمبيع IMO-265E .

## المرفق I: لوائح منع التلوث بالنزيت

- (5) على أي ناقلة زيت تلبية متطلبات ناقلات الزيت الجديدة ، المحددة في اللائحة I (26) من هذا المرفق ، أن تمتثل متطلبات اللائحة 13 و14 من هذا المرفق في موعد أقصاه 30 سنة بعد تاريخ تسليمها .
- (6) يجب أن تخضع أي ظروف صابورة وتحميل جديدة ناجمة عن تطبيق الفقرة (4) من هذه اللائحة لموافقة الإدارة التي يجب أن تراعي ، بوجه خاص ، المتانة الطولية والموضعية ، والاتزان السالم ، وكذلك الاتزان العطبي إن انطبق ذلك .
- (7) يمكن قبول ترتيبات هيكلية أو تشغيلية أخرى مثل التحميل المتوازن هيدروستاتياً كبدايل للمتطلبات الموصوفة في الفقرة (4) ، شريطة أن تكفل هذه البدائل مستوى مماثلاً على الأقل من الحماية ازاء التلوث الزيتي في حال التصادم أو الجنوح وأن تعتمد من قبل الإدارة على أساس الخطوط التوجيهية الموضوعية من قبل المنظمة\* .

## اللائحة 14

## فصل الزيوت عن الصابورة المائية وحمل الزيوت في صهاريج المقدمة

- (1) باستثناء ما نصت عليه الفقرة (2) من هذه اللائحة ، لا يجوز حمل مياه الصابورة في صهاريج الوقود الزيتي في السفن الجديدة غير ناقلات الزيت ، التي تبلغ حمولتها الاجمالية 4 000 طن فأكثر ، وفي ناقلات الزيت الجديدة ذات الحمولة الاجمالية البالغة 150 طناً فأكثر .
- (2) وحينما تستدعي ظروف غير عادية أو الحاجة إلى نقل كميات كبيرة من الوقود الزيتي حمل مياه صابورة ، ليست بالصابورة النظيفة ، في أي من صهاريج الوقود الزيتي ، فإن من الواجب تصريف تلك المياه في مرافق الاستقبال أو في البحر بمقتضى اللائحة 9 وباستخدام المعدات المحددة في اللائحة 16(2) من هذا المرفق ، وتدوين ذلك في سجل الزيوت .

## أنظر التفسير 1.5

- (3) يجب أن تلبية جميع السفن الأخرى متطلبات الفقرة (1) من هذه اللائحة بقدر ما هو معقول وعملي .

## أنظر التفسير 2.5

- (4) لا يجوز نقل الزيوت في صهاريج من صهاريج المقدمة أو في صهاريج أمام حاجز التصادم في سفينة ذات حمولة اجمالية قدرها 400 طن فأكثر أبرم عقد بنائها بعد غرة كانون الثاني/يناير 1982 ، أو مَدَّ صالبيها أو تمر بمرحلة مماثلة من مراحل البناء بعد غرة تموز/يوليو 1982 ، إن لم يكن هناك مثل ذلك العقد .

\* يرجى الرجوع إلى الخطوط التوجيهية للموافقة على الترتيبات الهيكلية أو التشغيلية البديلة ، وفقاً لما تقتضيه اللائحة 13 ازاي (7) من المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73 ، التي اعتمدها لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة بموجب القرار MEPC.64(36) ؛ أنظر التذييل 8 للتفسيرات الموحدة للمرفق I وكذلك التذييل 9 .

(5) تمتثل جميع السفن ، غير تلك الخاضعة للفقرة (4) من هذه اللائحة ، لأحكام تلك الفقرة بقدر ما هو معقول وعملي .

### اللائحة 15

#### الاحتفاظ بالزيوت على متن السفينة

(1) مع مراعاة أحكام الفقرتين (5) و (6) من هذه اللائحة ، يجب أن تجهز ناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الإجمالية 150 طناً فأكثر بترتيبات تتماشى مع متطلبات الفقرتين (2) و (3) من اللائحة ذاتها ، شريطة أن تطبق على الناقلات الموجودة متطلبات نظم رصد وضبط تصريف الزيوت وترتيبات صهاريج النفايات الزيتية بعد ثلاث سنوات من دخول الاتفاقية الحالية حيز النفاذ .

(2) (أ) يجب توفير الوسائل المناسبة لتنظيف صهاريج البضائع وتحويل مخلفات الصابورة القذرة والغسالات الصهرجية من صهاريج البضائع إلى صهريج للنفايات الزيتية معتمد من الإدارة . ويجوز تعيين أي صهريج للبضائع في ناقلات الزيت الموجودة كصهريج نفايات زيتية .

(ب) وفي هذا النظام يجب توفير ترتيبات لتحويل الفضلات الزيتية إلى صهريج أو مجموعة من صهاريج النفايات الزيتية بحيث يكون أي دفيق يصرف في البحر ممثلاً لأحكام اللائحة 9 من هذا المرفق .

(ج) يجب أن تتمتع ترتيبات صهريج أو مجموعة صهاريج النفايات الزيتية بالسعة اللازمة لاحتواء النفايات الناشئة عن غسلات الصهاريج ، والمخلفات الزيتية ، ومخلفات الصابورة القذرة ، على ألا تقل في مجموعها عن 3% من سعة نقل الزيت في السفينة ، إلا أنه يجوز للإدارة القبول بأن تكون هذه النسبة كالاتي :

(i) 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 المضخات النافثة ، حيثما ينطبق ذلك ، بالوسائل الدافع دون الحاجة إلى ادخال مياه إضافية في النظام ؛

(ii) 2% عندما تكون الناقلات مزودة بصهاريج الصابورة المفصولة أو صهاريج الصابورة النظيفة المخصصة وفقاً لللائحة 13 من هذا المرفق ، أو عندما تكون الناقلات مجهزة بنظام لتنظيف صهاريج البضائع باستخدام الزيت الخام وفقاً لللائحة 13 بآء 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



## المرفق I : لوائح منع التلوث بالزيت

I  
المرفق

الصهاريج وتزويد المضخات النافثة ، حيثما ينطبق ذلك ،  
بالمسائل الدافع دون الحاجة إلى ادخال مياه إضافية في النظام ؛

(iii) 1% بالنسبة لناقلات البضائع المختلطة التي تنقل الشحنات  
الزيتية وذلك فقط في صهاريج ذات جدران ملساء . ويجوز  
تخفيض هذه السعة أكثر إلى 0,8% عندما تكون ترتيبات غسل  
الصهاريج على نحو يتيح ، عند تعبئة صهريج أو صهاريج  
النفائات الزيتية بمياه الغسيل ، توفير كميات كافية من تلك المياه  
لغسل الصهاريج وتزويد المضخات النافثة ، حيثما ينطبق ذلك ،  
بالمسائل الدافع دون الحاجة إلى ادخال مياه إضافية في النظام .

## أنظر التفسير 2.6

وتزود ناقلات الزيت الجديدة التي تبلغ حمولتها الساكنة 70 000 طن  
فأكثر بصهريجين اثنين للنفائات الزيتية على الأقل .  
(د) يجب أن تصمم صهاريج النفائات الزيتية ، ولا سيما فيما يتصل  
بالمداخل أو المخارج أو الحارفات أو المسدات في حال تركيبها ،  
على نحو يكفل تفادي الاضطراب المفرط وسحب الزيوت أو  
استحلابها مع المياه .

## أنظر التفسير 1.6

(3) (أ) يجب تركيب نظام لرصد وضبط تصريف الزيوت تقره الإدارة .  
وعند دراسة تصميم مقياس المحتوى الزيتي الذي سيدمج في النظام ،  
يجب أن تراعى الإدارة المواصفات التي أوصت بها المنظمة\* .  
ويزود النظام بجهاز تسجيل يوفر سجلاً متواصلاً عن مقادير  
التصريف باللترات في الميل البحري الواحد واجمالي الكمية  
المصرفة ، أو المحتوى الزيتي ومعدل التصريف . ومن الواجب أن  
يتضمن السجل تواريخ وأوقات التصريف ، وأن يحتفظ به لمدة ثلاث  
سنوات على الأقل . ويجب أن يعمل نظام رصد وضبط تصريف  
الزيوت عند القيام بأي تصريف للدفق في البحر ، وأن يكون على  
نحو يكفل الوقف الأوتوماتي لعملية تصريف خليط زيتي ما عندما  
يتجاوز المعدل اللحظي لتصريف الزيوت ما تسمح به اللائحة 9(1)(أ)  
من هذا المرفق . كما يجب أن تتوقف عملية التصريف عند حصول  
أي خلل في نظام الرصد والضبط هذا ، وأن يدون الخلل في سجل  
الزيوت . ويجب توفير طريقة بديلة يدوية التشغيل يمكن استخدامها

\* فيما يتعلق بأجهزة قياس المحتوى الزيتي المركبة في ناقلات الزيت المبنية قبل 2 تشرين  
الأول/أكتوبر 1986 ، يرجى الرجوع إلى التوصية المتعلقة بمواصفات الأداء والاختبار الدولية  
الخاصة بمعدات فصل الماء والزيت وأجهزة قياس المحتوى الزيتي التي اعتمدها المنظمة بالقرار  
A.393(X) . وفيما يتعلق بأجهزة قياس المحتوى الزيتي بوصفها جزءاً من نظم مراقبة وضبط  
التصريف المركبة في ناقلات الزيت المبنية قبل 2 تشرين الأول/أكتوبر 1986 ، يرجى الرجوع إلى  
الخطوط التوجيهية والمواصفات المنقحة لنظم مراقبة وضبط التصريف الزيتي الخاصة بناقلات  
الزيت التي اعتمدها المنظمة بالقرار A.586(14) ؛ أنظر منشوري المنظمة اللذين يحملان رقمي  
المبيع : IMO-608E و IMO-124A على التوالي .

## اللائحة 15

عند حدوث مثل هذا الخلل ، على أنه يجب اصلاح الوحدة المعطوبة في أقرب وقت ممكن . ويجوز لسلطة دولة الميناء أن تسمح لناقلة بها وحدة معطوبة أن تقوم برحلة صابورية واحدة قبل التوجه إلى ميناء اصلاح . ومن الواجب أن يصمم نظام رصد وضبط تصريف الزيوت وأن يركب بما يمثل للخطوط التوجيهية والمواصفات بشأن نظم رصد وضبط تصريف الزيوت في ناقلات الزيت ، التي وضعتها المنظمة \* . ويجوز للادارات قبول مثل هذه الترتيبات المحددة كما وردت تفاصيلها في الخطوط التوجيهية والمواصفات المذكورة .

(ب) يجب توفير كواشف<sup>أ</sup> فعالة لسطوح تماس الزيوت والمياه تعتمدها الادارة وذلك لتحديد هذه السطوح ، بسرعة ودقة ، في صهاريج النفايات الزيتية ، وأن تكون متاحة للاستخدام في الصهاريج الأخرى التي تفصل فيها الزيوت عن الماء ويعتزم تصريف الدفق منها مباشرة إلى البحر .

## أنظر التفسيرين 1.6 و 3.6

(ج) يجب أن تكون تعليمات تشغيل النظام متماشية مع ما هو وارد في كتيب تشغيل معتمد من الادارة . ويجب أن تغطي هذه التعليمات عمليات التشغيل اليدوي والأوتوماتي وأن يكون القصد منها ضمان عدم تصريف الزيوت في أي وقت كان إلا على نحو يمثل للشروط المحددة في اللائحة 9 من هذا المرفق<sup>د</sup> .

(4) لا تطبق متطلبات الفقرات (1) و (2) و (3) من هذه اللائحة على ناقلات الزيت التي تقل حمولتها الاجمالية عن 150 طنا ، وتنفذ أحكام ضبط تصريف الزيوت الواردة في اللائحة 9 من هذا المرفق عليها عن طريق الاحتفاظ بالزيوت على متن السفينة ثم تصريف كل الغسالات الملوثة في مرافق الاستقبال . وتدون في سجل الزيوت الكمية الكلية للزيوت والمياه المستعملة في عملية الغسيل والمعاداة إلى أحد صهاريج التخزين . وتصرف الكمية المذكورة في مرافق الاستقبال إلا إذا اتخذت الترتيبات

\* فيما يتعلق بأجهزة قياس المحتوى الزيتي المركبة في ناقلات الزيت المبنية قبل 2 تشرين الأول/أكتوبر 1986 ، يرجى الرجوع إلى التوصية المتعلقة بمواصفات الأداء والاختبار الدولية الخاصة بمعدات فصل الماء والزيت وأجهزة قياس المحتوى الزيتي التي اعتمدها المنظمة بالقرار A.393(X) . وفيما يتعلق بأجهزة قياس المحتوى الزيتي بوصفها جزءاً من نظم مراقبة وضبط التصريف المركبة في ناقلات الزيت المبنية قبل 2 تشرين الأول/أكتوبر 1986 ، يرجى الرجوع إلى الخطوط التوجيهية والمواصفات المنقحة لنظم مراقبة وضبط التصريف الزيتي الخاصة بناقلات الزيت التي اعتمدها المنظمة بالقرار A.586(14) ؛ أنظر منشوري المنظمة اللذين يحملان رقمي المبيع : IMO-608E و IMO-124A على التوالي .

† يرجى الرجوع إلى المواصفات الخاصة بكواشف سطوح تماس الزيوت والمياه ، التي اعتمدها لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة بموجب القرار MEPC.5(XIII) ؛ أنظر منشور المنظمة الذي يحمل رقم المبيع IMO-646E .

‡ يرجى الرجوع إلى " دليل البحار النظيفة الخاص بناقلات الزيت " ، الذي نشرته الغرفة الدولية للنقل البحري والمحفل البحري لشركات النفط .



## المرفق I: لوائح منع التلوث بالزيت

## المرفق I

المناسبة لضمان رصد أي دفيق يسمح بتصريفه في البحر رسدا فعلا بما يكفل امتثاله لأحكام اللائحة 9 من هذا المرفق .

(5) (أ) يجوز للإدارة إعفاء أي ناقلة زيت تعمل حصرا في رحلات تدوم 72 ساعة أو أقل وفي حدود 50 ميلا من أقرب أرض ، من متطلبات الفقرات (1) و (2) و (3) ، شريطة أن تكون ناقلة الزيت هذه مستخدمة حصرا في رحلات بين موانئ أو فرض تقع في حدود دولة طرف في الاتفاقية الحالية . ويكون أي إعفاء من هذا النوع مشروطا بأن تحتفظ ناقلة الزيت على متنها بكل الخلائط الزيتية لتصريفها في وقت لاحق في مرافق الاستقبال ، على أن تكون المرافق المتاحة لذلك كافية في رأي الإدارة .

(ب) يجوز للإدارة إعفاء ناقلات الزيت من غير الناقلات المشار إليها في الفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة ، من متطلبات الفقرة (3) في الحالات التالية :

(i) أن تكون الناقلة ناقلة زيت موجودة ذات حمولة ساكنة قدرها 40 000 طن أو أكثر ، حسبما أشير إلى ذلك في اللائحة 13جيم(1) من هذا المرفق ، ومستخدمة في رحلات محددة ، مع الامتثال للشروط المحددة في اللائحة 13جيم(2) ؛ أو

(ii) أن تكون الناقلة مستخدمة حصرا في فئة واحدة أو أكثر من فئات الرحلات التالية :

(1) رحلات داخل مناطق خاصة ؛ أو

(2) رحلات في حدود 50 ميلا من أقرب أرض خارج المناطق الخاصة حينما تستخدم الناقلة في :

(أ) رحلات بين موانئ أو فرض تابعة لدولة طرف في الاتفاقية الحالية ؛ أو

(ب) رحلات مقيدة حسبما تقرر الإدارة ، وتستغرق 72 ساعة أو أقل ؛

شريطة الامتثال لجميع الشروط التالية :

(3) أن يحتفظ بكل الخلائط الزيتية على متن السفينة لتصريفها في وقت لاحق في مرافق الاستقبال ؛

(4) أن تتأكد الإدارة من توافر مرافق استقبال كافية لتسلم هذه الخلائط الزيتية في موانئ أو فرض تحميل الزيوت تلك التي تتردد عليها الناقلة وذلك فيما يتعلق بالرحلات المحددة في البند (ب)(ii)(2) من هذه الفقرة ؛

## اللائحة 16

(5) أن يؤشر على الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي ، عندما تكون مطلوبة ، بما يفيد أن السفينة تستخدم حصراً في فئة واحدة أو أكثر من فئات الرحلات المحددة في البندين (ب)(ii)(1) و (ب)(ii)(2) (ب ب) من هذه الفقرة ؛

(6) أن تدون الكمية المصروفة ووقت وميناء التصريف في سجل الزيوت .

## أنظر التفسير 4.6

(6) وعندما يتعذر ، في رأي المنظمة ، الحصول على معدات رصد تصريف منتجات التكرير الخفيفة (الزيوت البيضاء) المطلوبة في اللائحة 9(1)(أ)(vi) من هذا المرفق والمحددة في الفقرة الفرعية 3(أ) من هذه اللائحة ، فإنه يجوز للإدارة التخلي عن مثل هذا المطلب شريطة ألا يسمح بعملية التصريف إلا بمقتضى إجراءات تقررها المنظمة وتفي بشروط اللائحة 9(1)(أ) من هذا المرفق باستثناء الالتزام الداعي إلى تشغيل نظام لرصد وضبط تصريف الزيوت . ويجب أن تستعرض المنظمة مسألة مدى توافر المعدات على فترات لا تتجاوز اثني عشر شهراً .

(7) لا تطبق متطلبات الفقرات (1) و (2) و (3) من هذه اللائحة على ناقلات الزيت التي تحمل الاسفلت أو غيره من المنتجات الخاضعة لأحكام هذا المرفق والتي تثبط خواصها الفيزيائية فصل المنتجات عن الماء ورصد تلك العملية بصورة فعالة . وتطبق أحكام ضبط التصريف الواردة في اللائحة 9 من هذا المرفق على تلك الناقلات عن طريق الاحتفاظ بالمخلفات على متنها ثم تصريف كل الغسالات الملوثة في مرافق الاستقبال .

## أنظر التفسير 5.6

## اللائحة 16

## نظام رصد وضبط تصريف الزيوت ومعدات ترشيح الزيوت

(1) تزود جميع السفن التي تبلغ حمولتها الاجمالية 400 طن فأكثر وتقل عن 10 000 طن ، بمعدات لترشيح الزيوت تمثل لأحكام الفقرة (4) من هذه اللائحة . ويجب أن تمثل أية سفينة من هذه السفن تنقل كميات كبيرة من الوقود الزيتي لأحكام الفقرة (2) من هذه اللائحة أو الفقرة (1) من اللائحة 14 .

## أنظر التفسيرين 1.7 و 2.7

(2) تجهز السفن التي تبلغ حمولتها الاجمالية 10 000 طن فأكثر بمعدات لترشيح الزيوت ، وبترتيبات للانداز والوقف الأوتوماتي لأي تصريف للخلائط الزيتية عندما يتجاوز المحتوى الزيتي للدقيق 15 جزءاً من المليون .

## أنظر التفسير 2.7

## المرفق 1: لوائح منع التلوث بالزيت

المرفق 1

- (3) (أ) يجوز للإدارة اعفاء أي سفينة من متطلبات الفقرتين (1) و (2) من هذه اللائحة ، عندما تستخدم تلك السفينة حصراً في رحلات داخل مناطق خاصة ، شريطة الامتثال لجميع الشروط التالية :
- (i) أن تكون السفينة مجهزة بصهريج تخزين تكون سعته كافية ، في رأي الإدارة ، للاحتفاظ على متن السفينة بكل مياه الجمة الزيتية ؛
- (ii) أن يحتفظ بكل مياه الجمة الزيتية على متن السفينة لتصريفها في وقت لاحق في مرافق الاستقبال ؛
- (iii) أن تكون الإدارة قد تثبتت من توافر مرافق استقبال كافية لتلقي مياه الجمة الزيتية تلك في عدد واف من الموانئ أو الفرض التي تتردد عليها السفينة ؛
- (iv) أن يؤشر على الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي ، عندما تكون مطلوبة ، بما يفيد أن السفينة تعمل حصراً في رحلات داخل المناطق الخاصة ؛ و
- (v) أن تدون الكمية المصروفة ووقت وميناء التصريف في سجل الزيوت .

## أنظر التفسيرين 4.6 و 3.7

(ب) تكفل الإدارة أن تكون السفن التي تقل حمولتها الاجمالية عن 400 طن مجهزة ، قدر الامكان ، للاحتفاظ بالزيوت أو الخلائط الزيتية على متنها أو تصريفها طبقاً لمتطلبات اللائحة 9(1)(ب) من هذا المرفق .

(4) يجب أن تكون معدات ترشيح الزيوت المشار إليها في الفقرة (1) من هذه اللائحة ذات تصميم معتمد من الإدارة وأن تكفل ألا يزيد المحتوى الزيتي لأي خلائط زيتية تصرف في البحر بعد المرور في النظام عن 15 جزءاً في المليون . وعند النظر في تصميم مثل هذه المعدات فإن على الإدارة أن تراعي المواصفات التي أوصت بها المنظمة\* .

(5) يجب أن تكون معدات ترشيح الزيوت المشار إليها في الفقرة (2) من هذه اللائحة ذات تصميم معتمد من الإدارة وأن تكفل إلا يزيد المحتوى الزيتي لأي خلائط زيتية تصرف في البحر بعد المرور في النظام أو الأنظمة عن 15 جزءاً في المليون . وتزود المعدات بترتيبات انذار للتحذير من استحالة الحفاظ على هذا المستوى . كما يجهز النظام بترتيبات تكفل الايقاف الأوتوماتي لأي تصريف للخلائط الزيتية حينما يتجاوز المحتوى

\* يرجى الرجوع إلى الخطوط التوجيهية والمواصفات الخاصة بمعدات منع التلوث الزيتي المخصصة لجمع أماكن الآلات بالسفن ، التي اعتمدها لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة بموجب القرار MEPC.60(33)؛ أنظر منشور المنظمة البحرية الدولية الذي يحمل رقم المبيع IMO-646E .

اللوائح 16 ، 17 ، 18

الزيتي للدفق 15 جزءاً في المليون . وعند النظر في تصميم هذه المعدات والترتيبات فإن على الإدارة أن تراعي المواصفات التي أوصت بها المنظمة\* .

(6) وبالنسبة للسفن المسلمة قبل 6 تموز/يوليو 1993 تطبق متطلبات هذه اللائحة بحلول 6 تموز/يوليو 1998 شريطة أن تكون هذه السفن قادرة على العمل بمعدات لفصل الماء والزيت (معدات 100 جزء في المليون) .

أنظر التفسير 4.7

### اللائحة 17

#### صهاريج المخلفات الزيتية (الحماة)

(1) تزود كل السفن التي تبلغ حمولتها الاجمالية 400 طن فأكثر بصهريج أو صهاريج ذات سعة كافية ، بما يراعي نوع الآلات فيها وطول الرحلة ، لتلقي المخلفات الزيتية (الحماة) التي لا يمكن معالجتها بطريقة أخرى بمقتضى متطلبات هذا المرفق ، وذلك مثل المخلفات الناتجة عن تنقية الوقود وزيوت التشحيم والتسربات الزيتية في أماكن الآلات .

أنظر التفسير 1.8

(2) تصمم مثل هذه الصهاريج وتبنى ، في السفن الجديدة ، بحيث يسهل تنظيفها وتصريف المخلفات منها إلى مرافق الاستقبال . ومن الواجب أن تمثل السفن الموجودة لهذه المتطلبات بقدر ما هو معقول وعملي .

أنظر التفسير 2.8

(3) لا يجوز أن يكون للأنايب الداخلية أو الخارجة من صهاريج الحماة أية وصلة مباشرة برأنية ، عدا وصلة التصريف القياسية المشار إليها في اللائحة 19 .

أنظر التفسير 3.8

### اللائحة 18

#### ترتيبات الضخ والتنبيب والتصريف في ناقلات الزيت

(1) تجهز 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) في كل ناقلة للزيت على أنابيب التصريف البحري لمياه الصابورة أو المياه الملوثة بالزيوت من أماكن صهاريج البضائع ، الذي قد تسمح به اللائحة 9 أو اللائحة 10 من هذا المرفق ، أن تصل إلى السطح المكشوف أو إلى جانب السفينة وذلك فوق خط الماء عند أعماق حالات الصابورة . ويجوز



## المرفق 1: لوائح منع التلوث بالزيت

المرفق 1

قبول ترتيبات أنبوبية مختلفة تتيح التشغيل بالصورة التي تجيزها الفقرات الفرعية من (6)(أ) إلى (هـ) من هذه اللائحة .

## أنظر التفسير 1.9

(3) يجب تزويد ناقلات الزيت الجديدة بوسائل لوقف التصريف البحري لمياه الصابورة أو المياه الملوثة بالزيوت من أماكن صهاريج البضائع ، غير المياه المصرفة 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 البحري من الأنابيب المشار إليها في الفقرة (2) من هذه اللائحة . ولا داعي لتوفير وسائل وقف التصريف في موقع المراقبة إذا كان هناك نظام اتصال موجب - ومن أنواعه مثلا نظام الاتصال الهاتفي أو الراديوي - بين الموقع المذكور وموقع ضبط التصريف .

(4) يجب على كل ناقلة زيت جديدة يشترط أن تكون مجهزة بصهاريج الصابورة المفصولة أو بنظام للغسل بالزيت الخام ، أن تمتثل للمتطلبات التالية :

(أ) أن تكون مجهزة بشبكة أنبوبية للزيوت مصممة ومركبة بطريقة تقلل بأقصى قدر من احتباس الزيوت في الخطوط ؛

(ب) أن تزود بوسيلة لنزع جميع مضخات البضائع وجميع خطوط الزيت عند اتمام عملية تصريف البضائع وذلك بوصلها ، عند الضرورة ، بنبيلة لسفط البضائع أو الزيوت المتبقية . ويجب أن يكون بالمستطاع تصريف نزع الأنابيب والمضخات إلى اليابسة وكذلك إلى صهاريج للبضائع أو صهاريج للنفايات الزيتية . ويجب توفير خط خاص صغير القطر للتصريف إلى اليابسة وتوصيله برانياً بصمامات مشعب السفينة .

## أنظر التفسيرين 2.9 و 3.9

(5) يجب أن تمتثل لأحكام الفقرة (4)(ب) من هذه اللائحة كل ناقلة زيت موجودة يشترط أن تكون مجهزة بصهاريج الصابورة المفصولة ، أو بنظام للغسل بالزيت الخام ، أو أن تعمل بصهاريج الصابورة النظيفة المتخصصة .

(6) يجب أن تصرف مياه الصابورة أو المياه الملوثة بالزيوت من مناطق صهاريج البضائع في كل ناقلة زيت فوق خط الماء باستثناء الحالات التالية :

(أ) يجوز تصريف الصابورة المفصولة والصابورة النظيفة تحت خط الماء :

(i) في الموانئ أو في الفرض البحرية ، أو



(ii) في البحر بالجابية ،

شريطة فحص سطح مياه الصابورة مباشرة قبل عملية التصريف للتأكد من عدم تلوثها بالزيوت .

(ب) يجوز لناقلات الزيت الموجودة والعاجزة عن تصريف الصابورة المفصولة فوق خط الماء إذا لم تدخل عليها تغييرات ، أن تصرف هذه الصابورة في البحر تحت خط الماء شريطة فحص سطح مياه الصابورة قبل التصريف مباشرة للتأكد من عدم تلوثها بالزيوت .

(ج) يجوز لناقلات الزيت الموجودة العاملة بصهاريج صابورة نظيفة والعاجزة عن تصريف مياه الصابورة من صهاريج الصابورة النظيفة المتخصصة فوق خط الماء إذا لم تدخل عليها تغييرات ، أن تصرف هذه الصابورة تحت خط الماء شريطة أن يتم الاشراف على عملية التصريف طبقا للائحة 13 ألف (3) من هذا المرفق .

(د) يجوز لكل ناقلات الزيت المبحرة أن تصرف تحت خط الماء مياه الصابورة القذرة أو المياه الملوثة بالزيوت من صهاريج منطقة البضائع ، غير صهاريج النفايات ، وذلك بطريقة الجاذبية شريطة مرور وقت كاف يتيح انفصال الزيوت عن المياه وعلى أن تفحص مياه الصابورة قبل التصريف مباشرة بواسطة مكشاف السطح البيئي للزيت والماء المشار إليه في اللائحة 15 (3) (ب) من هذا المرفق ، وذلك للتأكد من أن ارتفاع السطح المذكور هو على نحو لا يتسبب عملية التصريف في ظله في أي خطر إضافي بالحاق الضرر بالبيئة البحرية .

(هـ) يجوز لناقلات الزيت الموجودة المبحرة 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 (د) من هذه الفقرة أو عوضًا عنها شريطة :

(i) أن يمرر جزء من تلك المياه عبر الأنابيب الدائمة إلى موقع في السطح العلوي أو فوقه ويمكن بلوغه بسهولة وذلك لمشاهدة الدقيق أثناء عملية التصريف ؛ و

(ii) أن تمتثل ترتيبات الدفع الجزئي تلك للمتطلبات التي تحددها الإدارة على أن تشمل هذه المتطلبات ، على الأقل ، جميع أحكام "مواصفات تصميم وتركيب وتشغيل نظام الدفع الجزئي لضبط عمليات التصريف البحري" ، المعتمدة من المنظمة .

#### أنظر التفسير 4.9

## المرفق I: لوائح منع التلوث بالزيت

المرفق I

اللائحة 19  
وصلة التصريف القياسية

يجهز خط أنابيب مرافق الاستقبال وخط أنابيب صرف مخلفات جمع أماكن الآلات في السفينة بوصلة تصريف قياسية وذلك وفقا للجدول التالي :

## الأبعاد القياسية لشفاة وصلات التصريف

الوصف	البعد
القطر الخارجي	215 ملم
القطر الداخلي	حسب القطر الخارجي للأنبوب
قطر دائرة المسامير الملولة	183 ملم
شقوق الشفة	6 ثقوب بقطر 22 ملم محفورة على أبعاد متساوية على دائرة مسامير ملولة بالقطر المذكور أعلاه وفيها شقوق بعرض 22 ملم تصل إلى المحيط الخارجي للشفة
سمك الشفة	20 ملم
المسامير الملولة والصواميل: (الكمية ، القطر)	6 ، قطر كل منها 20 ملم وبطول مناسب
تصمم 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 تفرن بحشية صامدة للزيوت ، مناسبة لضغط خدمة قدره 6 كغ/سم <sup>2</sup> .	

## اللائحة 20

## سجل الزيوت

(1) تزود ناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الاجمالية 150 طناً فأكثر والسفن ، من غير ناقلات الزيت ، ذات الحمولة الاجمالية البالغة 400 طن فأكثر ، بالجزء I من سجل الزيوت (عمليات أماكن الآلات) . وتزود أيضاً ناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الاجمالية 150 طناً فأكثر بالجزء II من سجل الزيوت (عمليات البضائع والصابورة) . ومن الواجب أن يكون سجل (سجل) الزيوت ، إن كانا في نطاق السجل الرسمي للسفينة أو خارجه مطابقاً للنموذج المحدد (مطابقين للنموذجين المحددين) في التذييل III من هذا المرفق .

(2) تدون المعلومات في سجل الزيوت على أساس كل صهرنج على حدة إذا كان ذلك مناسباً ، عند إجراء أي من العمليات التالية على متن السفينة :

(أ) بالنسبة لعمليات أماكن الآلات (جميع السفن) :

(i) تصبير أو تنظيف صهارنج الوقود الزيتي ؛

(ii) تصريف الصابورة القذرة أو مياه التنظيف من الصهارنج المشار إليها في البند '1' من هذه الفقرة الفرعية ؛

اللائحتان 19 ، 20

المرفق I

- (iii) التخلص من المخلفات الزيتية (الحماة) ؛
- (iv) طرح مياه الجمة التي تجمعت بأماكن الآلات في البحر أو التخلص منها بطريقة أخرى ؛
- (ب) بالنسبة لعمليات البضائع والصابورة (ناقلات الزيت) :
- (i) تحميل شحنات زيتية ؛
- (ii) التحويل الداخلي للشحنات الزيتية أثناء الرحلة ؛
- (iii) تفريغ الشحنات الزيتية ؛
- (iv) تصبير صهاريج البضائع وصهاريج الصابورة النظيفة المتخصصة ؛
- (v) تنظيف صهاريج البضائع بما في ذلك الغسل بالزيت الخام ؛
- (vi) تصريف الصابورة باستثناء تلك الموجودة في صهاريج الصابورة المفصولة ؛
- (vii) تصريف المياه من صهاريج النفايات الزيتية ؛
- (viii) غلق جميع الصمامات المناسبة أو النباتات المشابهة المناسبة بعد عمليات تفريغ صهاريج النفايات الزيتية ؛
- (ix) غلق صمامات عزل صهاريج الصابورة النظيفة المتخصصة عن أنابيب البضائع والنزح بعد عمليات تفريغ صهاريج النفايات الزيتية ؛
- (x) التخلص من المخلفات .

(3) عند تصريف زيوت أو خلطات زيتية بموجب اللائحة 11 من هذا المرفق أو في حال التصريف العفوي للزيوت أو غير ذلك من الحالات الاستثنائية التي لا تشملها اللائحة المذكورة فإن من الواجب تدوين بيان في سجل الزيوت عن ظروف وأسباب عمليات التصريف هذه .

(4) تدون كل عملية ورد وصفها في الفقرة (2) من هذه اللائحة بصورة كاملة ودون تأخير في سجل الزيوت بحيث تستكمل جميع القيود المتعلقة بها . ويوقع الضابط المسؤول أو الضباط المسؤولون عن العمليات المنتهية المعنية ، ويوقع ربان السفينة على كل صفحة مكتملة . ويكون التدوين في سجل الزيوت بأحدى اللغات الرسمية للدولة التي يحق للسفينة أن تحمل علمها ، وباللغة الانكليزية أو الفرنسية بالنسبة للسفن الحائزة على الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي . وفي حال النزاع أو الاختلاف يُعتمد بالبيانات المدونة بلغة وطنية رسمية للدولة التي يحق للسفينة رفع علمها .

## المرفق I: لوائح منع التلوث بالزيت

المرفق I

- (5) يجب أن يحفظ سجل الزيوت في مكان يبصر فحصه في أي وقت معقول وأن يظل على متن السفينة إلا في حالة السفن المقطورة غير المطقمة . ومن الواجب الإبقاء على هذا السجل لفترة ثلاث سنوات بعد تاريخ تدوين آخر قيد فيه .
- (6) يجوز للسلطة المختصة التابعة لحكومة أحد الأطراف في الاتفاقية فحص سجل الزيوت على متن أية سفينة ينطبق عليها هذا المرفق عندما تكون في الموانئ أو الفرض البحرية التابعة لها ، كما أن من حقها أن تستسخ أي بيانات واردة في ذلك السجل وأن تطلب من ربان السفينة المصادقة عليها باعتبارها نسخاً مطابقة للأصل . وتعتبر أي نسخة تستخلص بهذه الطريقة ويصادق عليها الربان بوصفها نسخة مطابقة للأصل ، دليلاً مقبولاً في أي إجراءات قضائية على الوقائع المدونة في القيد المعني . ومن الواجب أن تقوم السلطة المختصة بعملية فحص سجل الزيوت واستخراج النسخ المصدقة بمقتضى هذه الفقرة بأسرع ما يكون ودون التسبب في تأخير السفينة بصورة غير مسوغة .
- (7) وبالنسبة لناقلات الزيت التي تقل حمولتها الاجمالية 150 طناً والعاملة وفقاً لللائحة 15(4) من هذا المرفق ، فإن على الإدارة أن تضع لها سجل زيوت مناسباً .

## اللائحة 21

## الاجراءات الخاصة بشأن أبراج الحفر والمنصات الأخرى

## أنظر التفسير، 10

يجب أن تمتثل أبراج الحفر الثابتة والعائمة والمنصات الأخرى عند قيامها باستكشاف الموارد المعدنية في قاع البحر واستغلالها وبما يرافق ذلك من عمليات تجهيز بحرية ، لمتطلبات هذا المرفق المطبقة على السفن ، غير ناقلات الزيت ، التي تبلغ حمولتها الاجمالية 400 طن فأكثر ، غير أنه يجب :

(أ) أن تكون مجهزة ، قدر الامكان ، بالمنشآت المطلوبة في اللائحتين 16 و 17 من هذا المرفق ؛

(ب) أن تحتفظ بسجل تدون فيه جميع عمليات تصريف الزيوت والخلائط الزيتية ، وذلك حسب نموذج تقره الإدارة ؛

(ج) أن تلتزم ، مع مراعاة أحكام اللائحة 11 من هذا المرفق ، بحظر تصريف الزيوت والخلائط الزيتية في البحر إلا إذا كان المحتوى الزيتي للتصريف دون تخفيف لا يتجاوز 15 جزءاً في المليون .

الفصل III - متطلبات التخفيف إلى الحد الأقصى من التلوث الزيتي الناشئ عن ناقلات الزيت المصابة بأعطاب جانبية أو قاعية

اللاحقة 22

الافتراضات المتعلقة بالأعطاب

(1) لحساب التدفق الزيتي الافتراضي من ناقلات الزيت ، افترضت الأبعاد الثلاثة لشجرة متوازية السطوح في جانب السفينة أو قاعها على النحو الموضح أدناه . وفي حالة الأعطاب القاعية حددت حالتان تطبق كل منهما على حدة على الأجزاء المشار إليها في الناقلات .

(أ) العطب الجانبي

(i) الامتداد الطولي ( $l_c$ ) :  $\frac{1}{3}L^2$  أو 14,5 متر ،

أيهما أقل

(ii) الامتداد العرضي ( $t_c$ ) : (يقاس إلى الداخل من جانب السفينة عمودياً على خط المنتصف على المستوى المناظر لعائم السفينة الصيفي المعين):  $\frac{B}{5}$  أو 11,5 متر ،

أيهما أقل

(iii) الامتداد العمودي ( $v_c$ ) : يقاس من خط الأساس إلى الأعلى دون حد

(ب) العطب القاعي

على طول يبلغ  $0,3L$  مقياساً من الأمامي المتعامد للسفينة أي جزء آخر من أجزاء السفينة

(i) الامتداد الطولي ( $l_c$ ) :  $\frac{L}{10}$  أو 5 أمتار ،

أيهما أقل

(ii) الامتداد العرضي ( $t_c$ ) :  $\frac{B}{6}$  أو 10 أمتار ، 5 أمتار

أيهما أقل على الأقل يكون دون 5 أمتار

(iii) الامتداد العمودي من خط الأساس ( $v_c$ ) :  $\frac{B}{15}$  أو 6 أمتار ، أيهما أقل



## المرفق I : لوائح منع التلوث بالزيت

I  
المرفق

(2) تدل الرموز المستعملة في هذه اللائحة ، حيثما وردت في الفصل الحالي ، على المعنى المحدد لها هنا .

اللائحة 23  
التدفق الافتراضي للزيت

## أنظر التفسير 2.11

(1) بحسب التدفق الافتراضي للزيت في حالة العطب الجانبي ( $O_c$ ) والعطب القاعي ( $O_s$ ) حسب المعادلات التالية فيما يتعلق بالأقسام المتصدعة نتيجة حدوث أعطاب في أي مكان محتمل على طول السفينة وإلى المدى المحدد في اللائحة 22 من هذا المرفق .

(أ) للأعطاب الجانبية :

$$O_c = \sum W_i + \sum K_i C_i \quad (\text{المعادلة I})$$

(ب) للأعطاب القاعية :

$$O_s = \frac{1}{3} (\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad (\text{المعادلة II})$$

حيث :  $W_i$  = حجم صهريج جانبي بالأمتار المكعبة يفترض أنه مخروق نتيجة الإصابة بعطب على نحو ما هو محدد في اللائحة 22 من هذا المرفق ؛ ويجوز أن تكون قيمة  $W_i$  مساوية للصفر في حالة الصابورة المفصولة .

$C_i$  = حجم أحد الصهاريج المركزية بالأمتار المكعبة يفترض أنه مخروق نتيجة الإصابة بعطب على نحو ما هو محدد في اللائحة 22 من هذا المرفق ؛ ويجوز أن تكون قيمة  $C_i$  مساوية للصفر في حالة الصابورة المفصولة .

عندما تكون قيمة  $b_i$  مساوية أو أكبر من قيمة  $t_c$  ، فإن  $K_i$  تعتبر مساوية للصفر .

$$K_i = 1 - \frac{b_i}{t_i}$$

عندما تكون قيمة  $h_i$  مساوية أو أكبر من قيمة  $v_s$  ، تعتبر  $Z_i$  مساوية للصفر .

$$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s}$$

اللائحة 23

$= b_i$  عرض الصهريج الجانبي قيد الدرس بالأمتار ، مقيسًا من جانب السفينة بزوايا قائمة على الخط المحوري للسفينة عند المستوى المقابل لعائم السفينة الصيفي المعين .

$= h_i$  العمق الأدنى للقاع المزدوج قيد الدرس بالأمتار ؛ وعندما لا يكون هناك قاع مزدوج ، فإن قيمة  $h_i$  تعتبر مساوية للصفر .

تدل الرموز المستعملة في هذه الفقرة ، حيثما وردت في الفصل الحالي ، على المعنى المحدد هنا .

أنظر التفسير 3.11

(2) إذا كان هناك مكان فارغ أو صهريج صابورة مفصولة بين صهاريج الزيت الجانبية ذو طول يقل عن الامتداد  $l_c$  المحدد في اللائحة 22 من هذا المرفق ، فإنه يجوز حساب قيمة  $O_i$  في "المعادلة I" على أساس أن الحجم  $W_i$  هو الحجم الحقيقي لأحد الصهريجين المجاورين لهذا المكان (عند تماثل سعتيهما) أو لأصغر الصهريجين عند اختلاف السعتين ، مضروبًا في القيمة  $S_i$  المعروفة أدناه ، وتستخدم قيمة الحجم الكامل الفعلي بالنسبة لجميع الصهاريج الجانبية الأخرى المصنابة في الاصطدام .

$$1 - \frac{l_i}{l_c} = S_i$$

حيث:  $l_i$  = الطول بالأمتار للمكان الفارغ أو لصهريج الصابورة المفصولة قيد الدرس .

(3) (أ) لا تراعى الصهاريج ذات القاع المزدوج الفارغة أو المحتوية على مياه نظيفة إلا إذا كانت الصهاريج فوقها محملة بالبضائع .

(ب) عندما لا يمتد القاع المزدوج على كل طول وعرض الصهريج المعني فإن هذا القاع يهمل تمامًا ، ويدرج حجم الصهاريج القائمة فوق منطقة القاع المعطوية في "المعادلة II" حتى ولو كان الصهريج لا يعتبر مخروقا نظرا لتجهيزه بمثل هذا القاع المزدوج الجزئي .

(ج) يمكن إهمال آبار السقف عند تحديد قيمة  $h_i$  شريطة أن تكون صغيرة المساحة وأن يكون امتدادها تحت الصهريج ضئيلا إلى أقصى حد وألا يتجاوز في أي حال من الأحوال نصف ارتفاع القاع المزدوج . وإذا تجاوز عمق البئر نصف ارتفاع القاع المزدوج ، فمن الواجب اعتبار  $h_i$  معادلا لارتفاع القاع المزدوج ناقصا ارتفاع البئر .

## المرفق I : لوائح منع التلوث بالزيت

ويجب أن تجهز الأنابيب التي تخدم هذه الآبار ، إذا ركبت 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 . ومن الواجب أن تركيب الأنابيب على أعلى مسافة ممكنة من جدار القاع . كما يجب أن تظل الصمامات المذكورة مغلقة على الدوام أثناء الأبحار عندما يحتوي الصهريج على شحنات زيتية ، إلا أنه يجوز فتحها في حالة الحاجة إلى تحويل البضائع من أجل وزانة السفينة فقط .

(4) في الحالة التي يشمل فيها العطب أربعة صهاريج مركزية في أن معاً ، يمكن أن تحسب قيمة  $O_s$  وفقاً للمعادلة التالية :

$$O_s = \frac{1}{4} (\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad \text{(المعادلة III)}$$

(5) يجوز للإدارة أن تدرج في عداد وسائل التخفيف من تدفق الزيت عند حدوث عطب قاعي نظاماً مركباً لتحويل البضائع يتميز بقدرة سبط عالية أثناء حالات الطوارئ في كل صهريج من صهاريج الشحنات الزيتية ، وقادراً على تنفيذ عمليات التحويل من صهريج مخروق أو أكثر إلى صهاريج الصابورة المفصولة أو صهاريج البضائع المتاحة ، إن كانت هذه الإدارة على ثقة من أن مثل تلك الصهاريج ستتمتع بفراغات كمية كافية . غير أن اعتماد هذا الافتراض يتوقف على قدرة النظام على أن يحول خلال ساعتين من التشغيل كمية من النفط تساوي نصف سعة أكبر الصهاريج المعطوبة المعنية وعلى توافر طاقة استيعاب مناظرة لتلك الكمية في صهاريج الصابورة أو البضائع . ومن الواجب أن يقتصر استخدام الافتراض المذكور على التمكين من حساب قيمة  $O_s$  طبقاً للمعادلة III . ويجب أن تركيب أنابيب المسافات هذه على ارتفاع لا يقل ، كحد أدنى ، عن الامتداد العمودي للعطب القاعي  $v_s$  . ويجب أن تزود الإدارة المنظمة بالمعلومات المتعلقة بالترتيبات المقبولة لديها من أجل تعميمها على الأطراف الأخرى في الاتفاقية .

## اللائحة 24

## ترتيب صهاريج البضائع وحدود أحجامها

## أنظر التفسير 2.1

(1) يجب أن تمتلك جميع ناقلات النفط الجديدة لأحكام هذه اللائحة . ومن الواجب أن تمتلك ناقلات الزيت الموجودة لأحكام هذه اللائحة في غضون سنتين من تاريخ دخول الاتفاقية الحالية حيز النفاذ إذا اندرجت في إحدى الفئتين التاليتين :

(أ) الناقلات التي يقع تاريخ تسليمها بعد 1 كانون الثاني/يناير 1977 ؛ أو

اللائحة 24

المرفق 1

(ب) الناقلات التي تنطبق عليها الحالتان التاليتان :

(i) يقع تاريخ تسليمها بعد 1 كانون الثاني/يناير 1977 ؛ و

(ii) أبرم عقد بنائها بعد 1 كانون الثاني/يناير 1974 . أما في الحالات التي لم يبرم فيها مثل هذا العقد قبلا فالناقلات الممدودة صوابها أو التي تكون في مرحلة مماثلة من مراحل البناء بعد 30 حزيران/يونيو 1974 .

(2) ويجب أن يكون حجم وترتيب صهاريج البضائع في ناقلات الزيت بحيث يتجاوز التدفق الافتراضي  $O_c$  أو  $O_s$  ، والمحسوب بمقتضى أحكام اللائحة 23 من هذا المرفق ، وفي أي مكان على طول السفينة مقدار 30 000 متر مكعب أو  $\sqrt[3]{DW} 400$  ، أيهما أكبر ، على ألا يزيد عن 40 000 متر مكعب .

(3) يجب ألا تتجاوز سعة أي صهريج من الصهاريج الجانبية للشحنات الزيتية في ناقلات الزيت 75% من القدر المحدد للتدفق الزيتي المفترض المشار إليه في الفقرة (2) من هذه اللائحة ، وألا تتجاوز سعة أي صهريج من الصهاريج المركزية للشحنات الزيتية 50 000 متر مكعب . إلا أنه في حالة ناقلات الزيت ذات الصابورة المفصولة حسب تعريف اللائحة 13 من هذا المرفق ، فإن السعة المسموح بها لصهريج جانبي للشحنات الزيتية يقع بين صهريجين من صهاريج الصابورة المفصولة يتجاوز طول كل منهما  $l_c$  ، يجوز زيادتها إلى أقصى حد للتدفق الزيتي الافتراضي شريطة أن يكون زيادة عرض الصهاريج الجانبية أكثر من  $t_c$  .

(4) لا يجوز أن يزيد طول كل صهريج للبضائع عن 10 أمتار أو احدى القيم التالية ، أيهما كان أكبر :

(أ) حينما لا يكون هناك فاصل إنشائي طولي داخل صهاريج البضائع :

$$\left( 0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1 \right) L$$

على ألا يتجاوز  $0,2L$

(ب) حينما يكون هناك فاصل إنشائي طولي عند خط المنتصف داخل صهاريج البضائع :

$$\left( 0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15 \right) L$$

(ج) حينما يكون هناك فاصلان إنشائيان طوليان أو أكثر داخل صهاريج البضائع :

## المرفق I: لوائح منع التلوث بالزيت

I  
المرفق(i) بالنسبة لصهاريج البضائع الجانبية :  $0,2L$ 

(ii) بالنسبة لصهاريج البضائع المركزية :

(1) إذا كانت قيمة  $\frac{b_i}{B}$  تساوي  $\frac{1}{5}$  أو أكثر :  $0,2L$

(2) إذا كان  $\frac{b_i}{B}$  أقل من  $\frac{1}{5}$  :

- حينما لا يكون هناك فاصل إنشائي طولي عند خط المنتصف :

$$\left(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1\right)L$$

- حينما يكون هناك فاصل إنشائي طولي عند خط المنتصف :

$$\left(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15\right)L$$

(د)  $b_i$  هي المسافة الدنيا من جانب السفينة الى الفاصل الطولي الخارجي للصهريج المعني مقيسة جوانيبا بزوايا قائمة على خط الوسط عند المستوى المناظر للعائم الصيفي المعين .

(5) وتفاديا لتجاوز الحدود الحجمية المنصوص عليها في الفقرات (2) و (3) و (4) من هذه اللائحة وبغض النظر عن نوع نظام تحويل البضائع المقبول والمركب ، فإن من الواجب توفير صمامات أو أدوات اقفال أخرى مشابهة لفصل الصهاريج عن بعضها بعضًا حينما يربط النظام المذكور بين صهريجين أو أكثر من صهاريج البضائع . ويجب اغلاق هذه الصمامات أو الأدوات عندما تكون الناقلة مبحرة .

(6) تجهز خطوط الأنابيب التي تخترق صهاريج البضائع في موقع يقل عن  $t_c$  من جانب السفينة أو عن  $v_c$  من قاع السفينة ، بصمامات أو أدوات اغلاق مشابهة عند النقاط التي تفضي فيها إلى تلك الصهاريج . ومن الواجب أن تظل هذه الصمامات مغلقة على الدوام أثناء الابحار إذا كانت الصهاريج محملة بشحنات زيتية ، إلا أنه يجوز فتحها في حالة الحاجة إلى تحويل البضائع من أجل وزانة السفينة فقط .



اللائحة 25

اللائحة 25  
التقسيم الداخلي والاتزان

(1) يجب أن تمتثل ناقلات الزيت الجديدة مع لمعايير التقسيم الداخلي والاتزان المحددة في الفقرة (3) من هذه اللائحة عقب اصابتها بالعطب الجانبي أو القاعي الافتراضي على نحو ما نصت الفقرة (2) من هذه اللائحة ، وذلك مهما كان غاطس السفينة التشغيلي الذي يعكس ظروف التحميل الفعلية الجزئية أو الكلية المتناسبة مع وزانة السفينة وقوتها وكذلك مع الأوزان النوعية للبضائع . ومن الواجب تطبيق هذا العطب على جميع المواقع الممكنة على طول السفينة وذلك على النحو التالي :

(أ) في الناقلات التي يتجاوز طولها 225 متراً : في أي مكان على طول السفينة ؛

(ب) في الناقلات التي يتجاوز طولها 150 متراً ، ولا يزيد عن 225 متراً : في أي مكان على طول السفينة إلا إذا كان الأمر يتعلق بفاصل إنشائي خلفي أو أمامي يحد مكان الآلات في مؤخرة السفينة . ومن الواجب معاملة مكان الآلات بوصفه حجيرة واحدة قابلة للغمر ؛

(ج) 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 يتعذر الامتثال لمتطلبات الفقرة 3 من هذه اللائحة دون الأضرار مادياً بالخصائص التشغيلية للسفينة ، فإنه يجوز للإدارة أن تسمح بتساهلات في تطبيق هذه المتطلبات .

ولا ينظر في حالات الأبحار بالصابورة حين لا تنقل السفينة زيتاً في صهاريج البضائع إلا إذا كانت تحمل مخلفات زيتية .

أنظر التفسير 4.11

(2) تطبق الأحكام التالية بشأن مدى العطب الافتراضي وطبيعته :

(أ) العطب الجانبي

(i) الامتداد الطولي :  $\frac{2}{3}L^3$  أو 14,5 متر ، أيهما أقل

(ii) الامتداد العرضي :  $\frac{B}{5}$  أو 11,5 متر ، أيهما أقل  
(يقاس إلى الداخل من جانب السفينة عمودياً على خط المنتصف عند مستوى خط التحميل الصيفي) :

## المرفق I: لوائح منع التلوث بالزيت

المرفق I

(iii) الامتداد العمودي : يقاس من الخط المشكل لألواح جدار القاع على الخط المحوري إلى الأعلى دون حد

		(ب) العطب القاعي	
على طول يبلغ $0,3L$ مقياساً من المتعامد الأمامي للسفينة	أي جزء آخر من أجزاء السفينة	(i) الامتداد الطولي :	$\frac{2}{3}L^3$ أو 14,5 متر ، أيهما أقل
$\frac{2}{3}L^3$ أو 5 أمتار ،	أيهما أقل	(ii) الامتداد العرضي :	$\frac{B}{6}$ أو 10 أمتار ، أيهما أقل
$\frac{B}{6}$ أو 5 أمتار ،	أيهما أقل	(iii) الامتداد العمودي من خط الأساس :	$\frac{B}{15}$ أو 6 أمتار ، أيهما أقل يقاس من الخط المشكل لألواح جدار القاع على الخط المحوري

(ج) إذا كان من شأن عطب ذي مدى يقل عن المدى الأقصى للعطب المحدد في البندين (أ) و(ب) من هذه الفقرة أن يخلف حالة أشد خطراً ، فإن من الواجب أن يؤخذ في الحسبان .

(د) عند تصور وقوع عطب يشمل فواصل إنشائية مستعرضة على النحو المحدد في الفقرتين الفرعيتين (1) (أ) و(ب) من هذه اللائحة ، فمن الواجب وضع فواصل إنشائية عرضية كتيمة تبعد عن بعضها البعض مسافة تساوي على أقل تقدير المدى الطولي للعطب الافتراضي المحدد في الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة الحالية كي تعتبر فعالة . وحيث يكون البعد بين الفواصل الإنشائية المستعرضة أقل من ذلك ، يجب افتراض أنه لا وجود لفاصل أو أكثر من تلك الفواصل لغرض تحديد الأقسام المغمورة .

(هـ) عند تصور وقوع عطب بين فواصل إنشائية متجاورة مستعرضة كتيمة على النحو المحدد في الفقرة الفرعية (1) (ج) من هذه اللائحة ، يجب ألا يفترض أنه الحق الضرر بأي فاصل إنشائي رئيسي مستعرض أو فاصل إنشائي مستعرض يحد صهاريج جانبية أو صهاريج مزدوجة القاع ، إلا :

(i) إذا كان البعد بين الفواصل الإنشائية المتجاورة أقل من المدى الطولي للعطب الافتراضي المحدد في الفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة ؛ أو

## اللائحة 25

(ii) إذا كانت هناك درجة أو تجويف في أحد الفواصل الانشائية المستعرضة بطول يتجاوز 3,05 متر ، ضمن حدود اختراق العطب الافتراضي . ولا تعتبر الدرجة التي يشكلها الفاصل الانشائي لحجرة الكوتل و سطح صهريج حجرة الكوتل درجة في مفهوم هذه اللائحة .

(و) وفي حال وجود أنابيب أو قنوات أو أنفاق ضمن المدى المفترض للعطب ، فمن الواجب اتخاذ الترتيبات اللازمة للحيلولة دون امتداد الغمر التدريجي إلى حجيرات غير تلك التي يفترض أنها قابلة للغمر بالنسبة لكل حالة من حالات العطب .

## أنظر التفسير 5.11

(3) تعتبر ناقلات الزيت ممتثلة لمعايير الاتزان العطبي إذا أستوفت المتطلبات التالية :

(أ) أن يكون خط الماء النهائي ، مع مراعاة غطس السفينة وميلانها الجانبي ووزانها ، أخفض من الحد السفلي لأية فتحة قد يحصل من خلالها غمر تدريجي . وتشمل مثل هذه الفتحات أنابيب الهواء ، والفتحات التي تغلق بواسطة أبواب أو أغطية عنبرية كتيمة ، وقد تستبعد الفتحات التي تغلق بواسطة أغطية فتحات الدخول الكتيمة والكوى ذات الغطاء المسطح ، والأغطية العنبرية الصغيرة الكتيمة لصهاريج البضائع التي تحافظ على المنعة العالية للسطح ، والأبواب المنزقة الكتيمة التي تشغل عن بعد ، والنوافذ غير القابلة للفتح .

(ب) يجب ألا تتجاوز زاوية الميلان المترتبة على الغمر غير المتمائل ، في المرحلة الأخيرة للغمر ، مقدار 25° ، شريطة أن يكون بالمستطاع زيادة هذه الزاوية حتى 30° على ألا تغطس حافة السطح .

(ج) يدرس الاتزان في المرحلة الأخيرة للغمر بعناية ، ويجوز اعتباره كافيا إذا كان منحنى رافعة التقويم يتمتع بمدى قدره 20° على الأقل بعد وضع التوازن بالتوافق مع رافعة تقويم متبقية قصوى قدرها 0,1 متر على الأقل ضمن المدى المذكور ؛ ويتعين ألا تقل المنطقة التي يغطيها المنحني ضمن ذلك المدى عن 0,0175 متر رديان . ومن الواجب عدم تغطيس الفتحات غير المحمية في نطاق ذلك المدى إلا إذا أفترض أن المكان المعني قد غمر . ويجوز ، في نطاق ذلك ، أن يسمح بتغطيس أي من الفتحات المنصوص عليها في الفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة والفتحات الأخرى القابلة للاغلاق الكتيم .

(د) يجب أن تكون الادارة متأكدة من أن الاتزان كاف أثناء مراحل الغمر الوسطي .

(هـ) لا يحسب حساب ترتيبات الموازنة التي تتطلب مساعدات ميكانيكية كالصمامات أو أنابيب التسوية العرضية ، إن كانت مركبة ، فيما

## المرفق I : لوائح منع التلوث بالنزيت

I  
المرفق

يتعلق بالنتقليل من زاوية الميلان أو بلوغ المدى الأدنى للاتزان المتبقي بغية تلبية متطلبات البنود (أ) و(ب) و(ج) من هذه الفقرة ، ومن الواجب المحافظة على قدر كاف من الاتزان المتبقي خلال جميع المراحل التي تستخدم فيها الموازنة. ويجوز اعتبار الأماكن التي تصل بينها قنوات عريضة المقطع أماكن مشتركة .

(4) يجب التأكد من تلبية متطلبات الفقرة (1) من هذه اللائحة بواسطة حسابات تراعي السمات التصميمية للسفينة وترتيبات الحجيرات المعطوبة وأشكالها ومحتوياتها ، وكذلك توزيع السوائل ونقلها النوعي وتأثير سطوحها الطليقة . ويجب أن تركز هذه الحسابات على ما يلي :

(أ) يحسب حساب الصهاريج للفارغة أو المملوءة جزئياً ، والنقل النوعي للبضائع المحمولة فضلاً عن أي تدفق للسوائل من الحجيرات المعطوبة .

(ب) يجب أن تكون النفاذية المفترضة للأماكن المغمورة نتيجة عطب كما يلي :

الأماكن	النفاذية
الأماكن المخصصة للتخزين	0,60
أماكن الاعاشة	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 *

(ج) يهمل الطفوف في أي إنشاء علوي قائم مباشرة فوق العطب الجانبي . إلا أنه يمكن مراعاة الأجزاء غير المغمورة من الانشاءات العلوية خارج مدى العطب شريطة أن تكون مفصولة عن المكان المعطوب بفواصل إنشائية كتيمة ، وأن يتم الامتثال لمتطلبات الفقرة الفرعية (3)(أ) من هذه اللائحة فيما يتعلق بتلك الأماكن السليمة . ويمكن القبول بأبواب مفصلية سدودة في الفواصل الإنشائية الكتيمة الخاصة بالانشاءات العلوية .

(د) يحسب تأثير السطح الطليق عند زاوية ميلان قدرها 5° لكل حجيرة على حدة . ويجوز أن تطلب الإدارة أو تسمح بحساب تصحيحات السطح الطليق بزاوية ميلان تفوق 5° وذلك بالنسبة للصهاريج المملوءة جزئياً .

\* يجب أن تكون نفاذية الحجيرات المملوءة جزئياً متناسبة مع كمية السوائل المحمولة فيها . وفي كل الحالات التي يمتد فيها العطب إلى صهاريج السوائل ، يجب افتراض أن محتويات الصهاريج قد فقدت بأكملها وأن ماء مالحة قد حل محلها حتى السطح المستوي النهائي للتوازن .

اللائحة 25 ألف

(هـ) عند حساب تأثير السطوح الطليقة للسوائل المستهلكة فإن من الواجب 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 ذورته .

(5) يزود ريان كل ناقله زيت جديدة والشخص المسؤول عن ناقله زيت جديدة غير ذاتية الدفع ينطبق عليها هذا المرفق بالبيانات التالية التي يتعين أن تقدم في شكل معتمد :

(أ) المعلومات المتعلقة بتحميل البضائع وتوزيعها والضرورية لضمان الامتثال لأحكام هذه اللائحة ؛ و

(ب) البيانات المتصلة بقدرة السفينة على الامتثال لمعايير الاتزان العطبي كما تحددها هذه اللائحة ، بما في ذلك آثار التساهلات المسموح بها بمقتضى الفقرة (1)(ج) من هذه اللائحة ذاتها .

اللائحة 25 ألف  
الاتزان السالم

(1) تنطبق هذه اللائحة على ناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الساكنة 5 000 طن فأكثر :

(أ) والتي أبرم/عقد بنائها في 1 شباط/فبراير 1999 أو بعد ذلك التاريخ ؛ أو

(ب) في حالة عدم وجود عقد بناء ، التي مدت صوابها أو التي كانت تمر بمرحلة مماثلة من البناء في 1 آب/أغسطس 1999 أو بعد ذلك التاريخ ؛ أو

(ج) التي سلمت في 1 شباط/فبراير 2002 أو بعد ذلك التاريخ ؛ أو

(د) التي خضعت لعملية تحويل رئيسي :

(i) في 1 شباط/فبراير 1999 أو بعد ذلك التاريخ ؛ أو

(ii) في حالة عدم وجود عقد ، بدأت أعمال البناء الخاصة بها في 1 آب/أغسطس 1999 أو بعد ذلك ؛ أو

(iii) تم الانتهاء منها بعد 1 شباط/فبراير 2002 .

(2) ويجب أن تمثل كل ناقله زيت لمعايير الاتزان السالم المبينة في الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) من هذه الفقرة ، حسب الحالة ، فيما يخص أي



## المرفق 1: لوائح منع التلوث بالزيت

غاطس تشغيلي في ظل أسوأ الظروف الممكنة لتحميل البضائع والصابورة ، بما يتفق مع ممارسات التشغيل السليمة ، بما في ذلك المراحل البيئية لعمليات نقل السوائل . ويجب افتراض أن صهاريج الصابورة مملوءة جزئياً في ظل جميع الظروف .

أنظر التفسير 11 ألف 1.

(أ) في الميناء ، يجب ألا يقل الارتفاع البيئي  $GM_0$  ، المصحح لمراعاة أثر السطح الحر المقيس عند زاوية تمايل تساوي صفرًا ، عن 0,15 متر ؛

(ب) في البحر ، يجب أن تطبق المعايير التالية :

(i) يجب ألا تقل المساحة الواقعة أسفل منحنى رافعة التقويم (منحنى GZ) عن 0,055 متر رديان وصولاً حتى زاوية تمايل  $\theta = 30^\circ$  ، وألا تقل عن 0,09 متر رديان وصولاً حتى  $\theta = 40^\circ$  أو حتى زاوية غمر أخرى  $\theta_f$  إذا كانت هذه الزاوية تقل عن  $40^\circ$  . وبالإضافة إلى ذلك ، يجب ألا تقل المساحة الواقعة أسفل منحنى رافعة التقويم (منحنى GZ) بين زاويتي تمايل قدرهما  $30^\circ$  و  $40^\circ$  أو بين  $30^\circ$  و  $\theta_f$  ، إذا كانت هذه الزاوية تقل عن  $40^\circ$  ، عن 0,03 متر رديان ؛

(ii) يجب ألا يقل منحنى رافعة التقويم GZ عن 0,20 متر عند زاوية تمايل تساوي  $30^\circ$  أو أكثر ؛

(iii) يجب أن يقع أقصى ذراع تقويم عند زاوية تمايل يفضل أن تزيد على  $30^\circ$  ، ولكنها يجب ألا تقل عن  $25^\circ$  ؛ و

(iv) يجب ألا يقل الارتفاع البيئي الأولي  $GM_0$  ، المصحح لمراعاة أثر السطح الحر المقيس عند زاوية تمايل تساوي صفرًا ، عن 0,15 متر .

(3) يجب استيفاء متطلبات الفقرة (2) عن طريق تدابير تصميمية . ويجوز السماح بإجراءات تشغيلية تكميلية بسيطة فيما يخص ناقلات البضائع المختلطة .

(4) يجب أن تعني الإجراءات التشغيلية التكميلية البسيطة لعمليات نقل السوائل ، المشار إليها في الفقرة (3) ، إجراءات مكتوبة يزود بها الربان و :

\* الزاوية  $\theta_f$  هي زاوية التمايل التي يتعذر عندها إقفال الفتحات الموجودة في البدن أو المنشآت أو الغرف العلوية أفضلاً سدوداً للماء في حالة الغمر . ولدى تطبيق هذا المعيار ، لا يلزم أن تعتبر الفتحات الصغيرة التي لا يمكن أن يحدث من خلالها تغريق فتحات مفتوحة .

اللائحة 25/ألف

المرفق I

- (i) توافق عليها الإدارة ؛
- (ii) وتبين صهاريج البضائع والصابورة التي قد تكون ، في ظل أي ظرف محدد لنقل السوائل وفي ظل المدى الممكن لكثافات البضائع ، مملوءة جزئياً والتي تسمح مع ذلك بإستيفاء معايير الاتزان . ويجوز أن تتباين الصهاريج المملوءة جزئياً أثناء عمليات نقل السوائل وأن تؤلف أية مجموعة من الصهاريج شريطة إستيفائها للمعايير ؛
- (iii) ويسهل فهمها من قبل الضابط المسؤول عن عمليات نقل السوائل ؛
- (iv) وتتيح تنفيذ تدابير التعاقب المخطط لعمليات نقل البضائع/الصابورة ؛
- (v) وتتيح عقد مقارنات بين الاتزان المتحقق والاتزان المطلوب باستخدام معايير اتزان مصوغة في شكل بياني أو جدولي ؛
- (vi) ولا تتطلب من الضابط المسؤول أن يجري حسابات رياضية واسعة النطاق ؛
- (vii) وتتيح اتخاذ التدابير التصحيحية من قبل الضابط المسؤول في حالة الابتعاد عن القيم الموصى بها وفي حالة وقوع طوارئ ؛
- (viii) وتعرض بصورة بارزة في كتيب الوزانة والاتزان المعتمد ، وفي محطة التحكم في نقل البضائع/الصابورة ، وفي أي برنامج حاسبي يستخدم في إجراء حسابات الاتزان .

## المرفق I : لوائح منع التلوث بالزيت

## الفصل IV - منع التلوث الناشئ عن حادث تلوث زيتي

## اللاحقة 26

## خطة الطوارئ السفينية للتلوث الزيتي

(1) على كل ناقلة زيت ذات حمولة إجمالية قدرها 150 طن فأكثر وكل سفينة من غير ناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الاجمالية 400 طن فأكثر أن تحمل على متنها خطة طوارئ سفينية للتلوث الزيتي معتمدة من الادارة . وبالنسبة للسفن المبنية قبل 4 نيسان/أبريل 1993 فإن هذا المتطلب يطبق بعد 24 شهراً من ذلك التاريخ .

أنظر التفسيرين 1.12 و 2.12

(2) يجب أن تتفق هذه الخطة مع الخطوط التوجيهية \* الموضوعة من قبل المنظمة والمكتوبة بلغة عمل الربان والضباط . ومن الواجب أن تتألف الخطة مما يلي على الأقل :

(أ) الإجراءات التي يجب أن يتبناها الربان أو الأشخاص الآخرون المسؤولون عن السفينة للإبلاغ عن حادث تلوث زيتي ، حسبما تتطلب المادة 8 والبروتوكول الأول من الاتفاقية الحالية ، والمبنية على الخطوط التوجيهية الموضوعة من قبل المنظمة ؛<sup>†</sup>

(ب) قائمة السلطات أو الأشخاص الواجب الاتصال بهم في حال وقوع حادث تلوث زيتي ؛

(ج) وصف مفصل للإجراءات التي يجب أن يتخذها الأشخاص على متن السفينة على الفور لتقليل أو ضبط تصريف الزيت بعد الحادث ؛ و

(د) الإجراءات ونقطة الاتصال على متن السفينة لتنسيق التدابير السفينية مع السلطات الوطنية والمحلية لمكافحة التلوث .

\* يرجى الرجوع إلى "الخطوط التوجيهية لتطوير خطط الطوارئ السفينية للتلوث الزيتي" التي اعتمدها لجنة حماية البيئة البحرية بالقرار MEPC.54(32) بصيغتها المعدلة بموجب القرار MEPC.86(44) أو "الخطوط التوجيهية لوضع خطط الطوارئ السفينية للتلوث بالزيت و/أو بالمواد السائلة الضارة" التي اعتمدها لجنة حماية البيئة البحرية بموجب القرار MEPC.85(44) ؛ أنظر منشور المنظمة البحرية الدولية الذي يحمل رقم المبيع IMO-586E .

† يرجى الرجوع إلى "مبادئ عامة بشأن نظم ومتطلبات الإبلاغ السفينية بما في ذلك الخطوط التوجيهية للإبلاغ عن الأحداث التي تشمل بضائع خطيرة و/أو مواد مؤذية و/أو ملوثات بحرية" التي اعتمدها المنظمة بالقرار A.851(20) ؛ أنظر منشور المنظمة البحرية الدولية الذي يحمل رقم المبيع IMO-020A .

## اللائحة 26

## المرفق I

(3) وفي حالة السفن التي تنطبق عليها أيضاً اللائحة 16 من المرفق II من الاتفاقية ، يجوز الجمع بين هذه الخطة وخطة الطوارئ السفينية للتلوث البحري من المواد السائلة الضارة التي تقتضيها اللائحة 16 من المرفق II من الاتفاقية . وفي هذه الحالة يكون عنوان هذه الخطة هو "خطة الطوارئ السفينية للتلوث البحري" .

## تذييلات المرفق I

## التذييل I

## \* قائمة الزيوت

زيت الوقود المتخلف Residual fuel oil	المحاليل الأسفلتية Asphalt solutions
زيت تزفيت الطرق Road oil	خامات الخلط Blending stocks
زيت المحولات Transformer oil	أسفلت عزل السطوح Roofers flux
زيوت عطرية (عدا الزيت النباتي) Aromatic oil (excluding vegetable oil)	مخلفات التقطير المباشر Straight run residue
زيوت التشحيم وخامات الخلط Lubricating oils and blending stocks	الزيوت Oils
زيت معدني Mineral oil	زيت مروق Clarified
زيت محركات Motor oil	زيت خام Crude oil
زيت سروب Penetrating oil	خلائط تحتوي على زيت خام Mixtures containing crude oil
زيت المحاور Spindle oil	زيت الديزل Diesel oil
زيت المحركات التوربينية Turbine oil	زيت الوقود رقم 4 Fuel oil no. 4
نواتج التقطير Distillates	زيت الوقود رقم 5 Fuel oil no. 5
زيت مستقطر مباشرة Straight run	زيت الوقود رقم 6 Fuel oil no. 6

\* يجب ألا تعتبر قائمة الزيوت هذه بالضرورة قائمة شاملة .



تذييلات المرفق I

المرفق I

زيت الوقود رقم 2 Fuel oil no. 2	زيت التقطير الومضي Flashed feed stocks
زيت الوقود رقم 2-D Fuel oil no. 2-D	زيت الغاز (السولار) Gas oil
وقود النفاثات Jet fuels	زيت منتج بالتكسير Cracked
JP-1 (كيروسين) JP-1 (Kerosene)	خامات خلط البنزين Gasoline blending stocks
JP-3 JP-3	الكيلات وقودية Alkylates - fuel
JP-4 JP-4	منتجات مهدبة (محسنة الرقم الاوكتاني) Reformates
JP-5 (كيروسين ثقيل) JP-5 (Kerosene, Heavy)	البوليمرات الوقودية Polymer - fuel
وقود المحركات التوربينية Turbo fuel	البنزينات Gasolines
كيروسين Kerosene	بنزين رأس البئر (طبيعي) Casinghead (natural)
ترينتين معدني Mineral spirit	بنزين السيارات Automotive
النفطة Naphtha	بنزين الطائرات Aviation
مذيبات Solvent	بنزين التقطير المباشر Straight run
نפט Petroleum	زيت الوقود رقم 1 (كيروسين) Fuel oil no. 1 (Kerosene)
زيت مستقطر وسطي Heartcut distillate oil	زيت الوقود رقم 1-D Fuel oil no.1-D

**التذييل II****نموذج الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي وتكملتها****الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي**

(ملاحظة : يجب استكمال هذه الشهادة بسجل البناء والمعدات)

صادرة بمقتضى أحكام الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 ، في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها ، والمعدلة بالقرار MEPC.39(29) ، (المشار إليها فيما بعد باسم "الاتفاقية") ، وبتحويل من حكومة :

.....  
( الاسم الكامل للبلد )

..... من جانب  
( الاسم الكامل لمنصب الشخص المختص أو المنظمة  
المختصة المفوضين بمقتضى أحكام الاتفاقية )

**تفاصيل السفينة \***

..... اسم السفينة  
..... الرقم أو الحروف المميزة  
..... ميناء التسجيل  
..... الحمولة الاجمالية  
..... الحمولة الساكنة للسفينة (بالأطنان المترية) †  
..... رقم المنظمة البحرية الدولية ‡

\* يجوز ، كبديل ، ادراج تفاصيل السفينة أفقياً في خانات .

† لناقلات الزيت .

‡ وفقاً للقرار A.600(15) المعنون "خطة المنظمة البحرية الدولية بشأن رقم تعريف السفينة" ، يتسم ادراج هذه المعلومات بطابع طوعي .

تنبيلات المرفق I

المرفق I

نوع السفينة\*:

ناقلة زيت

سفينة ، من غير ناقلات الزيت ، مجهزة بصهاريج للبضائع تغطيها اللائحة (2)2 من المرفق I للاتفاقية .

سفينة من غير الأنواع سابقة الذكر

نشهد :

1. أن السفينة قد تمت معاينتها بمقتضى أحكام اللائحة 4 من المرفق I للاتفاقية ؛

2. وأنه تبين من المعاينة أن هيكل السفينة ، ومعداتنا ، ونظمها ، وتجهيزاتها ، وترتيبها ، وموادها ، وحالتها كانت مرضية من جميع الجوانب ، وأن السفينة تمتثل للمتطلبات واجبة الانطباق الواردة في المرفق I للاتفاقية .

† هذه الشهادة صالحة حتى .....  
شريطة إجراء المعاينات المنصوص عليها في اللائحة 4 من المرفق I للاتفاقية .

صدرت في .....  
( مكان اصدار الشهادة )

.....  
( تاريخ الاصدار ) ( توقيع المسؤول المفوض أصولاً بإصدار الشهادة )

( شعار أو خاتم السلطة المصدرة للشهادة ، حسب مقتضى الحال )

\* يحذف النص غير المنطبق .

† يدرج تاريخ الانقضاء حسبما حددته الادارة ثمسياً مع اللائحة (1)8 من المرفق I للاتفاقية .  
وينظر اليوم والشهر من هذا التاريخ موعد الذكرى السنوية كما ورد تعريفه في اللائحة I(31) من المرفق I للاتفاقية ، إلا إذا عدل ذلك الموعد ثمسياً مع اللائحة (8)8 من المرفق I للاتفاقية .

## التبيل II : الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي

## المصادقة على المعايينات السنوية والبيئية

نشهد بأنه لدى إجراء معاينة لهذه السفينة بمقتضى اللائحة 4 من المرفق I للاتفاقية ، تبين أنها تمتثل للأحكام ذات الصلة من الاتفاقية :

معاينة سنوية : .....  
التوقيع : .....  
( توقيع الموظف المفوض )

المكان : .....  
التاريخ : .....

( شعار أو خاتم السلطة ، حسب مقتضى الحال )

معاينة سنوية /بيئية\* : .....  
التوقيع : .....  
( توقيع الموظف المفوض )

المكان : .....  
التاريخ : .....

( شعار أو خاتم السلطة ، حسب مقتضى الحال )

معاينة سنوية/بيئية\* : .....  
التوقيع : .....  
( توقيع الموظف المفوض )

المكان : .....  
التاريخ : .....

( شعار أو خاتم السلطة ، حسب مقتضى الحال )

معاينة سنوية : .....  
التوقيع : .....  
( توقيع الموظف المفوض )

المكان : .....  
التاريخ : .....

( شعار أو خاتم السلطة ، حسب مقتضى الحال )

تذييلات المرفق I

معاينة سنوية/بينية بمقتضى أحكام اللائحة (8)8(ج)

نشهد بأنه لدى إجراء معاينة سنوية/بينية\* لهذه السفينة بمقتضى اللائحة (8)8(ج) من المرفق I للاتفاقية ، تبين أنها تمتثل إلى المتطلبات ذات الصلة في الاتفاقية :

التوقيع .....  
( توقيع الموظف المفوض )

المكان .....

التاريخ.....

( شعار أو خاتم السلطة ، حسب مقتضى الحال )

المصادقة على تمديد صلاحية شهادة سارية المفعول لمدة  
تقل عن 5 سنوات في حال انطباق أحكام اللائحة (3)8

تمتثل السفينة للمتطلبات ذات الصلة من الاتفاقية ، وتعتبر هذه الشهادة ، بمقتضى أحكام اللائحة (3)8 من المرفق I للاتفاقية ، صالحة حتى .....

التوقيع .....  
( توقيع الموظف المفوض )

المكان .....

التاريخ.....

( شعار أو خاتم السلطة ، حسب مقتضى الحال )

المصادقة عند استكمال المعاينة التجديدية وانطباق اللائحة (4)8

تمتثل السفينة للمتطلبات ذات الصلة من الاتفاقية ، وتعتبر هذه الشهادة ، بمقتضى أحكام اللائحة (4)8 من المرفق I للاتفاقية ، صالحة حتى .....

التوقيع .....  
( توقيع الموظف المفوض )

المكان .....

التاريخ.....

( شعار أو خاتم السلطة ، حسب مقتضى الحال )

\* يحذف النص غير المنطبق .



## التذييل II : الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي

المصادقة على تمديد صلاحية الشهادة إلى أن تبلغ السفينة ميناء المعاينة أو لفترة سماح في حالة انطباق أحكام اللائحة (5)8 أو (6)8

تعتبر هذه الشهادة ، بمقتضى أحكام اللائحة (5)8 أو (6)8 \* من المرفق I للاتفاقية ، صالحة حتى .....

التوقيع .....  
( توقيع الموظف المفوض )

المكان .....

التاريخ .....

( شعار أو خاتم السلطة ، حسب مقتضى الحال )

المصادقة على تقديم موعد الذكرى السنوية في حالة انطباق اللائحة (8)8

وفقاً لأحكام اللائحة (8)8 من المرفق I للاتفاقية ، يحل الموعد الجديد للذكرى السنوية في التاريخ التالي .....

التوقيع .....  
( توقيع الموظف المفوض )

المكان .....

التاريخ .....

( شعار أو خاتم السلطة ، حسب مقتضى الحال )

وفقاً لأحكام اللائحة (8)8 من المرفق I للاتفاقية ، يحل الموعد الجديد للذكرى السنوية في التاريخ التالي .....

التوقيع .....  
( توقيع الموظف المفوض )

المكان .....

التاريخ .....

( شعار أو خاتم السلطة ، حسب مقتضى الحال )

تذييلات المرفق I

I  
المرفق

تذييل

النموذج ألف  
(بصيغته المنقحة في عام 1999)

تكملة للشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي  
(شهادة IOPP)

سجل البناء والمعدات للسفن من غير ناقلات الزيت

فيما يتعلق بأحكام المرفق I للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (المشار إليها فيما بعد باسم "الاتفاقية").

ملاحظات :

- 1 يستخدم هذا النموذج للسفن من النوع الثالث حسب التصنيف الوارد في الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي ، أي "السفن من غير الأنواع سابقة الذكر" . ويستخدم النموذج بآء لناقلات الزيت والسفن من غير ناقلات الزيت المجهزة بصهاريج للبضائع تغطيها اللائحة 2(2) من المرفق I للاتفاقية.
- 2 يلحق هذا السجل على الدوام بالشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي . ويجب أن تتوفر هذه الشهادة على متن السفينة في كل الأوقات .
- 3 إذا كانت لغة السجل الأصلي ليست الانكليزية أو الفرنسية وجب أن يتضمن النص ترجمة إلى إحدى هاتين اللغتين .
- 4 تدون القيود في الخانات بوضع العلامة (x) بالنسبة للأجوبة "نعم" و"ينطبق ذلك" ، أو العلامة (-) بالنسبة للأجوبة "لا" و "لا ينطبق ذلك" ، حسب مقتضى الحال .
- 5 اللوائح المشار إليها في هذا السجل هي لوائح المرفق I للاتفاقية ، أما القرارات فهي القرارات التي اعتمدها المنظمة البحرية الدولية .

1 تفاصيل السفينة

- 1.1 اسم السفينة .....
- 2.1 الرقم المميز أو الحروف المميزة .....
- 3.1 ميناء التسجيل .....
- 4.1 الحمولة الاجمالية .....

## التذييل II : الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي

- 5.1 تاريخ البناء :
- 1.5.1 تاريخ عقد البناء .....
- 2.5.1 تاريخ مد الصالب أو بلوغ السفينة مرحلة مماثلة  
من مراحل البناء .....
- 3.5.1 تاريخ التسليم .....
- 6.1 تحويل رئيسي (إن انطبق ذلك) :
- 1.6.1 تاريخ عقد التحويل .....
- 2.6.1 تاريخ بدء التحويل .....
- 3.6.1 تاريخ الانتهاء من التحويل .....
- 7.1 حالة السفينة :
- 1.7.1 سفينة جديدة وفقاً للائحة 1(6)
- 2.7.1 سفينة موجودة وفقاً للائحة 1(7)
- 3.7.1 قبلت الإدارة السفينة بوصفها "سفينة موجودة" وفقاً للائحة 1(7)  
بسبب التأخير غير المتوقع في التسليم
- 2 معدات ضبط تصريف الزيوت من جمع أماكن الآلات  
وصهاريج الوقود الزيتي  
(اللائحتان 10 و 16)
- 1.2 حمل مياه الصابورة في صهاريج الوقود الزيتي :
- 1.1.2 يجوز للسفينة في الظروف العادية حمل مياه الصابورة في صهاريج  
الوقود الزيتي
- 2.2 نوع المعدات المركبة لترشيح الزيوت :
- 1.2.2 معدات ترشيح الزيوت (15 جزءاً في المليون) (اللائحة 16(4))
- 2.2.2 معدات ترشيح الزيوت (15 جزءاً في المليون)  
مع نبيطة انذار وإيقاف أوتوماتي (اللائحة 16(5))
- 3.2 يسمح للسفينة بالعمل بالمعدات الحالية حتى 6 تموز/يوليو  
1998 (اللائحة 16(6)) وهي مجهزة بما يلي :
- 1.3.2 معدات ترشيح الزيوت (15 جزءاً في المليون) دون نذير
- 2.3.2 معدات ترشيح الزيوت (15 جزءاً في المليون)  
مع نبيطة انذار وإيقاف يدوي

تنبيلات المرفق I

المرفق I

- 4.2 معايير القبول\* :
- 1.4.2 إن معدات الفصل/الترشيح :
1. قد اعتمدت وفقاً للقرار A.393(X)
2. قد اعتمدت وفقاً للقرار MEPC.60(33)
3. قد اعتمدت وفقاً للقرار A.233(VII)
4. قد اعتمدت وفقاً لمعايير وطنية لا تركز على القرار A.393(X) أو القرار A.233(VII)
5. لم تعتمد
- 2.4.2 ان وحدة المعالجة قد اعتمدت وفقاً للقرار A.444(XI)
- 3.4.2 ان مقياس المحتوى الزيتي :
1. قد اعتمد وفقاً للقرار A.393(X)
2. قد اعتمد وفقاً للقرار MEPC.60(33)
- 5.2 الطاقة الانتاجية القصوى للنظام هي ..... (م<sup>3</sup>/ساعة)
- 6.2 الاعفاء من تطبيق اللائحة 16 :
- 1.6.2 تعفى السفينة من متطلبات اللائحة 16(1) و 16(2) وفقاً لللائحة 16(3)(أ) . إذ أن السفينة تعمل حصراً في رحلات داخل منطقة (مناطق) خاصة : .....

\* يرجى الرجوع إلى التوصية المتعلقة بالمواصفات الدولية لأداء واختبار المعدات التي تفصل الماء والزيت وأجهزة قياس المحتوى الزيتي ، التي اعتمدها المنظمة في 14 تشرين الثاني/نوفمبر 1977 بموجب القرار A.393(X) ، الذي حل محل القرار A.233(VII) ؛ أنظر منشور المنظمة الذي يحمل رقم المبيع IMO-608E . ويرجى الرجوع كذلك إلى الخطوط التوجيهية والمواصفات المتعلقة بمعدات منع التلوث من مياه الجمة في أماكن الآلات بالسفن ، التي اعتمدها لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة بموجب القرار MEPC.60(33) ، الذي حل ، بدخوله حيز النفاذ في 6 تموز/يوليو 1993 ، محل القرارين A.393(X) و A.444(XI) ؛ أنظر منشور المنظمة الذي يحمل رقم المبيع IMO-646E .

## التنزيل II : الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي

- 2.6.2 سفينة مجهزة بصهريج (صهاريج) تخزين للاحتفاظ الكامل على متن السفينة بكل مياه الجمة الزيتية على النحو التالي :

الهوية الصهريج	موقع الصهريج		الحجم (بالامتار) (المكعبة)
	الاطر (من) - (إلى)	الوضع الجانبي	
الحجم الكلي : ..... متر مكعب			

- 3 وسائل الاحتفاظ بالمخلفات الزيتية (الحماة) وتصريفها\*  
(اللائحة 17) وصهريج (صهاريج) تخزين مياه الجمة

- 1.3 إن السفينة مجهزة بصهاريج مخلفات زيتية (حماة) على النحو التالي :

الهوية الصهريج	موقع الصهريج		الحجم (بالامتار) (المكعبة)
	الاطر (من) - (إلى)	الوضع الجانبي	
الحجم الكلي : ..... متر مكعب			

- 2.3 وسائل التخلص من المخلفات بالإضافة إلى صهاريج الحماة :
- 1.2.3 مرمّد للمخلفات الزيتية ؛ سعة ..... لتر/ساعة
- 2.2.3 مرّجل إضافي صالح لحرق المخلفات الزيتية
- 3.2.3 صهريج لمزج المخلفات الزيتية مع زيت الوقود ؛  
سعة ..... متر مكعب
- 4.2.3 وسائل مقبولة أخرى : .....

\* لا تقتضي الاتفاقية وجود صهريج (صهاريج) لتخزين مياه الجمة ، ولذا يعد إدراج البيانات في الجدول الوارد في الفقرة 3.3 طوعيا .



تنبيلات المرفق 1

3.3 السفينة مجهزة بصهريج (صهاريج) للاحتفاظ على متن السفينة بمياه الجمة الزيتية على النحو التالي :

الحجم (بالامتار المكعبة)	موقع الصهريج		هوية الصهريج
	الوضع الجانبي	الاطر (من) - (إلى)	
الحجم الكلي : ..... متر مكعب			

المرفق 1

4 وصلة التصريف القياسية  
(اللائحة 19)

1.4 السفينة مجهزة بخط أنابيب لتصريف المخلفات من جميع الآلات إلى مرافق الاستقبال ذي وصلة تصريف قياسية وفقاً لللائحة 19



5 خطة الطوارئ السفينية للتلوث الزيتي  
(اللائحة 26)

1.5 السفينة مزودة بخطة طوارئ سفينية للتلوث الزيتي امتثالاً لللائحة 26



6 الاعفاءات

1.6 منحت الإدارة اعفاءات من متطلبات الفصل II من المرفق I للاتفاقية طبقاً لللائحة 2(4)(أ) فيما يتعلق بالبنود الواردة في الفقرة (الفقرات).....



..... من هذا السجل

7 البدائل المكافئة (اللائحة 3)

1.7 أقرت الإدارة بدائل مكافئة لبعض متطلبات المرفق I بشأن البنود الواردة في الفقرة (الفقرات)..... من هذا السجل



نشهد بأن هذا السجل صحيح من جميع الأوجه .

صدر في .....  
(مكان إصدار السجل)

(توقيع المسؤول المفوض أصولاً بإصدار السجل)

(شعار أو خاتم السلطة المصدرة للسجل ، حسب مقتضى الحال)

## التنزيل II : الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي

النموذج باء  
( بصيغته المنقحة في عام 1999 )

تكملة للشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي  
(شهادة IOPP)

سجل البناء والمعدات لناقلات الزيت

فيما يتعلق بأحكام المرفق I للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 ، في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (المشار إليها فيما بعد باسم "الاتفاقية") .

## ملاحظات :

- 1 يستخدم هذا النموذج للسفن من النوعين الأول والثاني حسب التصنيف الوارد في الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي ، أي ناقلات الزيت والسفن من غير ناقلات الزيت المجهزة بصهاريج للبضائع تغطيها اللائحة 2(2) من المرفق I للاتفاقية . ويستخدم النموذج ألف بالنسبة للنوع الثالث من السفن حسب التصنيف الوارد في الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي .
- 2 يلحق هذا السجل على الدوام بالشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي . ويجب أن تتوافر هذه الشهادة على متن السفينة في كل الأوقات .
- 3 إذا كانت لغة السجل الأصلي ليست الانكليزية أو الفرنسية ، وجب أن يتضمن النص ترجمة إلى إحدى هاتين اللغتين .
- 4 تدون القيود في الخانات بوضع العلامة (x) بالنسبة للأجوبة "نعم" و"ينطبق ذلك" ، أو العلامة (-) بالنسبة للأجوبة "لا" و "لا ينطبق ذلك" ، حسب مقتضى الحال .
- 5 اللوائح المشار إليها في هذا السجل هي لوائح المرفق I للاتفاقية ، أما القرارات فهي القرارات التي اعتمدها المنظمة البحرية الدولية .

## 1 تفاصيل السفينة

- 1.1 اسم السفينة .....
- 2.1 الرقم المميز أو الحروف المميزة .....
- 3.1 ميناء التسجيل .....
- 4.1 الحمولة الاجمالية .....



I  
المرفق

## التنزيل II : الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي

- 3.11.1 ناقله زيت خام/منتجات
- 4.11.1 ناقله بضائع مختلطة
- 5.11.1 سفينة ، من غير ناقلات الزيت ، مجهزة بصهاريج للبضائع تغطيها اللائحة 2(2) من المرفق I للاتفاقية
- 6.11.1 ناقله زيت مخصصة لنقل المنتجات المشار إليها في اللائحة 15(7)
- 7.11.1 سفينة مصنفة على أنها "ناقله زيت خام" مجهزة بنظام للغسل بالزيت الخام ، وهي مصنفة أيضا بوصفها "ناقله منتجات" مجهزة بصهاريج الصابورة النظيفة وقد منحت بهذه الصفة شهادة دولية مستقلة لمنع التلوث الزيتي
- 8.11.1 سفينة مصنفة على أنها "ناقله منتجات" مجهزة بصهاريج الصابورة النظيفة ، وهي مصنفة أيضا بوصفها "ناقله زيت خام" مجهزة بنظام للغسل بالزيت الخام وقد منحت بهذ الصفة شهادة دولية مستقلة لمنع التلوث الزيتي
- 9.11.1 ناقله كيميائيات تنقل زيتاً
- 2 معدات ضبط تصريف الزيوت من جمم أماكن الآلات وصهاريج الوقود الزيتي (اللائحتان 10 و16)
- 1.2 حمل مياه الصابورة في صهاريج الوقود الزيتي :
- 1.1.2 يجوز للسفينة في الظروف العادية حمل مياه الصابورة في صهاريج الوقود الزيتي
- 2.2 نوع المعدات المركبة لترشيح الزيوت :
- 1.2.2 معدات ترشيح الزيوت (15 جزءاً في المليون) (اللائحة 16(4))
- 2.2.2 معدات ترشيح الزيوت (15 جزءاً في المليون) مع نبيطة انذار وايقاف أوتوماتي (اللائحة 16(5))
- 3.2 يسمح للسفينة بالعمل بالمعدات الحالية حتى 6 تموز/يوليو 1998 (اللائحة 16(6)) وهي مجهزة بما يلي :
- 1.3.2 معدات ترشيح الزيوت (15 جزءاً في المليون) دون نبيطة انذار
- 2.3.2 معدات ترشيح الزيوت (15 جزءاً في المليون)

تذييلات المرفق 1

المرفق 1

- 4.2 معايير القبول\* :
- 1.4.2 إن معدات الفصل/الترشيح :
1. قد اعتمد وفقاً للقرار A.393(X)
2. قد اعتمد وفقاً للقرار MEPC.60(33)
3. قد اعتمدت وفقاً للقرار A.233(VII)
4. قد اعتمد وفقاً لمعايير وطنية لا تركز على القرار A.393(X) أو القرار A.233(VII)
5. لم يعتمد
- 2.4.2 ان وحدة المعالجة قد اعتمدت وفقاً للقرار A.444(XI)
- 3.4.2 ان مقياس المحتوى الزيتي :
1. قد اعتمد وفقاً للقرار A.393(X)
2. قد اعتمد وفقاً للقرار MEPC.60(33)
- 5.2 الطاقة الانتاجية القصوى للنظام هي ..... م<sup>3</sup>/الساعة
- 6.2 الاعفاء من تطبيق اللائحة 16 :
- 1.6.2 تعفى السفينة من متطلبات اللائحة 16(1) و 16(2) وفقاً لللائحة 16(3)(أ) . إذ أن السفينة تعمل حصراً في رحلات داخل منطقة (مناطق) خاصة : .....
- 2.6.2 سفينة مجهزة بصهريج (صهاريج) تخزين للاحتفاظ الكامل على متن السفينة بكل مياه الجمة الزيتية على النحو التالي :

الحجم (بالامتار المكعبة)	موقع الصهريج		هوية الصهريج
	الوضع الجانبي	الاطر (من) - (الى)	

الحجم الكلي : ..... متر مكعب

\* يرجى الرجوع إلى التوصية المتعلقة بالمواصفات الدولية لأداء واختبار المعدات التي تفصل الماء والزيت وأجهزة قياس المحتوى الزيتي ، التي اعتمدها المنظمة في 14 تشرين الثاني/نوفمبر 1977 بموجب القرار A.393(X) ، الذي حل محل القرار A.233(VII) ؛ أنظر منشور المنظمة الذي يحمل رقم المبيع IMO-608E . ويرجى الرجوع كذلك إلى الخطوط التوجيهية والمواصفات المتعلقة بمعدات منع التلوث من مياه الجمة في أماكن الآلات بالسفن ، التي اعتمدها لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة بموجب القرار MEPC.60(33) ، الذي حل ، بدخوله حيز النفاذ في 6 تموز/يوليو 1993 ، محل القرارين A.393(X) و A.444(XI) ؛ أنظر منشور المنظمة الذي يحمل رقم المبيع IMO-646E .



## التذييل II : الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي

3.6.2 عوضاً عن صهريج (صهاريج) التخزين زودت السفينة بترتيبات  
إلى صهريج النفايات الزيتية

□

3 وسائل الاحتفاظ بالمخلفات الزيتية (الحماة) وتصريفها  
(اللائحة 17) وصهريج (صهاريج) تخزين مياه الجمة\*

1.3 إن السفينة مجهزة بصهريج مخلفات زيتية (حماة) على النحو التالي :

الهوية الصهريج	موقع الصهريج		الحجم (بالامتار المكعبة)
	الاطر (من) - (إلى)	الوضع الجانبي	
الحجم الكلي : .....متر مكعب			

2.3 وسائل التخلص من المخلفات بالاضافة إلى صهاريج الحماة :

□

1.2.3 مرمّد للمخلفات الزيتية ؛ سعة ..... لتر/ساعة

□

2.2.3 مرّجل إضافي صالح لحرق المخلفات الزيتية

□

3.2.3 صهريج لمزج المخلفات الزيتية مع زيت الوقود ؛

سعة ..... متر مكعب

□

4.2.3 وسائل مقبولة أخرى : .....

3.3 السفينة مجهزة بصهريج (صهاريج) للاحتفاظ على متن السفينة بمياه  
الجمة الزيتية على النحو التالي :

الهوية الصهريج	موقع الصهريج		الحجم (بالامتار المكعبة)
	الاطر (من) - (إلى)	الوضع الجانبي	
الحجم الكلي : ..... متر مكعب			

\* لا تقتضي الاتفاقية وجود صهريج (صهاريج) لتخزين مياه الجمة ، ولذا يعد إدراج البيانات في  
الجدول الوارد في الفقرة 3.3 طوعياً .



## التذييل II : الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي

2.3.5 تتوزع صهاريج الصابورة النظيفة المتخصصة كما يلي :

الصهرج	الحجم (م <sup>3</sup> )	الصهرج	الحجم (م <sup>3</sup> )
الحجم الكلي .... بالأمتار المكعبة			

- 3.3.5 السفينة مزودة بكتيب تشغيل لصهاريج الصابورة النظيفة المتخصصة وهو مؤرخ في .....
- 4.3.5 السفينة مزودة بترتيبات تنبيب وضخ مشتركة لتصبير صهاريج الصابورة النظيفة المتخصصة ومناولة الشحنات الزيتية .....
- 5.3.5 السفينة مزودة بترتيبات تنبيب وضخ مستقلة لتصبير صهاريج الصابورة النظيفة المتخصصة .....
- 4.5 الغسل بالزيت الخام :
- 1.4.5 السفينة مجهزة بنظام للغسل بالزيت الخام طبقاً للائحة 13باء
- 2.4.5 السفينة مجهزة بنظام للغسل بالزيت الخام طبقاً للائحة 13باء إلا أن فعالية النظام لم تتأكد بما يتماشى مع اللائحة 13(6) والفقرة 10.2.4 من المواصفات المنقحة لنظم الغسل بالزيت الخام (القرار A.446(XI) \* )
- 3.4.5 السفينة مزودة بكتيب ساري المفعول لعمليات ومعدات نظم الغسل بالزيت الخام ، وهو مؤرخ في .....
- 4.4.5 السفينة مجهزة ، دون الزام ، بنظام الغسل بالزيت الخام امتثالاً لجوانب السلامة المبينة في المواصفات المنقحة لنظم الغسل بالزيت الخام (القرار A.446(XI) \* )
- 5.5 الاعفاء من اللائحة 13 :
- 1.5.5 تستخدم هذه السفينة حصراً في رحلات بين .....
- 2.5.5 تعمل السفينة بترتيبات الصابورة الخاصة عملاً باللائحة 13دال ، وهي بالتالي معفاة من متطلبات اللائحة 13

تذييلات المرفق I

المرفق I

- 6.5 ترتيب صهاريج البضائع وحدود أحجامها (اللائحة 24) :
- 1.6.5 يشترط أن تكون السفينة مبنية وفقاً لمتطلبات اللائحة 24 وأن تمتثل لها
- 2.6.5 يشترط أن تكون السفينة مبنية وفقاً لمتطلبات اللائحة 24(4) وأن تمتثل لها (أنظر اللائحة 2(2))
- 7.5 التقسيم الداخلي والاتزان (اللائحة 25) :
- 1.7.5 يشترط أن تكون السفينة مبنية وفقاً لمتطلبات اللائحة 25 وأن تمتثل لها
- 2.7.5 زودت السفينة بالمعلومات والبيانات المطلوبة بموجب اللائحة 25(5) ، وذلك في شكل معتمد
- 3.7.5 يشترط أن تكون السفينة مبنية وفقاً لمتطلبات اللائحة 25 ألف وأن تمتثل لها
- 4.7.5 زودت السفينة ، عن طريق إجراء كتابي تقره الإدارة ، بالمعلومات والبيانات المطلوبة التي تقضي اللائحة 25 ألف بتوفيرها لناقلات البضائع المختلطة
- 8.5 بناء البدن المزدوج :
- 1.8.5 يتعين أن تبنى السفينة وفقاً لللائحة 13 واو وأن تمتثل لمتطلبات ما يلي :
1. الفقرة (3) (بناء البدن المزدوج)
2. الفقرة (4) (الناقلات ذات السطح متوسط الارتفاع والبناء الجانبي المزدوج)
3. الفقرة (5) (الطريقة البديلة المعتمدة من قبل لجنة حماية البيئة البحرية)
- 2.8.5 يتعين أن تبنى السفينة وفقاً لمتطلبات اللائحة 13 واو (7) وأن تمتثل لها (متطلبات القاع المزدوج)
- 3.8.5 لا يتعين ان تمتثل السفينة لمتطلبات اللائحة 13 واو
- 4.8.5 تخضع السفينة لللائحة 13 زاي و:
1. من المطلوب أن تمتثل لللائحة 13 واو في موعد أقصاه

## التذييل II : الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي

2. هي مرتبة بحيث لا تستخدم الصهاريج والفراغات التالية  
في نقل الزيت .....
3. قد قُبلت وفقاً للائحة 13 زاي (7) والقرار MEPC.64(36)  
.....
4. قد زودت بدليل التشغيل المعتمد وفقاً للقرار MEPC.64(36)  
.....
- 5.8.5 لا تخضع السفينة للائحة 13 زاي
- 6 الاحتفاظ بالزيوت على متن السفينة (اللائحة 15)
- 1.6 نظام رصد وضبط تصريف الزيوت
- 1.1.6 تتدرج السفينة في فئة ..... من فئات ناقلات الزيت  
كما ورد تعريفها في القرار A.496(XII) أو القرار A.586(14)\*  
(يحذف النص غير المنطبق)
- 2.1.6 يشمل النظام ما يلي :
1. وحدة ضبط
2. وحدة حاسوبية
3. وحدة حسابية
- 3.1.6 النظام مجهز بما يلي :
1. واشجة اقلاع
2. نبيطة ايقاف أوتوماتي
- 4.1.6 اعتمد مقياس المحتوى الزيتي بموجب أحكام القرار A.393(X) أو  
القرار A.586(14) † (يحذف النص غير المنطبق) وهو صالح لما يلي :

\* ينبغي تجهيز ناقلات الزيت الممدودة صوابها ، أو التي تكون في مرحلة مماثلة من البناء ،  
في 2 تشرين الأول/أكتوبر 1986 أو بعد ذلك بنظام معتمد بالقرار A.586(14) ؛ أنظر منشور  
المنظمة البحرية الدولية الذي يحمل رقم المبيع : IMO-124A .

† فيما يتعلق بأجهزة قياس المحتوى الزيتي المركبة في ناقلات الزيت المبنية قبل 2 تشرين  
الأول/أكتوبر 1986 ، يرجى الرجوع إلى التوصية المتعلقة بمواصفات الأداء والاختبار الدولية  
الخاصة بالمعدات التي تفصل الماء والزيت وأجهزة قياس المحتوى الزيتي التي اعتمدها المنظمة  
بالقرار A.393(X) . وفيما يتعلق بأجهزة قياس المحتوى الزيتي بوصفها جزءاً من نظم مراقبة  
وضبط التصريف المركبة في ناقلات الزيت المبنية قبل 2 تشرين الأول/أكتوبر 1986 ، يرجى  
الرجوع إلى الخطوط التوجيهية والمواصفات المنقحة لنظم مراقبة وضبط التصريف الزيتي  
الخاصة بناقلات الزيت التي اعتمدها المنظمة بالقرار A.586(14) ؛ أنظر منشوري المنظمة  
البحرية الدولية اللذين يحملان رقمي المبيع : IMO-608E و IMO-124A على التوالي .



تذييلات المرفق I

المرفق I

1. الزيت الخام
2. المنتجات السوداء
3. المنتجات البيضاء
4. المواد السائلة الضارة شبه الزيتية المدرجة في ضمیمة الشهادة
- 5.1.6 زودت السفينة بكتيب عمليات لنظام رصد وضبط تصريف الزيوت
- 2.6 صهاريج النفايات الزيتية :
- 1.2.6 السفينة مزودة بـ ..... صهريج مخصص للنفايات الزيتية بسعة اجمالية قدرها .....م<sup>3</sup> وتمثل ما نسبته .... في المائة من سعة حمل الزيوت ، وذلك بمقتضى :
1. اللائحة 15(2)(ج)
2. اللائحة 15(2)(ج)(i)
3. اللائحة 15(2)(ج)(ii)
4. اللائحة 15(2)(ج)(iii)
- 2.2.6 خصصت صهاريج بضائع كصهاريج للنفايات
- 3.6 كواشف السطوح البينية للزيوت والمياه :
- 1.3.6 السفينة مجهزة بكواشف للسطوح البينية للزيوت والمياه معتمدة بموجب أحكام القرار MEPC.5(XIII)\*
- 4.6 الاعفاءات من اللائحة 15 :
- 1.4.6 السفينة معفاة من متطلبات الفقرات (1) و (2) و (3) من اللائحة 15 عملاً باللائحة 15(7)
- 2.4.6 السفينة معفاة من متطلبات الفقرات (1) و (2) و (3) من اللائحة 15 عملاً باللائحة 2(2)
- 5.6 الاعفاءات من اللائحة 15 :
- 1.5.6 تعفى السفينة من متطلبات اللائحة 15(3) وفقاً لللائحة 15(5)(ب) . إذ أن السفينة تعمل حصراً في :

\* يرجى الرجوع إلى المواصفات الخاصة بكواشف السطوح البينية للزيوت والمياه ، التي اعتمدها لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة بموجب القرار MEPC.5(XIII) ؛ أنظر منشور المنظمة البحرية الدولية الذي يحمل رقم المبيع IMO-646E .

## التذييل II : الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي

1. رحلات محددة بموجب اللائحة 13(ج) : .....
- .....
- .....
2. رحلات داخل منطقة (مناطق) خاصة : .....
- .....
- .....
3. رحلات في حدود 50 ميلاً من أقرب أرض خارج منطقة خاصة (مناطق) وتستغرق 72 ساعة أو أقل ومقتصرة على : .....
- .....
- .....
- 7 ترتيبات الضخ والتثبيت والتصريف في ناقلات الزيت (اللائحة 18)
- 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، عدا مشعب التصريف\* :
- 1.2.7 فوق خط الماء
- 2.2.7 تحت خط الماء
- 3.7 تقع فتحات تصريف الصابورة للنفرة في البحر ، عدا مشعب التصريف\* :
- 1.3.7 فوق خط الماء
- 2.3.7 تحت خط الماء بالترافق مع ترتيبات التدفق الجزئي امتثالاً لللائحة 18(6)(هـ)
- 3.3.7 تحت خط الماء
- 4.7 تصريف الزيوت من مضخات البضائع وخطوط الزيت (الفقرتان (4) و (5) من اللائحة 18) :

\* تذكر الفتحات التي يمكن رصدها فحسب .

تنبيلات المرفق I

المرفق I

- 1.4.7 وسائل نزع كل مضخات البضائع وخطوط الزيت عند الانتهاء من تصريف الشحنة :
1. يمكن تصريف نواتج النزع إلى صهريج بضائع أو صهريج نفايات زيتية
  2. هناك أنبوب خاص ذو قطر صغير للتصريف إلى اليابسة
- 8 خطة الطوارئ السفينية للتلوث الزيتي (اللائحة 26)
- 1.8 السفينة مزودة بخطة طوارئ سفينية للتلوث الزيتي امتثالاً لللائحة 26
- 9 ترتيبات بديلة لنقلات الكيمائيات التي تحمل زيتاً
- 1.9 تجهز السفينة ، عملاً بالترتيبات البديلة المطبقة على ناقلات الكيمائيات التي تحمل زيتاً ، بالمعدات التالية عوضاً عن صهاريج النفايات الزيتية (الفقرة 2.6 أعلاه) وكواشف السطوح البينية للزيوت والمياه (الفقرة 3.6 أعلاه) :
- 1.1.9 معدات لفصل الماء والزيت قادرة على إنتاج دفيق يقل المحتوى الزيتي فيه عن 100 جزء في المليون وتكون طاقتها
- صهريج تخزين سعته .....م<sup>3</sup>/الساعة
- 2.1.9 صهريج تخزين سعته .....م<sup>3</sup>
- 3.1.9 صهريج لتجميع الغسالات الصهرجية وهو :
1. صهريج مخصص
  2. صهريج بضائع مخصص لتجميع الغسالات
- 4.1.9 مضخة تحويل دائمة لتصريف الدفيق الذي يحتوي على زيوت في البحر من خلال معدات فصل الماء والزيت
- 2.9 اعتمدت معدات فصل الماء والزيت بموجب احكام القرار A.393(X) \* ، وهي صالحة للاستخدام مع المجموعة الكاملة للمنتجات المذكورة في المرفق I
- 3.9 تحمل السفينة شهادة لياقة سارية المفعول لنقل الكيمائيات الخطرة سائبة

\* يرجى الرجوع إلى الخطوط التوجيهية والمواصفات الخاصة بمعدات منع التلوث الزيتي المخصصة لجمع أماكن الآلات بالسفن ، التي اعتمدها لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة بموجب القرار MEPC.60(33) ، الذي حل ، بدخوله حيز النفاذ في 6 تموز/يوليو 1993 ، محل القرار A.393(X) ؛ أنظر منشور المنظمة البحرية الدولية الذي يحمل رقم المبيع IMO-646E .

## التذييل II : الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي

## 10 المواد السائلة الضارة شبه الزيتية

- 1.10 يجوز للسفينة وفقاً لللائحة 14 من المرفق II للاتفاقية أن تحمل المواد السائلة الضارة شبه الزيتية المحددة في اللائحة \* المرفقة

## 11 الاستثناءات

- 1.11 منحت الإدارة إعفاءات من متطلبات الفصلين II و III من المرفق I للاتفاقية وفقاً لللائحة 2(4)(أ) ، بشأن البنود المدرجة في الفقرة (الفقرات) .....

- من هذا السجل .....

## 12 البدائل المكافئة (اللائحة 3)

- 1.12 أقرت الإدارة بدائل مكافئة لبعض متطلبات المرفق I بشأن البنود المدرجة في الفقرة (الفقرات) .....

- من هذا السجل .....

نشهد بأن هذا السجل صحيح من جميع الأوجه .

صدر في .....

( مكان إصدار السجل )

.....  
( توقيع المسؤول المفوض أصولاً بإصدار السجل )

( شعار أو خاتم السلطة المصدرة للسجل ، حسب مقتضى الحال )

\* من الواجب إرفاق قائمة بالمواد الضارة شبه الزيتية التي يجوز حملها ، على أن تكون هذه اللائحة موقعة ، ومؤرخة ، ومصنفة بخاتم أو شعار السلطة المصدرة لها .

### التذييل III

#### نموذج سجل الزيوت

#### سجل الزيوت

#### الجزء I - عمليات أماكن الآلات (كل السفن)

اسم السفينة :

الرقم المميز  
أو الحروف المميزة :

الحمولة الاجمالية :

الفترة من : إلى :

ملاحظة : تزود كل ناقلة زيت ذات حمولة اجمالية قدرها 150 طنا فأكثر وكل سفينة ، من غير ناقلات الزيت ، تبلغ حمولتها الاجمالية 400 طن فأكثر بالجزء I من سجل الزيوت لتسجيل عمليات أماكن الآلات ذات الصلة . كما تزود ناقلات الزيت إلى جانب ذلك بالجزء II من سجل الزيوت لتسجيل عمليات البضائع والصابورة ذات العلاقة .



## تذييلات المرفق I

I  
المرفق

## مقدمة

تتضمن الصفحات التالية من هذا الجزء قائمة شاملة لبنود عمليات أماكن الآلات ، التي يتعين تدوينها ، عند الاقتضاء ، في سجل الزيوت تمشياً مع اللائحة 20 من المرفق I للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 ، في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (ماربول 73/78) . وقد جمعت هذه البنود ضمن أجزاء تشغيلية ، يحمل كل منها حرفاً مميزاً .

وعند تدوين قيد في سجل الزيوت ، يجب إدراج التاريخ والرمز التشغيلي ، ورقم البند في الأعمدة المناسبة من السجل ، وتسجل التفاصيل المطلوبة في الفراغات المخصصة لذلك حسب الترتيب الزمني .

ويجب أن توقع كل عملية منتهية وتؤرخ من قبل الضابط المسؤول أو الضابط المسؤولين . وعلى ربان السفينة أن يوقع على كل صفحة مستكملة .

ويحتوي سجل الزيوت على العديد من الاشارات إلى الكميات الزيتية . إلا أن القدرة المحدودة لنبائط قياس الصهاريج ، وتفاوت درجات الحرارة ، والعوالق تؤثر على دقة تلك القراءات . وعلى هذا ينبغي النظر إلى القيود المدرجة في سجل الزيوت في ضوء تلك الاعتبارات .

## التنظيف III : نموذج سجل الزيوت

## قائمة البنود التي يتعين تدوينها

## (ألف) تصبير أو تنظيف صهاريج الوقود الزيتي

1. هوية الصهريج المصبر (الصهاريج المصبرة)
2. بين ما إذا كانت الصهاريج قد نظفت منذ آخر مرة حملت فيها زيوت ، وفي حال النفي ، ما هو نوع الزيت الذي كان فيها .
3. إجراءات التنظيف :
  1. موقع السفينة والوقت عند بدء عملية التنظيف وانتهائها ؛
  2. هوية الصهريج (الصهاريج) الذي استخدمت فيه طريقة أو أكثر (الشفط الكامل ، والتبخير ، والتنظيف بمواد كيميائية ؛ نوع وكمية الكيماويات المستخدمة) ؛
  3. هوية الصهريج (الصهاريج) الذي حُوِّلت إليه مياه التنظيف .
4. التصبير :
  1. موقع السفينة والوقت عند بدء عملية التصبير وانتهائها ؛
  2. كمية الصابورة في حال عدم تنظيف الصهاريج .

## (باء) تصريف الصابورة القذرة أو مياه التنظيف من صهاريج الوقود الزيتي المشار إليها في الجزء (ألف)

5. هوية الصهريج (الصهاريج) .
6. موقع السفينة عند بدء التصريف .
7. موقع السفينة عند انتهاء التصريف .
8. سرعة أو سرعات السفينة أثناء التصريف .
9. طريقة التصريف :
  1. من خلال معدات 100 جزء في المليون ؛
  2. من خلال معدات 15 جزءا في المليون ؛
  3. إلى مرافق الاستقبال .
10. الكمية المصرفة .

## (جيم) جمع المخلفات الزيتية (الحمأة) والتخلص منها

11. جمع المخلفات الزيتية .
 

كمية المخلفات الزيتية (الحمأة) المحتفظ بها على متن السفينة في نهاية الرحلة ، على ألا تزيد الوتيرة عن مرة واحدة في الأسبوع . وعندما تقوم السفن برحلات قصيرة ، ينبغي تسجيل الكمية أسبوعياً<sup>1</sup> .

<sup>1</sup> الكميات الموجودة فقط في الصهاريج المدرجة في البند 3 من النموذجين ألف و باء من تكملة الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي .

## تنبيلات المرفق I

I  
المرفق

1. الحمأة المفصولة (الحمأة الناشئة عن تنقية زيوت الوقود والتزليق) والمخلفات الأخرى ، إن انطبق ذلك :
  - هوية الصهريج (الصهاريج) .....
  - سعة الصهريج (الصهاريج) .....<sup>3</sup>م
  - الكمية الاجمالية المحتفظ بها .....<sup>3</sup>م
2. المخلفات الأخرى (مثل المخلفات الزيتية الناشئة عن التصريف ، والتسرب ، والزيوت العادم ، إلخ ، في أماكن الآلات) ، إن انطبق ذلك نتيجة ترتيب الصهاريج بالاضافة إلى 1. :
  - هوية الصهريج (الصهاريج) .....
  - سعة الصهريج (الصهاريج) .....<sup>3</sup>م
  - الكمية الاجمالية المحتفظ بها .....<sup>3</sup>م
12. طرق التخلص من المخلفات .
 

تذكر كمية المخلفات الزيتية المتخلص منها ، والصهريج المفرغ (الصهاريج المفرغة) وكمية المحتويات المحتفظ بها :

  1. في مرافق الاستقبال (حدد الميناء)؛<sup>2</sup>
  2. المحولة إلى صهريج آخر (صهاريج أخرى) (تحدد هوية الصهريج (الصهاريج) والمحتوى الاجمالي للصهريج (الصهاريج)) ؛
  3. المرمدة (يذكر الوقت الاجمالي للعملية) ؛
  4. طريقة أخرى (حدد ما هي) .

(دال) التصريف غير الأوتوماتي لمياه الجمة المتجمعة بأماكن الآلات في البحر أو التخلص منها بطريقة أخرى

13. الكمية المصروفة أو المتخلص منها .
14. وقت التصريف أو التخلص (البدء والانتهاء) .
15. وسيلة تصريف الجمة أو التخلص منها :
  1. من خلال معدات 15 جزءا في المليون (حدد الموقع عند البدء والانتهاء) ؛
  2. إلى مرافق الاستقبال (حدد الميناء)؛<sup>2</sup>
  3. التحويل إلى صهريج النفايات الزيتية أو صهريج التخزين (حدد هوية الصهريج (الصهاريج) ؛ حدد الكمية المحولة والكمية الاجمالية المحتفظ بها في الصهريج (الصهاريج)) .

<sup>2</sup> ينبغي لربابنة السفن الحصول من مشغل مرافق الاستقبال ، التي تتضمن الصنادل والشاحنات الصهريجية ، على وصل تسلم أو شهادة تتضمن معلومات تفصيلية عن كمية غسالات الصهاريج ، أو الصابورة القذرة ، أو المخلفات ، أو الخلائط الزيتية المحولة ، إلى جانب وقت وتاريخ عملية التحويل . ويمكن أن يساعد هذا الوصل أو الشهادة ، في حال ارفاقه بسجل الزيوت ، ربان السفينة على إثبات أن لا علاقة لسفينته بحادث تلوث مزعوم . وينبغي الاحتفاظ بالوصل أو الشهادة مع سجل الزيوت .

## التذييل III : نموذج سجل الزيوت

(هاء) التصريف الأوتوماتي لمياه الجمة المتجمعة بأماكن الآلات في البحر أو التخلص منها بطريقة أخرى

16. الوقت وموقع السفينة عند وضع النظام على نسق التشغيل الأوتوماتي لطرح الجمة في البحر .
17. وقت وضع النظام على نسق التشغيل الأوتوماتي لتحويل مياه الجمة إلى صهريج التخزين (حدد الصهريج) .
18. وقت وضع النظام على نسق التشغيل اليدوي .
19. طريقة التصريف في البحر :
1. من خلال معدات 15 جزءا في المليون .

## (واو) حالة نظام رصد وضبط تصريف الزيوت

20. وقت تعطل النظام .
21. وقت اصلاح النظام .
22. أسباب العطل .

## (زاي) التصريف العرضي للزيوت أو غير ذلك من حالات التصريف الاستثنائية

23. وقت الحادثة .
24. مكان أو موقع السفينة وقت وقوع الحادثة .
25. الكمية التقريبية للزيت ونوعه .
26. ظروف التصريف أو التسرب وأسبابه وملاحظات عامة .

## (حاء) خزن زيت الوقود وزيت التزليق السائب

27. الخزن :
1. مكان الخزن .
2. وقت الخزن .
3. نوع وكمية زيت الوقود وهوية الصهريج (الصهاريج) (حدد الكمية المضافة والكمية الاجمالية للصهريج (الصهاريج)).
4. نوع وكمية زيت التزليق وهوية الصهريج (الصهاريج) (حدد الكمية المضافة والمحتوى الاجمالي للصهريج (الصهاريج)).





التذييل III : نموذج سجل الزيوت

### سجل الزيوت

الجزء II - عمليات البضائع والصابورة  
(ناقلات الزيت)

اسم السفينة :

الرقم المميز  
أو الحروف المميزة :

الحمولة الاجمالية :

إلى :

الفترة من :

ملاحظة : تزود كل ناقلة زيت ذات حمولة اجمالية قدرها 150 طنا فأكثر بالجزء II من سجل الزيوت لتسجيل عمليات أماكن الآلات ذات الصلة . كما تزود ناقلات الزيت إلى جانب ذلك بالجزء I من سجل الزيوت لتسجيل عمليات البضائع والصابورة ذات العلاقة .



## التنزيل III : نموذج سجل الزيوت

## مقدمة

تتضمن الصفحات التالية من هذا الجزء قائمة شاملة لبنود عمليات أماكن الآلات ، التي يتعين تدوينها ، عند الاقتضاء ، في سجل الزيوت تمشياً مع اللائحة 20 من المرفق I للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 ، في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (ماربول 78/73) . وقد جمعت هذه البنود ضمن أجزاء تشغيلية ، يحمل كل منها حرفاً مميزاً .

وعند تدوين قيد في سجل الزيوت ، يجب إدراج التاريخ والرمز التشغيلي ، ورقم البند في الأعمدة المناسبة من السجل ، وتسجل التفاصيل المطلوبة في الفراغات المخصصة لذلك حسب الترتيب الزمني .

ويجب أن توقع كل عملية منتهية وتؤرخ من قبل الضابط المسؤول أو الضابط المسؤولين . وعلى ربان السفينة أن يصادق على كل صفحة مستكملة . وبالنسبة لناقلات الزيت المستخدمة في رحلات محددة وفقاً لللائحة 13 جيم من المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73 ، من الواجب أن تصادق الهيئة المختصة لدولة الميناء على القيود ذات الصلة في سجل الزيوت\* .

ويحتوي سجل الزيوت على العديد من الاشارات إلى الكميات الزيتية . إلا أن القدرة المحدودة لنبائط قياس الصهاريج ، وتفاوت درجات الحرارة ، والعوالق تؤثر على دقة تلك القراءات . وعلى هذا ينبغي النظر إلى القيود المدرجة في سجل الزيوت في ضوء تلك الاعتبارات .

\* لا تدرج هذه الجملة إلا في سجلات الزيوت الخاصة بالناقلات المستخدمة في رحلات محددة .

## تذييلات المرفق I

المرفق I

## قائمة البنود التي يتعين تدوينها

## (ألف) تحميل البضائع الزيتية

1. مكان التحميل .
2. نوع الزيت المحمل وهوية الصهريج (الصهاريج) .
3. الكمية الاجمالية للزيت المحمل (حدد الكمية المضافة والمحتوى الكلي للصهريج (الصهاريج)).

## (باء) التحويل الداخلي للبضائع الزيتية أثناء الرحلة

4. هوية الصهريج (الصهاريج) :
  1. من :
  2. إلى : (حدد الكمية المحولة والكمية الاجمالية للصهريج (الصهاريج))
5. هل تم تفريغ الصهريج (الصهاريج) المذكور في 1.4؟ (في حال النفي ، حدد الكمية المحتفظ بها.)

## (جيم) تفريغ البضائع الزيتية

6. مكان التفريغ .
7. هوية الصهريج المفرغ (الصهاريج المفرغة) .
8. هل تم تفريغ الصهريج (الصهاريج)؟ (في حال النفي ، حدد الكمية المحتفظ بها.)

## (دال) الغسل بالزيت الخام (خاص بالناقلات المجهزة بنظام للغسل بالزيت الخام)

- (يستكمل هذا البند بالنسبة لكل صهريج يغسل بالزيت الخام)
9. الميناء الذي أجري فيه الغسل بالزيت الخام أو موقع السفينة في حال تنفيذ الغسل بين مينائي تصريف .
10. هوية الصهريج المغسول (الصهاريج المغسولة) .<sup>1</sup>
11. عدد الآلات المستخدمة .

<sup>1</sup> عندما يكون للصهريج الواحد آلات يفوق عددها ما يمكن تشغيله بصورة متزامنة ، كما وصف ذلك كتيب العمليات والمعدات ، ينبغي تحديد الجزء الذي يغسل بالزيت الخام ، على سبيل المثال : الجزء الأمامي من الصهريج المركزي رقم 2 .

التذييل III : نموذج سجل الزيوت

12. وقت بدء الغسل .
13. طريقة الغسل المستخدمة .<sup>2</sup>
14. ضغط خطوط الغسل .
15. وقت انتهاء الغسل أو إيقافه .
16. أذكر الطريقة المستخدمة في التثبيت من جفاف الصهريج (الصهاريج) .
17. ملاحظات .<sup>3</sup>

(هاء) تصبير صهاريج البضائع

18. هوية الصهريج المصبر (الصهاريج المصبرة) .
19. عملية التصبير :
  1. هوية الصهريج المصبر (الصهاريج المصبرة) ؛
  2. وقت البدء والانتهاه ؛
  3. كمية الصابورة المتلقة . أوضح الكمية الاجمالية للصابورة لكل صهريج تغطيه العملية .

(واو) تصبير صهاريج الصابورة النظيفة المتخصصة (خاص بالناقلات المجهزة بصهاريج الصابورة النظيفة المتخصصة)

20. هوية الصهريج المصبر (الصهاريج المصبرة) .
21. موقع السفينة عند تحويل المياه المخصصة للرحض أو للتصبير المينائي إلى صهريج (صهاريج) الصابورة النظيفة .
22. موقع السفينة عند رحض المضخة (المضخات) والخطوط إلى صهريج النفايات الزيتية .
23. كمية الماء والزيت الناتجة عن رحض الخطوط والمحولة إلى صهاريج النفايات الزيتية (حدد هوية الصهريج (الصهاريج)) . حدد الكمية الاجمالية .

<sup>2</sup> عملاً بكتيب التشغيل والمعدات ، أذكر ما إذا كانت طريقة الغسل المستخدمة تتكون من مرحلة واحدة أو عدة مراحل ، أذكر القوس العمودي الذي غطته الآلات وعدد المرات التي غطي فيها هذا القوس في تلك المرحلة المعينة من مراحل البرنامج .

<sup>3</sup> إذا لم تستبع البرامج المحددة في كتيب العمليات والمعدات ، فمن الواجب تحديد الأسباب في بند "ملاحظات" .



## تذييلات المرفق I

المرفق I

24. موقع السفينة عند تحويل مياه الصابورة المائية الاضافية إلى صهريج (صهاريج) الصابورة النظيفة المتخصصة .
25. الوقت وموقع السفينة عند غلق الصمامات التي تفصل صهاريج الصابورة النظيفة المتخصصة عن خطوط البضائع والسفط .
26. كمية الصابورة النظيفة المأخوذة على متن السفينة .

## (زاي) تنظيف صهاريج البضائع

27. هوية الصهريج المنظف (الصهاريج المنظفة) .
28. الميناء أو موقع السفينة .
29. مدة التنظيف .
30. طريقة التنظيف .<sup>4</sup>
31. حُوِّلت غسالة الصهاريج إلى :  
1. مرافق الاستقبال (حدد الميناء والكمية) ؛<sup>5</sup>  
2. صهريج (صهاريج) النفايات الزيتية أو صهريج (صهاريج) البضائع المخصص (المخصصة) كصهريج (كصهاريج) للنفايات الزيتية (حدد الصهريج (الصهاريج) ؛ حدد الكمية المحولة والكمية الاجمالية) .

## (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 المصروفة في البحر .
36. سرعة أو سرعات السفينة أثناء التصريف .

<sup>4</sup> غسل يدوي بالخرطوم و/أو غسل بالآلات و/أو تنظيف كيميائي . وفي حال التنظيف الكيميائي ينبغي تحديد المادة المستخدمة وكميتها .

<sup>5</sup> على ريانة السفن الحصول من مشغل مرافق الاستقبال ، التي تتضمن الصنادل والشاحنات الصهريجية على وصل تسلم أو شهادة تتضمن معلومات تفصيلية عن كمية غسالات الصهاريج ، أو الصابورة القذرة ، أو المخلفات ، أو الخلائط الزيتية المنقولة ، إلى جانب وقت وتاريخ عملية التحويل . ويمكن أن يساعد هذا الوصل أو الشهادة ، في حال ارفاقه بسجل الزيوت ، ربان السفينة على إثبات أن لا علاقة لسفينته بحادث تلوث مزعوم . وينبغي الاحتفاظ بالوصل أو الشهادة مع سجل الزيوت .

التنزيل III : نموذج سجل الزيوت

37. هل كان نظام رصد وضبط التصريف قيد التشغيل أثناء عملية التصريف ؟

38. هل خضع الدفيق وسطح الماء في موقع التصريف لتدقيق منتظم ؟

39. كمية الماء والزيت المحولة إلى صهريج أو صهاريج النفايات الزيتية (حدد هوية الصهريج أو الصهاريج . حدد الكمية الإجمالية) .

40. التصريف إلى مرافق استقبال شاطئية (حدد الميناء إذا انطبق ذلك) .<sup>5</sup>

(طاء) تصريف المياه من صهاريج النفايات الزيتية إلى البحر

41. هوية صهاريج النفايات الزيتية .

42. مدة الترسيب منذ آخر مرة أدخلت فيها مخلفات ، أو

43. مدة الترسيب منذ آخر تصريف .

44. الوقت وموقع السفينة عند بدء التصريف .

45. مستوى إجمالي المحتويات عند بدء التصريف .

46. مستوى السطح البيئي للزيوت والمياه عند بدء التصريف .

47. الكمية الحجمية المصرفة ومعدل تصريفها .

48. الكمية النهائية المصرفة ومعدل تصريفها .

49. الوقت وموقع السفينة عند الانتهاء من التصريف .

50. هل كان نظام رصد وضبط التصريف قيد التشغيل أثناء عملية التصريف ؟

51. مستوى السطح البيئي للزيوت والمياه عند الانتهاء من التصريف .

52. سرعة أو سرعات السفينة أثناء التصريف .

53. هل خضع الدفيق وسطح الماء في موقع التصريف لتدقيق منتظم ؟

<sup>5</sup> على رباطة السفن الحصول من مشغل مرافق الاستقبال ، التي تتضمن الصنادل والشاحنات الصهريجية على وصل تسلّم أو شهادة تتضمن معلومات تفصيلية عن كمية غسالات الصهاريج ، أو الصابورة القذرة ، أو المخلفات ، أو الخلائط الزيتية المنقولة ، إلى جانب وقت وتاريخ عملية التحويل . ويمكن أن يساعد هذا الوصل أو الشهادة ، في حال إرفاقه بسجل الزيوت ، ربان السفينة على إثبات أن لا علاقة لسفينته بحادث تلوث مزعوم . وينبغي الاحتفاظ بالوصل أو الشهادة مع سجل الزيوت .

## تذييلات المرفق I

I  
المرفق

54. تأكد من أن جميع الصمامات المعنية في الشبكة الأنبوبية للسفينة قد أغلقت عند انتهاء التصريف من صهاريج النفايات الزيتية .

(ياء) التخلص من المخلفات والخلائط الزيتية التي لم تصرف بطريقة أخرى

55. هوية الصهريج أو الصهاريج .

56. الكمية المصروفة من كل صهريج . (حدد الكمية المحتفظ بها)

57. طريقة التصريف :

1. إلى مرافق الاستقبال (حدد الميناء والكمية المصروفة)؛<sup>5</sup>
2. الخلط مع البضائع (حدد الكمية) ؛
3. التحويل إلى صهريج آخر أو صهاريج أخرى أوضح هوية الصهريج (الصهاريج) ؛ (حدد الكمية المحولة والكمية الاجمالية في الصهريج (الصهاريج)) ؛
4. طريقة أخرى (أوضح ما هي) ؛ حدد الكمية المتخلص منها .

(كاف) تصريف الصابورة النظيفة الموجودة في صهاريج البضائع

58. موقع السفينة عند البدء في تصريف الصابورة النظيفة .

59. هوية الصهريج أو الصهاريج المصروفة .

60. هل فرغ الصهريج أو الصهاريج عند انتهاء التصريف ؟

61. موقع السفينة عند انتهاء التصريف إذا كان يختلف عن الموقع المبين في 58 .

62. هل خضع الدفيق و سطح الماء في موقع التصريف لتدقيق منتظم ؟

(لام) تصريف الصابورة من صهاريج الصابورة النظيفة المتخصصة (خاص بالناقلات المجهزة بصهاريج الصابورة النظيفة المتخصصة)

63. هوية الصهريج أو الصهاريج التي خضعت للتصريف .

64. الوقت وموقع السفينة عند بدء تصريف الصابورة النظيفة في البحر .

<sup>5</sup> على ربابنة السفن الحصول من مشغل مرافق الاستقبال ، التي تتضمن الصنادل والشاحنات الصهريجية على وصل تسلّم أو شهادة تتضمن معلومات تفصيلية عن كمية غسالات الصهاريج ، أو الصابورة القذرة ، أو المخلفات ، أو الخلائط الزيتية المنقولة ، إلى جانب وقت وتاريخ عملية التحويل . ويمكن أن يساعد هذا الوصل أو الشهادة ، في حال إرفاقه بسجل الزيوت ، ربان السفينة على إثبات أن لا علاقة لسفينته بحادث تلوث مزعوم . وينبغي الاحتفاظ بالوصل أو الشهادة مع سجل الزيوت .

## التذييل III : نموذج سجل الزيوت

65. الوقت وموقع السفينة عند الانتهاء من التصريف في البحر .
66. الكمية المصروفة :
1. في البحر ؛ أو
  2. في مرفق استقبال (حدد الميناء) .
67. هل هناك ما يدل على تلوث مياه الصابورة بالزيت قبل أو أثناء التصريف في البحر ؟
68. هل استخدام مقياس للمحتوى الزيتي لرصد التصريف ؟
69. الوقت وموقع السفينة عند غلق الصمامات التي تفصل صهاريج الصابورة النظيفة المتخصصة عن أنابيب البضائع والسفط عند الانتهاء من تفريغ الصابورة .
- (ميم) حالة نظام رصد وضبط التصريف
70. وقت تعطل النظام .
  71. وقت اعادة تشغيل النظام .
  72. أسباب العطل .
- (نون) التصريف العرضي للزيوت أو غير ذلك من حالات التصريف الاستثنائية
73. وقت الحادثة .
  74. الميناء أو موقع السفينة وقت وقوع الحادثة .
  75. الكمية التقريبية للزيت ونوعه .
  76. ظروف التصريف أو التسرب وأسباب ذلك وملاحظات عامة .
- (سين) إجراءات تشغيلية إضافية وملاحظات عامة
- الناقلات المستخدمة في رحلات محددة
- (عين) تحميل مياه الصابورة
77. هوية الصهريج أو الصهاريج المصبرة .
  78. موقع السفينة عند التصبير .

## تذييلات المرفق I

المرفق I

79. الكمية الاجمالية للصابورة المشحونة بالأمطار المكعبة .  
80. ملاحظات .

## (فاء) اعادة توزيع مياه الصابورة ضمن السفينة

81. أسباب اعادة التوزيع .

## (صاد) تصريف الصابورة في مرفق استقبال

82. ميناء أو موانئ تصريف مياه الصابورة .  
83. اسم أو صفة مرفق الاستقبال .  
84. الكمية الاجمالية للصابورة المائية المصروفة بالأمطار المكعبة .  
85. التاريخ وتوقيع وخاتم مسؤول هيئة الميناء .





## تفسيرات موحدة للمرفق I

المرفق I

ملاحظات : لأغراض التفسير الموحد ، استخدمت المختصرات التالية :

78/73 ماربول	هي اتفاقية ماربول لعام 1973 في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها
اللائحة :	هي لائحة في المرفق I من اتفاقية ماربول 78/73
شهادة IOPP :	هي الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي
SBT :	هي صهاريج الصابورة المفصولة
CBT :	هي صهاريج الصابورة النظيفة المتخصصة
COW :	هو نظام الغسل بالزيت الخام
IGS :	هي نظم الغاز الخامل
PL :	هو الموقع الواقي لصهاريج الصابورة المفصولة
H :	هو تاريخ نفاذ اتفاقية ماربول 78/73 (انظر 1.0.2)
	أما "H + 2" فتعني عامين بعد تاريخ نفاذ اتفاقية ماربول 78/73 .

## 1 تعاريف

اللائحة 1(1)	1 ألف.0 تعريف " الزيت "
	1 ألف.0 (تدرج الزيوت الحيوانية والنباتية في إطار فئة "المواد السائلة الضارة" ، وعلى ذلك فقد حذف هذا التفسير (أنظر التذييل II من المرفق II لاتفاقية ماربول 78/73).)

## معالجة الخرق الزيتية

1 ألف.2	ينبغي معاملة الخرق الزيتية ، حسب تعريفها الوارد في الخطوط التوجيهية لتنفيذ المرفق V من اتفاقية ماربول 78/73 ، وفقاً للمرفق V والإجراءات المحددة في الخطوط التوجيهية .
---------	---

## اللائحة 1(4) 0.1 تعريف " ناقلة الزيت "

1.0.1	ينبغي معاملة ناقلة الغاز المعرفة في اللائحة 20.3 من الفصل 1-II من اتفاقية سولاس 74 (في صيغتها المعدلة) ، عند نقلها لشحنة كاملة أو جزئية من الزيت السائب ، على أنها "ناقلة الزيت" حسب تعريفها في اللائحة 1(4) .
-------	--

اللوائح (1)1 ، (4)1 ، (6)1 ، (26)1 ، 24 ، 13 أو

1.1 اللوائح (6)1 و (26)1 تعريف " السفن الجديدة "

1.1.1 ينبغي تفسير اللوائح (6)1 و (26)1 اللتين تعرفان "السفينة الجديدة" و "ناقلة الزيت الجديدة" ، على التوالي ، على أنهما تعنيان أن السفينة التي تدرج في واحدة من الفئات المذكورة في البنود (أ) أو (ب) أو (ج) أو (د) (1) أو (د) (2) أو (د) (3) من الفقرتين المذكورتين ينبغي أن تعتبر سفينة جديدة أو ناقلة زيت جديدة ، حسب مقتضى الحال .

2.1 اللوائح (6)1 و (26)1 و 13 و 24 التأخير غير المنتظر في تسليم السفن

1.2.1 لأغراض تحديد السفن "الجديدة" أو "الموجودة" بموجب اللوائح (6)1 ، و (26)1 ، و 13 أو 24 ، فإن بمقدور الإدارة أن تقبل السفينة التي كان عقد بنائها (أو عملية مد صالبتها) وتسليمها مقررين قبل التواريخ المحددة في اللوائح المذكورة ، والتي تأخر تسليمها إلى ما بعد التاريخ المحدد نتيجة ظروف غير منتظر خارجة عن إدارة الباني و المالك ، على أنها "سفينة موجودة" . وينبغي للإدارة أن تعامل مثل هذه السفن على أساس كل حالة على حدة أخذ الظروف الخاصة في الاعتبار .

2.2.1 من المهم أن تلقى السفن المسلمة بعد التواريخ المعينة نتيجة تأخير غير منتظر والتي يسمح بمعاملتها على أنها سفن موجودة من قبل الإدارة ، القبول بهذه الصفة من جانب دول الموانئ . ولكفالة ذلك فإن من المستصوب أن تتبع الإدارات الممارسة التالية عند النظر في طلب لمثل هذه السفينة :

1. ينبغي للإدارة أن تنتظر بصورة وافية في الطلبات على أساس كل حالة على حدة ، وأن تأخذ في الاعتبار الظروف الخاصة . وعند القيام بذلك في حالة سفينة مبنية في بلد أجنبي ، فإنه يجوز للإدارة أن تطلب تقريراً رسمياً من السلطات في البلد الذي بنيت فيه السفينة ، يؤكد أن التأخير يرجع إلى ظروف غير منتظرة خارجة عن إرادة الباني والمالك ؛

2. وعند معاملة السفينة على أنها سفينة موجودة بناء على مثل ذلك الطلب ، ينبغي التأشير على الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي الخاصة بالسفينة بما يبين أن الإدارة تقبل بهذه السفينة على أنها سفينة موجودة ؛ و

3. على الإدارة أن ترفع تقريراً إلى المنظمة بشأن هوية السفينة والأسباب التي دعت إلى قبولها كسفينة موجودة .

3.2.1 لأغراض تطبيق اللائحة 13 أو 13 ؛ فإن السفينة التي كان من المقرر إبرام عقد بنائها (أو مد صالبتها) أو تسليمها قبل التواريخ المحددة في اللائحة 13 أو (1) ، ولكن تأخر تسليمها ، يجوز قبولها من جانب الإدارة - بنفس الشروط المحددة في التفسيرين 1.2.1 و 2.2.1 بشأن "السفن الموجودة" - بوصفها سفينة لا تنطبق عليها اللائحة 13 أو 13 .

## تفسيرات موحدة للمرفق I

المرفق I

## 3.1 التحويل الرئيسي اللائحة 1(8)

1.3.1 إن الحمولة الساكنة المستخدمة لتحديد مسألة تطبيق أحكام المرفق I هي الحمولة الساكنة المحددة لناقلة الزيت عند تعيين خطوط التحميل . وفي حال إعادة تعيين خطوط التحميل بهدف تبديل الحمولة الساكنة ، دون تغيير هيكل السفينة ، فإن أي تغيير كبير في الحمولة الساكنة مثل هذه الإجراءات ينبغي ألا يعتبر "تحويلاً رئيسياً" حسب تعريف اللائحة 1(8) . على أن الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي ينبغي أن تبين حمولة ساكنة واحدة فحسب للسفينة وأن تجدد في كل مرة تجري فيها عملية لإعادة تعيين خطوط التحميل .

2.3.1 إذا ما قامت ناقلة موجودة للزيت الخام تبلغ حمولتها الساكنة 40 000 طن فأكثر وتلبي متطلبات نظام الغسل بالزيت الخام (COW) بتغيير ميدان عملها ليصبح نقل المنتجات الزيتية\* ، فإن من الضروري تحويلها بحيث تصبح مجهزة بصهاريج الصابورة النظيفة المتخصصة (CBT) أو صهاريج الصابورة المغسولة (SBT) وتزويدها بشهادة دولية جديدة لمنع التلوث الزيتي (أنظر الفقرة 5.4 أدناه) . ولا يجوز اعتبار هذا التحويل "تحويلاً رئيسياً" حسب تعريف اللائحة 1(8) .

3.3.1 وعندما تستخدم ناقلة زيت حصراً في تخزين الزيت ثم توضع فيما بعد في الخدمة في ميدان نقل الزيت ، فإن هذا التغيير في الوظيفة ينبغي ألا يعتبر "تحويلاً رئيسياً" حسب تعريف اللائحة 1(8) .

4.3.1 ينبغي اعتبار تحويل ناقلة زيت موجودة إلى ناقلة مختلطة ، أو تقصير الناقلة بإزالة جزء مستعرض من صهاريج البضاعة ، "تحويلاً رئيسياً" حسب تعريف اللائحة 1(8) .

5.3.1 لا يجوز اعتبار تحويل ناقلة زيت موجودة إلى ناقلة صابورة مفصولة عن طريق إضافة جزء مستعرض من الصهاريج "تحويلاً رئيسياً" حسب التعريف الوارد في اللائحة 1(8) إلا إذا اسفر عن زيادة قدرة الناقلة على حمل البضاعة .

6.3.1 عندما لا تعمل سفينة بنيت كناقلة بضائع مختلطة إلا في تجارة البضائع السائبة ، يجوز أن تعامل على أنها سفينة من غير ناقلات الزيت ، وينبغي أن يصدر لها النموذج ألف من سجل البناء والمعدات . وإذا كانت هذه السفينة تعمل في تجارة الزيت وكانت مجهزة بحيث تمثل لمتطلبات ناقلة الزيت ، ينبغي أن تصدر لها شهادة بوصفها ناقلة زيت (ناقلة بضائع مختلطة) وأن يصدر لها النموذج باء من سجل البناء والمعدات . وتغيير هذه السفينة من تجارة السوائب إلى تجارة الزيت لا ينبغي اعتباره "تحويلاً رئيسياً" حسب تعريفه الوارد في اللائحة 1(8) .

\* "المنتجات الزيتية" يعني أي زيت خلاف الزيت الخام حسب تعريف اللائحة 1(28) .

اللوائح (8)1 ، (17)1 ، 3

4.1 اللوحة (17)1 تعريف " الصابورة المفصولة "

1.4.1 ينبغي أن يكون نظام الصابورة المفصولة نظاماً "مفصولاً تماماً عن شبكات الشحنات الزيتية وزيت الوقود" حسبما تتطلب اللائحة (17)1 . على أن يجوز اتخاذ التدابير لتصريف الصابورة المفصولة في حالات الطوارئ من خلال وصلة تربط بمضخة البضائع عن طريق ملفاف نقل . وفي هذه الحالة ينبغي تركيب صمامات لارجعية على وصلات الصابورة المفصولة لمنع مرور الزيت إلى صهاريج الصابورة المفصولة . وينبغي تركيب الملفاف النقل في موقع بارز في غرفة المضخات على أن تعلق إلى جانبه بصورة واضحة مذكرة دائمة تقيد استخدامه .

2.4.1 لا يجوز استخدام قارنات زلافة لأغراض التوسيع حينما تمر خطوط الشحنات الزيتية أو زيت الوقود عبر صهاريج الصابورة المفصولة ، وحينما تمر خطوط الصابورة المفصولة عبر صهاريج الشحنات الزيتية أو زيت الوقود . وينطبق هذا التفسير على السفن الممدودة صوابها أو التي تكون في مرحلة مماثلة من البناء في 1 تموز/يوليو 1992 أو بعد ذلك .

5.1 اللوحة 3 البدائل المكافئة

1.5.1 إن قبول الإدارة بموجب اللائحة 3 بأي تجهيزات ، أو مواد ، أو أدوات ، أو أجهزة كبديل لتلك التي يتطلبها المرفق I يتضمن اعتماد أنواع معدات منع التلوث المكافئة لتلك المحددة في القرار A.393(X) . وعلى الإدارة التي تسمح بهذا الاعتماد أن تبلغ المنظمة بتفاصيل ذلك بما في هذا نتائج الاختبارات التي ارتكز عليها في اعتماد التكافؤ ، وذلك طبقاً لللائحة (2)3 .

2.5.1 وفيما يتعلق بعبارة "التدابير المناسبة إذا اقتضى الأمر ذلك" الواردة في اللائحة (2)3 ، ينبغي لأي طرف في الاتفاقية يعترض على تكافؤ مقدم من طرف آخر أن يبلغ هذا الاعتراض إلى المنظمة وإلى الطرف الذي سمح بالتكافؤ وذلك خلال سنة واحدة من قيام المنظمة بتعميم التكافؤ على الأطراف . ينبغي للطرف المعترض على التكافؤ أن يحدد ما إذا كان الاعتراض يتعلق بالسفن الداخلة إلى موانئه .

\* فيما يتعلق بمعدات فصل الماء والزيت المخصصة لمياه الجمة في أماكن الآلات بالسفن ، يرجى الرجوع إلى الخطوط التوجيهية والمواصفات المتعلقة بمعدات منع التلوث من مياه الجمة في أماكن الآلات بالسفن ، التي اعتمدها لجنة حماية البيئة البحرية بموجب القرار MEPC.60(33) ، الذي حل ، بدخوله حيز النفاذ في 6 تموز/يوليو 1993 ، محل القرار A.393(X) . وفيما يتعلق بنظم مراقبة وضبط التصريف الزيتي المركبة في ناقلات الزيت المبنية قبل 2 تشرين الثاني/أكتوبر 1986 ، يرجى الرجوع إلى الخطوط التوجيهية والمواصفات المتعلقة بنظم مراقبة وضبط التصريف الزيتي في ناقلات الزيت ، وفيما يتعلق بنظم مراقبة وضبط التصريف الزيتي المركبة في ناقلات الزيت المبنية في 2 تشرين الأول/أكتوبر أو بعده ، يرجى الرجوع إلى الخطوط التوجيهية والمواصفات المنقحة لنظم مراقبة وضبط التصريف الزيتي ، التي اعتمدها المنظمة بموجب القرارين A.496(XII) و A.586(14) على التوالي ، أنظر منشوري المنظمة البحرية الدولية اللذين يحملان رقمي المبيع IMO-608E و IMO-124A . ويجوز أن تكون هناك سفن تعمل بنظم لفصل المياه والزيوت (100 جزء في المليون) حتى 6 تموز/يوليو 1998 .



## تفسيرات موحدة للمرفق I

I  
المرفق

## 1 ألف المعايينات وعمليات التفتيش

اللائحة 4(1)(ج) 1 ألف.1 المعايينة البيئية والسنوية للسفن غير  
و4(3)(ب) الملزمة بحمل شهادة دولية لمنع التلوث  
الزيتي

1.1 ألف.1 ينبغي أن تتولى الإدارة تحديد ما إذا كانت اللائحة 4(1)(ج) و 4(3)(ب) تنطبقان على السفن غير الملزمة بحمل شهادة دولية لمنع التلوث الزيتي .

## 2 الشهادة

0.2 تاريخ النفاذ اللاحة 5  
وغيرها

1.0.2 عند تطبيق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 (بروتوكول 1978) فإن عبارة "تاريخ نفاذ الاتفاقية الحالية" ينبغي أن تفسر على أنها تعني تاريخ نفاذ بروتوكول عام 1978 ، الذي حل في 2 تشرين الأول/أكتوبر 1983 .

## 1.2 تعيين نوع ناقلات الزيت اللوائح 5

13  
و13هـ

1.1.2 من الواجب تعيين نوع ناقلات الزيت على الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي إما بوصفها "ناقلة زيت خام" ، وإما بوصفها "ناقلة زيت خام/منتجات" . وبالإضافة إلى ذلك ، فإن المتطلبات الواردة في اللوائح من 13 إلى 13هـ تتباين بالنسبة ل"ناقلات الزيت الخام" و "ناقلات المنتجات" الجديدة والموجودة ، وينبغي تسجيل الالتزام بتلك الأحكام على الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي . وميادين نقل الزيت التي يسمح فيها بعمل الأنواع المختلفة من ناقلات الزيت هي على النحو التالي :

1. " ناقلة الزيت الخام/المنتجات الزيتية " : ويسمح لها بنقل الزيت الخام أو المنتجات الزيتية ، أو كليهما معاً ؛
2. " ناقلة الزيت الخام " : ويسمح لها بنقل الزيت الخام إلا أنه يحظر عليها نقل المنتجات الزيتية ؛

\* عدلت اللاحة 4(1)(ج) وحذفت اللاحة الحالية 4(3)(ب) بموجب التعديلات على النظام المنسق للمعاينة والاجازة التي تضمنتها القرار MEPC.39(29) ، التي دخلت حيز النفاذ في 3 شباط/فبراير 2000 .

اللوائح (1)4(ج) ، (3)4(ب) ، 5 ، 13 ، 13هـ

3. " ناقلة المنتجات " : ويسمح لها بنقل المنتجات الزيتية ولكن يحظر عليها نقل الزيت الخام .

2.1.2 وعند تحديد نوع ناقلة الزيت على الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي بناء على الامتثال لأحكام صهاريج الصابورة المفصولة ، والموقع الواقي لصهاريج الصابورة المفصولة ، و صهاريج الصابورة النظيفة المتخصصة ، ونظام الغسل بالزيت الخام ، ينبغي مراعاة المعايير التالية .

3.1.2 " ناقلات الزيت الجديدة " \* التي تقل حمولتها الساكنة عن 20 000 طن

1.3.1.2 يجوز اعتبار ناقلات الزيت هذه " ناقلات زيت خام/منتجات " .

4.1.2 " ناقلات الزيت الجديدة " \* التي تبلغ حمولتها الساكنة 20 000 طن فأكثر

1.4.1.2 يجوز اعتبار ناقلات الزيت التي تلبى متطلبات صهاريج الصابورة المفصولة والموقع الواقي لصهاريج الصابورة المفصولة ونظام الغسل بالزيت الخام " ناقلة زيت خام/منتجات زيتية " .

2.4.1.2 ينبغي اعتبار ناقلات الزيت التي تلبى متطلبات صهاريج الصابورة المفصولة والموقع الواقي لصهاريج الصابورة المفصولة ولكنها لا تلبى متطلبات نظام الغسل بالزيت الخام " ناقلة منتجات " .

3.4.1.2 ينبغي اعتبار ناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الساكنة 20 000 طن فأكثر ولكنها تقل عن 30 000 طن وغير المجهزة بصهاريج الصابورة المفصولة والموقع الواقي لصهاريج الصابورة المفصولة " ناقلة منتجات " .

\* حسب تعريف اللائحة 1(26) .

## تفسيرات موحدة للمرفق I

I  
المرفق

- 5.1.2 ناقلات الزيت " الجديدة " \* التي تبلغ حمولتها الساكنة 70 000 طن فأكثر
- 1.5.1.2 يجوز اعتبار ناقلات الزيت الملبية لمتطلبات صهاريج الصابورة المفصولة " ناقلة زيت خام/منتجات " .
- 6.1.2 ناقلات الزيت الموجودة † التي تقل حمولتها الساكنة عن 40 000 طن
- 1.6.1.2 يجوز اعتبار ناقلات الزيت هذه " ناقلة زيت خام/منتجات " .
- 7.1.2 ناقلات الزيت الموجودة † التي تزيد حمولتها الساكنة عن 40 000 طن فأكثر
- 1.7.1.2 ينبغي اعتبار ناقلات الزيت الملبية لمتطلبات صهاريج الصابورة المفصولة " ناقلة زيت خام/منتجات " .
- 2.7.1.2 ينبغي اعتبار ناقلات الزيت الملبية لمتطلبات نظام الغسل بالزيت الخام فقط " ناقلة زيت خام " .
- 3.7.1.2 ينبغي اعتبار ناقلات الزيت الملبية لمتطلبات صهاريج الصابورة النظيفة المتخصصة " ناقلة زيت خام/منتجات " . وتظل هذه التسمية صحيحة إلى تاريخ انتهاء مدة الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي التي ينبغي أن تكون  $H + 2$  (أنظر تعريف هذا التعبير) بالنسبة لناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الساكنة 70 000 طن فأكثر و  $H + 4$  بالنسبة لناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الساكنة 40 000 طن فأكثر وتقل عن 70 000 طن .
- 4.1.7.2 وبعد انقضاء تاريخ انتهاء الشهادة المذكورة أعلاه ، ينبغي تسمية ناقلات الزيت تلك على النحو التالي :
1. إذا واصلت ناقلة الزيت العمل بصهاريج صابورة نظيفة متخصصة ينبغي اعتبارها " ناقلة منتجات " ؛
  2. إذا كانت ناقلة الزيت مجهزة بنظام للغسل بالزيت الخام فقط ، ينبغي اعتبارها " ناقلة زيت خام " ؛
  3. إذا كانت ناقلة الزيت مجهزة بصهاريج صابورة مفصولة ، ينبغي اعتبارها " ناقلة زيت خام/منتجات " ؛ و

\* تعني ناقلات الزيت " الجديدة " في هذه الحالة ناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الساكنة 70 000 طن فأكثر المبنية بعد التواريخ المحددة في اللائحة 1(6) ولكن قبل التواريخ المحددة في اللائحة 1(26) . وفي هذا السياق فإن تعبير " المبنية " يعني المبرم عقد بنائها أو الممدود صالبتها أو المسلمة حسب التعريف الوارد في الفقرة (أ) أو (ب) أو (ج) من اللائحة 1(6) .

† حسب تعريف اللائحة 1(27) .

اللائحة (1)5

4. إذا كانت الناقله مجهزة بصهاريج صابورة مفصولة ونظام للغسل بالزيت الخام ، ينبغي اعتبارها " ناقله زيت خام/منتجات" (أنظر الفقرة 5.4 أدناه) .

2.2 اللائحة (1)5 الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي لناقلات الزيت الموجودة

1.2.2 وفقاً لللائحة (1)5 فإن إصدار الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي للسفن الموجودة ليس إلزامياً إلا بعد انقضاء اثني عشر شهراً من تاريخ نفاذ اتفاقية ماربول 78/73 . غير أن من المستصوب بالنسبة لناقلات الزيت الموجودة التي تبلغ حمولتها الساكنة 40 000 طن فأكثر أن تحمل الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي أو وثيقة مناسبة صادرة عن الإدارة حال دخول اتفاقية ماربول 78/73 حيز النفاذ بحيث يمكن تقديمها إلى موظفي الرقابة في الموانئ أو الفرض الأجنبية .

3.2 صلاحية الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي الصادرة قبل نفاذ الاتفاقية

1.3.2 عند معاينة السفن واصدار الشهادات الدولية لمنع التلوث الزيتي قبل نفاذ الاتفاقية ، ينبغي حساب فترة صلاحية هذه الشهادات اعتباراً من تاريخ اصدارها .

4.2 الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي لناقلات الزيت الخام/المنتجات المجهزة بصهاريج صابورة مفصولة ونظام للغسل بالزيت الخام

1.4.2 عند معاينة ناقله زيت مجهزة بصهاريج صابورة مفصولة ونظام للغسل بالزيت الخام بغرض تحويلها من ناقله زيت خام تعمل بنظام للغسل بالزيت الخام إلى ناقله منتجات تعمل بصهاريج صابورة مفصولة أو بالعكس (أنظر الفقرة 1.2.5.4) ، ينبغي اصدار شهادة دولية أخرى لمنع التلوث الزيتي لمدة لا تتجاوز الفترة المتبقية من صلاحية الشهادة الحالية ، إلا إذا كانت المعاينة شاملة كالمعاينة الدورية\* التي تتطلبها اللائحة 4 (1)ب (أنظر أيضاً الفقرة 2.2.5.4) .

2.4.2 البيانات المتعلقة بالمعاينات المدونة على الشهادة الحالية ينبغي تسجيلها على الشهادة الدولية الأخرى لمنع التلوث الزيتي الصادرة على النحو المذكور أعلاه .

\* غُدل نص اللائحة (1)4(ب) بموجب التعديلات على النظام المنسق للمعاينة والاجازة التي تضمنها القرار MEPC.39(29) .

## تفسيرات موحدة للمرفق I

I  
المرفق

## 7 اللاحة 4.2 ألف نموذج جديد من الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي وتكتملتها

4.2 ألف.1 في حالة تعديل نموذج الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي أو تكتملتها ، فإن نموذج الشهادة أو تكتملتها الموجود وقت دخول التعديل حيز النفاذ يظل صالحاً حتى تاريخ انتهاء أجل الشهادة وفقاً له ، شريطة أن يتم - لدى أول معاينة تلي تاريخ دخول التعديل حيز النفاذ - ادخال التغييرات الضرورية على الشهادة أو تكتملتها الموجودتين عن طريق إجراء التصويبات المناسبة ، وذلك مثلاً بشطب البند الذي فقد صلاحيته وتدوين البند الجديد .

## 8 اللاحة 5.2 تجديد صلاحية الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي

1.5.2 عند عدم تنفيذ المعاينة المطلوبة في اللاحة 4 من المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73 خلال الفترة المعينة في اللاحة المذكورة ، فإن الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي تفقد صلاحيتها . وفي حال إجراء معاينة مطابقة للمعاينة المطلوبة في وقت لاحق ، فإنه يجوز رد صلاحية الشهادة دون تغيير تاريخ انقضاء الشهادة الأصلية على أن يؤشر على الشهادة بهذا المعنى . وتعتمد شمولية وصرامة هذه المعاينة على طول الوقت المنقضي منذ التاريخ الذي كان يتعين فيه إجراء المعاينة ، وعلى ظروف السفينة .

## 3 ضوابط تصريف الزيت

## 1.3 تصريف جمام أماكن الآلات في ناقلات الزيت (اللاحة 19)

1.1.3 ينبغي تفسير عبارة "من جمام غرف الآلات في ناقلات الزيت ، باستثناء جمام غرف ضخ البضائع فيها ، إلا إذا كانت البضائع مختلطة بمخلفات الشحنات الزيتية" في اللاحة 19(ب) على النحو التالي :

## 1. تطبيق اللاحة 19(أ) على :

1.1. تصريف الزيت أو الخليط الزيتي من جمام أماكن الآلات في ناقلات الزيت عند اختلاطه بمخلفات الشحنات الزيتية أو عند نقله إلى صهاريج النفايات الزيتية ؛ و

2.1. التصريف من جمام غرف ضخ البضائع في ناقلات الزيت .

2. تطبيق اللاحة 19(ب) على التصريف من جمام أماكن الآلات في ناقلات الزيت من غير المشار إليها أعلاه .

2.1.3 لا ينبغي تأويل التفسير المذكور أعلاه على أنه يعني تخفيف أي حظر قائم لترتيبات الأنابيب الواصلة بين غرفة الآلات وصهاريج النفايات التي قد تسمح للبضاعة بدخول أماكن الآلات . وينبغي أن تحتوي أي ترتيبات موفرة لتصريف جمام أماكن الآلات نحو صهاريج النفايات على وسائل كافية لمنع أي تدفق رجوعي للبضاعة السائلة أو



اللوائح 7 ، 8 ، (1)9 ، (4)9 ، (3)10 ، (2)12

الغازات إلى أماكن الآلات . ولا يشكل أي ترتيب من مثل هذه الترتيبات تساهلاً في متطلبات اللائحة 16 فيما يتعلق بأنظمة رصد وضبط تصريف الزيت ومعدات فصل الماء والزيت .

### 2.3 الكمية الكلية للتصريف

1.2.3 تتعلق عبارة "مجموع كمية البضاعة المعينة التي كانت المخلفات جزءاً منها" الواردة في اللائحة (أ)9(1)(v) بالكمية الاجمالية المعينة المنقولة في الرحلة السابقة ولا ينبغي أن تفسر على أنها تتعلق فحسب بالكمية الاجمالية للبضاعة التي كانت ضمن صهاريج البضائع التي حملت فيها فيما بعد الصابورة المائية .

3.3 اللائحة (4)9 التصريف من السفن التي تبلغ حمولتها الاجمالية 400 طن فأكثر وتقل عن 10 000 طن ضمن مسافة 12 ميلاً من أقرب أرض [حذفت]

4.3 اللائحة (3)10 جهاز الايقاف الذي تتطلبه اللائحة (3)10 في صيغتها المنقحة في صيغتها المنقحة

1.4.3 تتطلب اللائحة (3)10(ب)(vi) جهاز ايقاف يضمن توقف التصريف أوتوماتياً عندما يتجاوز المحتوى الزيتي للدفيق 15 جزءاً في المليون . إلا أنه بالنظر إلى أن ذلك ليس من متطلبات اللائحة 16 ، فلا حاجة هناك إلى اشتراط تجهيز السفن التي تقل حمولتها الاجمالية عن 10 000 طن بجهاز الايقاف هذا إذا لم يصرف أي دفيق من جيم أماكن الآلات في المناطق الخاصة . وعلى العكس فإن تصريف الدفيق داخل المناطق الخاصة من السفن غير المزودة بجهاز ايقاف أوتوماتي يعتبر خرقاً للاتفاقية حتى لو كان المحتوى الزيتي للدفيق أقل من 15 جزءاً في المليون .

5.3 اللائحة (2)12 مرافق استقبال ملائمة للمواد التي تنطبق عليها اللائحة (7)15

1.5.3 ينبغي أن تكون موانئ التفريغ التي تستقبل مواد تنطبق عليها اللائحة (7)15 (والتي تشمل ، ضمن ما شمله ، الزيوت عالية الكثافة) مزودة بمرافق ملائمة مخصصة لتلك المنتجات تسمح بتنفيذ مجمل عملية تنظيف الصهاريج في الميناء ، ومزودة كذلك بمرافق استقبال ملائمة للتفريغ والاستقبال السليمين لمخلفات البضائع والمنذبات اللازمة لعمليات التنظيف وفقاً للفقرة 2.5.6 .

## تفسيرات موحدة للمرفق I

المرفق I

- 4 متطلبات خزانات الصابورة المفصولة ، وخزانات الصابورة النظيفة المتخصصة ، ونظام الغسل بالزيت الخام ، والموقع الواقي لصهاريج الصابورة المفصولة
- 1.4 سعة خزانات الصابورة المفصولة
- اللائحة 13(3) في صيغتها المنقحة
- 1.1.4 لأغراض تطبيق اللائحة 13(3)(ب) ، في صيغتها المنقحة ، فإن العمليات التالية لناقلات الزيت تعتبر مندرجة ضمن فئة الحالات الاستثنائية :
1. عندما يطلب من الناقلات المختلطة العمل أسفل قناطر التحميل أو التفريغ ؛
  2. عندما يطلب من الناقلات المرور أسفل جسر منخفض ؛
  3. عندما تتطلب اللوائح المحلية للميناء أو القناة غواطس معينة لضمان سلامة الملاحة ؛ و
  4. عندما تستوجب ترتيبات التحميل والتفريغ أن تكون الناقلات في غاطس أعمق من الغاطس الذي يتحقق حينما تكون جميع صهاريج الصابورة المفصولة مملوءة .
- 2.4 تطبيق اللائحة 13(4) على ناقلات الزيت الجديدة ذات الحمولة الساكنة البالغة 70 000 طن فأكثر
- اللائحة 13(4)
- 1.2.4 ينبغي اعتبار أن ناقلات الزيت الجديدة المشار إليها في اللائحة 13(4) تعني ناقلات الزيت المبنية أو المحولة بعد التواريخ المعينة في اللائحة 1(26) . ولذلك فإن ناقلات الزيت ذات الحمولة الساكنة البالغة 70 000 طن فأكثر ، والمبنية بعد التاريخ المحدد في اللائحة 1(6) لكن قبل التاريخ المعين في اللائحة 1(26) ، تعتبر ملزمة بتركيب نظام للغسل بالزيت الخام ، ولا تخضع هذه الناقلات لأحكام اللائحة 13(4) .
- 3.4 ظروف الصابورة المفصولة لناقلات الزيت التي يقل طولها عن 150 مترا
- اللائحة 13(5)
- 1.3.4 عند تحديد الغاطس والوزانة الأدنى لناقلات الزيت التي يقل طولها عن 150 مترا بغرض اعتبارها ناقلات زيت مجهزة بصهاريج صابورة مفصولة ينبغي للإدارة أن تتبع الارشادات المدرجة في التذييل 1 من هذه الوثيقة .
- 2.3.4 تحل الصيغ المدرجة في التذييل 1 محل ما هو وارد في اللائحة 13(2) ، كما ينبغي لناقلات الزيت هذه أن تمتثل أيضا للشروط الواردة في اللائحة 13(3) و (4) كي تعتبر ناقلات زيت مجهزة بصهاريج صابورة مفصولة .

اللائحة (3)13 ، (4)13 ، (5)13 ، (8)13 ، (9)13 ، (10)13

4.4 اللاحة (8)13 سعة صهاريج الصابورة النظيفة المتخصصة

1.4.4 لأغراض تحديد طاقة صهاريج الصابورة النظيفة المتخصصة فإنه يجوز اراج الصهاريج التالية :

1. صهاريج الصابورة المفصولة ؛ و
2. الفراغات العازلة وصهاريج المقدمة والمؤخرة ، شريطة أن تستخدم حصرا في نقل مياه الصابورة وأن ترتبط بأنابيب دائمة مع مضخات مياه الصابورة .

5.4 اللاحة (9)13 و (10)13 ناقلات الزيت الموجودة المجهزة بصهاريج صابورة نظيفة متخصصة ونظام للغسل بالزيت الخام

1.5.4 ينبغي لناقلات الزيت الموجودة المجهزة بصهاريج صابورة نظيفة متخصصة ونظام للغسل بالزيت الخام والمعتبرة من "ناقلات الزيت الخام/المنتجات" في الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي (أنظر الفقرة 4.4.7.1.2) أن تعمل ، بعد انقضاء التاريخ المحدد في اللاحة (9)13 ، على النحو التالي :

1. ينبغي أن تعمل على الدوام بصهاريج صابورة نظيفة متخصصة عندما تنقل الزيت الخام أو المنتجات الزيتية أو كليهما في آن واحد ، ولا ينبغي نقل الزيت الخام أو المنتجات الزيتية في صهاريج الصابورة النظيفة المتخصصة ؛ و
2. عندما ينقل الزيت الخام والمنتجات الزيتية في آن واحد ، أو عندما ينقل الزيت الخام وحده ، ينبغي أن تعمل أيضا بنظام للغسل بالزيت الخام لضبط الحمأة .

2.5.4 إذا ما رغبت ناقلة زيت خام تعمل بنظام للغسل بالزيت الخام في تغيير صفتها إلى ناقلة منتجات تعمل بصهاريج صابورة نظيفة متخصصة ، أو العكس ، تنطبق الأحكام التالية :

1. إذا كانت الناقلة ذات ترتيبات تنبيب وضخ مشتركة لمناولة الصابورة والبضائع المتعلقة بصهاريج الصابورة النظيفة المتخصصة ، ينبغي معاينة هذه الناقلة وإصدار شهادة دولية جديدة لمنع التلوث الزيتي . وينبغي أن تكفل هذه المعاينة أن صهاريج الشحنات الزيتية المزمع استخدامها كصهاريج صابورة نظيفة متخصصة قد نظفت تماما وأن ماء الصابورة الذي ستلقاه صهاريج الصابورة النظيفة المتخصصة يمكن أن يعامل كصابورة نظيفة حسب التعريف الوارد في اللاحة (16)1 .
2. إذا كانت الناقلة ذات ترتيبات تنبيب وضخ مستقلة منفصلة لتصبير الصابورة النظيفة المتخصصة ، فإنه يجوز للإدارة أن تمنح هذه الناقلة شهادتين دوليتين لمنع التلوث الزيتي بحيث تسمى الناقلة "ناقلة زيت خام" على إحدى هاتين الشهادتين بينما تسمى " ناقلة منتجات" على الشهادة الأخرى . وتكون واحدة من هاتين الشهادتين فحسب صالحة في كل مرة وذلك

## تفسيرات موحدة للمرفق I

I  
المرفق

وفقاً للعملية الخاصة للناقلة ، إلا أنه ينبغي أن يدرج في كل من هاتين الشهادتين ، في عمود الملاحظات ما يشير إلى وجود الشهادة الأخرى . ولا حاجة إلى معاينة هذه الناقلة قبل كل تغيير في حقل عملها . وعندما تنقل هذه الناقلة الزيت الخام وحده ينبغي السماح لها بنقل الزيت الخام في تلك الصهاريج التي اعتبرت صهاريج صابورة نظيفة متخصصة عند نقل المنتجات . وعندما تنقل هذه الناقلة المنتجات فحسب ينبغي عدم حمل أي بضائع في صهاريج الصابورة النظيفة المتخصصة . وينبغي أن تحتوي كتيبات صهاريج الصابورة النظيفة المتخصصة ونظام الغسل بالزيت الخام على فصل يصف الإجراءات الضرورية للتحويل من ميدان الزيت الخام إلى ميدان المنتجات الزيتية وبالعكس .

## 6.4 ناقلات الزيت المستخدمة في تخزين الزيت اللاحة 13

1.6.4 عندما تُستخدم ناقلة الزيت كوحدة عائمة للتخزين أو كمرفق عائم للانتاج والتخزين والتفريغ ولا تستخدم إلا في تخزين الزيت أو في تخزينه وانتاجه وتكون مربوطة في موقع ثابت إلا في الظروف البيئية بالغة الشدة أو في حالات الطوارئ ، فإن مثل هذه الوحدة تكون غير ملزمة بالامتثال لأحكام اللوائح من 13 إلى 13إزاي ، ما لم تقرر الدولة الساحلية خلاف ذلك جزئياً أو كلياً .

2.6.4 عندما تُستخدم ناقلة الزيت كمرفق عائم لتلقي الصابورة القنرة المصرفة من ناقلات الزيت ، فإن هذه الناقلة تكون غير ملزمة بالامتثال لأحكام اللوائح من 13 إلى 13إزاي .

## 7.4 (3) ألف مقياس محتوى الزيتي لصهاريج الصابورة النظيفة المتخصصة

1.7.4 ينبغي تفسير عبارة "الزيارة المبرمجة الأولى للناقلة إلى حوض الإصلاح" الواردة في اللاحة 13 ألف (3) على أنها تعني أن من الواجب تركيب مقياس للمحتوى الزيتي في موعد لا يتجاوز الزيارة المبرمجة الأولى للناقلة إلى حوض الإصلاح حينما تفرغ صهاريج البضائع من الغاز وفي موعد لا يتجاوز بأي حال ثلاث سنوات بعد تاريخ نفاذ اتفاقية ماربول 78/73 حسبما هو مطلوب في اللاحة 15(1) .

2.7.4 ينبغي ملاحظة أن السفن المبنية بعد التواريخ المحددة في اللاحة 1(6) ولكن قبل التواريخ المحددة في اللاحة 1(26) تعامل على أنها سفن جديدة فيما يتعلق بتطبيق اللاحة 15(3) . وبالتالي فإن من الواجب تجهيز هذه السفن بالنظم المطلوبة لرصد وضبط تصريف الزيت فور نفاذ الاتفاقية .

## 8.4 مقياس المحتوى الزيتي لصهاريج الصابورة النظيفة المتخصصة

1.8.4 ينبغي أن يرصد تصريف الصابورة من صهاريج الصابورة النظيفة المتخصصة بصورة مستمرة (غير أنه لا داعي لتسجيل ذلك) وذلك بالاعتماد على مقياس المحتوى الزيتي الذي تتطلبه اللاحة 13 ألف (3) ، بحيث يمكن مراقبة المحتوى الزيتي ، إن وجد ، في



الوائح 13 ، 13 ألف (3) ، 13 هاء ، 13 هاء

مياه الصابورة من حين إلى آخر . ولا يشترط أن يبدأ مقياس المحتوى الزيتي هذا عمله بصورة أوتوماتية .

9.4 اللاحة 13 هاء نظام الغسل بالزيت الخام المركب طوعيا

1.9.4 ينبغي لنظام الغسل بالزيت الخام المركب على ناقلة النفط كإضافة إلى متطلبات اتفاقية ماربول 78/73 أن يمثل على الأقل للأحكام المتعلقة بالسلامة الواردة في المواصفات المنقحة لنظام الغسل بالزيت الخام .

10.4 اللاحة 13 هاء تطبيق متطلبات الموقع الواقي لصهاريج الصابورة المفصولة في ناقلات الزيت ذات الحمولة الساكنة البالغة 70 000 طن فأكثر

1.10.4 ينبغي تجهيز ناقلات الزيت ذات الحمولة الساكنة البالغة 70 000 طن فأكثر والمبنية بعد التواريخ المحددة في اللاحة 1(6) ولكن قبل التواريخ المحددة في اللاحة 1(26) بصهاريج صابورة مفصولة ، غير أنه لا داعي لأن تكون ذات مواقع واقية وفقا للاحة 13 هاء .

11.4 الموقع الواقي لصهاريج الصابورة المفصولة

1.11.4 ينبغي أن تُحسب قياسات العرض الأدنى للصهاريج الجانبية والعمق العمودي الأدنى للصهاريج مزدوجة القاع وكذلك قيمة المناطق الواقية ( $PA_0$  و  $PA_1$ ) وفقا للتوصية المؤقتة للتفسير الموحد للاحة 13 هاء - الموقع الواقي لأماكن الصابورة المفصولة - الواردة في التذييل 2 لهذه التفسيرات الموحدة .\*

2.11.4 ينبغي النظر إلى السفن المبنية وفقاً لهذا التفسير على أنها تلبى متطلبات اللاحة 13 هاء ولن تكون بحاجة إلى تغيير إذا ما أسفر تفسير لاحق عن متطلبات مختلفة .

3.11.4 إذا كانت ناقلات الزيت الممدودة صوابها أو التي كانت في مرحلة مماثلة من البناء قبل 1 تموز/يوليو 1980 تمثل ، في رأي الإدارة ، لمتطلبات اللاحة 13 هاء دون مراعاة التوصية المؤقتة المذكورة أعلاه ، فإنه يجوز للإدارة أن تقبل هذه الناقلات بوصفها ممثلة لمتطلبات اللاحة 13 هاء .

\* أنظر التذييل 2 للتفسيرات الموحدة ، صفحة 171 .



## قضايا لائحة التذلي II

المرفق I

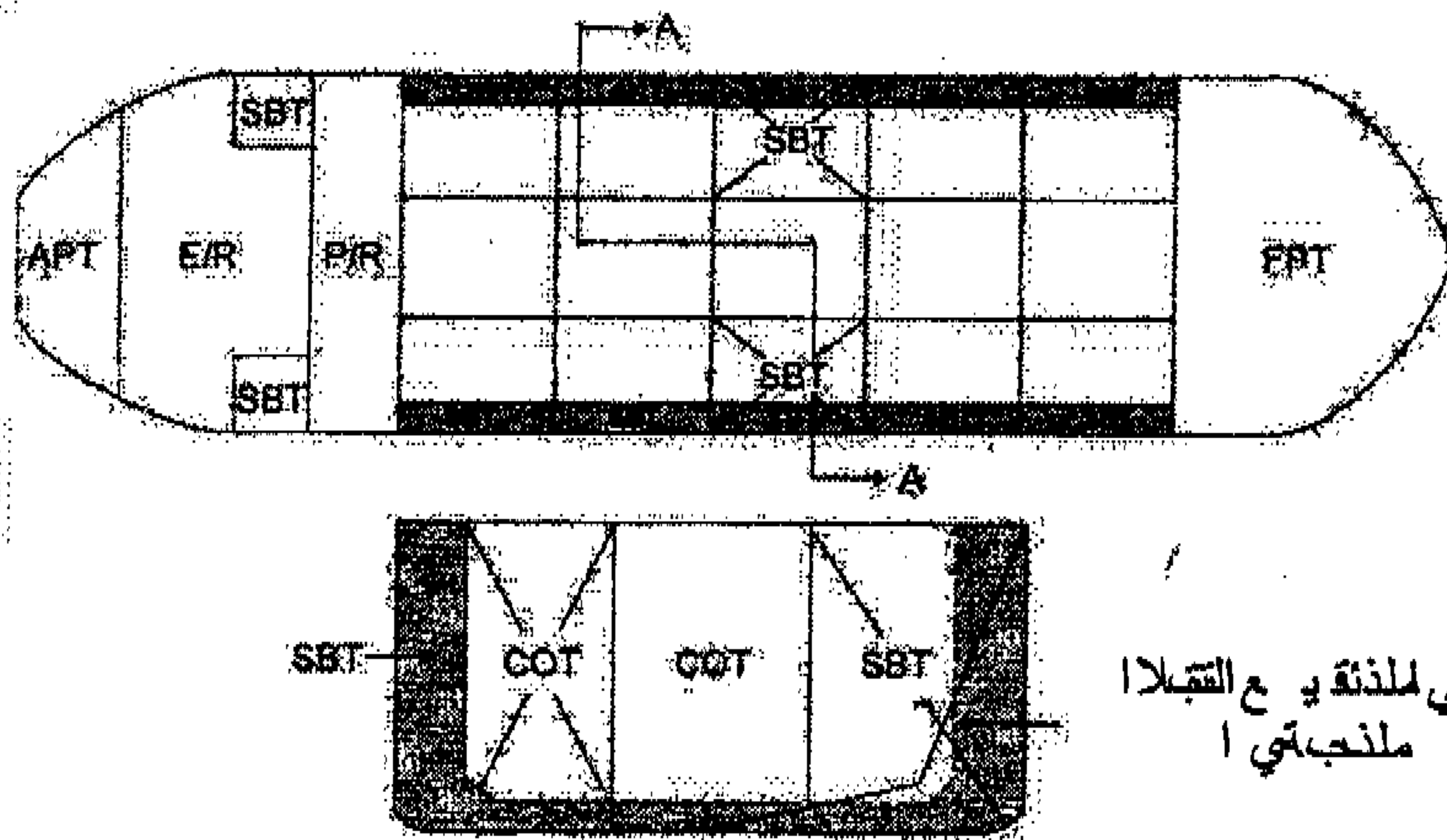
اللاحقة 13 و(3) (د) 12.4 ملشزمت هولاه ال وويضدلا ورقة يا ا

1.12.4 عذا ورقة يا اظسلاه ال لا منقبم لمة ال لمة ال يو لا  
ذة يزاه اهتطاه ال لا لقبلا لمنبتي اح انم قف اشقو للمو وقلمظوسلا اح  
طلق لا لمللا قكلا ا ورقة يا ا لمللا اه اقب انند ملنقى ف قسبند الشزه  
ما ورقة يا ملند ومله الحو ال لجه 13 انلا ملذلي ال انلا لمقواه افرقة قا  
ا (178/73)

2.12.4 بلس اجشو فملشزمت هولاه اذنه فلما لجه 13 لمة (3) (ب) اح  
طلق لا اذ يز او التلال ا

1. طلق لا مشقرب اشزه ا وويضد ا ورقة يا اذله لمنجيكو لا  
نلا ملشزمت هولاه ال وويضدلا ورقة يا اظ ا

2. طلق لا مشقرب اشزه ا وويضدلا ورقة يا ملنقى اناد ملاهده  
ما اهتطاه القبللا لمنبتي انلا ملشزمت هولاه ال وويضد  
ما ورقة يا اظء يملعك ق ا اظ ا

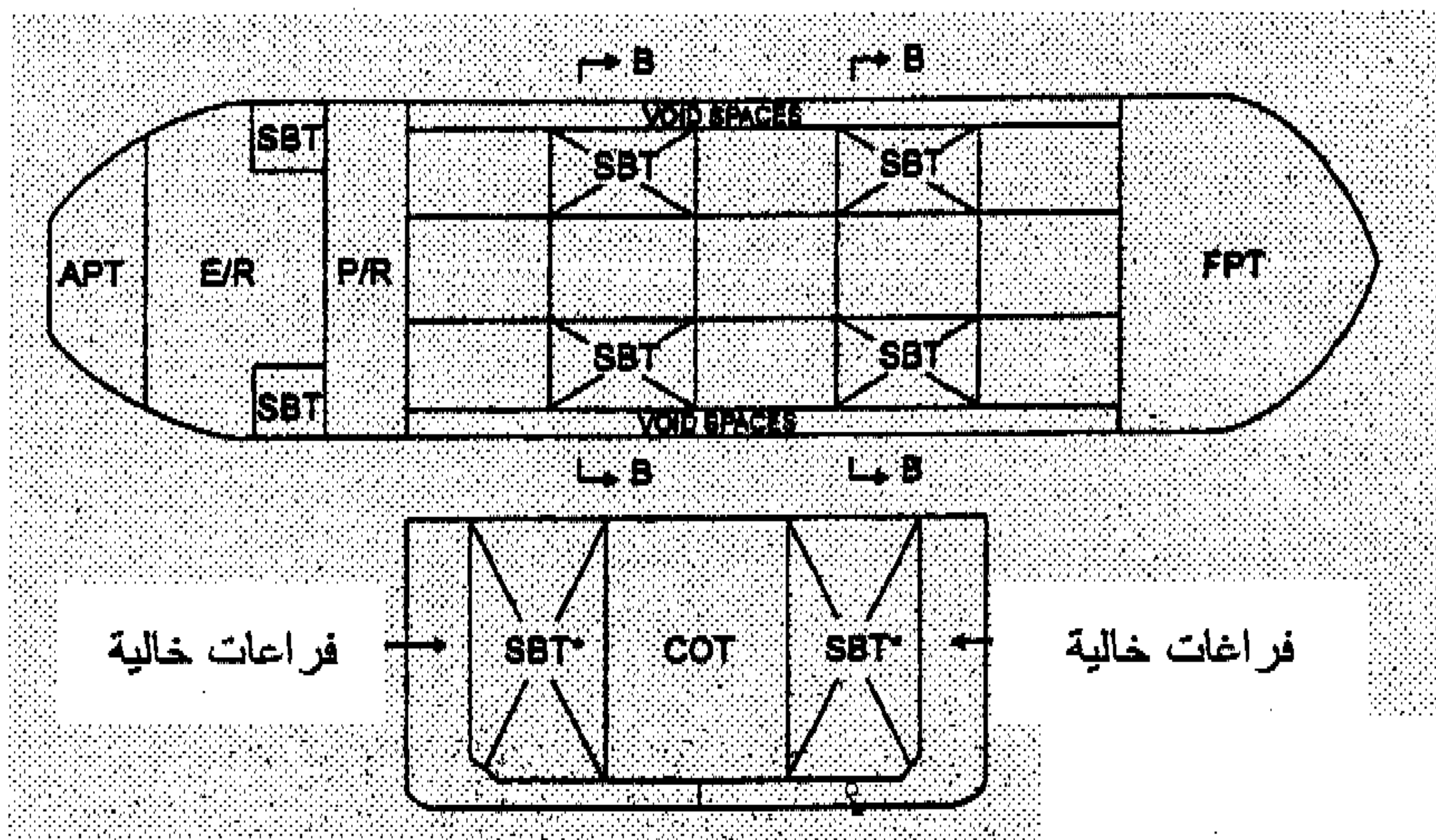


ملذلي "A-A"  
الشكل I

ا COT	وويضد اعطو لاحاقه
ا SBT	وويضد ا ورقة يا انذ ومله
ا FPT	وويضد لي يصل لمنبذه
ا APT	وويضد لي يصل لمنبذ ، يا
ا E/R	ذله لمت ل
ا P/R	ذله ملذلي و ل

3. هفوكلا انلا ققاة ملذلي و ل ملولاه ملشزمت ال لا لقبلا  
ملنبتتي انند لمنقب اية قا ا وويضد لمة يريد لطلق لا  
ب يه و ال لا ملشزمت هولاه ال وويضد لمة يريد لاطء يا  
ملعك ق ا (2) ا ا

اللوائح (3)14، (4)1، (2)15، (3)15، (ب)15، (ج)15، (3)15، (ب)15، (5)15، (أ)16، (3)15، (5)15، (7)15



المقطع B-B  
الشكل 2

[أنظر التذييل 7 للتفسيرات الموحدة]

اللائحة 13 واو (5)

الصهاريج الجانبية وفراغات القاع المزدوج المستخدمة لمياه الصابورة في ناقلات الزيت الموجودة

اللائحة 13 زاي (4) 13.4

1.13.4 إذا كانت الصهاريج الجانبية وصهاريج القاع المزدوج المشار إليها في اللائحة 13 زاي (4) تستخدم لمياه الصابورة ، فإن ترتيب الصابورة ينبغي أن يمثل على الأقل للمواصفات المنقحة لناقلات الزيت المزودة بصهاريج صابورة نظيفة مخصصة (القرار (A.495(XII)).

[أنظر التذييلين 8 و9 للتفسيرات الموحدة]

اللائحة 13 زاي (7)

5 زيت الوقود

اللائحة 14 (2) 1.5 الكميات الكبيرة من الوقود الزيتي

1.1.5 استخدمت عبارة "كميات كبيرة من الوقود الزيتي" الواردة في اللائحة (2)14 عند صياغة اتفاقية ماربول 78/73 لمراعاة السفن الملزمة بالبقاء في البحر لفترات مطولة بسبب الطبيعة الخاصة لعملها وميادنها . وفي ظل الظروف موضع البحث فإن هذه السفن ستطالب بملء الخزانات الفارغة من الوقود الزيتي بالصابورة المائية بغية المحافظة على اتزان كاف وظروف ملاحية آمنة .

## تفسيرات موحدة للمرفق I

المرفق I

2.1.5 ويمكن أن تشمل هذه السفن ، ضمن ما تشمل ، بعض سفن الصيد الضخمة والقاطرات المحيطية . كما يمكن أن تدرج في هذه الفئة بعض الأنواع الأخرى من السفن التي قد يطلب إليها حمل الصابورة في صهاريج الوقود الزيتي لأسباب تتعلق بالسلامة ، مثل الاتزان .

## اللائحة (3)14 2.5 تطبيق اللائحة (3)14

1.2.5 ينبغي أن تتضمن عبارة "جميع السفن الأخرى" الواردة في اللائحة (3)14 ما يلي :

1. السفن الجديدة غير ناقلات الزيت التي تقل حمولتها الاجمالية عن 4 000 طن ؛
2. ناقلات الزيت الجديدة التي تقل حمولتها الاجمالية عن 150 طناً ؛ و
3. جميع السفن الموجودة بغض النظر عن حمولتها .

2.2.5 وحينما يكون فصل صهاريج الوقود الزيتي وصهاريج الصابورة المائية أمراً غير معقول أو غير عملي بالنسبة للسفن المذكورة في الفقرة 1.2.5 أعلاه ، فإنه يجوز نقل مياه الصابورة في صهاريج الوقود الزيتي ، شريطة أن تصرف مياه الصابورة هذه في البحر امتثالاً لأحكام اللائحة (1)9(ب) ، أو (2)10 ، أو (3)10 أو في مرافق استقبال امتثالاً لللائحة (4)10 .

## 6 الاحتفاظ بالزيوت على متن السفينة

1.6 الأحكام المكافئة لنقل الزيت على ظهر ناقلة للكيميائيات اللوائح (4)1 و(2)15 و(3)15(ب)

1.1.6 وفقاً لللائحة (4)1 من المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73 فإن أي ناقلة للكيميائيات تعتبر ناقلة للزيت عندما تكون البضاعة التي تنقلها أو جزءاً منها زيتاً سائباً ، وبالتالي فإن عليها أن تمتثل لمتطلبات المرفق I المطبقة على ناقلات الزيت . وإذا كان من غير العملي تجهيز هذه الناقلة بترتيبات لصهاريج النفايات امتثالاً لأحكام اللائحة (2)15 و/أو بكوشف لسطوح تماس الزيوت والمياه وفقاً لأحكام اللائحة (3)15(ب) ، فينبغي لها أن تمتثل للأحكام المكافئة المدرجة في التذييل 3 .

اللوائح (3)14، (4)1، (2)15، (3)15، (ب)15، (ج)15، (ب)15، (5)15، (أ)16، (3)15، (5)15، (7)15

2.6 اللائحة (2)15 (ج) الصهاريج ذات السطوح الملساء في صيغتها المنقحة

1.2.6 ينبغي النظر إلى تعبير "الصهاريج ذات السطوح الملساء" على أنه يتضمن صهاريج البضائع الرئيسية لناقلات الزيت/السوانب/الخامات التي قد تبني بهيكل عمودي ذي عمق ضئيل . وتعتبر الفواصل الانشائية المموجة رأسياً سطوحاً ملساء .

3.6 اللائحة (3)15 (ب) كواشف سطوح تماس الزيوت والمياه

1.3.6 بالنسبة لناقلات الموجودة ، ينبغي توفير كواشف سطوح تماس الزيوت والمياه الوارد ذكرها في اللائحة (3)15 (ب) في موعد لا يتجاوز تاريخ نفاذ اتفاقية ماربول 78/73 .

4.6 اللائحة (5)15 شروط الاعفاء و(3)16 (أ)

1.4.6 ينبغي أن تحتوي الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي ، عندما يستوجب الأمر حيازتها ، معلومات كافية تتيح لدولة الميناء أن تحدد ما إذا كانت السفينة تلبى شروط الاعفاء فيما يتعلق بعبارة "رحلات مقيدة حسبما تقرر الإدارة" . ويمكن أن يشمل ذلك قائمة بالموانئ ، أو الفترة القصوى للرحلة بين الموانئ المجهزة بمرافق للاستقبال ، أو الظروف المماثلة التي تحددها الإدارة .

1.4.6 ألف اللائحة (5)15 مدة "الرحلات التي تستغرق 72 ساعة أو أقل" ، المذكورة في اللائحة (5)15 (ب)(ii) (2) ، ينبغي ان تحسب على النحو التالي :

(أ) من وقت مغادرة الناقل للمنطقة الخاصة ، عند استهلال رحلة داخل منطقة خاصة ، أو

(ب) من وقت مغادرة الناقل لميناء يقع خارج المنطقة الخاصة حتى وقت اقترابها من منطقة خاصة .

2.4.6 تتضمن عبارة "كل الخلائط الزيتية" الواردة في اللائحة (5)15 (أ) و (5)15 (ب)(ii) (3) جميع مياه الصابورة ومخلفات غسالة الصهاريج من صهاريج الشحنات الزيتية .

5.6 اللائحة (7)15 مواد المرفق I التي تثبط خواصها الفيزيائية فصل المنتجات عن الماء ورصد عملية الفصل هذه بصورة فعالة

1.5.6 ينبغي أن تضع حكومة الطرف المستقبل تدابير ملائمة لضمان الامتثال لأحكام الفقرة 2.5.6 .

2.5.6 ينبغي أن يغسل الصهريج المفرغ ، رهناً بأحكام الفقرة 3.5.6 ، وينبغي أن تصرف كل الغسالات الملوثة في مرفق استقبال قبل أن تغادر السفينة ميناء التفريغ إلى ميناء آخر .



## تفسيرات موحدة للمرفق I

I  
المرفق

3.5.6 يجوز لحكومة الطرف المستقبل أن تعفى السفينة ، بناء على طلب ربانها ، من المتطلبات المشار إليها في الفقرة 2.5.6 متى اقتنعت بما يلي :

1. أن الصهريج المفرغ قد أعيد تحميله بنفس المادة أو بمادة أخرى متوافقة مع المادة السابقة ، وأن الصهريج لن يغسل ولن يُصَبَّر قبل التحميل ؛

2. أن الصهريج المفرغ لم يغسل أو يُصَبَّر في البحر إذا كان على السفينة أن تقصد ميناء آخر ، ما لم يثبت كتابة أن ذلك الميناء مزود بمرفق استقبال ملائم لأغراض تلقي المخلفات والمذيبات اللازمة لعمليات التطهير .

4.5.6 لا ينبغي لحكومة الطرف المستقبل أن تمنح الاعفاء المشار إليه في الفقرة 3.5.6 إلا لسفينة تعمل في رحلات إلى موانئ أو فرض خاضعة لولاية أطراف أخرى في الاتفاقية . وينبغي لحكومة الطرف المستقبل التي تمنح هذا الاعفاء أن تصدر شهادة كتابية بذلك .

5.5.6 وفي حالة السفن التي تحتفظ بمخلفاتها على متنها وتُقصَد موانئ أو فرض خاضعة لولاية أطراف أخرى في الاتفاقية ، تتصح حكومة الطرف المستقبل بإبلاغ ميناء المرور التالي بخصائص السفينة ومخلفات البضائع كي يأخذ بها علماً ويتخذ الإجراء اللازم لكشف الانتهاكات وإنفاذ الاتفاقية .

## 7 نظام رصد وضبط تصريف الزيوت ومعدات ترشيح الزيوت

1.7 **اللائحة (1)16** ضبط تصريف مياه الصابورة من صهاريج الوقود الزيتي

1.1.7 ينبغي تفسير الجملة الثانية من اللائحة (1)16 على النحو التالي :

1. بالنسبة لأي سفينة تبلغ حمولتها الاجمالية 400 طن فأكثر ولكنها تقل عن 10 000 طن :

1.1. إذا لم تكن تحمل الصابورة المائية في صهاريج الوقود الزيتي ينبغي أن تكون مجهزة بالمعدات لترشيح الزيوت قدرتها 15 جزءاً في المليون وذلك لضبط تصريف جَمَم أماكن الآلات ؛

2.1. إذا كانت تحمل الصابورة المائية في صهاريج الوقود الزيتي ، ينبغي أن تكون مجهزة بالمعدات التي تتطلبها اللائحة (2)16 لضبط مياه جَمَم أماكن الآلات والصابورة المائية القذرة الناتجة من صهاريج الوقود الزيتي . والسفن



اللوائح (1)16 ، (2)16 ، (3)16 ، (6)16 ، (1)17

التي يعتبر تجهيزها بهذه المعدات أمراً غير معقول ، ينبغي أن تحتفظ على متنها بمياه الصابورة القذرة النابعة من صهاريج الوقود الزيتي وأن تفرغها في مرافق الاستقبال .

2.1.7 ينبغي أن تكون المعدات المذكورة أعلاه ذات قدرة كافية على معالجة كميات الدقيق المزمع تصريفها .

2.7 معدات ترشيح الزيوت  
اللائحة (1)16 و (2)16

1.2.7 يجوز أن تحتوي معدات ترشيح الزيوت المشار إليها في الفقرتين (1) و(2) من اللائحة 16 على أي توليفة مكونة من جهاز للفصل ، وجهاز للترشيح أو الدمج ، بالإضافة إلى وحدة مفردة مصممة لانتاج دقيق لا يتجاوز المحتوى الزيتي فيه 15 جزءاً في المليون .

3.7 (أ) اللائحة (3)16  
اعفاءات الرحلات المقيدة

1.3.7 ينبغي أن تحتوي الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي ، عندما يستوجب الأمر حيازتها ، معلومات كافية تتيح لدولة الميناء أن تحدد ما إذا كانت السفينة تلبى شروط الاعفاء فيما يتعلق بعبارة "رحلات مقيدة حسبما تقرر الإدارة" ويمكن أن يشمل تلك قائمة بالموانئ ، أو الفترة القصوى للرحلة بين الموانئ المجهزة بمرافق الاستقبال ، أو الظروف المماثلة التي تحددها الإدارة .

4.7 (6) اللائحة 16  
جهاز الإيقاف الأوتوماتي في السفن الموجودة المزودة بمعدات لترشيح الزيوت قدرتها 15 جزءاً في المليون

1.4.7 يجوز عدم تطبيق متطلبات اللائحة (2)16 ، القاضية بتركيب جهاز للإيقاف الأوتوماتي ، على السفن الموجودة قبل 6 تموز/يوليو 1998 إذا كانت هذه السفن مزودة بمعدات لترشيح الزيوت قدرتها 15 جزءاً في المليون .

8 صهاريج الحمأة

1.8 (1) اللائحة 17  
سعة صهاريج الحمأة

1.1.8 لمساعدة الإدارات في تحديد السعة الكافية لصهاريج الحمأة ، فإن بالإمكان الاسترشاد بالمعايير التالية . ولا يجوز تفسير هذه المعايير على أنها تحدد كمية المخلفات الزيتية التي ستنتجها منشأة آلات في وقت محدد . إلا أن بالإمكان حساب سعة صهاريج الحمأة بناء على أي افتراضات معقولة أخرى . وبالنسبة للسفن الممدودة صوابها أو التي تكون في مرحلة مماثلة من البناء، في 31 كانون الأول/ديسمبر 1990 أو بعد ذلك ، ينبغي استخدام الإرشادات الواردة في الفقرتين 4. و 5. أدناه عوضاً عن الإرشادات الواردة في الفقرتين 1. و 2. .

1. بالنسبة للسفن التي لا تحمل مياه صابورة في صهاريج الوقود الزيتي ، ينبغي أن تحسب السعة الدنيا لصهاريج الحمأة ( $V_1$ ) وفقاً للمعادلة التالية :

$$V_1 = K_1 CD \text{ (متر مكعب)}$$

## تفسيرات موحدة للمرفق I

المرفق I

حيث:  $K_1 = 0,01$  بالنسبة للسفن التي ينقى زيت الوقود الثقيل فيها كي يستخدمه 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 المترية)،

$D =$  الفترة القصوى للرحلة بين الموانئ التي يمكن فيها تصريف الحمأة على اليابسة (بالأيام). وعند الاقترار إلى تاريخ دقيق ينبغي استخدام رقم 30 يوما.

2. وحينما تكون هذه السفن مجهزة بأجهزة مجانية، أو بمرممات للحمأة أو بوسائل معتمدة أخرى على متنها لضبط الحمأة، فإن السعة الدنيا لصهاريج الحمأة ( $V_1$ ) ينبغي أن تكون، عوضا عما تقدم، على النحو التالي:

$V_1 = 1$  متر مكعب للسفن التي تبلغ حمولتها الاجمالية 400 طن فأكثر ولكنها تقل عن 4 000 طن، أو 2 متر مكعب للسفن التي تبلغ حمولتها الاجمالية 4 000 طن فأكثر.

3. بالنسبة للسفن التي تحمل مياه الصابورة في صهاريج زيت الوقود، ينبغي أن تحسب السعة الدنيا لصهاريج الحمأة ( $V_2$ ) وفقا للصيغة التالية:

$$V_2 = V_1 + K_2B \text{ (متر مكعب)}$$

حيث:  $V_1 =$  سعة صهاريج الحمأة المحددة في 1. أو 2. أعلاه،

$K_2 = 0,01$  لصهاريج خزن زيت الوقود الثقيل، أو  $0,005$  لصهاريج خزن زيت الديزل؛

$B =$  سعة صهاريج الصابورة المائية التي يمكن أن تستخدم أيضا لحمل الوقود الزيتي (بالأطنان المترية).

4. بالنسبة للسفن التي لا تحمل مياه الصابورة في صهاريج زيت الوقود، فإن السعة الدنيا لصهاريج الحمأة ( $V_1$ ) ينبغي أن تحسب وفقا للمعادلة التالية:

$$V_1 = K_1CD \text{ (متر مكعب)}$$

اللائحة 17(2)

حيث :  $K_1 = 0,015$  بالنسبة للسفن التي ينقى زيت الوقود الثقيل فيها كي يستخدمه 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 (متر مكعب) ،

$D =$  الفترة القصوى للرحلة بين الموانئ التي يمكن فيها تصريف الحمأة على اليابسة (بالأيام) . وعند الافتقار إلى تاريخ دقيق ينبغي استخدام رقم 30 يوماً .

5. بالنسبة للسفن المجهزة بأجهزة مجانسة ، أو مرمّات للحمأة ، أو وسائل معتمدة أخرى على متنها لضبط الحمأة ، فإن السعة الدنيا لصهاريج الحمأة ينبغي أن تكون :

1.5. 50% من القيمة المحسوبة وفقاً للفقرة 4 أعلاه ؛ أو

2.5. 1 متر مكعب بالنسبة للسفن التي تبلغ حمولتها الاجمالية 400 طن فأكثر ولكنها تقل عن 4 000 طن ، أو 2 متر مكعب بالنسبة للسفن التي تبلغ حمولتها الاجمالية 4 000 طن فأكثر ، أيهما كان أكبر .

2.1.8 ينبغي للادارات التثبت في السفن الممدودة صوابها والتي ستكون في مرحلة مماثلة من البناء في 31 كانون الأول/ديسمبر 1990 أو بعد ذلك ، من اتاحة سعة صهريجية كافية ، قد تشمل صهريج (صهاريج) الحمأة المشار إليه في الفقرة 1.1.8 أعلاه ، وذلك للزيوت التي تتسرب أو تصرف أو تهدر من منشآت الآلات . وفي المنشآت الموجودة ، ينبغي أن يؤخذ ذلك في الحسبان بقدر ما هو معقول وعملي .

اللائحة 17(2) 2.8 تنظيف صهاريج الحمأة وتصريف المخلفات

1.2.8 لمساعدة الادارات في تحديد ما إذا كانت صهاريج الحمأة مصممة ومبنية على نحو يسهل تنظيفها وتصريف المخلفات منها إلى مرافق الاستقبال ، نعرض فيما يلي ارشادات تتعلق بالسفن الممدودة صوابها أو التي تكون في مرحلة مماثلة من البناء في 31 كانون الأول/ديسمبر 1990 أو بعد ذلك :

1. ينبغي توفير عدد كاف من الفتحات بحيث يمكن الوصول إلى جميع أجزاء الصهريج لتسهيل التنظيف ، مع مراعاة الهيكل الداخلي لصهاريج الحمأة ؛

2. ينبغي تجهيز صهاريج الحمأة في السفن العاملة بالزيت الثقيل الذي يحتاج إلى تنقية للاستخدام ، بترتيبات تسخين كافية أو سبل ملائمة أخرى لتسهيل ضخ وتصريف محتوى الصهاريج ؛

## تفسيرات موحدة للمرفق I

I  
المرفق

3. ينبغي ألا تكون هناك وصلات بين أنابيب تصريف صهاريج الحمأة وأنابيب مياه الجمة غير الأنبوب المشترك المحتمل الذي يقود إلى وصلة التصريف القياسية المشار إليها في اللائحة 19 . على أنه يجوز اتخاذ ترتيبات لتصريف المياه الراكدة من صهاريج الحمأة وذلك بالاعتماد على صمامات ذاتية الإغلاق ويدوية التشغيل أو ترتيبات مماثلة ؛ و

4. ينبغي تجهيز صهريج الحمأة بمضخة مخصصة لتصريف محتوى الصهريج إلى مرافق الاستقبال . وينبغي أن تكون هذه المضخة ملائمة من حيث الطراز ، والسعة ، وعلو التصريف ، بما يراعي سمات السائل المضخوخ ، وحجم وموقع الصهريج (الصهاريج) ، والوقت الكلي للتصريف .

## اللائحة 17(3) 3.8 الوصلة الخارجية لصهاريج الحمأة

1.3.8 يمكن للسفن المجهزة بمنشآت موجودة ذات أنابيب داخلية وخارجية من صهاريج الحمأة إلى منافذ تصريف برّانية ، غير وصلة التصريف القياسية المشار إليها في اللائحة 19 ، أن تمتثل لأحكام اللائحة 17(3) بتركيب سدادات في هذه الأنابيب .

## 9 ترتيبات الضخ والتبويب

## اللائحة 18(2) 1.9 ترتيبات التبويب للتصريف فوق خط الماء في صيغتها المنقحة

1.1.9 وفقاً لللائحة 18(2) ، فإن أنابيب التصريف البحري فوق خط الماء يجب أن تمتد إلى :

1. منفذ تصريف في السفينة واقع فوق خط الماء في أعرق حالات الصابورة ؛ أو

2. إلى مشعب تصريف وسط السفينة أو إلى مرفق تصريف/تحميل في مؤخرة أو مقبلة السفينة ، إن وجد ، فوق السطح العلوي .

2.1.9 ينبغي أن يكون موقع منفذ التصريف الجانبي للسفينة المشار إليه في الفقرة 1.1.1.9 بحيث لا تتغمر حافته الدنيا عندما تحمل السفينة الكمية القصوى من الصابورة خلال رحلاتها الصابورية ، مع مراعاة نوع وميدان عمل السفينة . ويقبل منفذ التصريف الواقع فوق خط الماء في الحالة للصابورية التالية بوصفه ممثلاً لهذا المتطلب :

1. على متن ناقلات الزيت غير المجهزة بصهاريج صابورة مفصولة أو صهاريج صابورة نظيفة مخصصة : الحالة الصابورية التي تنقل فيها السفينة صابورة مغادرة عادية وصابورة نظيفة عادية في آن واحد ؛



اللوائح 17(3)، 18(2)، 18(4)(ب)

2. في ناقلات الزيت المجهزة بصهاريج صابورة مفصولة أو صهاريج صابورة نظيفة مخصصة: الحالة الصابورية التي تنقل فيها السفينة مياه الصابورة في صهاريج صابورة نظيفة مخصصة أو مفصولة، إلى جانب صابورة إضافية في صهاريج الشحنات الزيتية امتثالاً للائحة 13(3).

3.1.9 يجوز للادارة قبول ترتيبات أنابيب ممدودة إلى منفذ التصريف الجانبي للسفينة الواقع فوق خط ماء صابورة المغادرة ولكنه ليس فوق خط الماء في أعماق حالات الصابورة، إذا كانت هذه الترتيبات قد ركبت قبل 1 كانون الثاني/يناير 1981.

4.1.9 ورغم أن اللائحة 18(2) لا تستبعد استخدام المرفق المشار إليه في الفقرة 2.1.1.9 لتصريف مياه الصابورة، فإن من المقرر به أن استخدام هذا المرفق ليس مستصوباً، وينصح بشدة بتجهيز السفن بمنافذ التصريف الجانبية المشار إليها في الفقرة 1.1.1.9 أو بترتيبات الدفع الجزئي المشار إليها في اللائحة 18(6)(هـ).

### اللائحة 18(4)(ب) 2.9 الخط صغير القطر في صيغتها المنقحة

1.2.9 لأغراض تطبيق اللائحة 18(4)(ب)، فإن مساحة المقطع العرضي للخط صغير القطر ينبغي ألا تتجاوز:

1. 10% من خط تصريف البضائع الرئيسي لناقلات الزيت الجديدة أو ناقلات الزيت الموجودة غير المجهزة بالفعل بالخط صغير القطر؛ أو

2. 25% من خط تصريف البضائع الرئيسي لناقلات الزيت الموجودة المجهزة بالفعل بذلك الخط.

(أنظر الفقرة 5.4.4 من المواصفات المنقحة لنظام الغسل بالزيت الخام الواردة في القرار (A.446(XI)).

### اللائحة 18(4)(ب) 3.9 وصلة الخط صغير القطر إلى صمام المشعب

1.3.9 ينبغي تفسير عبارة "يوصل برانياً" فيما يتعلق بالخط صغير القطر للتصريف على اليابسة على أنها تعني وصلة على الجانب الأسفل لصمامات مشعب سطح الناقل، على الميسرة والميمنة على حد سواء، حينما تكون البضائع قيد التصريف.

وسيتيح هذا الترتيب ضخ الصرف العائد من خطوط بضائع الناقل إلى اليابسة مع إغلاق صمامات مشعب الناقل عبر الوصلات ذاتها الخاصة بخطوط البضائع الرئيسية (أنظر المخطط الوارد في التذييل 4).

\* أنظر منشور المنظمة البحرية الدولية الذي يحمل رقم المبيع IMO-656E.  
† أنظر التذييل 4 للتفسيرات الموحدة.



## تفسيرات موحدة للمرفق I

المرفق I

4.9	مواصفات نظام الدفع الجزئي	اللائحة 18(6)(هـ)'2' في صيغتها المنقحة
1.4.9	يحتوي التذييل 5* على مواصفات تصميم وتركيب وتشغيل نظام الدفع الجزئي لضبط عمليات التصريف البحري المشار إليها في اللائحة 18(6)(هـ)(ii).	
10	متطلبات أبراج الحفر والمنصات الأخرى	
1.10	تطبيق اتفاقية ماربول 78/73	اللائحة 21 المادة 2(3)(ب)(ii)
1.1.10	هناك أربع فئات لعمليات التصريف المرتبطة بتشغيل المنصات البحرية عند عملها في استكشاف واستغلال الموارد المعدنية وهي:	
1.	صرف أماكن الآلات؛	
2.	صرف المعالجة البحرية؛	
3.	صرف مياه الإنتاج؛ و	
4.	صرف الازاحة.	
	ينبغي أن يخضع تصريف صرف أماكن الآلات وحده لأحكام اتفاقية ماربول 78/73. (أنظر الرسم المبين في التذييل 6)†.	
2.1.10	عندما تستخدم ناقلة زيت كوحدة تخزين عائمة أو كمرفق عائم للانتاج والتخزين والتفريغ، المشار إليهما في التفسير الموحد 1.6.4، يتعين اعتبارها من قبيل "المنصات الأخرى" لأغراض متطلبات التصريف المبينة في اللائحة 21.	
11	حدود حجم الصهاريج والاتزان العطبي	
1.11	الافتراضات المتعلقة بالعطب القاعي	اللائحة 22(1)(ب)
1.1.11	عند تطبيق الأرقام المتعلقة بالعطب القاعي ضمن الجزء الأمامي من السفينة حسبما هو مبين في اللائحة 22(1)(ب) لأغراض حساب تدفق الزيت والاتزان العطبي، فإن المسافة 0,3L من المتعامد الأمامي ينبغي أن تكون النقطة الورائية القصوى لامتداد العطب.	

\* أنظر التذييل 5 للتفسيرات الموحدة.  
† أنظر التذييل 6 للتفسيرات الموحدة.

للوائح 18(6) (هـ) '2' ، 21 ، 22(1) (ب) ، 23 ، 25(1) ، 25(2) ، 25 ألف (2)

2.11 اللاحة 23 التدفق الافتراضي للزيت في الناقلات المختلطة

1.2.11 لأغراض حساب التدفق الافتراضي للزيت في الناقلات المختلطة :

1. ينبغي أن يتضمن حجم صهاريج البضائع حجم المنفذ العنبري حتى قمة حثارات المنافذ العنبرية ، بغض النظر عن بنيان الفتحة ، إلا أنه يمكن أن يشمل حجم أي غطاء للفتحة ؛ و

2. لقياس الحجم حتى الخطوط المشككة ، لا يقتضي الأمر طرح حجم الهياكل الداخلية .

3.11 اللاحة 23(1) (ب) حساب التدفق الافتراضي للزيت

1.3.11 في الحالة التي لا يكون فيها العرض  $b_i$  ثابتاً على طول صهريج جانبي معين ، ينبغي استخدام أصغر قيمة للعرض  $b_i$  في الصهريج لأغراض تقدير التدفق الافتراضي للزيت  $O_c$  و  $O_s$  .

4.11 اللاحة 25(1) غاطس السفينة التشغيلي

1.4.11 فيما يتعلق بتعبير "مهما كان غاطس السفينة التشغيلي الذي يعكس ظروف التحميل الفعلية الجزئية أو الكلية" ، فإن المعلومات المطلوبة ينبغي أن تتيح تقدير الاتزان العطبي في ظل ظروف مطابقة أو مماثلة لتلك التي ينتظر أن تعمل في ظلها السفينة .

5.11 اللاحة 25(2) آبار السفط

1.5.11 لأغراض تحديد مدى العطب المفترض في ظل اللاحة 25(2) ، يجوز إهمال آبار السفط ، شريطة ألا تكون هذه الآبار ذات مساحه كبيرة بدرجة مفرطة وأن تمتد أسفل الصهريج لمسافة دنيا ، على ألا تزيد هذه المسافة في أي حال من الأحوال عن نصف ارتفاع القاع المزبوج .

11 ألف اللاحة 25 ألف (2) الاتزان السالم

11 ألف ينبغي أن تُحمل السفينة وجميع صهاريج البضائع مملوءة حتى مستوى يناظر أقصى مجموع إجمالي للعزم الرأسي للحجم زائداً عزم القصور الذاتي للسطح الحر المقيس عند زاوية تمايل تساوي صفراً ، وذلك لكل صهريج بضائع على حدة . وينبغي أن تناظر كثافة البضائع حمولة البضائع الساكنة المتاحة عند الاراحة التي يبلغ فيها KM العرضي قيمة دنيا ، بافتراض أن السفينة تحمل جميع المواد المستهلكة التي يتعين حملها عند المغادرة و1% من السعة الكلية لمياه الصابورة .

## تفسيرات موحدة للمرفق I

المرفق I

وينبغي افتراض أقصى عزم للسطح الحر في جميع صهاريج الصابورة . ولأغراض حساب الارتفاع البيني  $GM_0$  ، ينبغي أن تستند تصويبات سطح السوائل الحر إلى عزم القصور الذاتي للسطح الحر الرأسي الملائم . ويجوز تصحيح منحنى رافعة التقويم استناداً إلى عزوم تحويل السوائل .

## 12 خطة الطوارئ السفينية للتلوث الزيتي

## 1.12 تعريف السفن الجديدة اللائحة (1)26

1.1.12 ينبغي أن تفسر عبارة "السفن المبنية" المذكورة في الجملة الأخيرة من اللائحة (1)26 على أنها تعني "السفن المسلمة" .

## 2.12 حكم مكافئ بشأن تطبيق المتطلب المتعلق بخطط طوارئ التلوث الزيتي

1.2.12 أي منصة حفر ثابتة أو عائمة أو أي منشأة بحرية أخرى تستخدم في استكشاف أو استغلال الموارد المعدنية لقاع البحر أو في عمليات المعالجة المرتبطة بذلك داخل البحر ، وتكون مزودة بخطة طوارئ للتلوث الزيتي تتسق مع الدولة الساحلية وتقر وفقاً للإجراءات التي تضعها هذه الدولة ، ينبغي اعتبارها ممتثلة لللائحة 26 .

## تذييلات التفسيرات الموحدة للمرفق I

### التذييل I

إرشادات إلى الإدارات بشأن الغواطس المستصوبة للناقلات ذات الصابورة المفصولة التي يقل طولها عن 150 متراً .

#### مقدمة

1 هناك ثلاث صيغ معروضة لتسترشد بها الإدارات فيما يتعلق بمتطلبات الغواطس الدنيا للناقلات ذات الصابورة المفصولة التي يقل طولها عن 150 متراً .

2 وترتكز هذه الصيغ على البحوث النظرية ومعاينات الممارسات الفعلية لناقلات ذات أشكال مختلفة تعكس الدرجات المتباينة من الاهتمام ببروز الداسر ، والاهتزاز ، والانتظام ، وفقد السرعة ، والعطوف ، والاقتران ومسائل أخرى . وبالإضافة إلى ذلك فقد أدرجت معلومات معينة تتعلق بظروف البحر المفترضة .

3 وفي ضوء طبيعة الأنشطة الأساسية ، والترتيبات المتباينة للغاية للناقلات الصغيرة ، والحساسية الفريدة لكل سفينة إزاء ظروف الريح والبحر ، فليس هناك من أساس للتوصية بصيغة منفردة واحدة .

#### تنبيه

4 من الواجب التنبيه إلى أن المعلومات المقدمة ينبغي أن تستخدم كإرشادات عامة للإدارات . وفيما يتعلق بمتطلبات التشغيل الفريدة لسفينة معينة ، ينبغي أن تكون الإدارة مقتنعة بأن الناقلات تتمتع بسعة صابورية كافية للتشغيل الآمن . وعلى أي حال فإنه ينبغي فحص الاتزان بصورة مستقلة .

#### 5 الصيغة ألف

$$1. \text{ الغاطس الوسطي (بالأمتار) } = 0,032L + 0,200$$

$$2. \text{ الوزانة القصوى } = L(L^5 - 10 \times 6 - 0,024)$$

6 استخلص هذان التعبيران من دراسة 26 ناقلة يتراوح طولها بين 50 و 150 متراً . وفي بعض الحالات استخلصت الغواطس من كتيبات وزانة واتزان السفينة وهي تمثل ظروف صابورة المغادرة . وتمثل ظروف الصابورة ظروف الابحار في ظل رياح تساوي قوتها 5 بوفور أو تقل عن ذلك .

## تذييلات التفسيرات الموحدة للمرفق I

المرفق I

- 7 الصيغة باء
1. الغاطس الأدنى عند المقدمة (بالمتر)  $0,170L + 0,700 =$
  2. الغاطس الأدنى عند المؤخرة (بالمتر)  $0,030L + 2,300 =$
  3. الغاطس الوسطي (بالمتر)  $0,023L + 1,550 =$  أو
  4. الوزانة القصوى  $0,013L + 1,600 =$

8 وقد نتجت هذه التعابير من تحقيقات مرتكزة على بحوث نظرية ، واختبارات نموذجية وكاملة . وترتكز هذه الصيغ على الابحار في بحر تبلغ قوته 6 (مدرج البحر الدولي) .

- 9 الصيغة جيم
1. الغاطس الخلفي الأدنى (بالمتر)  $0,0275L + 2,0000 =$
  2. الغاطس الأمامي الأدنى (بالمتر)  $0,0225L + 0,5000 =$

10 ويوفر هذان التعبيران زيادة في غواطس معينة للمساعدة في تلاقي بروز الداسر والالتظام في السفن ذات الأطوال الكبيرة .



## التذييل 2

توصية مؤقتة بشأن التفسير  
الموحد للاتحة 13هـ

1 ينبغي تفسير اللاتحة 13هـ (4) من المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73 ، المتعلقة بقياس العرض الأدنى البالغ مترين للصهاريح الجانبية وقياس العمق العمودي الأدنى لصهاريح القاع المزدوج البالغ مترين أو  $15/B$  بالنسبة للصهاريح القائمة عند طرفي السفينة حيث لا توجد منطقة جمّة واضحة ، على النحو الوارد أدناه . وليس هناك من صعوبة في قياس الصهاريح الواقعة في الهيكل الأوسط للسفينة حيث تكون منطقة الجمّة محددة بوضوح . ولا تشرح اللاتحة كيفية إجراء القياسات .

2 ينبغي قياس العرض الأدنى للصهاريح الجانبية عند ارتفاع  $5/D$  فوق خط الأساس بما يوفر مستوى معقول يطبق فوقه العرض البالغ مترين للوقاية من الاصطدام وذلك في ظل افتراض أن مستوى الارتفاع  $5/D$  يقع في جميع الحالات فوق المنحني الأعلى لمحاور الجمّة (أنظر الشكل 1) . وينبغي قياس الارتفاع الأدنى لصهاريح القاع المزدوج عند سطح عمودي قياسه  $5/D$  إلى الداخل من تقاطع البدن مع خط أفقي قيمته  $5/D$  فوق خط الأساس (أنظر الشكل 2) .

3 تكون قيمة  $PA_e$  بالنسبة لصهاريح جانبي ، لا يتمتع بعرض أدنى قدره متران على امتداد طوله ، صفراً ؛ ولا يؤخذ في الاعتبار ذلك الجزء من الصهاريح الذي يتجاوز فيه العرض الأدنى مقدار مترين . وعند تقدير  $PA_e$  ينبغي ألا يؤخذ في الاعتبار أي صهاريح ذي قاع مزدوج لا يلبي جانب منه متطلبات العمق الأدنى في أي مكان على امتداد طوله . إلا أنه إذا كانت الأبعاد البارزة لقاع صهاريح البضائع فوق القاع المزدوج واقعة بالكامل ضمن منطقة صهاريح أو مكان القاع المزدوج المليئة لمتطلب الارتفاع الأدنى وبشرط أن تكون الفواصل الإنشائية الجانبية التي تحد صهاريح البضائع من الأعلى عمودية أو ذات انحدار لا يتجاوز  $45^\circ$  عن الخط العمودي ، فإن بالإمكان أن يؤخذ في الحسبان ذلك الجزء من صهاريح القاع المزدوج المحدد ب بروز قاع صهاريح البضائع . وفي الحالات المماثلة التي تكون فيها الصهاريح الجانبية فوق القاع المزدوج صهاريح صابورة مفصولة أو فراغات ، فإن بالمستطاع أيضاً تطبيق تلك المراعاة . غير أن ذلك لا يستبعد في الحالات المذكورة أنفاً أن تؤخذ في الحسبان قيمة  $PA_e$  في الحالة الأولى وقيمة  $PA_e$  في الحالة الثانية حيث تكون الوقاية العمودية أو الأفقية المعنية ممثلة للمسافات الدنيا الموصوفة في اللاتحة 13هـ (4) .

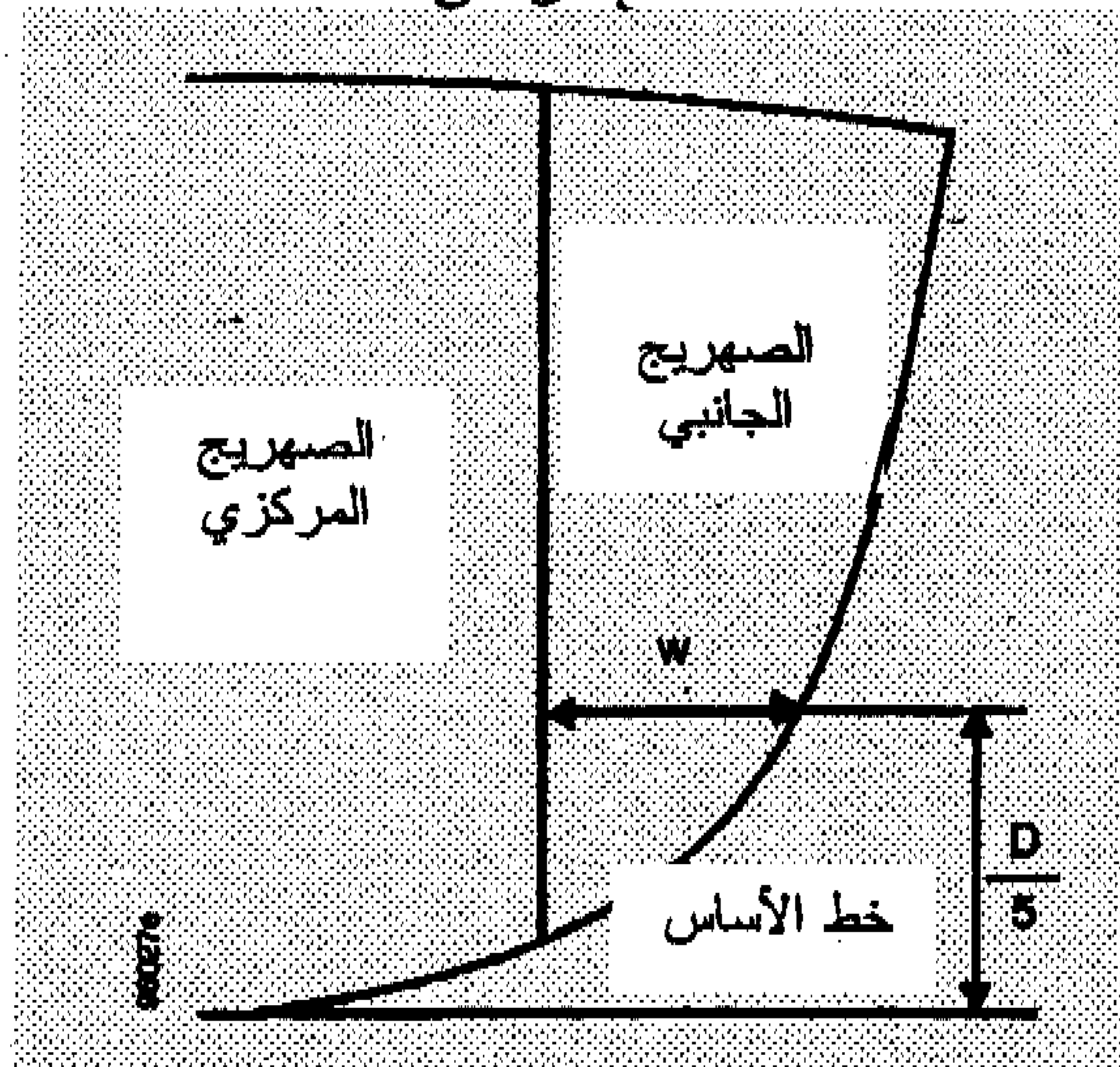
4 ينبغي استخدام الأبعاد البارزة على النحو الموضح في أمثلة الأشكال من 3 إلى 8 . ويمثل الشكلان 7 و 8 قياس الارتفاع لحساب قيمة  $PA_e$  بالنسبة لصهاريح القاع المزدوج ذات القمة الصهريجية المنحدرة . أما الشكلان 9 و 10 فيمثلان الحالات التي يؤخذ في الاعتبار فيها جانب من صهاريح القاع المزدوج أو هذا الصهاريح بأكمله عند حساب  $PA_e$  .

## تنبيلات التفسيرات الموحدة للمرفق I

المرفق I

الشكل 1 - قياس العرض الأدنى  
لصهريج صابورة جانبي عند طرفي السفينة

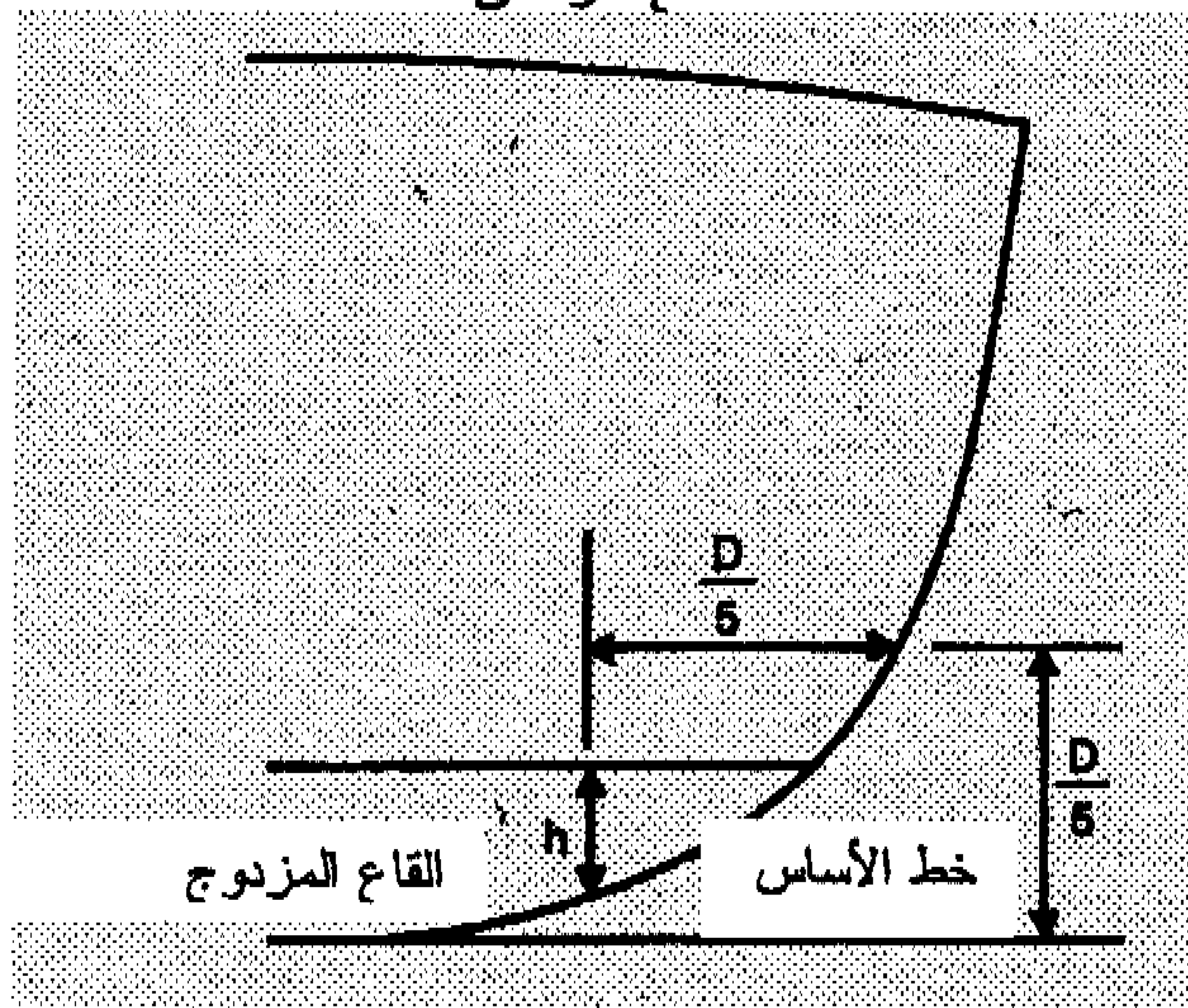
مقطع عرضي



يجب أن يساوي العرض  $w$  مترين على الأقل على امتداد الطول الكامل للصهريج بالنسبة للصهريج المستخدم في حساب  $PA_c$ .

الشكل 2 - قياس الارتفاع الأدنى  
لصهريج قاع مزدوج عند طرفي السفينة

مقطع عرضي

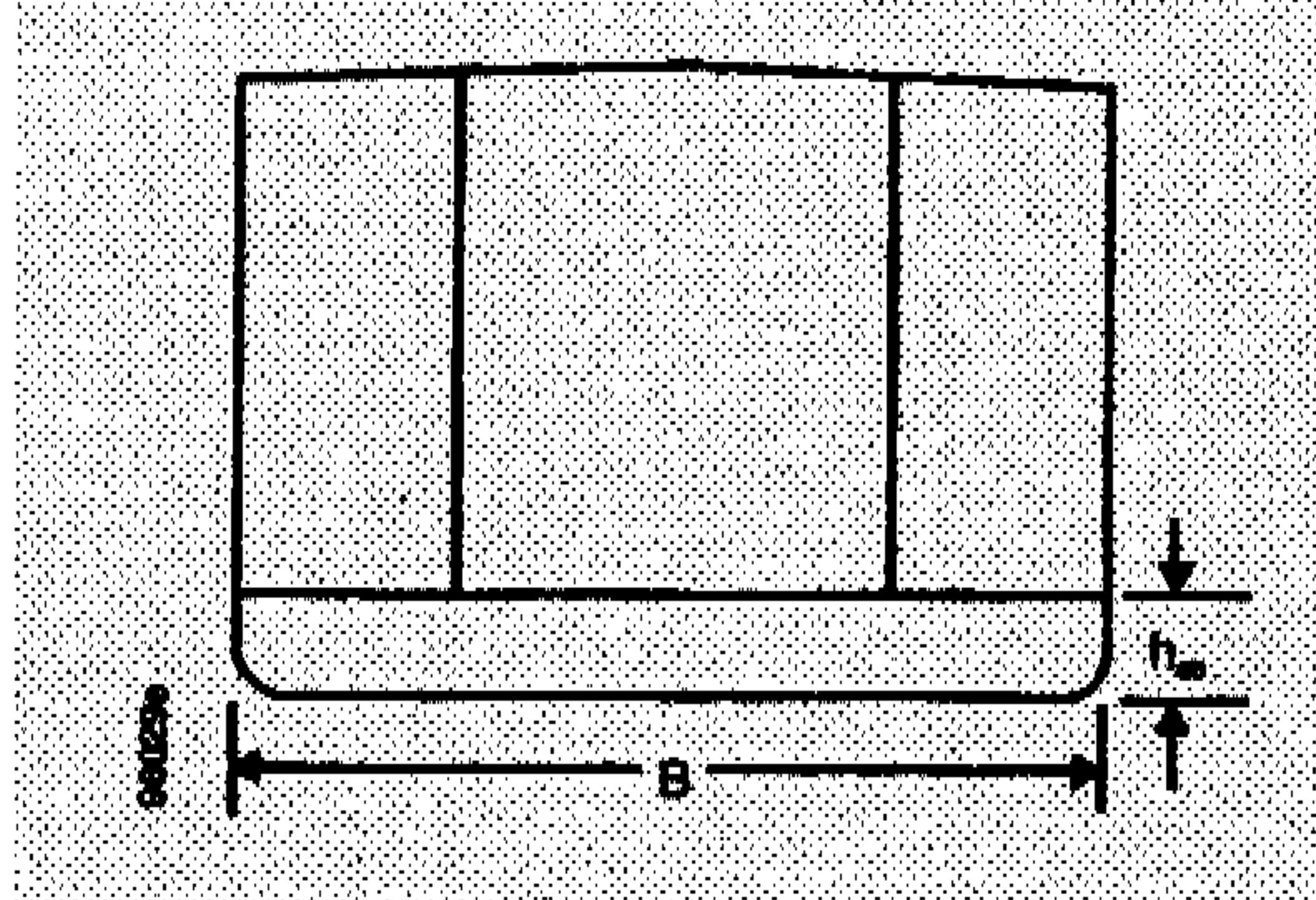


يجب أن يساوي الارتفاع  $h$  مترين أو  $\frac{B}{15}$  على الأقل ، أيهما أقل ، على

امتداد الطول الكامل للصهريج بالنسبة للصهريج المستخدم في حساب  $PA_c$ .

التذييل 2: توصية مقوّتة بشأن التفسير الموحد للاتحة 13 هـ

الشكل 3 - حساب قيمة  $PA_c$  و  $PA_s$  بالنسبة لمحاور صهريج قاع مزدوج مقطع عرضي



إذا كانت قيمة  $h_{ab}$  تساوي مترين على الأقل أو  $\frac{B}{15}$  ، أيهما أقل ، على امتداد طول

الصهريج الكامل ، فإن ،

$$2 \times \text{طول صهريج القاع المزدوج} \times h_{ab} = PA_c$$

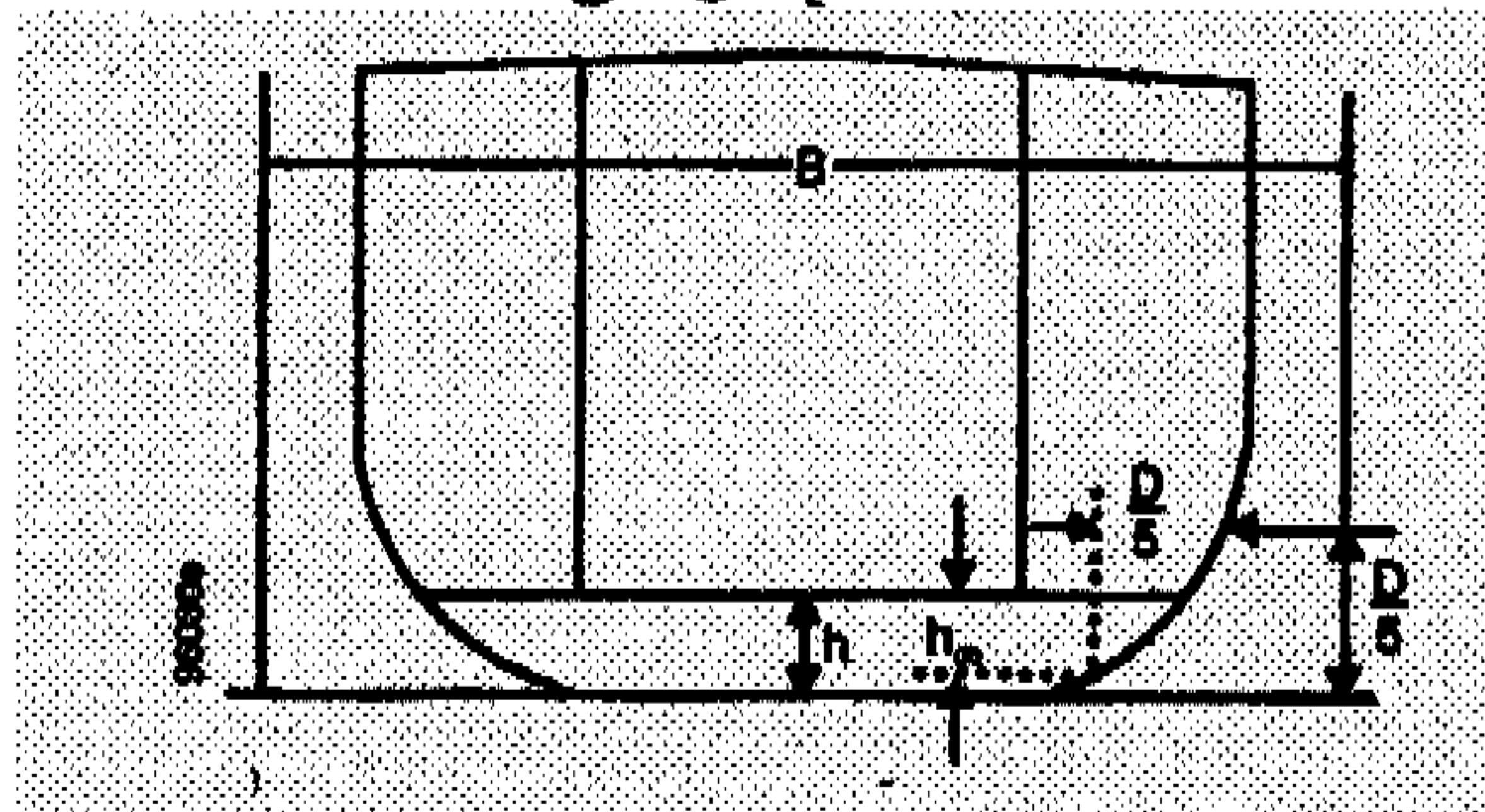
$$PA_s = B \times \text{طول صهريج القاع المزدوج}$$

إذا كانت قيمة  $h_{ab}$  تقل عن مترين أو  $\frac{B}{15}$  ، أيهما أقل ، فإن ،

$$PA_c = 2 \times \text{طول صهريج القاع المزدوج} \times h_{ab}$$

$$PA_s = 0$$

الشكل 4 - حساب قيمة  $PA_c$  و  $PA_s$  بالنسبة لصهريج قاع مزدوج عند طرفي السفينة مقطع عرضي



إذا كانت قيمة  $h_{ab}$  تساوي مترين على الأقل أو  $\frac{B}{15}$  ، أيهما أقل ، على امتداد طول

الصهريج الكامل ، فإن ،

$$2 \times \text{طول صهريج القاع المزدوج} \times h = PA_c$$

$$PA_s = B \times \text{طول صهريج القاع المزدوج}$$

إذا كانت قيمة  $h_{ab}$  تقل عن مترين أو  $\frac{B}{15}$  ، أيهما أقل ، فإن ،

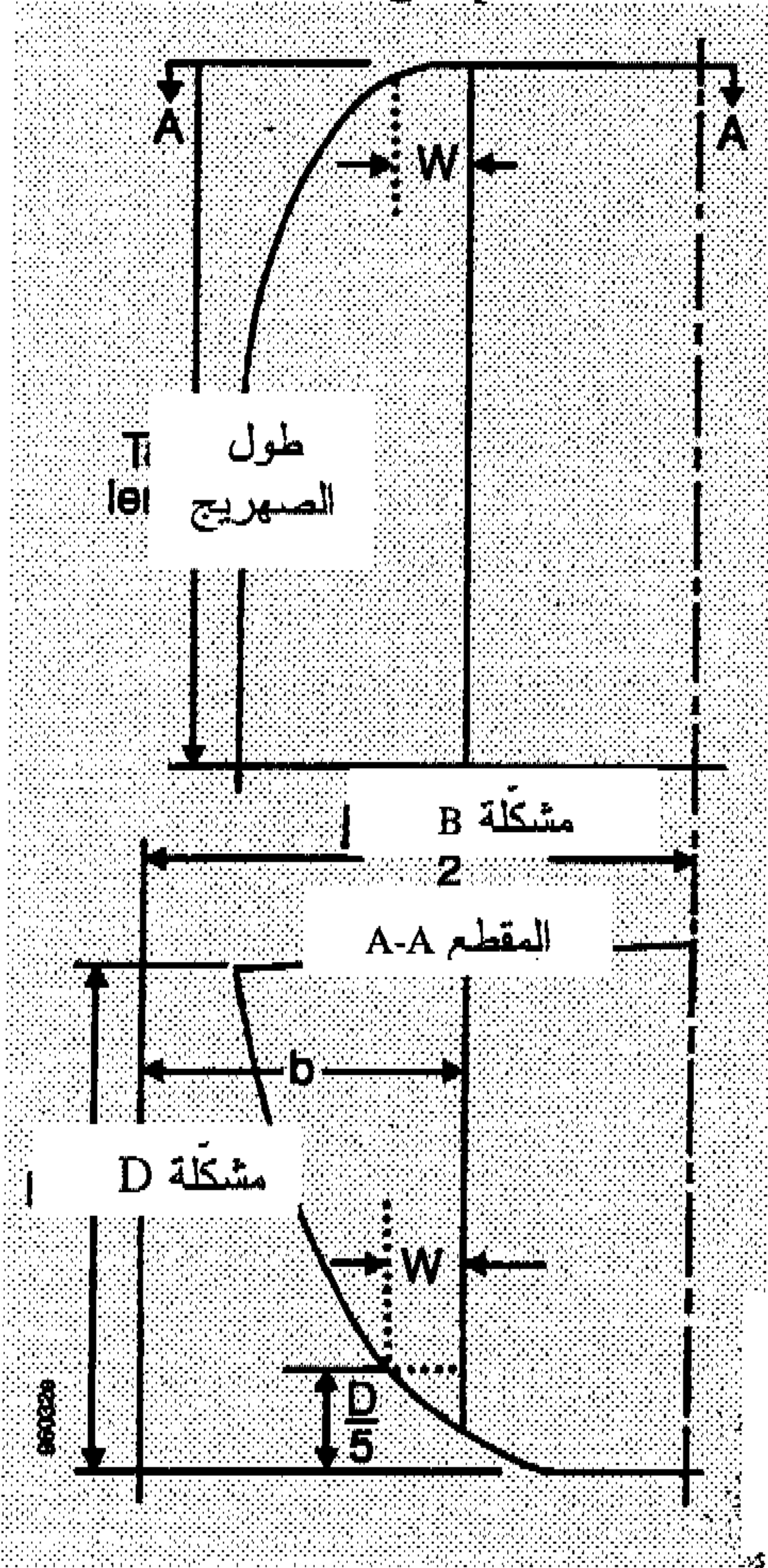
$$2 \times \text{طول صهريج القاع المزدوج} \times h = PA_c$$

$$PA_s = 0$$



## تذييلات التفسيرات الموحدة للمرفق I

الشكل 6 - حساب قيمة  $PA_s$  و  $PA_c$  بالنسبة لصهريج جانبي عند طرف السفينة مقطوع أفقي عند  $D$



إذا كانت قيمة  $W$  تساوي مترين أو أكثر ، فإن ،

$$* 2 \times \text{طول صهريج} \times D = PA_c$$

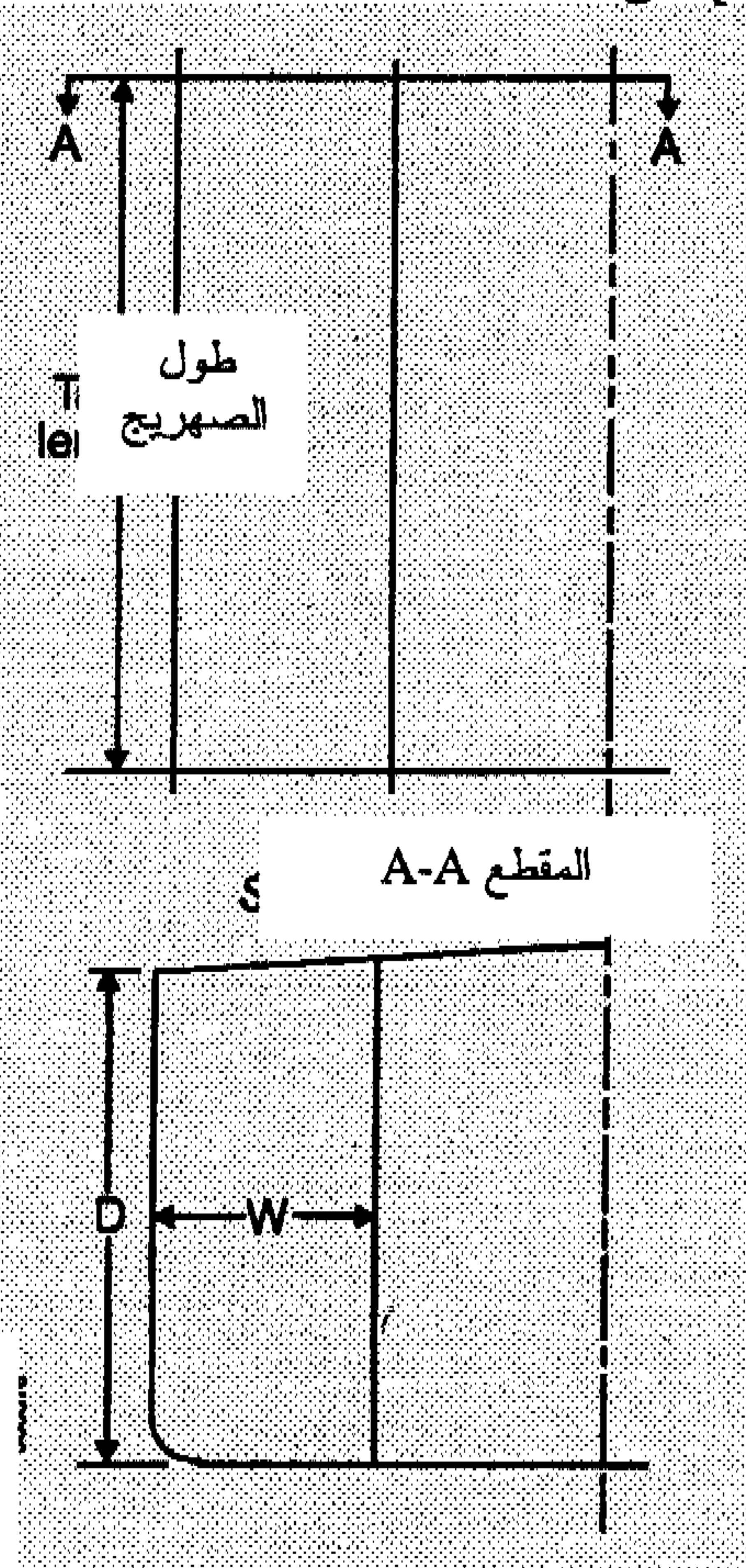
$$* 2 \times \text{طول صهريج} \times b = PA_s$$

إذا كانت قيمة  $W$  تقل عن مترين ، فإن ،

$$0 = PA_c$$

$$* 2 \times \text{طول صهريج} \times b = PA_s$$

الشكل 5 - حساب قيمة  $PA_s$  و  $PA_c$  بالنسبة لمحاور صهريج جانبي قطع أفقي



إذا كانت قيمة  $W$  تساوي مترين أو أكثر ، فإن ،

$$* 2 \times \text{طول صهريج} \times D = PA_c$$

$$* 2 \times \text{طول صهريج} \times W = PA_s$$

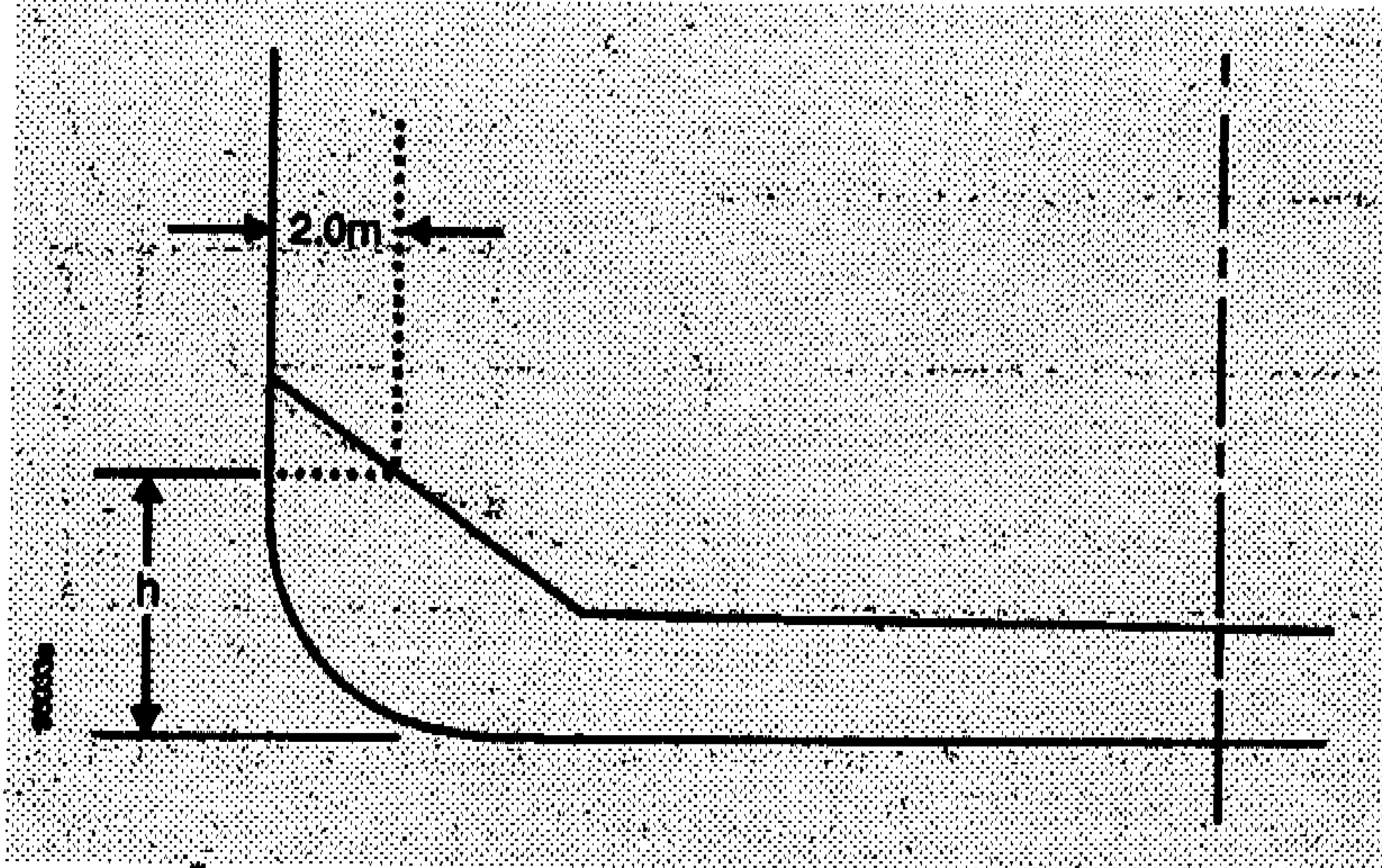
إذا كانت قيمة  $W$  تقل عن مترين ، فإن ،

$$0 = PA_c$$

$$* 2 \times \text{طول صهريج} \times W = PA_s$$

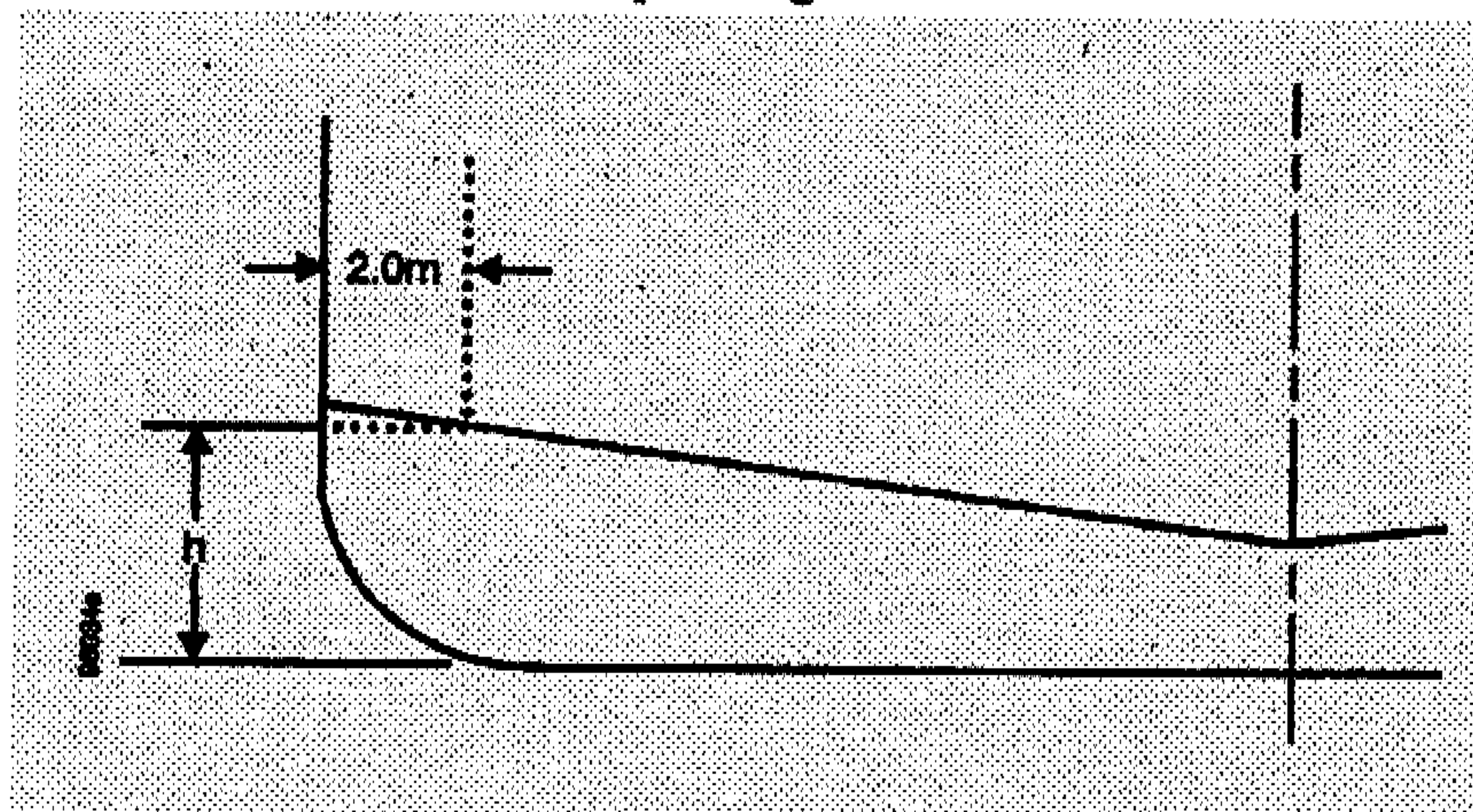
التذييل 2: توصية مؤقتة بشأن التفسير الموحد للاتحة 13 هـ

الشكل 7 - قياس  $h$  لحساب قيمة  $PA_c$  بالنسبة  
لصهاريج القاع المزدوج ذات القمم الصهريجية المنحدرة (1)  
مقطع عرضي



\*  $PA_c = h \times \text{طول صهريج القاع المزدوج} \times 2$

الشكل 8 - قياس  $h$  لحساب قيمة  $PA_c$  بالنسبة  
لصهاريج القاع المزدوج ذات القمم الصهريجية المنحدرة (2)  
مقطع عرضي



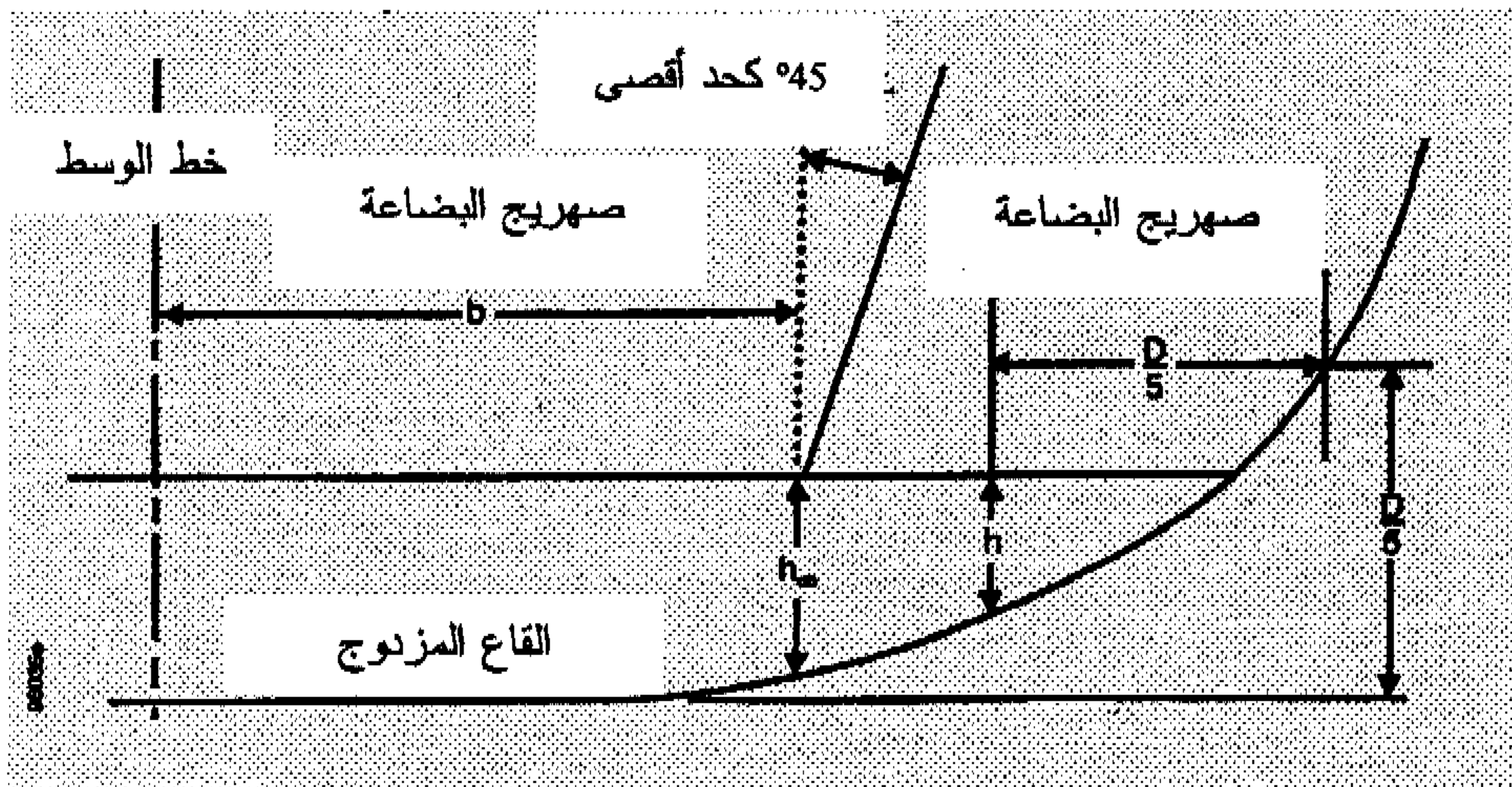
\*  $PA_c = h \times \text{طول صهريج القاع المزدوج} \times 2$



## تذييلات التفسيرات الموحدة للمرفق I

المرفق I

الشكل 9 - حساب قيمة  $PA_s$  بالنسبة لصهريج قاع مزدوج ليس له انحناء واضح التحديد لمنطقة القمة - حينما يكون الصهريج الجانبي صهريج بضاعة



إذا كانت قيمة  $h$  تقل عن مترين أو  $\frac{B}{15}$ ، أيهما أقل، في أي مكان على امتداد طول

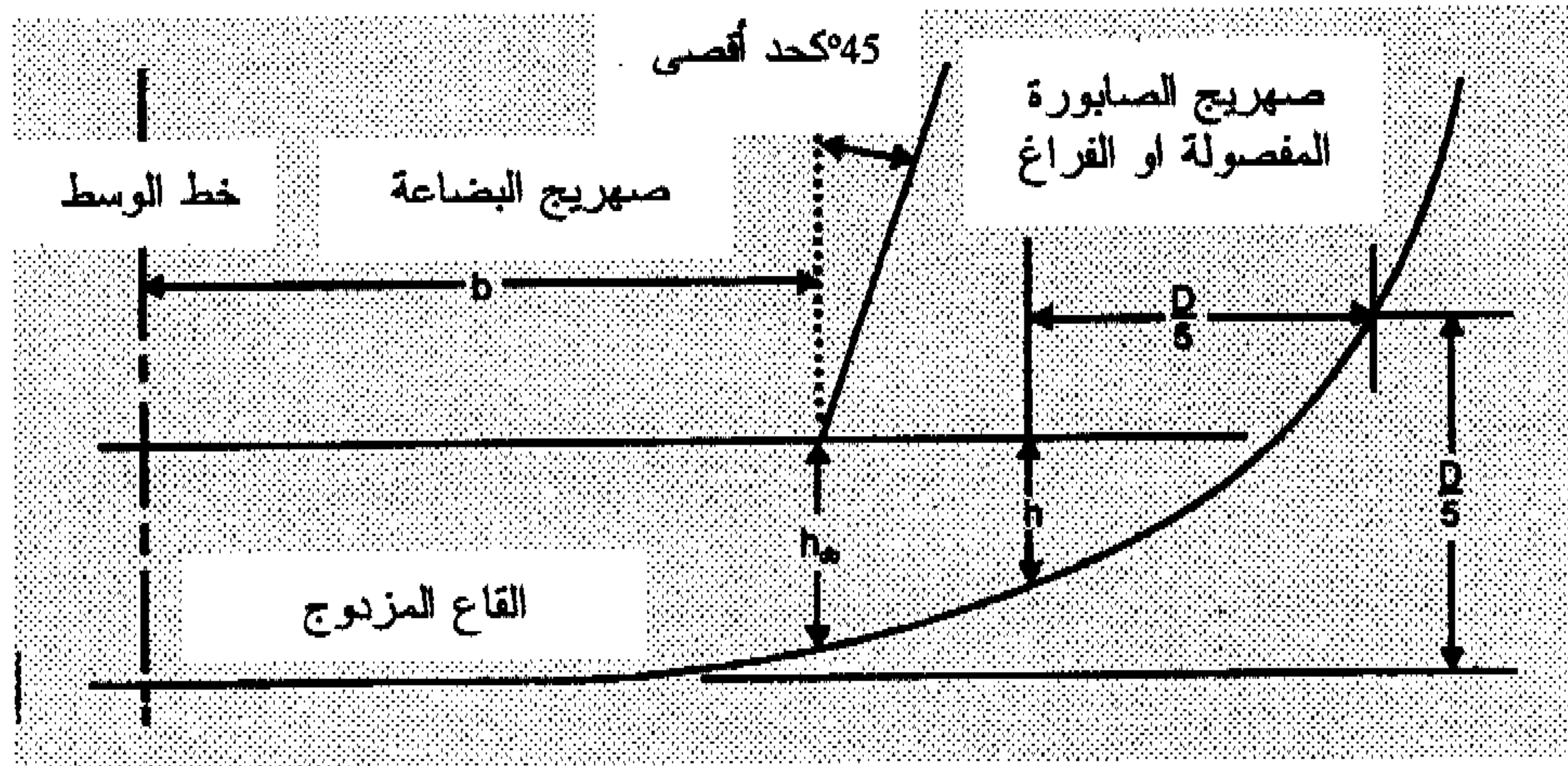
الصهريج، ولكن قيمة  $h_{ab}$  تقل عن مترين أو  $\frac{B}{15}$ ، أيهما أقل، على امتداد طول

الصهريج بالكامل ضمن عرض  $2b$ ، فإن:

$$PA_s = 2b \times \text{طول صهريج البضاعة}$$

التذييل 2: توصية مؤقتة بشأن التفسير الموحد للاتحة 13 هـ

الشكل 10 - حساب قيمة  $PA_s$  بالنسبة لصهريج قاع مزدوج ليس له انحناء واضح التحديد لمنطقة القمة - حينما يكون الصهريج الجانبي صهريج صابورة مفصولة أو فراغاً



إذا كانت قيمة  $h$  تقل عن مترين أو  $\frac{B}{15}$ ، أيهما أقل، في أي مكان على امتداد طول

الصهريج، ولكن قيمة  $h_{ab}$  تقل عن مترين أو  $\frac{B}{15}$ ، أيهما أقل، على امتداد طول

الصهريج بالكامل ضمن عرض  $2b$ ، فإن:

$$PA_s = 2b \times \text{طول صهريج البضاعة}$$

## التذييل 3

## أحكام مكافئة لنقل الزيت على متن ناقلة للكيماويات\*

1. تنص اللائحة 1(4) من المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73 ضمناً على أنه حينما تكون بضاعة خاضعة لأحكام المرفق I من اتفاقية ماربول 78/73 محمولة في مكان للبضائع في ناقلة للكيماويات ، فإنه من الواجب تطبيق المتطلبات المناسبة من المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73 . ولأغراض تطبيق تلك المتطلبات ، فإن ناقلة الكيماويات التي تنقل الزيت ، إذا تعذر عليها عملياً الامتثال لمتطلبات اللائحة 15(2) واللائحة 15(3)(ب) ، يجب عليها أن تطبق الأحكام المكافئة التالية وفقاً لللائحة 3 من المرفق I .

2. على ناقلات الكيماويات أن تحمل شهادة لياقة صحيحة صادرة بموجب أحكام مدونة بناء وتجهيز السفن الناقلة للكيماويات الخطرة .

3. تجهز ناقلة الكيماويات ضمن منطقة صهاريج البضائع بالمعدات التالية :

1. معدات لفصل الماء والزيت قادرة على إنتاج دفيق يقل المحتوى الزيتي فيه عن 100 جزء في المليون ، تمتثل لمتطلبات اللائحة 16(6) ، وثبتت ملاءمتها للمدى الكامل لمنتجات المرفق I وتتمتع بالطاقات الدنيا المبينة في الجدول الوارد أدناه :

طاقة معدات الفصل (متر معكب/ساعة)	الحمولة الطنية الساكنة
5	أقل من 2 000
7,5	2 000 فما فوق ولكن أقل من 5 000
10	5 000 فما فوق ولكن أقل من 10 000
الحمولة الساكنة/1000	10 000 فما فوق

2. مضخة تحويل دائمة التركيب للتصريف البحري للدفيق المحتوي على الزيت عبر معدات فصل الماء والزيت ، بطاقة لا تتجاوز طاقة معدات الفصل ؛

3. صهريج تخزين ذو سعة كافية للزيت المفصول مجهز بوسيلة لتصريف ذلك الزيت إلى مرافق استقبال . وينبغي أن تكون سعة صهريج التخزين مماثلة على الأقل للكمية الاجمالية من المخلفات المتبقية في صهاريج البضائع بعد التفريغ حسبما هو محدد بالأساليب الموصوفة في التذييل ألف من معايير إجراءات وترتيبات تصريف المواد السائلة الضارة ؛

\* أدت تعديلات 1992 على اللائحة 16 ، التي اعتمدها لجنة حماية البيئة البحرية بموجب القرار MEPC.51(32) ، إلى إبطال مفعول بعض أحكام الفقرتين 3 و4 من هذا التذييل ، من الناحية الفعلية . ووفقاً لللائحة 16(6) ، كان من المسموح به استخدام معدات لفصل الزيت عن الماء قدرتها 100 جزء في المليون حتى 6 تموز/يوليو 1998 فقط . ومن ثم ، فإن هذا التذييل قد تدخل عليه تعديلات لاحقة من قبل لجنة حماية البيئة البحرية .

التذييل 3 : أحكام مكافئة لنقل الزيت على متن ناقلات الكيميات

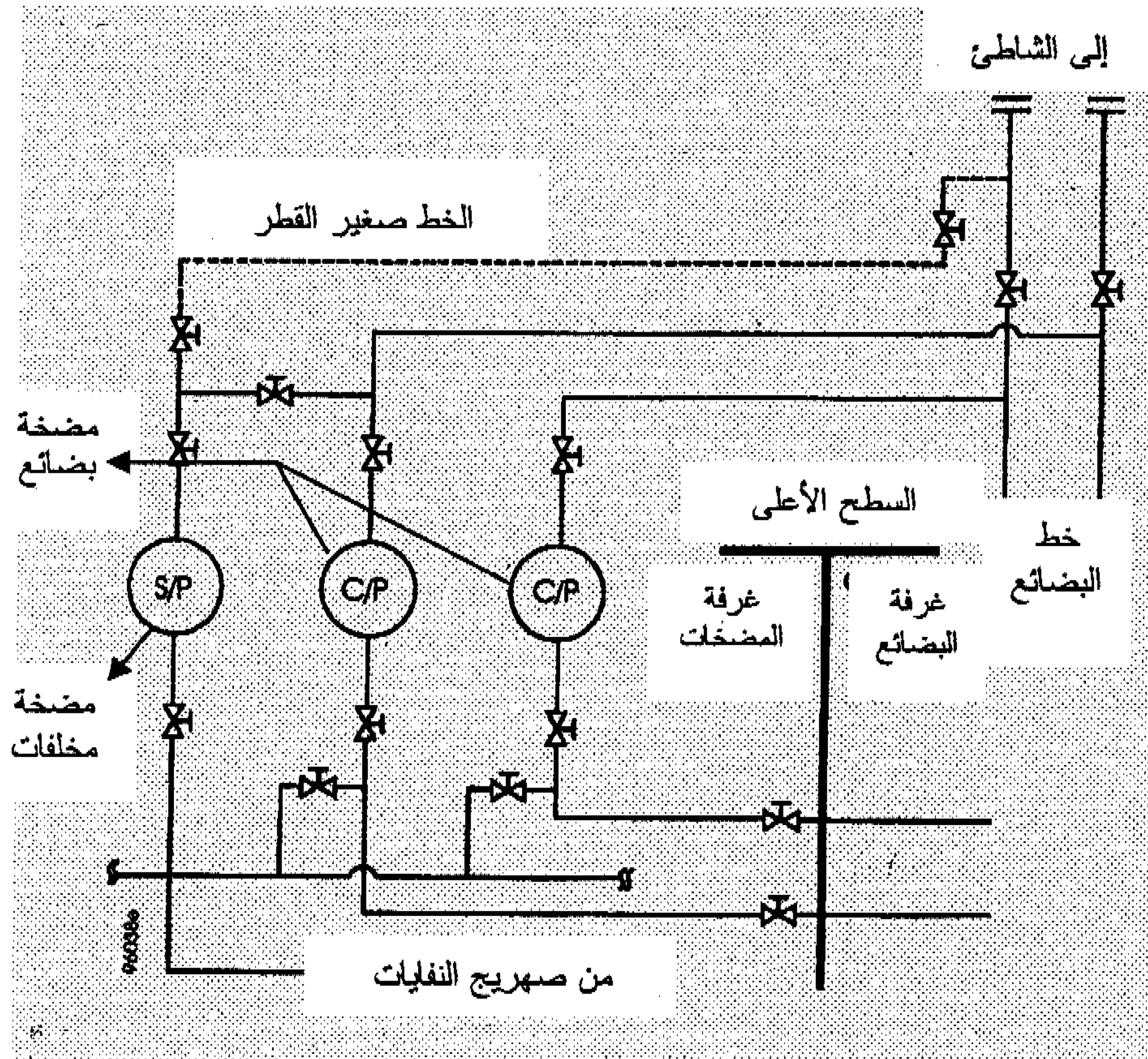
4. صهريج تجميع لغسالات الصهاريج . ويجوز تسمية أي صهريج للبضائع كصهريج تجميع .

4 تكون المعدات المشار إليها في الفقرة 1.3 من نوع معتمد بموجب أحكام القرار . A.393(X)

5 تكون فتحة التصريف البحري للنفق من معدات فصل الماء والزيت فوق خط الماء في أعماق حالات التحميل .

التذييل 4

وصلة الخط صغير القطر بالصمام المشعبي





## التذييل 5

### مواصفات تصميم وتركيب وتشغيل نظام الدفق الجزئي لضبط عمليات التصريف البحري

#### 1 الغاية

1.1 الغاية من هذه المواصفات هي توفير معايير تصميمية محددة ومتطلبات تركيبية وتشغيلية لنظام الدفق الجزئي المشار إليه في اللائحة 18(6) (هـ) من المرفق I للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 ، في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (اتفاقية ماربول 78/73) .

#### 2 التطبيق

1.2 وفقاً لللائحة 18(6) (هـ) من المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73 ، يجوز لنقلات الزيت الموجودة أن تصرف مياه الصابورة القنرة والمياه الملوثة بالزيوت النابعة من مناطق صحاريح البضائع تحت خط الماء ، شريطة أن يمرر جزء من الدقيق عبر الأنابيب الدائمة إلى موقع سهل المتناول في السطح العلوي أو فوقه وذلك لمشاهدة الدقيق أثناء عملية التصريف ، وبشرط أن تمثل الترتيبات للمتطلبات التي تحددها الإدارة ، على أن تشمل تلك المتطلبات ، على الأقل ، جميع أحكام هذه المواصفات .

2.2 يركز مفهوم الدفق الجزئي على مبدأ أن معاينة دفق جزئي تمثيلي للدقيق البحري يكفي معاينة تيار الدقيق بأكمله . وتوفر هذه المواصفات تفاصيل تصميم وتركيب وتشغيل نظام للدفق الجزئي .

#### 3 أحكام عامة

1.3 يركب نظام الدفق الجزئي على نحو يتيح له أن يوفر بفعالية عينة تمثيلية من الدقيق البحري للاستعراض البصري في ظل جميع حالات التشغيل العادية .

2.3 ويمثل نظام الدفق الجزئي من نواح عديدة نظام أخذ العينات في نظام رصد وضبط تصريف الزيوت ، على أنه يجب أن تكون له ترتيبات ضخ وتنبيب منفصلة عن ذلك النظام ، أو ترتيبات مكافئة مشتركة مقبولة لدى الإدارة .

3.3 ومن الواجب ترتيب استعراض الدفق الجزئي في موقع محمي وسهل المتناول على السطح الأعلى أو فوقه ومعتمد من الإدارة (مثل مدخل غرفة المضخة) . وينبغي مراعاة توافر اتصال فعال بين موقع استعراض الدفق الجزئي وموقع ضبط التصريف .

4.3 تؤخذ العينات من الأقسام المعنية لأنابيب التصريف البحري وتحول إلى ترتيبات الاستعراض من خلال نظام أنابيب دائمة .

5.3 من الواجب أن يتضمن نظام الدفق الجزئي العناصر التالية :

1. مسابر العينات ؛



## تذييلات التفسيرات الموحدة للمرفق I

I  
المرفق

2. نظام أنابيب مياه العينات ؛
  3. مضخة (مضخات) تغذية العينات ؛
  4. ترتيبات الاستعراض ؛
  5. ترتيبات تصريف العينات ؛ ورهناً بقطر أنابيب العينات ،
  6. ترتيب للرحض .
- 6.3 من الواجب أن يستوفي نظام الدفع الجزئي متطلبات السلامة المنطبقة .
- 4 ترتيب النظام
- 1.4 نقاط أخذ العينات
- 1.1.4 موقع نقاط أخذ العينات :
1. ترتب مواقع أخذ العينات بما يتيح الحصول على عينات من الدقيق المصروف عبر الفتحات الواقعة تحت خط الماء والمستخدم في عمليات التصريف التشغيلية .
  2. يجب أن تقع نقاط أخذ العينات ، قدر الامكان ، في تلك الأقسام من الأنابيب التي تشهد عادة دفقا مضطربا .
  3. ترتب نقاط أخذ العينات ، قدر الامكان ، في مواقع يسهل الوصول إليها في الأقسام العمودية من أنابيب التصريف .
- 2.1.4 مسابر أخذ العينات :
1. ترتب مسابر أخذ العينات على نحو تبرز فيه داخل الأنبوب لمسافة تقرب من ربع قطر الأنبوب .
  2. ترتب مسابر أخذ العينات على نحو يتيح سحبها بسهولة لتنظيفها .
  3. يجب أن يتضمن نظام الدفع الجزئي صمام إيقاف مركباً بجوار كل مسبر ، إلا أنه إذا كان المسبر مركباً في خط للبضائع ، فإن من الواجب تركيب صمامي إيقاف ، على التسلسل ، في خط العينات .
  4. من الواجب أن تكون مسابر أخذ العينات مصنوعة من مادة مقاومة للتآكل والزيوت ، وذات متانة كافية ، وموصولة ومدعومة على نحو ملائم .
  5. يكون شكل مسابر العينات على نحو لا يجعلها عرضة للانسداد بالملوثات الدقيقة ، كما يجب ألا يولد هذا الشكل ضغوطاً هيدرودينامية عالية على قمة مسبر أخذ العينات . ويحتوي الشكل 1 على مثال لشكل ملائم من أشكال مسابر أخذ العينات .

التذييل 5 : مواصفات نظام الدفع الجزئي

6. ينبغي أن تكون مسابر العينات ذات قطر اسمي داخلي مماثل للقطر الداخلي لأنابيب العينات .

2.4 أنابيب العينات

1. ترتب أنابيب العينات على نحو تكون فيه مستقيمة قدر الامكان بين نقاط أخذ العينات وترتيبات الاستعراض . ينبغي تلافي المنحنيات الحادة والجيوب حيث يمكن أن تتجمع الزيوت الراكدة أو الرواسب .

2. ترتب أنابيب العينات على نحو يكفل نقل مياه العينات إلى ترتيبات الاستعراض خلال 20 ثانية . ومن الواجب ألا تقل سرعة الدفع في الأنابيب عن مترين في الثانية .

3. يجب ألا يقل قطر الأنابيب عن 40 ملليمترًا إذا لم يكن هناك ترتيب ثابت للرحض ولا عن 25 ملليمترًا في حال تركيب ترتيب ضغطي للرحض حسبما هو مفصل في الفقرة 4.4 .

4. ينبغي أن تكون أنابيب العينات مصنوعة من مادة مقاومة للتآكل وللزيوت ، وذات متانة كافية ، وموصولة ومدعومة على نحو ملائم .

5. وفي حال تركيب عدة نقاط لأخذ العينات ، فإن من الواجب ربط الأنابيب بصندوق صمامات عند الجانب السفلي لمضخة تغذية العينات .

3.4 مضخة تغذية العينات

1. من الواجب أن تكون طاقة مضخة تغذية العينات مناسبة لجعل معدل دفع مياه العينات يمتثل لشروط الفقرة 2.2.4 .

4.4 ترتيب الرحض

1. إذا كان قطر أنابيب العينات يقل عن 40 ملليمترًا ، فإن من الواجب تركيب وصلة ثابتة بنظام أنابيب يضخ مياه البحر أو المياه العذبة تحت ضغط وذلك لرحض نظام أنابيب العينات .

5.4 ترتيبات الاستعراض

1. تتألف ترتيبات الاستعراض من غرفة استعراض مجهزة بأنبوب معاينة زجاجي . وينبغي أن تكون الحجرة ذات حجم يتيح مشاهدة تيار ذي سقوط حر من مياه العينات بوضوح على طول لا يقل عن 200 ملليمتر . ويجوز للدائرة اعتماد ترتيبات مكافئة .

2. من الواجب أن تضم ترتيبات الاستعراض صمامات وأنابيب تتيح تفريغ جانب من العينة الدقيقة قبل حجرة الاستعراض للحصول على دفع طبقي يمكن رؤيته في الحجرة .



## تذييلات التفسيرات الموحدة للمرفق I

المرفق I

3. تصمم ترتيبات الاستعراض على نحو يتيح سهولة فتحها وتنظيفها .
4. تطلى حجرة الاستعراض من الداخل باللون الأبيض فيما عدا الجدار الخلفي الذي يطلى بلون يبسر مراقبة أي تغير في نوعية مياه العينة .
5. يكون الجزء الأسفل من حجرة الاستعراض على شكل قمع لجمع مياه العينات .
6. يُوفّر محبس اختبار لأخذ عينة عشوائية بحيث يمكن فحص عينة من المياه بشكل مستقل عن العينة المراقبة في حجرة الاستعراض .
7. تكون ترتيبات الاستعراض مضاعة على نحو واف بما يبسر المراقبة البصرية لمياه العينات .

## 6.4 ترتيبات تصريف العينات

1. توجه مياه العينات الخارجة من حجرة الاستعراض إلى البحر أو إلى صهريج للنفايات عبر أنابيب ثابتة ذات قطر كاف .

## 5 التشغيل

1.5 عند تصريف مياه صابورة قذرة أو مياه أخرى ملوثة بالزيت من منطقة صهاريج البضائع عبر فتحة واقعة تحت خط الماء ، فإن من الواجب أن يوفر نظام الدفق الجزئي مياه عينات من منفذ التصريف المعني في جميع الأوقات .

2.5 ينبغي أن تُراقب مياه العينات بشكل خاص خلال تلك المراحل من عملية التصريف حينما تكون احتمالات وقوع تلوث زيتي في أعلى مستوياتها . وينبغي إيقاف عملية التصريف حين مشاهدة أي آثار للزيت في الدفق وحينما يشير مقياس المحتوى الزيتي إلى أن هذا المحتوى يتجاوز الحدود المسموح بها .

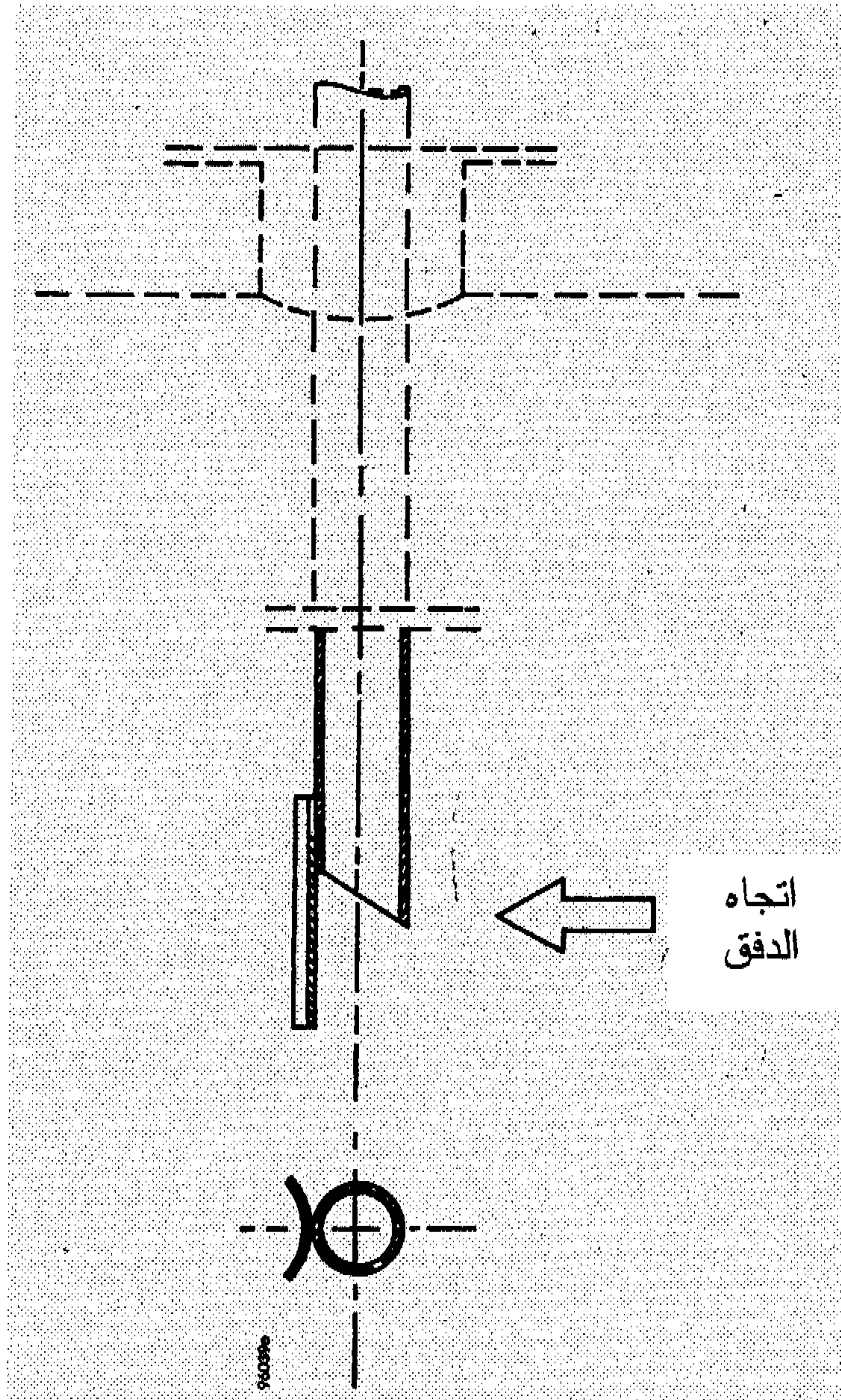
3.5 وفي الأنظمة المجهزة بترتيبات رحضية ، ينبغي رحض أنابيب العينات بعد مشاهدة التلوث ، كما أن من المستصوب بالاضافة إلى ذلك رحض أنابيب العينات بعد كل فترة استعمال .

4.5 من الواجب أن تتضمن كتيبات مناولة البضائع والصابورة في السفينة ، وكذلك الكتيبات المطلوبة لأنظمة الغسل بالزيت الخام أو عمليات صهاريج الصابورة النظيفة المتخصصة ، إن انطبق ذلك ، شرحاً واضحاً لطريقة استخدام نظام الدفق الجزئي فيما يتصل بتصريف الصابورة وإجراءات صفق صهريج النفايات الزيتية .



التذييل 5: مواصفات نظام الدفع الجزئي

الشكل 1 - مسير العينات في نظام استعراض الدفع الجزئي









## تذييلات التفسيرات الموحدة للمرفق I

## المرفق I

وتنص الفقرة (5) من هذه اللائحة على أنه يجوز قبول تصميمات أخرى كبدايل للبدن المزوج ، شريطة أن توفر نفس المستوى على الأقل من الحماية إزاء التلوث الزيتي في حالة التصادم أو الجنوح وأن توافق عليها من حيث المبدأ لجنة حماية البيئة البحرية استناداً إلى خطوط توجيهية تضعها المنظمة .

2.1 وينبغي أن تستخدم هذه الخطوط التوجيهية لتقرير ما إذا كانت التصميمات البديلة لناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الساكنة 5000 طن فأكثر مقبولة من زاوية منع تدفق الزيت في حالة حدوث تصادم أو جنوح على النحو المبين في الفقرة (5) من اللائحة 13(واو) من المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73 .

3.1 وأي تصميم بديل لناقلة زيت لا يفي بأحكام الفقرة (3) أو الفقرة (4) من اللائحة 13(واو) ، ينبغي أن تدرس قدرته على منع تدفق الشحنات الزيتية بالطريقة المبينة في الأقسام من 4 إلى 6 من هذه الخطوط التوجيهية .

4.1 وينبغي أن تغطي هذه الدراسة الطائفة الكاملة لأحجام السفن ، بحد أدنى لا يقل عن أربعة أحجام مختلفة للسفن ، إلا إذا كانت الموافقة مطلوبة فقط على طائفة محدودة من أحجام السفن . ويتضمن القسم 7 البيانات المتعلقة بالتصميمات المرجعية للبدن المزوج .

5.1 وينبغي تقييم مقدرة التصميمات البديلة المقترحة على منع تدفق الشحنات الزيتية عن طريق حساب الرقم القياسي لمنع التلوث E ، بالطريقة المبينة في القسم 4 من هذه الخطوط التوجيهية .

6.1 والمنهجية الاحتمالية لحساب تدفق الزيت وفقاً لهذه الخطوط التوجيهية تستند إلى الاحصاءات المتاحة عن حوادث الناقلات . ومع جمع مواد احصائية إضافية ، ستستعرض دوال توزيع الكثافة العطبية المحددة في الفقرة 2.5 بصفة دورية لتحديثها .

7.1 ومتطلبات الفقرات 3(د) إلى (و) و6 و8 من اللائحة 13(واو) تنطبق أيضاً ، من حيث المبدأ وبالقدر الممكن ، على التصميمات البديلة . كما أن متطلبات الفقرة (9) من اللائحة 13(واو) تنطبق بدورها على التصميمات البديلة . وينبغي بالإضافة إلى ذلك البرهنة ، عن طريق تحليل للمخاطر ، على أن التصميم الجديد موضع النظر يوفر مستوى كافياً من السلامة . وينبغي أن يتقصى هذا التحليل أي مخاطر محددة مرتبطة بالتصميم البديل ، وإذا تم الوقوف على مخاطر من هذا النوع ينبغي البرهنة على أن هناك حلولاً آمنة لمعالجتها .

## 2 التطبيق

1.2 تنطبق هذه الخطوط التوجيهية على تقييم التصميمات البديلة لناقلات الزيت التي ستبنى من الفولاذ أو من مادة مناظرة أخرى ، على النحو الذي تقتضيه اللائحة 42 من الفصل 11-2 من اتفاقية سولاس لعام 1974 بصيغتها المعدلة . أما تصميمات الناقلات التي ستبنى من مواد أخرى أو ستتضمن سمات مستجدة (كالمواد غير المعدنية مثلاً) أو التصميمات التي تستخدم وسائل لامتناهات الصدمات فينبغي أن تكون محل دراسة خاصة .

التذييل 7 : الموافقة على أساليب بديلة للتصميم والبناء

2.2 ينطبق الإجراء المتعلق بالموافقة المبين في هذه الخطوط التوجيهية على ناقلات الزيت التي تصل حمولتها الساكنة إلى 350 000 طن . أما ناقلات الزيت الأكبر حجماً فإن إجراء الموافقة المتعلق بها ينبغي أن يكون محل دراسة خاصة .

3 الإجراء المتعلق بالموافقة على التصميمات البديلة للناقلات

1.3 عندما تتلقى إدارة أحد الأطراف في اتفاقية ماربول 78/73 طلباً بالموافقة على تصميم بديل لاحدى الناقلات بغرض الامتثال للاتحة 13(واو) ، ينبغي لها أولاً أن تقيم التصميم المقترح وأن تستوثق من أنه يمثل لهذه الخطوط التوجيهية واللوائح الأخرى واجبة الانطباق من المرفق I من اتفاقية ماربول 78/73 . ثم ينبغي للإدارة بعد ذلك أن تقدم الاقتراح مشفوعاً بالوثائق المؤيدة ، وكذلك تقرير التقييم الخاص بها ، إلى المنظمة كي تتولى لجنة حماية البيئة البحرية تقييم التصميم والموافقة عليه كبديل لمتطلبات اللاتحة 13(واو) (3) . والمفاهيم التصميمية التي وافقت عليها من حيث المبدأ لجنة حماية البيئة البحرية هي وحدها التي يجوز استخدامها لبناء الناقلات التي تنطبق عليها اللاتحة 13(واو) 5 .

2.3 وينبغي أن يتضمن الملف الذي يتعين تقديمه إلى الإدارة وإلى المنظمة البنود التالية على الأقل :

1. المواصفات التفصيلية للمفهوم التصميمي المقترح .
2. رسومات تبين التصميم الأساسي لنظام الصهاريج ، والسفينة كلها عند اللزوم .
3. دراسة المقدرة على منع تدفق الزيت الموضحة في الفقرات 3.1 إلى 5.1 .
4. تحليل المخاطر المذكور في الفقرة 7.1 .
5. تفاصيل الإجراء الحسابي أو البرنامج الحاسوبي المستخدم في التحليل الاحتمالي لتدفق الزيت بغية إقناع الإدارة بأن الإجراء الحسابي المستخدم يُعطي نتائج مرضية . وفيما يخص التحقق من البرنامج الحاسوبي ، يرجى الرجوع إلى الفقرة 2.6 .

ويجوز طلب معلومات إضافية إذا اعتبرت ضرورية .

3.3 وبالإضافة إلى الإجراء المتعلق بالموافقة على المفهوم التصميمي المبين في الفقرتين 1.3 و 2.3 أعلاه ، ينبغي أن توافق إدارة دولة العلم على أن التصميم النهائي الذي وضعته ترسانة بناء السفن يمثل لهذه الخطوط التوجيهية ولجميع اللوائح الأخرى واجبة الانطباق من المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73 . وينبغي أن يشمل هذا أيضاً دراسة الاعتبارات المتعلقة بالقدرة على النجاة المشار إليها في الفقرة 10.5.1.5 .

4.3 وإذا تم تعديل هذه الخطوط التوجيهية يتعين إعادة دراسة أي مفهوم تصميمي سبقت الموافقة عليه .



## تنبيلات التفسيرات الموحدة للمرفق I

## 4 تحليل تدفق الزيت

## 1.4 عموميات

1.1.4 يُعبّر عن مقدرة تصميم الناقل على منع التلوث الزيتي برقم قياسي لا يُعدي لمنع التلوث الزيتي E يمثل دالة ثلاثة بارامترات لتدفق الزيت هي: " احتمال التدفق الصفري للزيت " و " التدفق المتوسط للزيت " و " التدفق المفرط للزيت " . وينبغي أن تحسب بارامترات تدفق الزيت لجميع حالات العطب المتصورة ضمن الطائفة الكاملة لظروف العطب الموصوفة في القسم 5 .

## 2.1.4 وفيما يلي تعريف بارامترات تدفق الزيت الثلاثة :

احتمال التدفق الصفري للزيت . يمثل هذا البارامتر احتمال عدم تسرب أي شحنات زيتية من الناقل في حالة التصادم أو الجنوح . فإذا كان هذا البارامتر يساوي ، مثلاً ، 0,6 لا ينتظر حدوث أي تدفق للزيت في 60% من جميع حوادث التصادم أو الجنوح .

بارامتر التدفق المتوسط للزيت . يمثل التدفق المتوسط للزيت حاصل جمع كل أحجام التدفق مضروباً في احتمالات كل منها . ويُعبّر عن التدفق المتوسط للزيت بوصفه جزءاً من السعة الكلية للشحنات الزيتية عند ملء الصهاريج بنسبة 98% .

بارامتر التدفق المفرط للزيت . يحسب التدفق المفرط للزيت - بعد ترتيب أحجام جميع حالات التدفق ترتيباً تصاعدياً - بوصفه حاصل جمع كل أحجام التدفق التي تتدرج احتمالاتها التراكمية بين 0,9 و 1,0 ، مضروباً في احتمال كل منها . وتضرب القيمة المستخلصة من هذه العملية في 10 . ويعبر عن بارامتر التدفق المفرط للزيت بوصفه جزءاً من السعة الكلية لتحميل الشحنات الزيتية عند ملء الصهاريج بنسبة 98% .

3.1.4 ودراسة قدرة السفينة على البقاء لن تكون مطلوبة ، بوجه عام ، للموافقة على مفهوم التصميم البديل . غير أنها قد تكون مطلوبة في حالات معينة تبعاً للسمات الخاصة للتصميم .

## 2.4 الرقم القياسي لمنع التلوث

مستوى الحماية ازاء التلوث الزيتي في حالة حدوث تصادم أو جنوح ، بالقياس إلى ذلك الذي توفره التصميمات المرجعية للبدن المزدوج ، ينبغي تحديده عن طريق حساب الرقم القياسي لمنع التلوث E على النحو التالي :

$$E = k_1 \frac{P_0}{P_{OR}} + k_2 \frac{0.01 + O_{MR}}{0.01 + O_M} + k_3 \frac{0.025 + O_{ER}}{0.025 + O_E} \geq 1.0$$

حيث :

$k_1$  و  $k_2$  و  $k_3$  هي عوامل ترجيحية لها القيم التالية :

$$k_1 = 0,5$$



التذييل 7: الموافقة على أساليب بديلة للتصميم والبناء

$$0,4 = k_2$$

$$0,1 = k_3$$

$$P_0 = \text{احتمال التدفق الصفري للزيت في التصميم البديل}$$

$$O_M = \text{بارامتر التدفق المتوسط للزيت في التصميم البديل}$$

$$O_E = \text{بارامتر التدفق المفرط للزيت في التصميم البديل}$$

$P_{OR}$  و  $O_{MR}$  و  $O_{ER}$  هي البارامترات المناظرة للتصميم المرجعي للبدن المزدوج الذي يتمتع بنفس سعة تحميل الشحنات الزيتية ، المبينة في القسم 7 .

3.4 حساب بارامترات تدفق الزيت

ينبغي حساب بارامترات تدفق الزيت  $P_0$  و  $P_{O_0}$  و  $O_E$  على النحو التالي :

احتمال التدفق الصفري للزيت ،  $P_0$  :

$$P_0 = \sum_{i=1}^n P_i \cdot K_i$$

حيث :

$i$  تمثل كل حجيرة أو مجموعة حجيرات موضع نظر تبدأ من  $i=1$  وتنتهي عند  $i=n$

$P_i$  تمثل احتمال انخراق الحجيرة أو مجموعة الحجيرات موضع النظر وحدها دون سواها

$K_i$  تساوي 0 إذا حدث تدفق للزيت من أي أماكن مخروقة من أماكن البضاعة التي تشملها  $i$  فإذا لم يحدث تدفق ، فإن  $K_i$  تساوي 1 .

بارامتر التدفق المتوسط للزيت ،  $O_M$  :

$$O_M = \sum_{i=1}^n \frac{P_i \cdot O_i}{C}$$

حيث :

$O_i$  = تدفق الزيت التجمعي (م<sup>3</sup>) من كل أماكن البضائع المخروقة التي تشملها  $i$

$C$  = السعة الكلية لتحميل الشحنات الزيتية بنسبة ملء قدرها 98% (م<sup>3</sup>)

## تذييلات التفسيرات الموحدة للمرفق I

بارامتر التدفق المفرط للزيت ،  $O_E$  :

$$O_E = 10 \left( \sum \frac{P_{ie} \cdot O_{ie}}{C} \right)$$

حيث الرقم القياسي "ie" يمثل حالات التدفق المفرط وهي حالات العطب التي تتدرج ضمن نطاق الاحتمال التراكمي الذي يتراوح بين 0,9 و 1,0 ، بعد ترتيبها على النحو المبين في 1.6 .

## 5 الافتراضات المستخدمة لحساب بارامترات تدفق الزيت

## 1.5 عموميات

1.1.5 ينبغي أن تستخدم الافتراضات المبينة في هذا القسم لدى حساب بارامترات تدفق الزيت .

2.1.5 وينبغي حساب بارامترات التدفق لحالات التصادم من جهة ولحالات الجنوح من جهة أخرى ثم يتم الجمع بينها على النحو التالي :

0,4 من القيمة المحسوبة لحالات التصادم ، بالإضافة إلى

0,6 من القيمة المحسوبة لحالات الجنوح .

3.1.5 وفيما يخص حالات الجنوح ، ينبغي إجراء حسابات مستقلة لمدر يسبب فروقا في المستوى مقدارها 0/م و 2م و 6م . غير أن الأمر لا يقتضي أن يؤخذ في الحسبان المدر الذي يزيد على 50% من أقصى غاطس للسفينة . وينبغي أن تمثل بارامترات التدفق المناظرة لحالات الجنوح متوسطا مرجحا يحسب على النحو التالي :

0,4 لمدر قدره 0 م

0,5 لمدر قدره - 2 م

0,1 لمدر قدره - 6 م

4.1.5 وينبغي أن تحدد حالات العطب والعامل  $P_i$  الاحتمالي المناظر لكل حالة عطب استنادا إلى نوال توزيع الكثافة العطبية ، المبينة في الفقرة 2.5 .

5.1.5 وتطبق الافتراضات العامة التالية على حساب بارامترات التدفق :

1. ينبغي افتراض أن السفينة محملة حتى أقصى خط تحميل محدد لها ، مع انعدام الوزانة والميل العرضي ، وببضائع تسمح كثافتها بملء جميع صهاريج البضائع بنسبة 98% .

التذييل 7: الموافقة على أساليب بديلة للتصميم والبناء

2. فيما يخص جميع حالات العطب التصادمي ، ينبغي افتراض أن مجمل محتويات الصهاريح المعطوبة التي تنقل فيها الشحنات الزيتية قد انسكبت في البحر ، ما لم تتم البرهنة على خلاف ذلك .
3. فيما يخص حالات الجنوح ، ينبغي افتراض أن السفينة الجانحة تستند إلى سطح مستو . وينبغي أن تكون الغواطس الافتراضية للسفينة الجانحة قبل تغير المدر مساوية للغواطس في الوضع السالم . وإذا أدى تدفق الزيت إلى ميل السفينة طولياً أو إلى طفوها طليقة ، تعين مراعاة ذلك في الحسابات المتعلقة بالتصميم النهائي الذي تضعه ترسانة بناء السفن .
4. وينبغي ، بوجه عام ، افتراض أن الضغط الزائد للغاز الخامل يساوي 0,05 بار .
5. ولدى حساب تدفق الزيت في حالة الجنوح ، ينبغي أن تطبق مبادئ التوازن الهيدروستاتي ، وأن يكون موقع العطب المستخدم في حسابات توازن الضغط الهيدروستاتي وحسابات تدفق الزيت ذات الصلة هو أنقى نقطة في صهاريح البضائع .
6. وفيما يخص صهاريح البضائع التي يحيط بها الجدار القاعي ينبغي ، ما لم يثبت خلاف ذلك ، افتراض أن تدفق الزيت يساوي 1% من حجم الصهاريح المعطوب من أجل مراعاة خسائر التبادل الأولي والآثار الدينامية الناشئة عن التيار والأمواج .
7. وفيما يتعلق بالأمكان المخروقة التي لا تتدرج في عداد أماكن البضائع وتقع بصورة كلية أو جزئية أسفل الصهاريح المخروقة التي تنقل الشحنات الزيتية ، ينبغي افتراض أن الحجم المغمور لهذه الأماكن يحتوي في حالة وضع التوازن على 50% من الزيت وعلى 50% من ماء البحر حجماً ، ما لم يثبت خلاف ذلك .
8. ويجوز ، إذا استلزم الأمر ، اشتراط إجراء اختبارات على نماذج تستهدف تحديد مفعول آثار المدر والتيار والتموج .
9. وفيما يتعلق بتصميمات السفن التي تتضمن نظاماً لنقل البضائع تستهدف الحد من تدفق الزيت ، ينبغي تقديم حسابات توضح فعالية هذه النظم . ولدى إجراء هذه الحسابات ينبغي افتراض فتحات عطبية تتسق مع نوال توزيع الكثافة العطبية المعرقة في الفقرة 2.5 .
10. وعندما يقتضي الأمر إجراء حسابات للاتزان العطبي ، لأغراض التصميم النهائي الذي تضعه ترسانة بناء السفن المشار إليه في الفقرة 3.3 وكذلك في الحالات الخاصة المشار إليها في الفقرة 3.1.4 ، ينبغي تطبيق ما يلي :

ينبغي إجراء حساب للاتزان العطبي لكل حالة عطب . ولا ينبغي اعتبار الاتزان في المرحلة النهائية للعمر كافياً إلا إذا كان يمثل لمتطلبات اللائحة 25(3) من المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73 .

## تذييلات التفسيرات الموحدة للمرفق I

المرفق I

وإذا كانت السفينة لا تفي بمعايير القدرة على البقاء المبينة في اللائحة 25(3) ، ينبغي افتراض أن تدفق الزيت من جميع صهاريج البضائع في حالة العطب هذه يساوي 100% .

## 2.5 الافتراضات المتعلقة بالعطب

## 1.2.5 عموميات وتعريف

الافتراضات العطبية المستخدمة في التحليل الاحتمالي لتدفق الزيت يتم التعبير عنها بدوال توزيع الكثافة العطبية المبينة في الفقرتين الفرعيتين 2.2.5 و 3.2.5 . وقد حسبت هذه الدوال بحيث يكون الاحتمال الكلي المناظر لكل بارامتر عطبي مساوياً 100% ، أي أن المساحة الواقعة أسفل كل منحنى تساوي 1,0 .

ويشير موقع العطب دوماً إلى مركز العطب . وينبغي افتراض أن موقع العطب وامتداده إلى قاع أفقي داخلي أو إلى فاصل إنشائي رأسي يماثلان عطب البدن الخارجي ، الذي يُشتق إحصائياً .

وينبغي افتراض أن موقع العطب وامتداده إلى حدود إحدى الحجيرات يتخذان شكلاً مستطيلاً يفتني سطح البدن وفق الأبعاد المحددة في الفقرتين الفرعيتين 2.2.5 و 3.2.5 .

وتطبق التعاريف التالية لأغراض الفقرتين الفرعيتين 2.2.5 و 3.2.5 .

$x$  = المسافة اللابعدية من المتعامد الخلفي بالنسبة إلى طول السفينة بين المتعامدين

$Y$  = الامتداد الطولي اللابعدي للعطب بالنسبة إلى طول السفينة بين المتعامدين

$z_t$  = امتداد الاختراق العرضي اللابعدي بالنسبة إلى عرض السفينة

$z_v$  = امتداد الاختراق الرأسي اللابعدي بالنسبة إلى عمق السفينة

$z_l$  = المسافة الرأسية اللابعدية بين خط الأساس ومركز الامتداد الرأسي  $z_v$  بالنسبة إلى المسافة بين خط الأساس ومستوى السطح (عمق السفينة عادة)

$b$  = الامتداد العرضي اللابعدي للعطب القاعي بالنسبة إلى عرض السفينة

$b_l$  = الموقع العرضي اللابعدي للعطب القاعي بالنسبة إلى عرض السفينة

التذييل 7 : الموافقة على أساليب بديلة للتصميم والبناء

2.2.5 العطب الجانبي الناشيء عن التصادم

دالة الموقع الطولي :

$$f_{s1} = 1,0 \quad \text{حيث } 0 \leq x \leq 1,0$$

دالة الموقع الطولي :

$$\begin{aligned} f_{s2} &= 11,95 - 84,5y & \text{حيث } y \leq 0,1 \\ f_{s2} &= 6,65 - 31,5y & \text{حيث } 0,1 < y \leq 0,2 \\ f_{s2} &= 0,35 & \text{حيث } 0,2 < y \leq 0,3 \end{aligned}$$

دالة الاختراق العرضي :

$$\begin{aligned} f_{s3} &= 24,96 - 399,2z_t & \text{حيث } z_t \leq 0,05 \\ f_{s3} &= 9,44 - 88,8z_t & \text{حيث } 0,05 < z_t \leq 0,1 \\ f_{s3} &= 0,56 & \text{حيث } 0,1 < z_t \leq 0,3 \end{aligned}$$

دالة الامتداد الرأسي :

$$\begin{aligned} f_{s4} &= 3,83 - 11,1z_v & \text{حيث } z_v \leq 0,3 \\ f_{s4} &= 0,5 & \text{حيث } z_v > 0,3 \end{aligned}$$

دالة الموقع الرأسي :

$$\begin{aligned} f_{s5} &= z_l & \text{حيث } z_l \leq 0,25 \\ f_{s5} &= 5z_l - 1,0 & \text{حيث } 0,25 < z_l \leq 0,50 \\ f_{s5} &= 1,50 & \text{حيث } 0,50 < z_l \leq 1,00 \end{aligned}$$

يتضمن الشكلان 1 و 2 الرسوم البيانية للدوال  $f_{s1}$  و  $f_{s2}$  و  $f_{s3}$  و  $f_{s4}$  و  $f_{s5}$

3.2.5 العطب القاعي الناشيء عن الجروح

دالة الموقع الطولي :

$$\begin{aligned} f_{b1} &= 0,2 + 0,8x & \text{حيث } x \leq 0,5 \\ f_{b1} &= 4x - 1,4 & \text{حيث } 0,5 < x \leq 1,0 \end{aligned}$$



## تذييلات التفسيرات الموحدة للمرفق 1

دالة الامتداد الطولي :

$$\begin{aligned} \text{حيث } y \leq 0,3 & f_{b2} = 4,5 - 13,33y \\ \text{حيث } 0,3 < y \leq 0,8 & f_{b2} = 0,5 \end{aligned}$$

دالة الاختراق الرأسي :

$$\begin{aligned} \text{حيث } z_v \leq 0,1 & f_{b3} = 14,5 - 134z_v \\ \text{حيث } 0,1 < z_v \leq 0,3 & f_{b3} = 1,1 \end{aligned}$$

دالة الامتداد العرضي :

$$\begin{aligned} \text{حيث } b \leq 0,3 & f_{b4} = 4,0 - 12b \\ \text{حيث } 0,3 < b \leq 0,9 & f_{b4} = 0,4 \\ \text{حيث } b > 0,9 & f_{b4} = 12b - 10,4 \end{aligned}$$

دالة الموقع العرضي :

$$\text{حيث } 0 \leq b_1 \leq 1,0 \quad f_{b5} = 1,0$$

ويتضمن الشكلان 3 و 4 الرسوم البيانية للدوال  $f_{b1}$  و  $f_{b2}$  و  $f_{b3}$  و  $f_{b4}$  و  $f_{b5}$ 

## 6 المنهجية الاحتمالية لحساب تدفق الزيت

## 1.6 حالات العطب

1.1.6 ينبغي تقييم جميع حالات العطب  $n$  المذكورة في الفقرة 3.4 باستخدام دوال التوزيع الاحتمالي للعطب المبينة في الفقرة 2.5 ، وترتيبها ترتيباً تصاعدياً من حيث تدفق الزيت . وينبغي حساب الاحتمال التراكمي لجميع حالات العطب ، الذي يمثلته حاصل جمع الاحتمالات بدءاً من حالات العطب التي تسبب أدنى تدفق ووصولاً حتى حالات العطب التي تسبب أقصى تدفق . وينبغي أن يكون الاحتمال التراكمي لجميع حالات العطب مساوياً 1,0 .

2.1.6 لكل حالة من حالات العطب ، ينبغي تقييم عواقب العطب من حيث الاختراقات (الثغرات) في حدود صهاريج البضائع ، وحساب تدفق الزيت المناظر . وينبغي اعتبار أن صهاريج البضائع قد انخرق في حالة العطب موضع النظر إذا وصل الغلاف العطبي المستخدم إلى أي جزء من حدود صهاريج البضائع .

3.1.6 ولدى تقييم حالات العطب ينبغي افتراض ، لأغراض هذه الحسابات ، أن موقع العطب وامتداده واختراقه عناصر يعد كلاً منها مستقلاً عن العنصرين الآخرين .

التذييل 7 : الموافقة على أساليب بديلة للتصميم والبناء

2.6 حسابات تدفق الزيت

1.2.6 يجوز إجراء حسابات التدفق الاحتمالي للزيت بالطريقة الموضحة في " نموذج لتطبيق الخطوط التوجيهية المؤقتة " الوارد في تذييل هذه الخطوط التوجيهية . ويجوز قبول إجراءات حسابية أخرى شريطة أن تحقق دقة مقبولة .

2.2.6 وينبغي التحقق من البرنامج الحاسوبي المستخدم لتحليل تدفق الزيت باستخدام البيانات المتعلقة ببارامترات تدفق الزيت لتصميمات البدن المزدوج الواردة في القسم 7 .

3.2.6 وبعد تحديد خط الغاطس النهائي ، ينبغي حساب تدفق الزيت من كل صهريج بضائع معطوبة لكل حالة عطب باستخدام الافتراضات المبينة في الفقرة 5.1.5 .

7 التصميمات المرجعية للبدن المزدوج

يتضمن الجدولان 1.7 و 2.7 تلخيصًا لبيانات تتعلق بأربعة تصميمات مرجعية للبدن المزدوج لحمولات ساكنة تبلغ 5 000 طن و 60 000 طن و 150 000 طن و 283 000 طن ، وتتضمن الأشكال من 5 إلى 8 توضيحًا لهذه البيانات .

ويتضمن الجدول 1.7 البيانات المتعلقة ببارامترات التدفق الزيتي  $P_{OR}$  و  $M_{OR}$  و  $O_{ER}$  المستخدمة في الموافقة على المفهوم التصميمي (دون مراعاة قدرة السفينة على البقاء) . أما الجدول 2.7 فيتضمن البيانات المناظرة التي يتعين استخدامها للموافقة على التصميم الذي تضعه ترسانة بناء السفن (مع مراعاة قدرة السفينة على البقاء) .

الجدول 1.7 - بارامترات تدفق الزيت (دون مراعاة قدرة السفينة على البقاء)

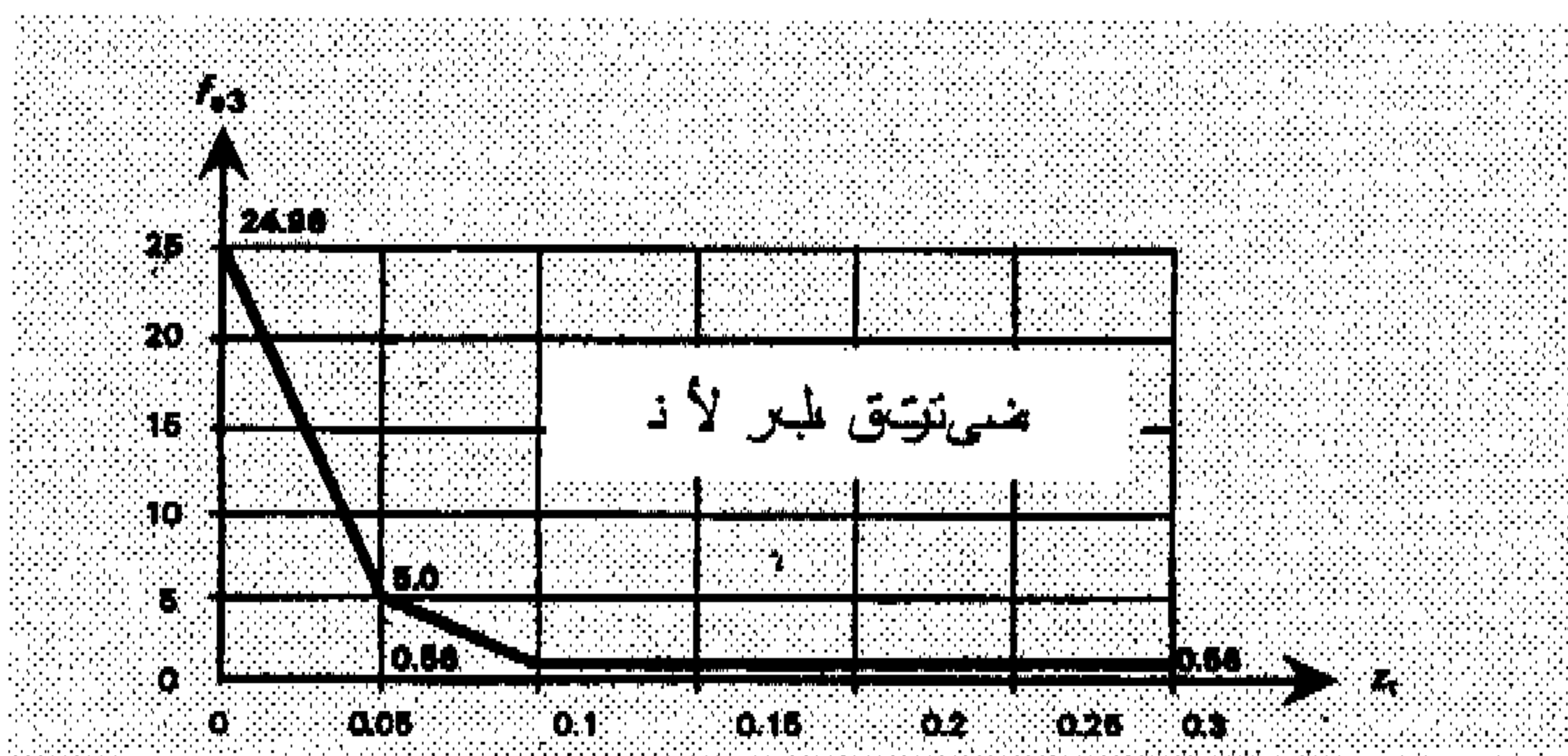
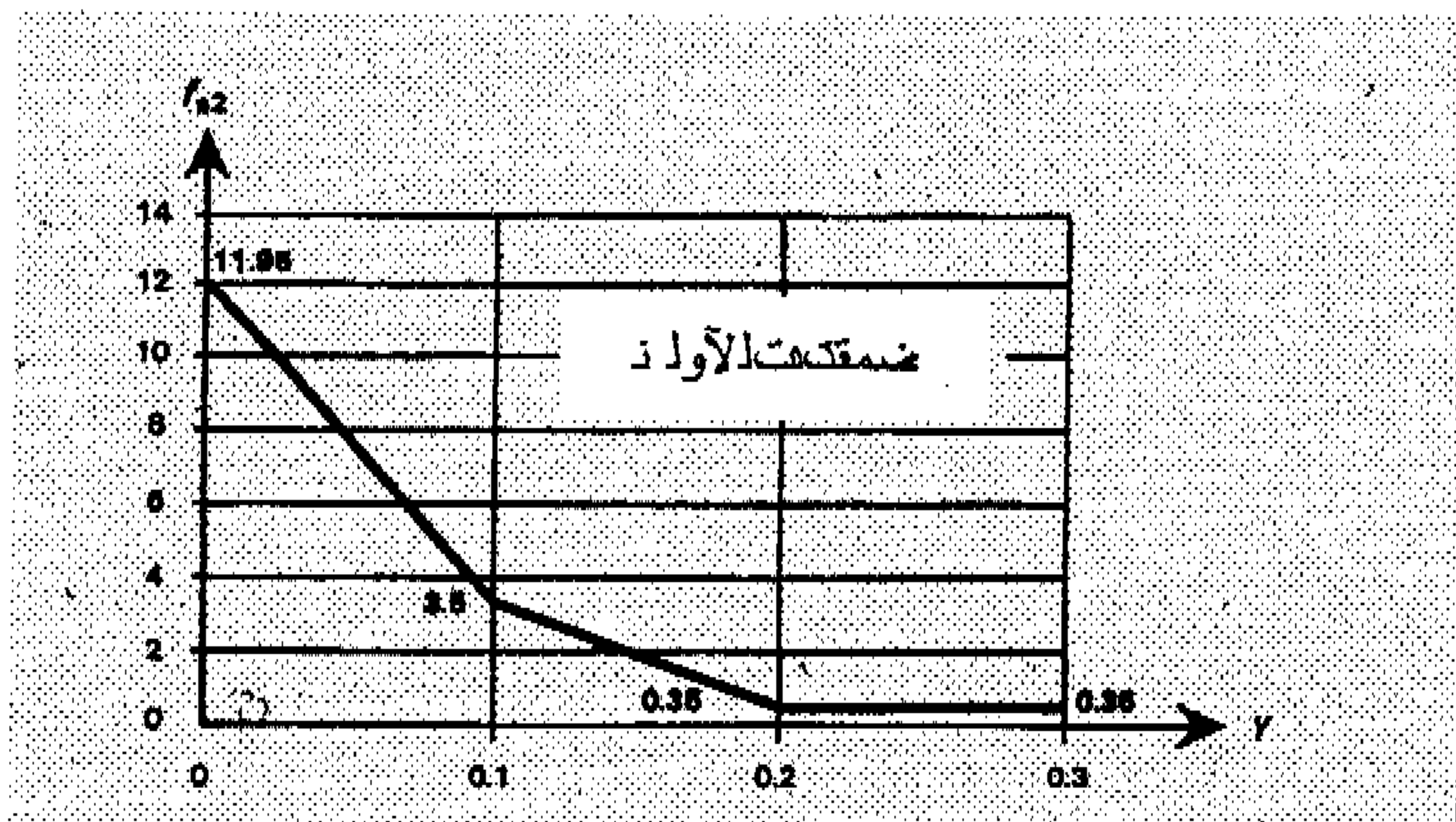
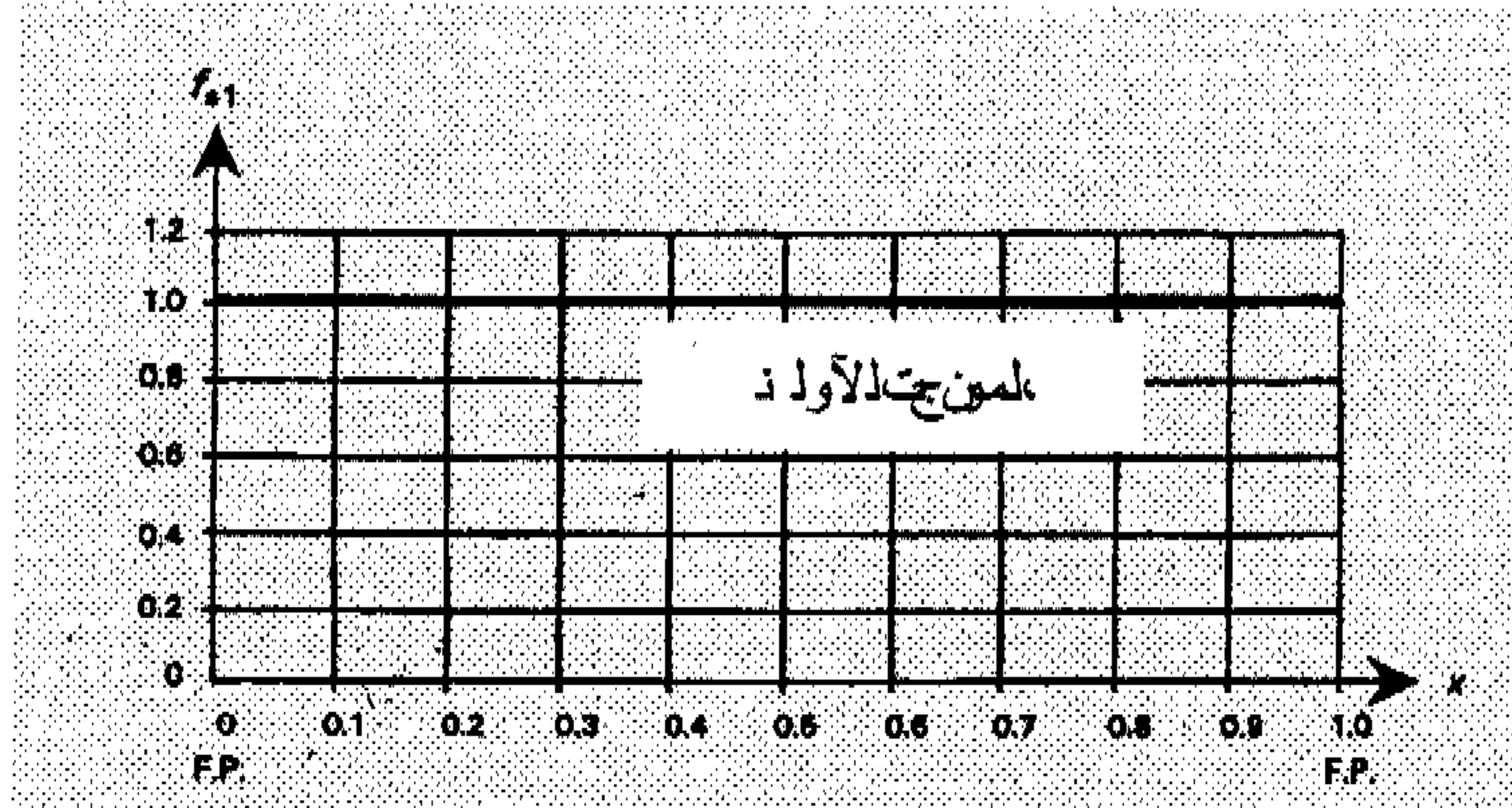
بارامترات تدفق الزيت (دون مراعاة قدرة السفينة على البقاء)			الحمولة الساكنة (بالطن)	رقم التصميم المرجعي
$O_{ER}$	$M_{OR}$	$P_{OR}$		
0,127	0,017	0,81	5 000	1
0,104	0,014	0,81	60 000	2
0,113	0,016	0,79	150 000	3
0,085	0,013	0,77	283 000	4

الجدول 2.7 - بارامترات تدفق الزيت (مع مراعاة قدرة السفينة على البقاء)

بارامترات تدفق الزيت (مع مراعاة قدرة السفينة على البقاء)			الحمولة الساكنة (بالطن)	رقم التصميم المرجعي
$O_{ER}$	$M_{OR}$	$P_{OR}$		
0,469	0,113	0,72	5 000	1
0,173	0,021	0,81	60 000	2
0,124	0,017	0,79	150 000	3
0,098	0,015	0,77	283 000	4

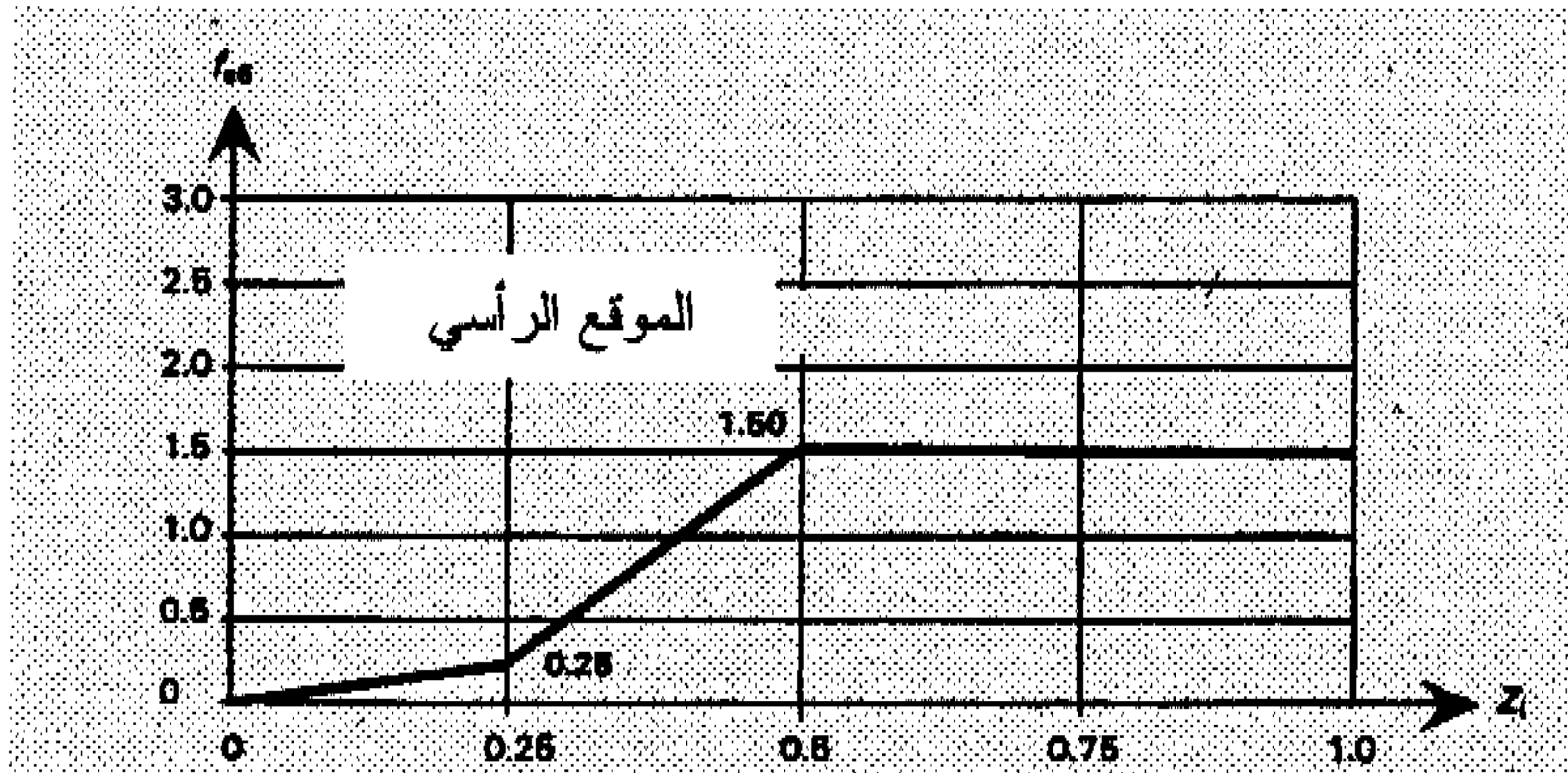
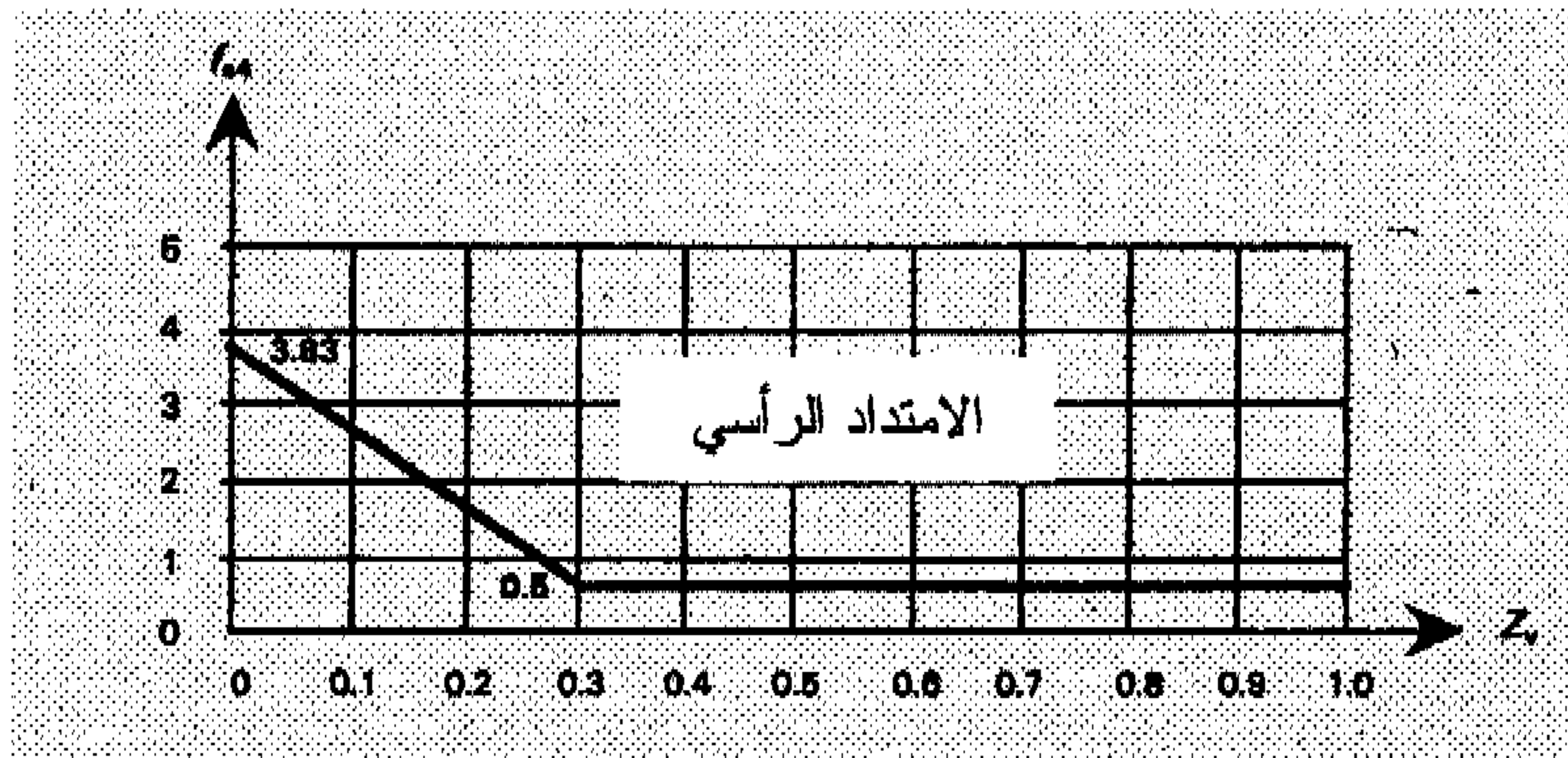
تأيد بـ التفسيرات لتلموحدة للمرفق I

المرفق I



تلموحدة I تي لاشد في، نولا به نقي أ ت لالجل  
 نوتق توزيعة لبالفة f<sub>s3</sub> و f<sub>s2</sub> و f<sub>s1</sub>

التذييل 7 : الموافقة على أساليب بديلة للتصميم والبناء

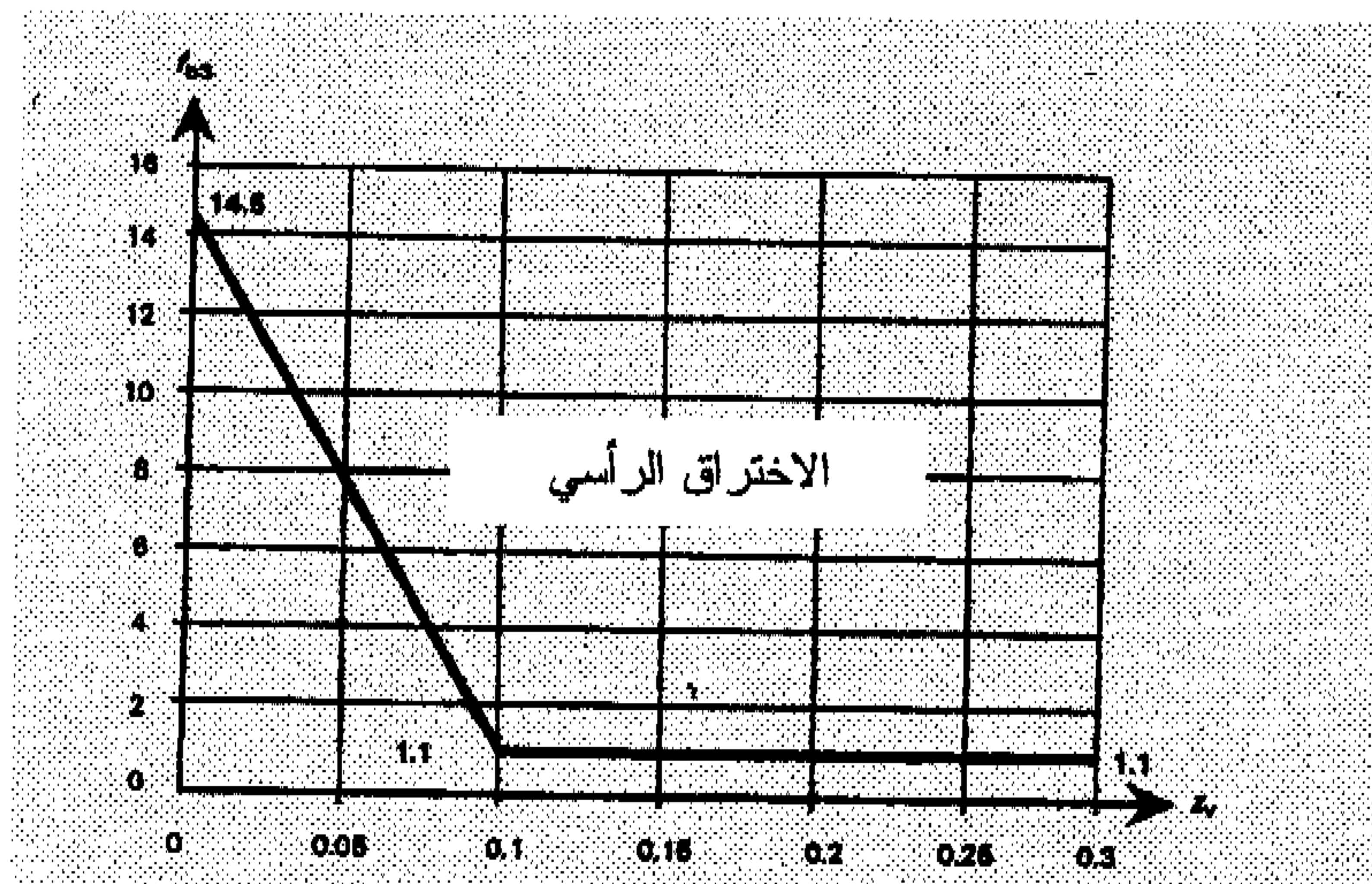
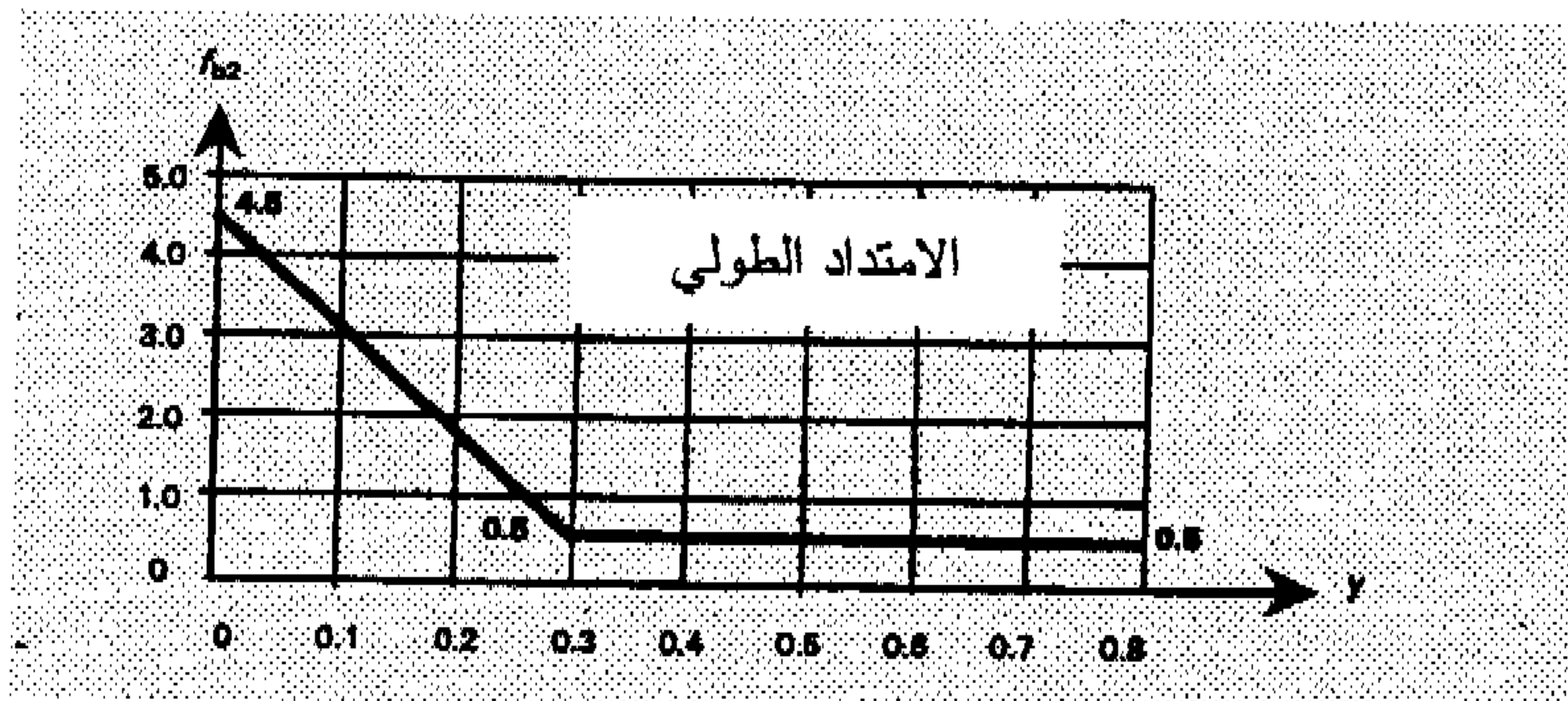
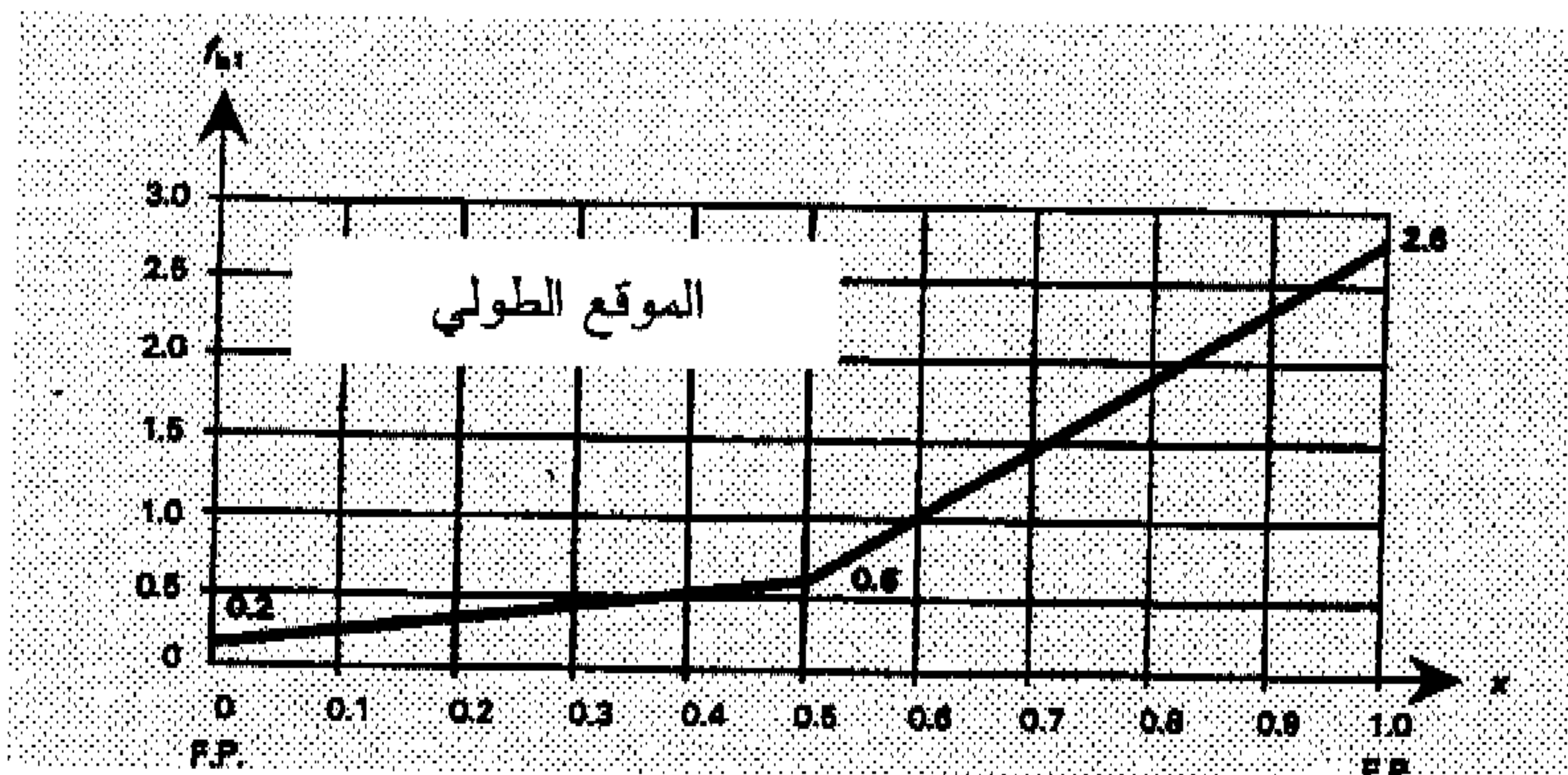


الشكل 2 - عطب جانبي ناشيء عن تصادم :  
 دول توزيع الكثافة  $f_{s5}$  و  $f_{s4}$



## تذييلات التفسيرات الموحدة للمرفق I

المرفق I

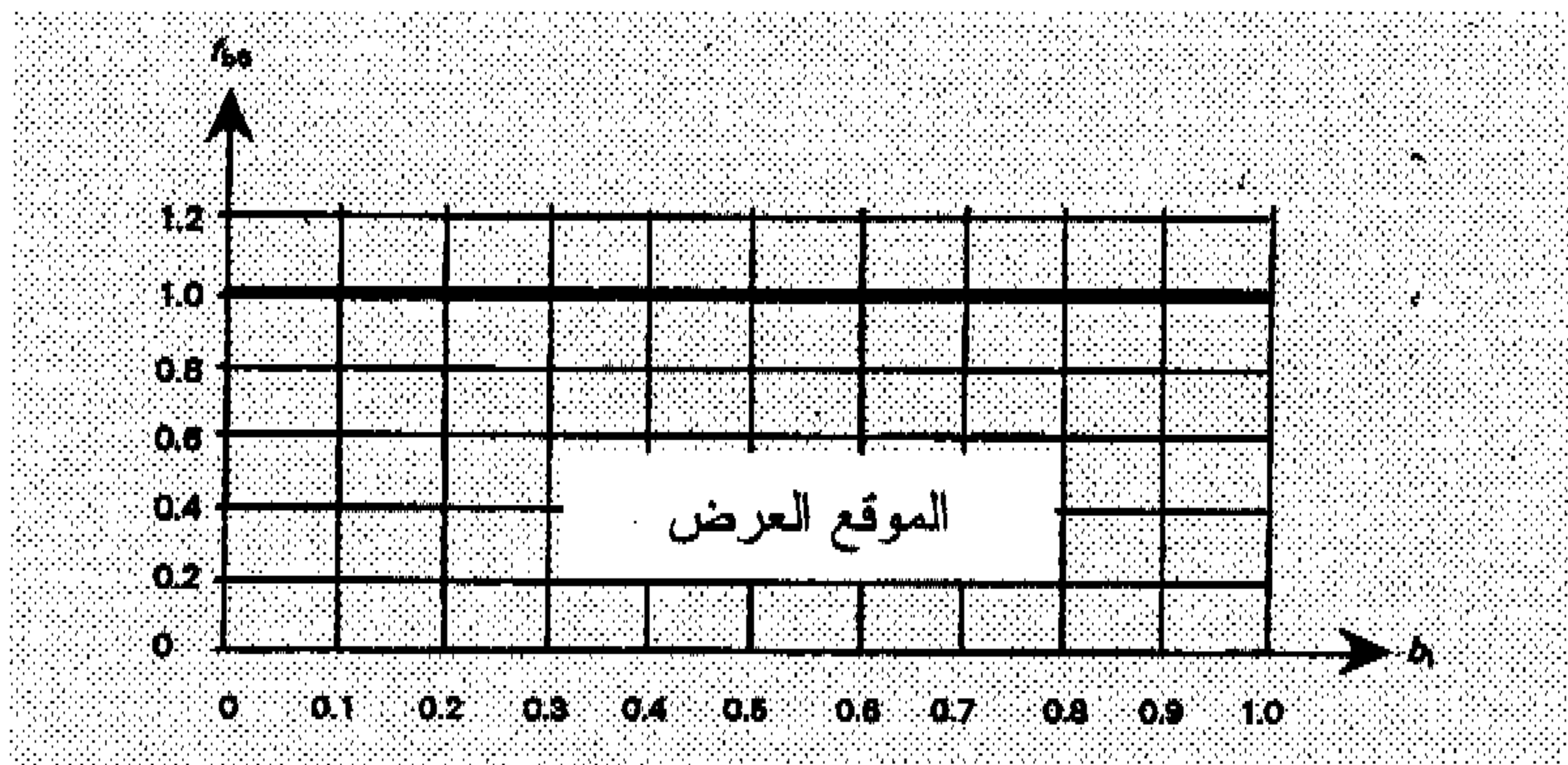
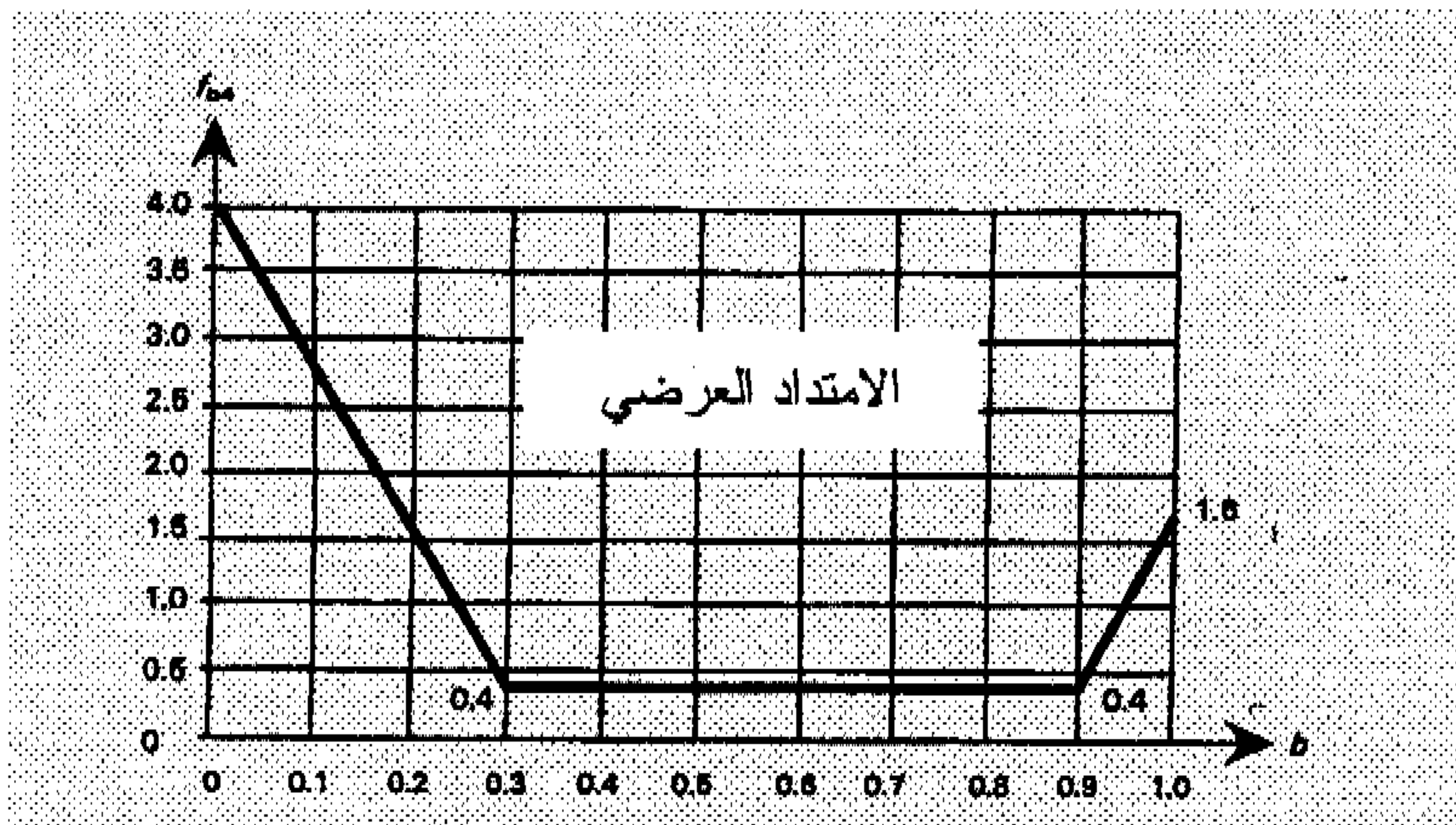


الشكل 3 - عطب قاعي ناشيء عن جنوح :  
 نوال توزيع الكثافة  $f_{b1}$  و  $f_{b2}$  و  $f_{b3}$



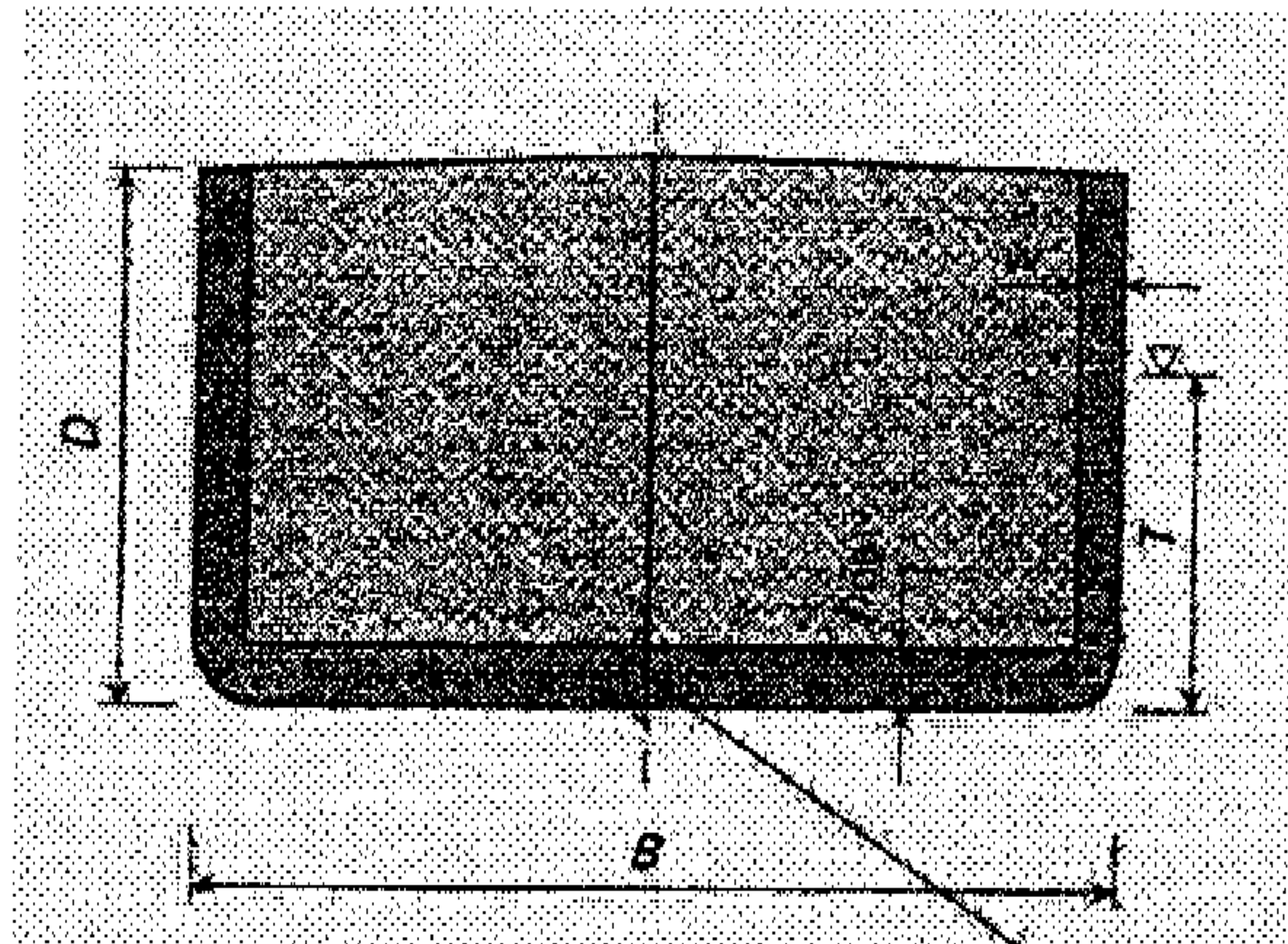
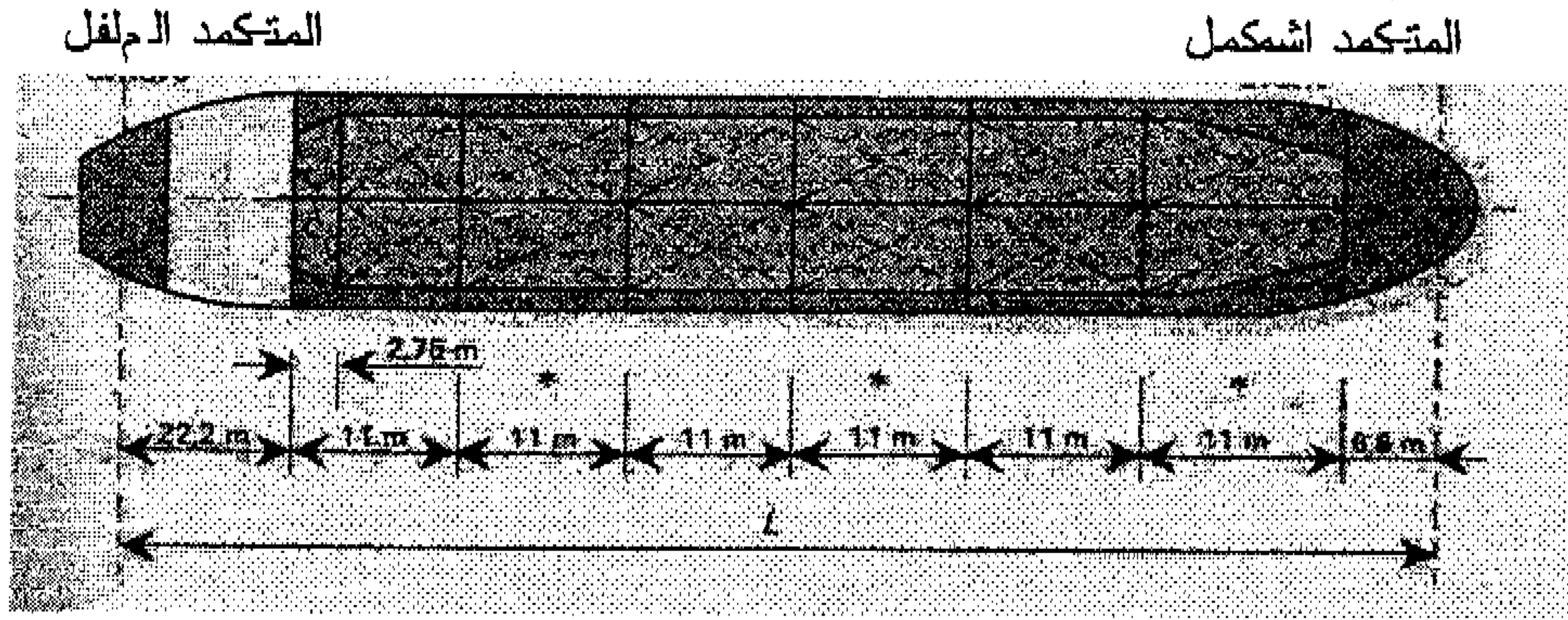
المرفق I

التذييل 7 : الموافقة على أساليب بديلة للتصميم والبناء



الشكل 4 - عطب قاعي ناشيء عن جنوح :  
 نوال توزيع الكثافة f<sub>bs</sub> و f<sub>b4</sub>

## تذييلات التفسيرات الموحدة للمرفق I



فل ال عكرين الموسومط-الما \* فني

ال كورة طلب كج ب

$$95,00 \text{ ط} = L$$

$$16,50 \text{ ط} = B$$

$$8,30 \text{ ط} = D$$

$$6,20 \text{ ط} = T$$

$$1,10 \text{ ط} = h_{DB}$$

$$1,00 \text{ ط} = w$$

سا- تهميرؤ الزحكت المبتيا م م مثة ال عكرين منصدا 98% ق 6 061 ط<sup>3</sup>

0,825 ط<sup>3</sup> ضغط

كلكفا الزحكت المبتيا ق

الزخؤ 5 أ الت عميط المر قبل ربط 1 طلبض المعدوح  
الحمول السكخا 5 000 ط<sup>3</sup> ضغط

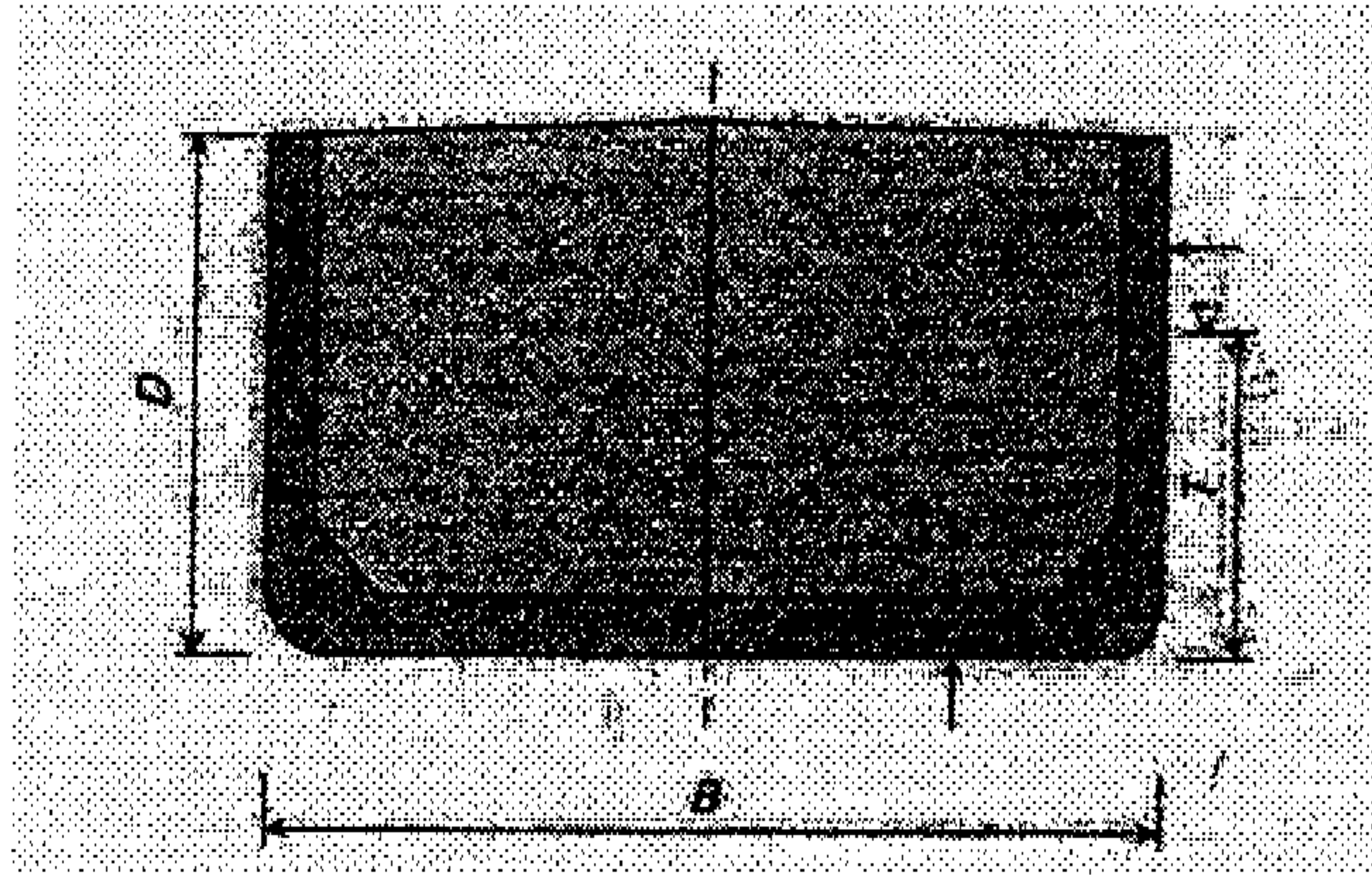
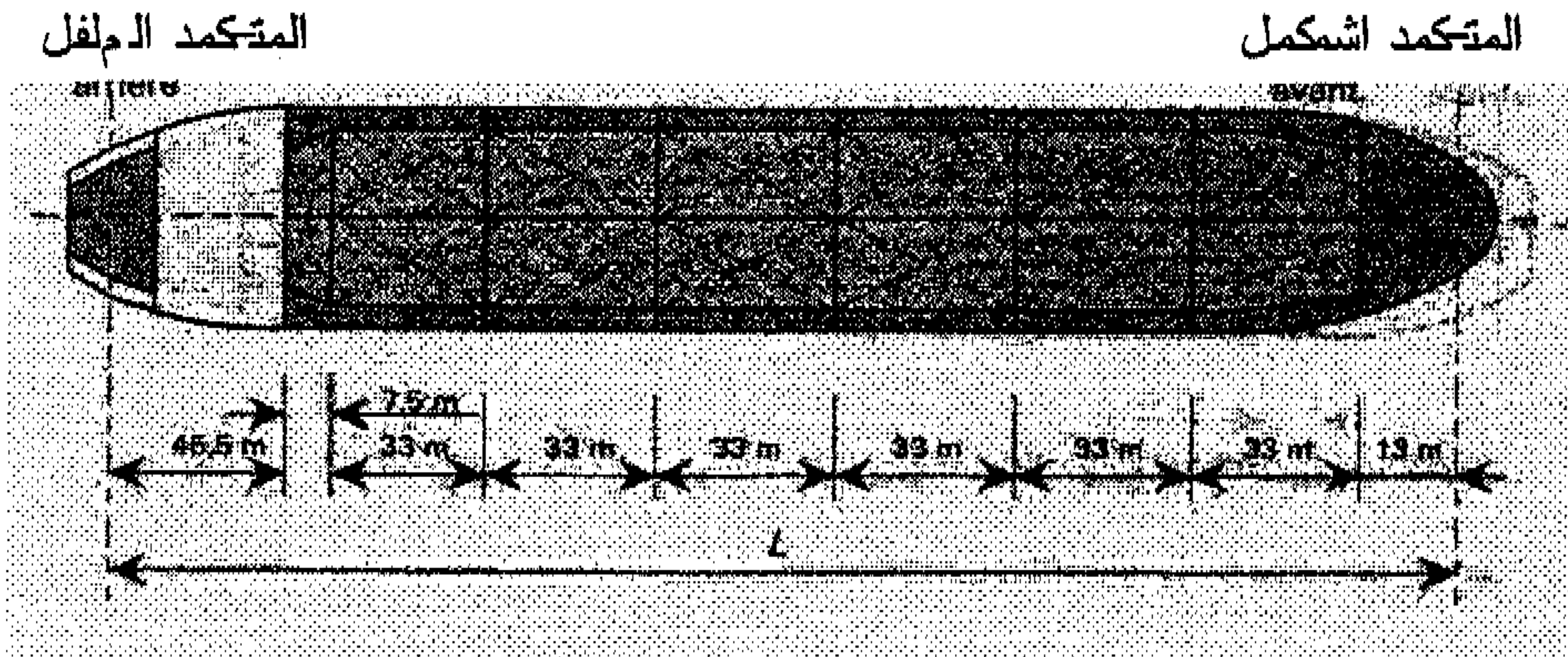
I  
المرفق





تذييلات التفسيرات الموحدة للمرفق I

المرفق I



	العمق		العرض
264,00 م	=	L	
48,00 م	=	B	
24,00 م	=	D	
16,80 م	=	T	
2,32 م	=	$h_{DB}$	
2,00 م	=	w	

سعة تحميل: الأثابت التمييز ما م ط ال مكريج صعد 98% مع  
وكف الأثابت التمييز  
3 75 439 لي  
0,855 خللي 3

الثق: 7 م الت عمي المري-ل رلي 3 للدا المتعوق  
الحمولذ السكقذ 150 000 خلا

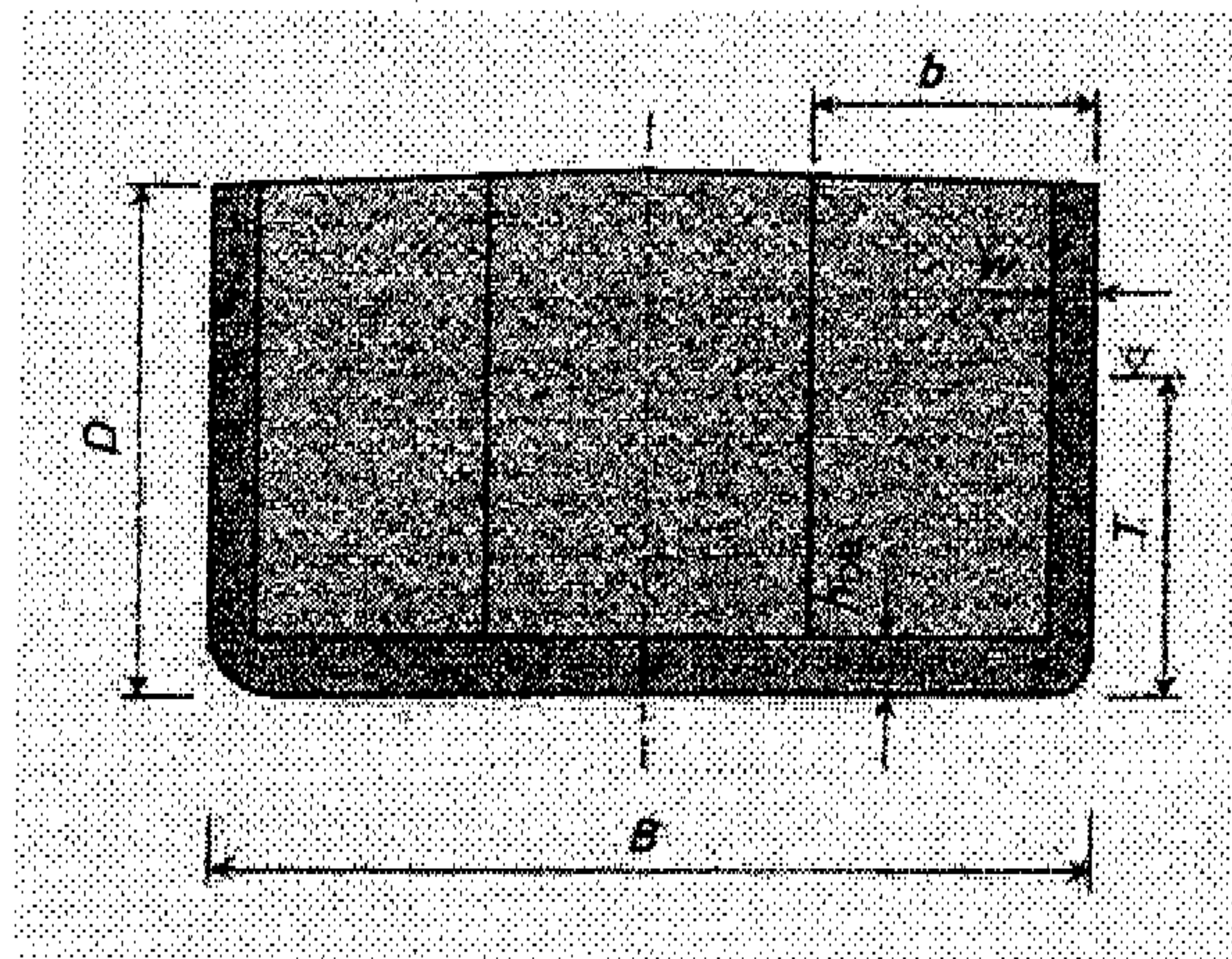
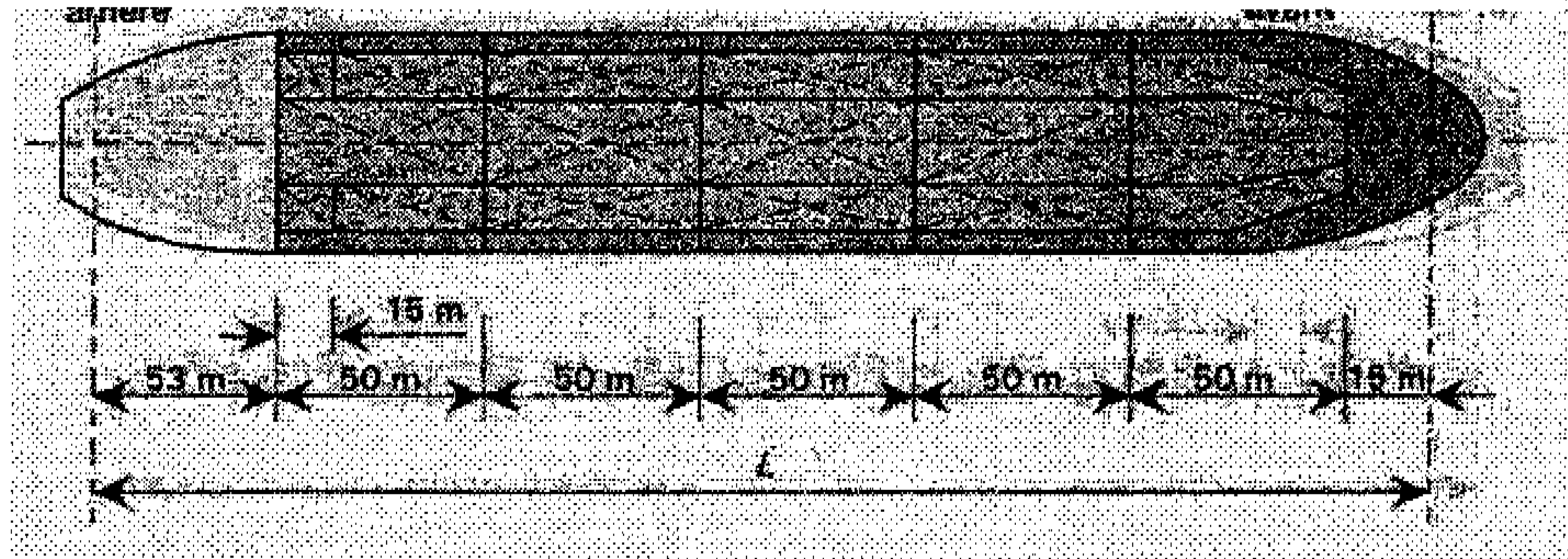


المرفق I

التذييل: 7 مع المواصفات [الخطى سكايف ح عديان للت عمي والصبط

المتكمد المفل

المتكمد اشكمل



المتكمد المفل المتكمد اشكمل

318,00 ي	=	L
57,00 ي	=	B
31,00 ي	=	D
22,00 ي	=	T
18,00 ي	=	b
4,20 ي	=	$h_{DB}$
2,00 ي	=	w

س-ز تحمي: الاثبيكت اليتيذ ما م ط ال بيكرج عيبن 98% مع  
 فكف الاثبيكت اليتيذ مع  
 330 994 ي<sup>3</sup>  
 0,855 خلاي<sup>3</sup>

الذوق: 8 م الت عمي المرى-ل رلي 4 للذلا المتقوة  
 الحمولذ السكقبنذ 283 000 خلا



## تذييل

## نموذج لتطبيق " الخطوط التوجيهية المؤقتة "

## 1 عموميات

يبين هذا التذييل طريقة تطبيق الخطوط التوجيهية المؤقتة ، المشار إليها فيما بعد باسم " الخطوط التوجيهية " ، من خلال النموذج العملي الموصوف أدناه الذي يوضح الاجراء المتعلق بحساب بارامترات تدفق الزيت من صندل صهريجي . وتيسيرا لعرض هذا النموذج ، تم افتراض شكل مبسط للبدن ومستوى مبسط من تقسيم الحجيرات . ومن السهل تطويع الاجراءات المبينة في هذا التذييل بحيث تتخذ صورة تطبيق يعتمد على الحاسب ، ويلاحظ أن هذا التطبيق سيكون ضروريا لدى تقييم الترتيبات الأكثر تعقيدا . وقد تم تقييم هذا النموذج وفقا لمتطلبات " الموافقة على مفهوم التصميم " . وأشار عند الاقتضاء إلى المتطلبات الإضافية المتعلقة بالموافقة على مفهوم التصميم الذي تضعه ترسانة بناء السفن .

ويتألف هذا الاجراء النموذجي ، الذي يتعين اتباعه لتطبيق الخطوط التوجيهية ، من هذه الخطوات الأساسية السبع :

- (1) " تصميم السفينة " : وفقاً للفقرة 1.3 من الخطوط التوجيهية ، تصمم السفينة بحيث تفي بجميع اللوائح واجبة الانطباق من المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73 .
- (2) " تحديد حالة الحمل الكامل " : وفقاً للفقرة 5.1.5 من الخطوط التوجيهية ، تحدد حالة الحمل الكامل .
- (3) " تجميع حالات العطب " : عن طريق تطبيق دوال توزيع الكثافة العطبية المبينة في الخطوط التوجيهية ، تحدد كل مجموعة متفردة من الحجيرات المعطوبة والاحتمال المناظر لحالة العطب تلك . وتشتق توليفات مستقلة من حالات العطب فيما يخص العطب الجانبي (التصادم) والعطب القاعي (الجنوح) .
- (4) " حساب وضع التوازن لكل حالة عطب " : يحسب وضع التوازن النهائي لجميع حالات العطب الجانبي والقاعي . ولا يقتضي الأمر إجراء هذا الحساب إلا فيما يتعلق بالتصميم النهائي الذي تضعه ترسانة بناء السفن ، وفقاً للفقرة 10.5.1.5 من الخطوط التوجيهية .
- (5) " حساب تدفق الزيت لكل حالة عطب " : يحسب تدفق الزيت لكل حالة عطب . وتجري حسابات مستقلة للعطب الجانبي والعطب القاعي في ظل ظروف للمدر (المد والجزر) تناظر 0,0 م و 2,0 م و 6,0 م . وفيما يخص العطب الجانبي ، يفترض تسرب كل الزيت من الصهاريج المعطوبة . وفيما يخص العطب القاعي ، يطبق أسلوب التوازن الهيدروستاتي . وفيما يخص التصميم النهائي الذي تضعه ترسانة بناء السفن ، تقسيم القدرة على البقاء وفقاً لمتطلبات اللائحة 25(3) من المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73 .

التذييل 7 : الموافقة على أساليب بديلة للتصميم والبناء

(6) " حساب بارامترات تدفق الزيت " : يحدد الاحتمال التراكمي لكل مستوى من تدفق الزيت . ويحسب هذا الاحتمال للعطب الجانبي ، ويحسب فيما يخص العطب القاعي لكل ظرف من ظروف المدر (المد والجزر) . ثم تحسب بارامترات تدفق الزيت المناظرة . وتجمع بارامترات العطب القاعي الناشئة عن المدر وفقاً للفقرة 3.1.5 ، تم تجمع بارامترات العطب الجانبي والعطب القاعي وفقاً للفقرة 2.1.5 من الخطوط التوجيهية .

(7) " حساب الرقم القياسي لمنع التلوث E " : يعتبر التصميم الجديد ذا خصائص مرضية إذا كان الرقم القياسي E ، وفقاً لتعريفه الوارد في الفقرة 2.4 من الخطوط التوجيهية ، يساوي 1,0 أو أكثر .

2 الإجراء المتعلق بالتحليل

يتضمن هذا القسم وصفاً للخطوات الأساسية من رقم 1 حتى رقم 6 .

1.2 الخطوة 1 : تصميم السفينة

يبين الشكل ألف 1 (ترتيب الصندل) ترتيب وأبعاد الصندل المتخذ كنموذج . وتوخياً للوضوح ، تم اختيار ترتيب بسيط لا يفي بجميع متطلبات اتفاقية ماربول 78/73 . غير أن التصميمات التي ستقدم ، من الناحية الفعلية، لأجل الموافقة عليها كبداية للبدن المزدوج يجب أن تفي بجميع اللوائح واجبة الانطباق من المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73

2.2 الخطوة 2 : تحديد حالة الحمل الكامل

يجب أن تحدد حالة الحمل في الوضع السالم والسفينة محملة حتى خط الحمل الأقصى المحدد لها مع انعدام وزانتها (ميلها الطولي) وميلها العرضي . وينبغي تحديد قيم افتراضية للثوابت والمستهلكات (زيت الوقود ، وزيت الديزل ، والماء العذب ، وزيت التزليق ، وما إلى ذلك) . وينبغي أن تستند ساعات صهاريج الشحنات الزيتية إلى النفاذيات الفعلية لهذه الصهاريج . وينبغي افتراض أن جميع صهاريج الشحنات الزيتية المملوءة بنسبة 98% من سعتها . ويجب اعتبار أن كل الشحنات الزيتية تتمتع بكثافة متجانسة .

وفي هذا النموذج الحالي ، يفترض أن نفاذية صهاريج الشحنات الزيتية تساوي 0,99 ، أماكن صابورة القاع المزدوج ، و0,95 لأماكن صابورة الصهاريج الجانبية . ومن ثم فإن سعة الملاء بنسبة 100% لصهريجي الشحنات الزيتية CO1 وCO2 هي :

$$\begin{array}{r} 9\ 623\ \text{م}^3 \\ 28\ 868\ \text{م}^3 \\ \hline 38\ 491\ \text{م}^3 \end{array} \quad \begin{array}{l} : \text{CO1} \\ : \text{CO2} \\ : \text{المجموع} \end{array}$$

وعليه ، فإن سعة صهاريج البضائع المملوءة بنسبة 98% هي :

$$C = 0,98 \times 38\ 491 = 37\ 721\ \text{م}^3$$

## تنبيلات التفسيرات الموحدة للمرفق I

المرفق I

وفي نموذج الصندوق محل النظر تم ، لأغراض التبسيط ، افتراض أن وزن الثوابت والمستهلكات يساوي صفراً . وعند خط الحمل المحدد 9,0 م ، تستخلص القيمتان التاليتان لكثافة (w) وكثافة (ρ<sub>c</sub>) الشحنات الزيتية .

$$W = \text{الإزاحة} - \text{وزن الصندوق في وضع التحميل الخفيف} = 33\,949 \text{ طناً}$$

$$\rho_c = 33\,949 \text{ ط/م}^3 = 0,90 \text{ ط/م}^3$$

## 3.2 الخطوة 3 : تجميع حالات العطب

يتعين في هذه الخطوة تحديد حالات العطب. ويتم القيام بذلك عن طريق تطبيق دوال التوزيع الاحتمالي للكثافة المحددة للعطب الجانبي (الشكلان 1 و 2) ودوال التوزيع الاحتمالي للكثافة المحددة للعطب القاعي (الشكلان 3 و 4) . وتحدد معا كل مجموعة متفردة من الحجيرات المعطوبة ويحسب الاحتمال المناظر لها . وينبغي أن يكون حاصل جمع الاحتمالات مساوياً 1,0 لكل من حالات العطب الجانبي وحالات العطب القاعي التي تم تقييمها .

وهناك أساليب مختلفة تتيح تحديد مجموعات الحجيرات والاحتمالات المناظرة لها ، وينبغي أن يسفر كل أسلوب منها عن النتائج نفسها .

وفي هذا النموذج الحالي ، يتم تحديد مجموعات الحجيرات ودوال التوزيع الاحتمالي للكثافة باستخدام أسلوب للتقييم التزايدى " خطوة خطوة " . ويتمثل هذا الأسلوب في تكبير موقع كل عطب وامتداده خطوة خطوة بمقادير ضئيلة بدرجة كافية . فيفترض مثلاً (فيما يخص العطب الجانبي) تكبير الدوال على النحو التالي : الموقع الطولي = 100 خطوة ، والامتداد الطولي = 1,00 خطوة ، والاختراق العرضي = 100 خطوة ، والموقع الرأسي = 10-خطوات ، والامتداد الرأسي 100 خطوة . وبذلك يتم تحديد 10<sup>9</sup> حالة عطب . والاحتمال المناظر لكل خطوة يساوي المساحة التي يحتويها منحنى التوزيع الاحتمالي للكثافة الواقع أعلى مقدار الزيادة المعنى هذا . والاحتمال المناظر لكل حالة عطب هو ناتج احتمالات الدوال الخمس . وتوجد حالات عطب فائضة تصيب حجيرات متماثلة . ويتم توحيد هذه الحالات عن طريق جمع احتمالاتها . وفيما يتعلق بناقلة نمونجية مزدوجة البدن تسفر حالات العطب البالغة 10<sup>9</sup> حالة عن عدد يتراوح بين 100 و 400 مجموعة متفردة من الحجيرات .

## 1.3.2 تقييم العطب الجانبي

توفر دوال توزيع الكثافة العطبية إحصائيات مستقلة للموقع والطول والاختراق . وفيما يخص العطب الجانبي ، يكون احتمال الموقع الطولي والامتداد الطولي والاختراق العرضي والموقع الرأسي والامتداد الرأسي لعطب ما هو ناتج احتمالات هذه الخصائص الخمس للعطب المعنى .

وعملاً على ابقاء النموذج ضمن حجم سهل التداول ، تم افتراض زيادات واسعة بقدر ما :

التذييل 7 : الموافقة على أساليب بديلة للتصميم والبناء

الموقع الطولي عند 10 خطوات	$0,10L = L/10 =$	لكل خطوة
الامتداد الطولي عند 3 خطوات	$0,10L = 0,3L/3 =$	لكل خطوة
الاختراق العرضي عند 6 خطوات	$0,05B = 0,3B/6 =$	لكل خطوة .

وعملًا على تبسيط التقييم بدرجة أكبر ، تم افتراض أن كل عطب يمتد رأسياً بلا حدود . ومن ثم ، يعتبر احتمال الموقع الرأسي واحتمال الامتداد الرأسي مساويين 1,0 لكل حالة عطب . وهذا افتراض معقول لأن ارتفاع القاع المزوج لا يمثل سوى 10% من العمق . وإذا أخذنا المساحة الواقعة أدنى دالة توزيع الكثافة المحددة للموقع الرأسي حتى  $0,1D$  (أنظر الشكل 2 الدالة  $f_{ss}$ ) ، حصلنا على قيمة قدرها 0,005 . ويعني هذا أن احتمال وقوع مركز العطب داخل منطقة القاع المزوج هو 1/200 .

ويبين الشكل ألف 2 (تعيين العطب الجانبي) الخطوات لكل من الموقع الطولي والامتداد الطولي والاختراق العرضي فيما يتعلق بالصنديل . ويتضمن الجدول ألف 1 (مقادير الزيادة المستخدمة في التقييم التزايدى للعطب) مدى كل خطوة ، ونقطة الوسط أو القيمة المتوسطة لكل خطوة ، واحتمال حدوث هذه الخطوة المحددة . ومن ذلك مثلا أن  $Z_1$  تغطي نطاق الاختراق العرضي الذي يبدأ من الجدار الجانبي ويمتد إلى داخل السفينة حتى 5% من عرضها . والاختراق المتوسط هو  $0,025B$  أو 2,5% من العرض . واحتمال الحدوث هو امكانية أن يقع الاختراق ضمن مدى يتراوح بين 0% و 5% من العرض . ويساوي هذا الاحتمال 0,749 ، وهو المساحة الواقعة أدنى دالة توزيع الكثافة للاختراق العرضي (الشكل 1 ، الدالة  $f_{ss}$ ) بين  $0,0B$  و  $0,05B$  . ولما كانت المساحة الواقعة أدنى دالة للتوزيع الاحتمالي للكثافة تساوي 1,0 فان حاصل جمع الاحتمالات لجميع الزيادات المطبقة على كل دالة يساوي 1,0 .

وسيجري إجمالاً تقييم عشرة مواقع طولية وثلاثة امتدادات طولية وستة اختراقات عرضية . ويجب دراسة جميع التوليفات العطبية لمجموع قدره  $(10) \times (3) \times (6) = 180$  حالة عطب مستقلة . ويتم تحديد الحجيرات المعطوبة عن طريق وضع كل توليفة تجمع بين الموقع/الامتداد/الاختراق فوق رسم الصنديل . وتعين هذه الحدود العطبية متوازي سطوح . وأي حجيرة تمتد إلى داخل هذه المنطقة العطبية تعتبر حجيرة معطوبة . وكل حالة من هذه الحالات ، التي يبلغ عددها 180 حادث عطب ، تسبب عطباً لحجيرة واحدة أو أكثر . والأحداث التي تسفر عن عطب حجيرات متماثلة تجمع في حالة عطب واحدة بإيجاد حاصل جمع احتمالات الأحداث العطبية المختلفة .

ولنبداً الآن عند الطرف الخلفي للصنديل ثم نتقدم نحو الأمام . يقع أول موقع عطبي  $X_1$  أمام إطار المؤخرة بمسافة  $0,05L$  . والطول المتوسط لأول امتداد عطبي  $Y_1$  يبلغ  $0,05L$  . والقيمة المتوسطة لأول اختراق عرضي  $Z_1$  تبلغ  $0,025B$  . ومتوازي السطوح العطبي الناتج يقع بأكمله داخل الحجيرة WB1 ومن ثم فإنه لا يصيب إلا هذه الحجيرة وحدها . واحتمال هذا الحدث العطبي هو :

$$P_{111}(X_1 Y_1 Z_1) = (0,1000) \times (0,7725) \times (0,7490) = 0,05786$$

وإذا تقدمنا مع الاختراقات المستعرضة من  $Z_2$  حتى  $Z_6$  لوجدنا أن الحجيرة WB1 قد طالها العطب في كل حالة من هذه الحالات . والاحتمالات المناظرة لهذه الحالات هي 0,01074 ، و 0,00216 ، و 0,00216 ، و 0,00216 ، و 0,00216 ، و 0,00216 ، و 0,00216 على التوالي . والاحتمال التجميعي لهذه الحالات الست عند موقع العطب الطولي  $X_1$  هو :



## تذييلات التفسيرات الموحدة للمرفق I

المرفق I

$$P_{111-6}(X_1 Y_1 Z_{1-6}) = 0,05786 + 0,01074 \\ + 0,00216 + 0,00216 + 0,000216 + 0,00216 = 0,07725$$

ثم ننتقل بعد ذلك إلى الامتداد العطبي  $Y_2$  . ومتوازي السطوح العطبي  $X_1 Y_2 Z_1$  يقع أيضاً داخل الحجيرة WB1 . كما أن الاختراقات العرضية من  $Z_2$  حتى  $Z_6$  تقع داخل هذه الحجيرة . وبحساب احتمالات تلك الحالات نجد أن  $P_{121-6}(X_1 Y_2 Z_{1-6}) = 0,01925$

وبالمثل فإن متوازيات السطوح العطبية التي تحددها  $X_1 Y_3 Z_1 - 6$  تقع داخل الحجيرة WB1 ويبلغ احتمالها التجميعي  $P_{131-6}(X_1 Y_3 Z_{1-6}) = 0,00350$

ثم ننتقل الآن إلى الموقع الطولي التالي  $X_2$  . وضمن الامتداد الطولي  $Y_1$  ، يبقى العطب منحصراً داخل الحجيرة WB1 . ويكون الاحتمال التجميعي

$$P_{211-6}(X_2 Y_1 Z_{1-6}) = 0,07725$$

ويمتد الحد الأمامي لمتوازي السطوح العطبي  $X_2 Y_2 Z_1$  إلى جهة الأمام من الفاصل الإنشائي العرضي الذي يقع على مسافة 20,0 م من إطار المؤخرة ، ومن ثم فإن هذا العطب يصيب الحجيرات الواقعة أمام هذا الفاصل الإنشائي وخلفه على حد سواء . ويمتد الاختراق العرضي  $Z_1$  حتى نقطة تقع قبل الفاصل الإنشائي مباشرة من الجهة البرانية . ومن ثم فإن هذه التوليفة تصيب الحجيرتين WB1 و WB2S كليتهما . ويكون الاحتمال  $P_{221}(X_2 Y_2 Z_1) = 0,01442$

ويلاحظ أن متوازي السطوح العطبي  $X_2 Y_2 Z_1$  يمتد جوائياً إلى ما بعد الفاصل الإنشائي ليصيب الحجيرات WB1 و WB2S و CO1 . ويعني هذا أن صهريجاً يحتوي على شحنات زيتية قد طاله العطب وأن ذلك سيسفر عن تدفق الزيت . وبالمثل ، ستسفر الاختراقات العطبية من  $Z_3$  حتى  $Z_6$  عن انخراق الحجيرات الثلاث . والاحتمال التجميعي لهذه الحالات العطبية الخمس هو :

$$P_{222-6}(X_2 Y_2 Z_{2-6}) = 0,00268 + 0,00054 + 0,00054 \\ + 0,00054 + 0,00054 = 0,00483$$

وعن طريق التقم عبر الصندوق على هذا النحو لتحليل جميع حالات العطب البالغة 180 حالة وتجميع المجموعات المنفردة من الحجيرات المعطوبة ، نحصل على مجموعات الحجيرات وقيم الاحتمالات المبينة في الجدول ألف 2 (قيم احتمالات العطب الجانبي) . وتمثل كل مجموعة حجيرات طائفة منفردة من الحجيرات . والاحتمال المناظر هو احتمال عطب كل مجموعة مجددة من الحجيرات في حالة حدوث تصادم يؤدي إلى انخراق البدن . ومن ذلك مثلاً ، أن احتمال عطب الحجيرة WB1 هو 0,17725 . ويعني هذا أن احتمال تعرض هذه الحجيرة وحدها للعطب يبلغ نحو 17,7% . وبالمثل ، فإن احتمال تعرض الحجيرتين WB1 و WB2S للعطب في وقت واحد يبلغ 0,03408 أو نحو 3,4% ويلاحظ أن الاحتمال التراكمي لكل المجموعات يساوي 1,0 .

## 2.3.2 تقييم العطب القاعي

فيما يتعلق بالعطب القاعي ، يكون احتمال الموقع الطولي ، والامتداد الطولي ، والاختراق الرأسي ، والموقع العرضي والامتداد العرضي ، كما في حالة تقييم العطب الجانبي ، هو ناتج احتمالات هذه الأبعاد العطبية الخمسة .



التذييل 7 : الموافقة على أساليب بديلة للتصميم والبناء

ولدى تقييم العطب القاعي ، تفترض مقادير الزيادة التالية :

$$\begin{aligned} \text{الموقع الطولي عند 10 خطوات} &= L/10 = 0,10L \text{ لكل خطوة} \\ \text{الامتداد الطولي عند 8 خطوات} &= 0,8L/8 = 0,10L \text{ لكل خطوة} \\ \text{الاختراق الرأسي عند 6 خطوات} &= 0,3D/6 = 0,05D \text{ لكل خطوة} . \end{aligned}$$

وعملًا على تبسيط التقييم بدرجة أكبر ، يفترض أن جميع حالات العطب تمتد عرضيًا بلا حدود . ومن ثم يعتبر احتمال الامتداد العرضي واحتمال الموقع العرضي مساويين 1,0 في كل حالة من حالات العطب .

وتحدد مجموعات الحجيرات باستخدام نفس العملية التي سبق وصفها فيما يخص العطب الجانبي .

وبالمثل ، يتعين اجمالاً تقييم عشرة مواقع طولية وثمانية امتدادات طولية وستة اختراقات رأسية . وتمثل حالات العطب التي يتعين أخذها في الحسبان عندما يتعلق الأمر بالجنوح حاصل ضرب (10) x (8) x (6) = 480 حالة عطب مستقلة .

ويبين الشكل ألف 3 (تعيين العطب القاعي) الخطوات لكل من الموقع الطولي والامتداد الطولي والاختراق الرأسي فيما يتعلق بالصندل . ويتضمن الجدول ألف 3 (مقادير الزيادة المستخدمة في التعيين التزايد للعبط القاعي) مدى كل خطوة ، ونقطة الوسط أو القيمة المتوسطة لكل خطوة واحتمال حدوث هذه الخطوة المحددة .

وكي نقيم هنا أيضاً ، بمقادير الزيادة التدريجية ، جميع التوليفات العطبية لحجيرة الطرف الخلفي WB1 ، يجب حساب الاحتمالات التالية :

$$\begin{aligned} P_{111-6}(X_1 Y_1 Z_{1-6}) &= (0,0240) \times (0,38333) \times (1,0) = 0,00920 \\ P_{121-6}(X_1 Y_2 Z_{1-6}) &= (0,0240) \times (0,2500) \times (1,0) = 0,00600 \\ P_{131-6}(X_1 Y_3 Z_{1-6}) &= (0,0240) \times (0,11677) \times (1,0) = 0,00280 \\ P_{211-6}(X_2 Y_1 Z_{1-6}) &= (0,0320) \times (0,38333) \times (1,0) = 0,01227 \end{aligned}$$

ومن ثم فإن احتمال تعرض الحجيرة WB1 للعطب يصبح :

$$P_{WB1} = P_{11} + P_{12} + P_{13} + P_{21} = 0,03027$$

وعن طريق تطبيق كل واحدة من حالات العطب البالغة 480 حالة على الحجيرة ذات الصلة (أو مجموعات الحجيرات ذات الصلة) ، نحصل على احتمالات تعرض هذه الحجيرة أو الحجيرات للعطب من جراء الجنوح . وترد هذه الاحتمالات في الجدول ألف 4 (قيم احتمالات العطب القاعي) .

4.2 الخطوة 4 : حساب وضع التوازن لكل حالة عطب

لا يتناول هذا النموذج سوى تحليل مفهوم التصميم . ولا يقتضي الأمر إجراء تحليلات للتوازن العطبي من أجل تحديد ظروف التوازن إلا فيما يخص التصميم النهائي الذي تضعه ترسانة بناء السفن ، وفقاً للفقرة 10.5.1.5 من الخطوط التوجيهية .

## تذييلات التفسيرات الموحدة للمرفق I

## 5.2 الخطوة 5 : حساب تدفق الزيت لكل حالة عطب

في هذه الخطوة يحسب تدفق الزيت من كل مجموعة من الحجيرات عند وقوع عطب جانبي وعطب قاعي ، على النحو المبين أدناه .

## 1.5.2 تقييم العطب الجانبي

فيما يتعلق بالعطب الجانبي ، يفترض أن 100% من الزيت الموجود في صهريج معطوب تنقل فيه شحنات زيتية يتدفق إلى البحر . وإذا استعرضنا مجموعات الحجيرات الاحدى عشرة المعرضة للتأثر بالعطب الجانبي ، لوجدنا ثلاث توليفات عطبية تؤثر على صهاريج الزيت هي : CO1 فقط ، و CO2 فقط ، وعطب يصيب CO1 و CO2 في وقت واحد . ويكون تدفق الزيت من هذه الصهاريج على النحو التالي :

$$\begin{aligned} \text{CO1 (98\% من الحجم الكامل)} &= 9\,430 \text{ م}^3 \\ \text{CO2 (98\% من الحجم الكامل)} &= 28\,291 \text{ م}^3 \\ \text{CO2 + CO1 (98\% من الحجم الكامل)} &= 37\,721 \text{ م}^3 \end{aligned}$$

## 2.5.2 تقييم العطب القاعي

فيما يتعلق بالعطب القاعي ، يجب إجراء حساب لتوازن الضغط . ويفترض أن السفينة قد جنحت على سطح مستو وأنها ظلت محتفظة بغاطسها الأصلي في الوضع السالم . وفيما يتعلق بتحليل مفهوم التصميم ، يفترض انعدام الوزانة والميل العرضي . كما يفترض أن الضغط الزائد للغاز الخامل يساوي 0,05 بار ، وفقاً للفقرة 4.5.1.5 من الخطوط التوجيهية . و"تحتجز" أماكن القاع المزبوج الواقعة أسفل صهاريج الشحنات الزيتية قسطاً من تدفق الزيت . ووفقاً للفقرة 7.5.1.5 من الخطوط التوجيهية ، ينبغي افتراض أن الحجم المغمور من هذه الأماكن يحتوي على 50% من الزيت وعلى 50% من ماء البحر حجماً في وضع التوازن . وعند حساب حجم الزيت المحتجز في هذه الأماكن ، لا تؤخذ في الاعتبار طريقة توزيع الزيت وماء البحر في تلك الأماكن .

وتجري الحسابات بوجه عام لثلاثة أوضاع مختلفة للمدر (المد والجزر) : عند مستوى قدره 0,0 م ، وعند هبوط مدري قدره 2,0 م ، ثم عند هبوط مدري قدره 6,0 م . ووفقاً للفقرة 3.1.5 من الخطوط التوجيهية ، لا يستلزم الأمر مراعاة الهبوط المدري الذي يزيد على 50% من أقصى غاطس للسفينة . ومن ثم فإن ظروف المدر تعتبر ، في هذا النموذج ، 0,0 م و 2,0 م و 4,5 م .

ويحسب الحجم الفعلي من الزيت المفقود من صهريج البضائع لكل ظرف من ظروف المدر ، مع افتراض وجود توازن هيدروستاتي ، على النحو التالي :

$$z_c \cdot \rho_c \cdot g + 100\Delta p = z_s \cdot \rho_s \cdot g$$

حيث:

$$\begin{aligned} z_c &= \text{ارتفاع الزيت المتبقي في الصهريج المعطوب (م)} \\ \rho_c &= \text{كثافة الشحنات الزيتية (0,9 ط/م}^3\text{)} \\ g &= \text{تسارع الجاذبية (9,81 م/ث}^2\text{)} \end{aligned}$$

التذييل 7 : الموافقة على أساليب بديلة للتصميم والبناء

$$\begin{aligned} \Delta p &= \text{ضغط الضبط لصمامات الضغط/الخواء في صهاريج البضائع} \\ &= 0,05 \text{ (بار)} \\ z_s &= \text{ارتفاع الماء في الخارج أعلى القاع المزوج (م)} \\ z_s &= T - 2 = 7,00 \text{ م} \\ \rho_s &= \text{كثافة ماء البحر (1,025 ط/م}^3\text{)} \end{aligned}$$

أنظر أيضًا الشكل ألف 4 .

ومن المعادلة السابقة ، نحصل على ارتفاع الزيت المتبقي  $z_c$  ، في مستوى مدري يساوي صفرًا :

$$z_c = 7,40 \text{ م}$$

ومن ثم فإن ، ارتفاع الزيت المفقود  $(h_1 = 0,98h_c - z_c)$  يكون :

$$h_1 = 7,40 - 17,64 = 10,24 \text{ م}$$

ويكون حجم الزيت المفقود  $(V_1)$  من صهريج البضائع CO1 :

$$V_1 = 0,99 \times 15 \times 36 \times 10,24 = 5474 \text{ م}^3$$

وفي هذه الحالة يكون الحجم الكلي  $(V_{wo})$  للزيت والماء في صهاريج ماء الصابورة هو :

$$V_{wo} = 0,95 \times 60 \times [2 \times z_{wo} + 2 \times 20] \times 2 = 6202 \text{ م}^3$$

حيث:

$$z_{wo} = 0,5(z_c + z_s) = 7,20 \text{ م}$$

وإذا افترضنا أن الزيت المحتجز يشغل 50% من  $V_{wo}$  ، نحصل على التدفق الكلي للزيت  $(V_{outflow})$  من صهريج البضائع CO1 :

$$V_{outflow} = 0,5V_{wo} - V_1 = 2373 \text{ م}^3$$

ويكون تدفق الزيت من صهريج البضائع CO2 هو :

$$V_{outflow} = 0,99 \times 45 \times 36 \times 10,24 - 6202 \times 0,5 = 13322 \text{ م}^3$$

ويكون التدفق الكلي للزيت من صهريجي البضائع CO1 و CO2 هو :

$$V_{outflow} = 0,99 \times 60 \times 36 \times 10,24 - 6202 \times 0,5 = 18796 \text{ م}^3$$

والتطبيق التزايدى للامتدادات العطبية ومقادير الزيادة المفترضة يسفر عن تحديد أربع عشرة مجموعة من الحجيرات للعطب القاعي . ويصيب العطب صهاريج الزيت والقاع

## تنبيلات التفسيرات الموحدة للمرفق I

المرفق I

المزبوج وفقاً لثلاث توليفات . ويلخص الجدول الوارد أدناه تدفقات الزيت عند مستويات مدرية تساوي 0,0 م و 2,0 م و 4,5 م :

توليفة الصهاريج	تدفقات الزيت (م <sup>3</sup> ) عند مستويات مدرية قدرها		
	0,0 م	2,0 م	4,5 م
WB2S+WB2P+CO1	2 373	3 832	5 658
WB2S+WB2P+CO2	13 322	17 210	22 081
WB2S+WB2P+CO1+CO2	18 796	23 898	30 292

## 6.2 الخطوة 6 : حساب بارامترات تدفق الزيت

في هذه الخطوة تحسب بارامترات تدفق الزيت وفقاً للفقرة 3.4 من الخطوط التوجيهية . وتيسيراً لحساب هذه البارامترات ، توضع المجموعات العطبية داخل جدول بترتيب تصاعدي تبعاً لتدفق الزيت . ويحسب حاصل جمع الاحتمالات ، بادئين من حالة العطب التي تسبب أدنى تدفق ونستمر حتى نصل إلى حالة العطب التي تسبب أقصى تدفق . ويتضمن الجدولان ألف 5 وألف 6 (قيم الاحتمال التراكمي وتدفق الزيت) قيم التدفق لكل من العطب الجانبي والعطب القاعي في ظروف المدر الثلاثة .

احتمال التدفق الصفري للزيت ،  $P_0$  : هذا البارامتر يساوي الاحتمال التراكمي لكل حالات العطب التي لا يحدث فيها تدفق للزيت . ومن الجدول ألف 5 ، نرى أن احتمال التدفق الصفري للزيت في حالة العطب الجانبي يساوي 0,83798 ، وأن احتمال التدفق الصفري للزيت في حالة العطب القاعي (في ظل مستوى مدري قدره 0,0 م) يساوي 0,84313 .

بارامتر التدفق المتوسط للزيت ،  $O_M$  : يمثل هذا البارامتر المتوسط المرجح للحالات جميعاً ، ويتم استخلاصه بجمع نواتج كل احتمال لحالة عطبية وتدفق الزيت المحسوب لتلك الحالة .

بارامتر التدفق المفرط للزيت ،  $O_E$  : يمثل هذا البارامتر المتوسط المرجح للحالات العطبية التي يتراوح احتمالها التراكمي بين 0,9 و 1,0 وهو يساوي مجموع نواتج كل احتمال لحالة عطبية يتراوح احتمالها التراكمي بين 0,90 و 1,0 وتدفق الزيت المناظر لها ، مع ضرب النتيجة في 10 .

وفي هذا النموذج الحالي ، ترد في الجدولين ألف 5 وألف 6 قيم التدفق المحسوبة . ووفقاً للفقرة 3.1.5 من الخطوط التوجيهية ، يتم تجميع بارامترات التدفق الناشئ عن العطب القاعي ، في ظروف مدرية قدرها 0,0 م و 2,0 م و 4,5 م ، بنسبة 0,4 : 0,5 : 0,1 على التوالي . ووفقاً للفقرة 2.1.5 ، يتم بعد ذلك تجميع بارامترات التصادم (العطب الجانبي) والجنوح (العطب القاعي) بنسبة 0,4 : 0,6 : 0,6 على التوالي . ويتضمن الجدول ألف 7 (موجز بارامترات تدفق الزيت) قائمة بارامترات تدفق الزيت  $P_0$  ،  $O_M$  ،  $O_E$  ، المتعلقة بالصنل الصهريجي المأخوذ كنموذج .



التذييل 7 : الموافقة على أساليب بديلة للتصميم والبناء

الجدول ألف 1 - مقادير الزيادة المستخدمة في التقييم التزايدى للعطب الجانبي  
الموقع الطولي (الخطوة = 0,1L)

الاحتمال	مدى مقادير الزيادة			
	نقطة الوسط	الحد الأقصى	الحد الأدنى	
0,1000	0,05L	0,1L	0,0L	X <sub>1</sub>
0,1000	0,15L	0,2L	0,1L	X <sub>2</sub>
0,1000	0,25L	0,3L	0,2L	X <sub>3</sub>
0,1000	0,35L	0,4L	0,3L	X <sub>4</sub>
0,1000	0,45L	0,5L	0,4L	X <sub>5</sub>
0,1000	0,55L	0,6L	0,5L	X <sub>6</sub>
0,1000	0,65L	0,7L	0,6L	X <sub>7</sub>
0,1000	0,75L	0,8L	0,7L	X <sub>8</sub>
0,1000	0,85L	0,9L	0,8L	X <sub>9</sub>
0,1000	0,95L	1,0L	0,9L	X <sub>10</sub>
1,0000				

الامتداد الطولي (الخطوة = 0,1L)

الاحتمال	مدى الامتدادات			
	نقطة الوسط	الحد الأقصى	الحد الأدنى	
0,7725	0,05L	0,1L	0,0L	Y <sub>1</sub>
0,1925	0,15L	0,2L	0,1L	Y <sub>2</sub>
0,0350	0,25L	0,3L	0,2L	Y <sub>3</sub>
1,0000				

الاختراق العرضي (الخطوة = 0,05B)

الاحتمال	نطاق الاختراق			
	نقطة الوسط	الحد الأقصى	الحد الأدنى	
0,7490	0,025B	0,05B	0,0B	Z <sub>1</sub>
0,1390	0,075B	0,10B	0,05B	Z <sub>2</sub>
0,0280	0,125B	0,15B	0,10B	Z <sub>3</sub>
0,0280	0,175B	0,20B	0,15B	Z <sub>4</sub>
0,0280	0,225B	0,25B	0,20B	Z <sub>5</sub>
0,0280	0,275B	0,30B	0,25B	Z <sub>6</sub>
1,0000				



## المرفق 1

## تذييلات التفسيرات الموحدة للمرفق I

الاختلاف الخاص بالمجموعة	أبعاد العطب والخصائص										مجموعات الحويرات المقترحة	
0,17725					$X_2Y_1Z_{1-6}$	$X_1Y_3Z_{1-6}$	$X_1Y_2Z_{1-6}$	$X_1Y_1Z_{1-6}$	$X_1Y_2Z_{1-6}$	$X_1Y_1Z_{1-6}$	WB1	1
					0,07725	0,00350	0,01925	0,07725	0,07725			
0,03408					$X_3Y_2Z_1$	$X_3Y_3Z_1$	$X_2Y_2Z_1$	$X_2Y_2Z_1$	$X_2Y_2Z_1$	$X_2Y_2Z_1$	WB1 + WB2S	2
					0,01442	0,00262	0,00262	0,01442	0,01442			
0,01054						$X_3Y_2Z_{2-6}$	$X_2Y_2Z_{2-6}$	$X_2Y_2Z_{2-6}$	$X_2Y_2Z_{2-6}$	WB1 + WB2S + CO1	3	
						0,00483	0,00088	0,00483	0,00483			
0,41532	$X_3Y_3Z_1$	$X_5Y_2Z_1$	$X_5Y_1Z_1$	$X_4Y_3Z_1$	$X_4Y_3Z_1$	$X_4Y_2Z_1$	$X_4Y_2Z_1$	$X_3Y_1Z_1$	$X_3Y_1Z_1$	WB2S	4	
	0,00262	0,01442	0,01442	0,05786	0,00262	0,01442	0,05786	0,05786	0,05786			
	$X_8Y_1Z_1$	$X_7Y_2Z_1$	$X_7Y_2Z_1$	$X_7Y_2Z_1$	$X_1Y_1Z_1$	$X_6Y_3Z_1$	$X_6Y_2Z_1$	$X_6Y_1Z_1$	$X_6Y_1Z_1$			
	0,05786	0,00262	0,00262	0,01442	0,05786	0,00262	0,01442	0,05786	0,05786			
0,01939								$X_3Y_1Z_{2-6}$	$X_3Y_1Z_{2-6}$	WB2S + CO1	5	
								0,01939	0,01939			
0,02598					$X_5Y_3Z_{2-6}$	$X_4Y_3Z_{2-6}$	$X_4Y_2Z_{2-6}$	$X_4Y_2Z_{2-6}$	$X_4Y_1Z_{2-6}$	WB2S + CO1 + CO2	6	
					0,00088	0,00088	0,00483	0,00483	0,01939			
0,00088									$X_3Y_3Z_{2-6}$	WB1 + WB2S + CO1 + CO2	7	
									0,00088			
0,09381	$X_7Y_2Z_{2-6}$	$X_7Y_1Z_{2-6}$	$X_6Y_3Z_{2-6}$	$X_6Y_2Z_{2-6}$	$X_6Y_2Z_{2-6}$	$X_6Y_1Z_{2-6}$	$X_5Y_2Z_{2-6}$	$X_5Y_1Z_{2-6}$	$X_5Y_1Z_{2-6}$	WB2S + CO2	8	
	0,00483	0,01939	0,00088	0,00483	0,00483	0,01939	0,00483	0,01939	0,01939			
0,03408					$X_9Y_3Z_1$	$X_9Y_2Z_1$	$X_8Y_3Z_1$	$X_8Y_2Z_1$	$X_8Y_1Z_1$	WB2S + WB3	9	
					0,00262	0,01442	0,00262	0,01442	0,01442			
0,01142					$X_9Y_3Z_{2-6}$	$X_9Y_2Z_{2-6}$	$X_8Y_3Z_{2-6}$	$X_8Y_2Z_{2-6}$	$X_8Y_1Z_{2-6}$	WB2S + CO2 + WB3	10	
					0,00088	0,00483	0,00088	0,00483	0,00483			
0,17725					$X_{10}Y_3Z_{1-6}$	$X_{10}Y_2Z_{1-6}$	$X_{10}Y_1Z_{1-6}$	$X_{10}Y_1Z_{1-6}$	$X_{10}Y_1Z_{1-6}$	WB3	11	
					0,00350	0,01925	0,07725	0,07725	0,07725			
1,00000												

الجدول ألف 2 - قيم احتمالات العطب الجانبية

التذييل 7 : الموافقة على أساليب بديلة للتصميم والبناء

الجدول ألف 3 - مقادير الزيادة المستخدمة في التقييم التزايدى للعطب القاعي  
الموقع الطولي (الخطوة = 0,1L)

الاحتمال	مدى مقادير الزيادة			
	نقطة الوسط	الحد الأقصى	الحد الأدنى	
0,0240	0,05L	0,1L	0,0L	X <sub>1</sub>
0,0320	0,15L	0,2L	0,1L	X <sub>2</sub>
0,0400	0,25L	0,3L	0,2L	X <sub>3</sub>
0,0480	0,35L	0,4L	0,3L	X <sub>4</sub>
0,0560	0,45L	0,5L	0,4L	X <sub>5</sub>
0,0800	0,55L	0,6L	0,5L	X <sub>6</sub>
0,1200	0,65L	0,7L	0,6L	X <sub>7</sub>
0,1600	0,75L	0,8L	0,7L	X <sub>8</sub>
0,2000	0,85L	0,9L	0,8L	X <sub>9</sub>
0,2400	0,95L	1,0L	0,9L	X <sub>10</sub>
1,0000				

الامتداد الطولي (الخطوة = 0,1L)

الاحتمال	مدى الامتدادات			
	نقطة الوسط	الحد الأقصى	الحد الأدنى	
0,3833	0,05L	0,1L	0,0L	Y <sub>1</sub>
0,2500	0,15L	0,2L	0,1L	Y <sub>2</sub>
0,1167	0,25L	0,3L	0,2L	Y <sub>3</sub>
0,0500	0,35L	0,4L	0,3L	Y <sub>4</sub>
0,0500	0,45L	0,5L	0,4L	Y <sub>5</sub>
0,0500	0,55L	0,6L	0,5L	Y <sub>6</sub>
0,0500	0,65L	0,7L	0,6L	Y <sub>7</sub>
0,0500	0,75L	0,8L	0,7L	Y <sub>8</sub>
1,0000				

الاختراق الرأسي (الخطوة = 0,05D)

الاحتمال	نطاق الاختراق			
	نقطة الوسط	الحد الأقصى	الحد الأدنى	
0,5575	0,025D	0,05D	0,0D	Z <sub>1</sub>
0,2225	0,075D	0,10D	0,05D	Z <sub>2</sub>
0,0550	0,125D	0,15D	0,10D	Z <sub>3</sub>
0,0550	0,175D	0,20D	0,15D	Z <sub>4</sub>
0,0550	0,225D	0,25D	0,20D	Z <sub>5</sub>
0,0550	0,275D	0,30D	0,25D	Z <sub>6</sub>
1,0000				

I  
المرفق

## تذييلات التفسيرات الموحدة للمرفق I

الاحتمال للخطئ بالمجموعة	أبعاد العطب واحتمالاته										مجموعات الحجيرات المقتردة	الجدول ألف 4 - قيم الاحتمال العطبي		
0,03027												WB1	1	
0,05305	$X_{1,1}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,00562	$X_{1,5}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,0078	$X_{1,5}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,0078	$X_{1,4}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,00562	$X_{1,4}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,00562	$X_{1,1}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,00562	$X_{2,3}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,00655	$X_{2,3}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,01404	$X_{3,2}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,01404	$X_{3,2}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,01404	$X_{3,2}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,01404	$X_{3,2}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,01404	WB1 + WB2S + WB2P	2
0,24960	$X_{7,10}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,02808	$X_{6,10}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,0312	$X_{6,10}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,0312	$X_{7,10}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,02808	$X_{7,10}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,02808	$X_{7,10}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,02808	$X_{6,9}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,03276	$X_{6,9}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,0702	$X_{6,9}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,0702	$X_{6,9}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,0702	$X_{6,9}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,0702	$X_{6,9}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,0702	WB2S + WB2P + WB3	3
0,00530	$X_{5,6}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,00530												WB1 + WB2S + WB2P + WB3	4
0,24824				$X_{5,6}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,0053	$X_{5,6}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,0053	$X_{5,6}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,0053	$X_{4,7}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,02766	$X_{4,7}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,05928	$X_{4,7}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,05928	$X_{4,7}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,05928	$X_{4,7}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,05928	$X_{4,7}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,05928	WB2S + WB2P	5
0,25667							$X_{10}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,028	$X_{10}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,06	$X_{10}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,06	$X_{10}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,06	$X_{10}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,06	$X_{10}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,06	WB3	6
0,00592			$X_{1,1}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,00026	$X_{1,1}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,00026	$X_{1,1}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,00026	$X_{1,2}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,00062	$X_{2,2}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,00082	$X_{2,3}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,00396	$X_{2,3}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,00396	$X_{2,3}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,00396	$X_{2,3}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,00396	$X_{2,3}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,00396	WB1 + WB2S + WB2P + CO1	7
0,00337													WB2S + WB2P + CO1	8
0,05517						$X_{6,7}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,00088	$X_{6,7}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,00513	$X_{5,7}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,01408	$X_{5,7}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,01408	$X_{5,7}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,01408	$X_{5,7}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,01408	$X_{5,7}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,01408	WB2S + WB2P + CO2	9
0,06600	$X_{6,10}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,0066	$X_{8,10}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,0066	$X_{8,10}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,0066	$X_{7,10}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,00792	$X_{7,10}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,00792	$X_{7,10}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,00792	$X_{6,9}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,00924	$X_{6,9}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,0198	$X_{6,9}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,0198	$X_{6,9}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,0198	$X_{6,9}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,0198	$X_{6,9}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,0198	WB2S + WB2P + WB3 + CO2	10
0,00903	$X_{1,4}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,00158	$X_{1,5}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,0022	$X_{1,5}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,0022	$X_{2,5}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,00194	$X_{2,5}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,00194	$X_{3,4}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,00098	$X_{3,4}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,00098						WB1 + WB2S + WB2P + CO1 + CO2	11
0,00440	$X_{7,1}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,00132	$X_{6,7}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,0022	$X_{6,7}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,0022										WB2S + WB2P + WB3 + CO1 + CO2	12
0,00150	$X_{5,6}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,0015												WB1 + WB2S + WB2P + WB3 + CO1 + CO2	13
0,01148					$X_{5,6}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,0015	$X_{5,6}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,0015	$X_{5,6}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,00062	$X_{4,5}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,00267	$X_{4,5}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,00264	$X_{4,5}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,00264	$X_{4,5}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,00264	$X_{4,5}Y_{1,2}Z_{1,2}$ 0,00264	WB2S + WB2P + CO1 + CO2	14

1,00000

## التذييل 7 : الموافقة على أساليب بديلة للتصميم والبناء

التدفق المفرط $O_i \times P_{10} \times 10$ (د)	الاحتمال $P_{10}$	التدفق لمتوسط الزيت $P_i \times O_i$ (د)	الاحتمال التراكمي [مجموع $P_i$ ]	الاحتمال $P_i$	تدفق الزيت $O_i$ (د)	مجموعات الحجيرات
		0,00	0,17725	0,17725	0,00	WB1
		0,00	0,21133	0,03408	0,00	WB1 + WB2S
		0,00	0,62665	0,41532	0,00	WB2S
		0,00	0,66073	0,03408	0,00	WB2S + WB3
		0,00	0,83798	0,17725	0,00	WB3
		99,39	0,84852	0,01054	9 430,00	WB1 + WB2S + CO1
		182,85	0,86791	0,01939	9 430,00	WB2S + CO1
17 461,2052	0,06172	2 653,98	0,96172	0,09381	28 291,00	WB2S + CO2
3 230,8322	0,01142	323,08	0,97314	0,01142	28 291,00	WB2S + CO2 + WB3
331,9448	0,00088	33,19	0,97402	0,00088	37 721,00	WB1 + WB2S + CO1 + CO2
9 799,9158	0,02598	979,99	1,00000	0,02598	37 721,00	WB2S + CO1 + CO2
30 823,898	0,10000	4 272,48				

الجدول ألف 5 قيم الاحتمال التراكمي وتدفق الزيت

المطلب الجانبي

المرفق I



## المرفق I

## تنبيلات التفسيرات الموحدة للمرفق I

التدفق المفرد $O_i \times P_{e_i} \times 10^3$ (م)	الاحتمال $P_{e_i}$	التدفق المتوسط للزيت $P_i \times O_i$ (م)	الاحتمال التراكمي [مجموع $P_i$ ]	الاحتمال $P_i$	تدفق الزيت $O_i$ (م)	مجموعات الحجيرات
		0,00	0,03027	0,03027	0,00	WB1
		0,00	0,08331	0,05304	0,00	WB1 + WB2S + WB2P
		0,00	0,08861	0,00530	0,00	WB1 + WB2S + WB2P + WB3
		0,00	0,33686	0,24825	0,00	WB2S + WB2P
		0,00	0,58646	0,24960	0,00	WB2S + WB2P + WB3
		0,00	0,84313	0,25667	0,00	WB3
		14,05	0,84905	0,00592	2 373,00	WB1 + WB2S + WB2P + CO1
		8,00	0,85242	0,00337	2 373,00	WB2S + WB2P + CO1
1 012,4720	0,00760	735,11	0,90760	0,05518	13 322,00	WB2S + WB2P + CO2
8 792,5200	0,06600	879,25	0,97360	0,06600	13 322,00	WB2S + WB2P + WB3 + CO2
1 697,2788	0,00903	169,73	0,98263	0,00903	18 796,00	WB1 + WB2S + WB2P + CO1 + CO2
281,9400	0,00150	28,19	0,98413	0,00150	18 796,00	WB3 + WB2S + WB2P + CO1 + CO2
827,0240	0,00440	82,70	0,98853	0,00440	18 796,00	WB1 + WB2S + WB2P + WB3 + CO1 + CO2
2 155,9012	0,01147	215,59	1,00000	0,01147	18 796,00	WB2S + WB2P + CO1 + CO2
14 767,1360	0,10000	2 132,62				

المطبخ القاعي (مستوى منظر قدره 0,0 م)

الجدول ألف 5 - قيم الاحتمال التراكمي وتدفق الزيت (تكملة)



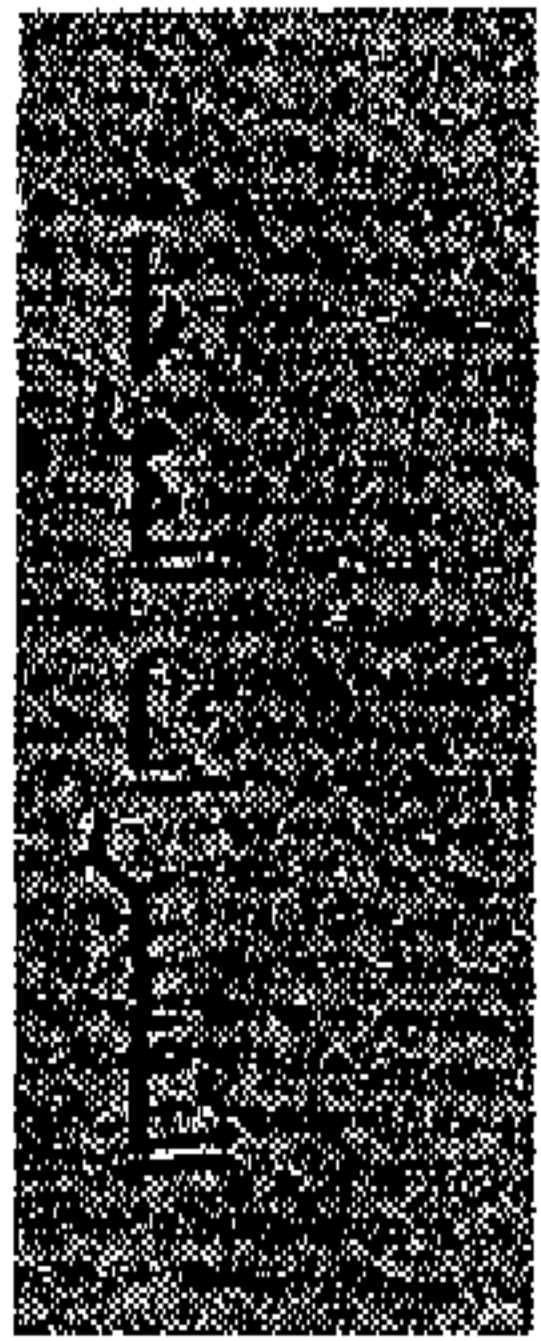
التذييل 7 : الموافقة على أساليب بديلة للتصميم والبناء

التدفق المفرد $O_i \times P_e \times 10^3$ (م)	الاحتمال $P_e$	التدفق لمتوسط الزيت $P_i \times O_i$ (م)	الاحتمال التراكمي [مجموع $P_i$ ]	الاحتمال $P_i$	تدفق الزيت $O_i$ (م)	مجموعات الحجيرات
		0,00	0,03027	0,03027	0,00	WB1c
		0,00	0,08331	0,05304	0,00	WB1 + WB2S + WB2P
		0,00	0,08861	0,00530	0,00	WB1 + WB2S + WB2P + WB3
		0,00	0,33686	0,24825	0,00	WB2S + WB2P
		0,00	0,58646	0,24960	0,00	WB2S + WB2P + WB3
		0,00	0,84313	0,25667	0,00	WB3
		22,69	0,84905	0,00592	3 832,00	WB1 + WB2S + WB2P + CO1
		12,91	0,85242	0,00337	3 832,00	WB2S + WB2P + CO1
1 307,9600	0,00760	949,65	0,90760	0,05518	17 210,00	WB2S + WB2P + CO2
11 358,6000	0,06600	1 135,86	0,97360	0,06600	17 210,00	WB2S + WB2P + WB3 + CO2
2 157,9894	0,00903	215,80	0,98263	0,00903	23 898,00	WB1 + WB2S + WB2P + CO1 + CO2
358,4700	0,00150	35,85	0,98413	0,00150	23 898,00	WB3 + WB2S + WB2P + CO1 + CO2
1 051,5120	0,00440	105,15	0,98853	0,00440	23 898,00	WB1 + WB2S + WB2P + WB3 + CO1 + CO2
2 741,1006	0,01147	274,11	1,00000	0,01147	23 898,00	WB2S + WB2P + CO1 + CO2
18 975,6320	0,10000	2 752,02				

المعطى القاعى (مستوى صدق قدره 2,0 م)

الجدول ألف 6 قيم الاحتمال، التراكمي وتدفق الزيت

المرفق I



## المرفق I

تذييلات التفسيرات الموحدة للمرفق I

التفوق المفرط $O_i \times P_i \times 10$ $\binom{3}{i}$	الاحتمال $P_i$	التفوق المتوسط للزيت $P_i \times O_i$ $\binom{3}{i}$	الاحتمال التراكمي [مجموع $P_i$ ]	الاحتمال $P_i$	تفوق الزيت $O_i$ $\binom{3}{i}$	مجموعات الحجيرات
		0,00	0,03027	0,03027	0,00	WB1
		0,00	0,08331	0,05304	0,00	WB1 + WB2S + WB2P
		0,00	0,08861	0,00530	0,00	WB1 + WB2S + WB2P + WB3
		0,00	0,33686	0,24825	0,00	WB2S + WB2P
		0,00	0,58646	0,24960	0,00	WB2S + WB2P + WB3
		0,00	0,84313	0,25667	0,00	WB3
		33,50	0,84905	0,00592	5 658,00	WB1 + WB2S + WB2P + CO1
		19,07	0,85242	0,00337	5 658,00	WB2S + WB2P + CO1
1 678,1560	0,00760	1 218,43	0,90760	0,05518	22 081,00	WB2S + WB2P + CO2
14 573,4600	0,06600	1 457,35	0,97360	0,06600	22 081,00	WB2S + WB2P + WB3 + CO2
2 735,3676	0,00903	273,54	0,98263	0,00903	30 292,00	WB1 + WB2S + WB2P + CO1 + CO2
454,3800	0,00150	45,44	0,98413	0,00150	30 292,00	WB3 + WB2S + WB2P + CO1 + CO2
1 332,8480	0,00440	133,28	0,98853	0,00440	30 292,00	WB1 + WB2S + WB2P + WB3 + CO1 + CO2
3 474,4924	0,01147	347,45	1,00000	0,01147	30 292,00	cWB2S + WB2P + CO1 + CO2
24 248,7040	0,10000	3 528,05				

المعطى القاعى (مستوى مدر 4,5 م)

الجورل ألف 6 - قيم الاحتمال التراكمي وتدفق الزيت (تكملة)

التذييل 7 : الموافقة على أساليب بديلة للتصميم والبناء

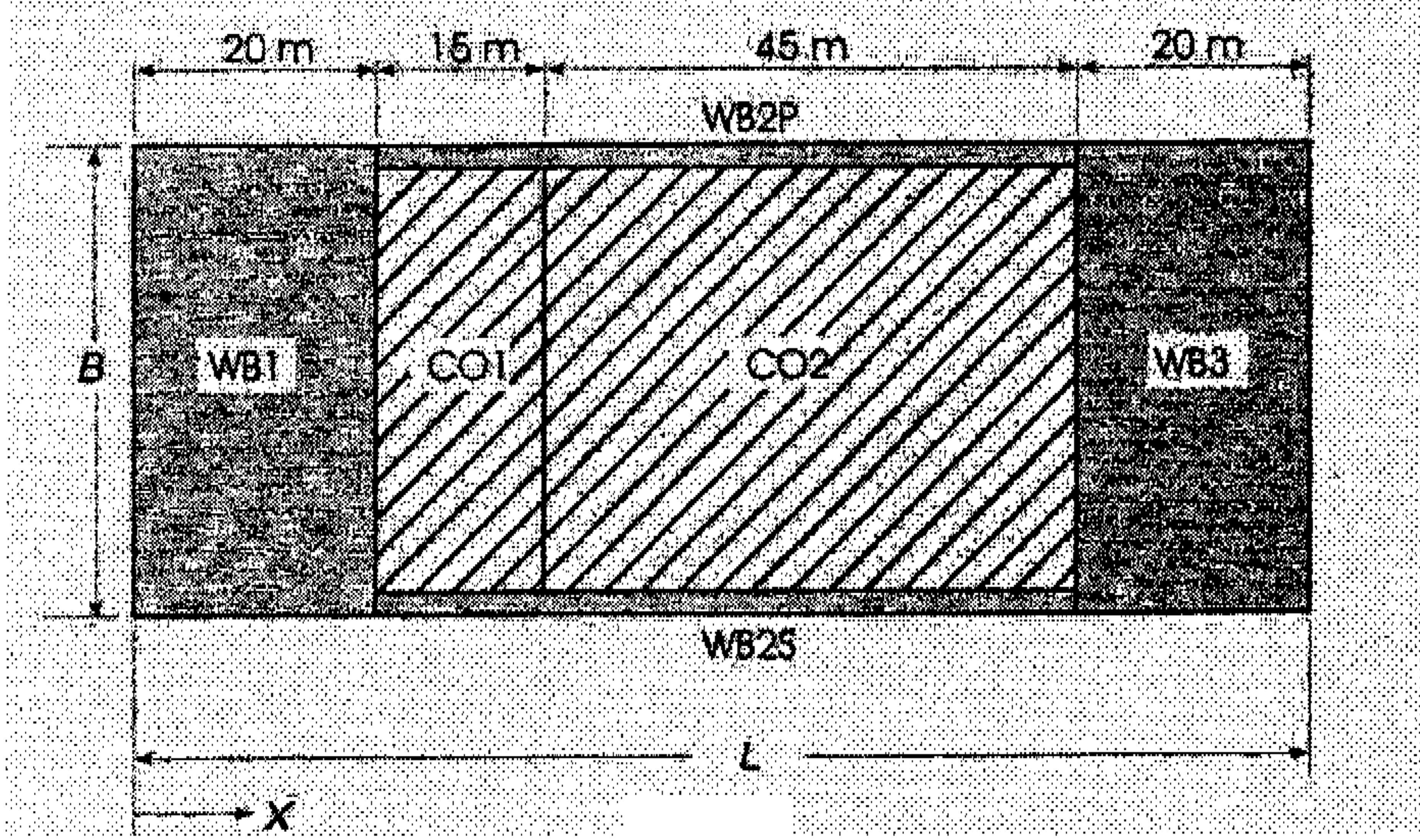
الجدول ألف 7 - موجز بارامترات تدفق الزيت

المجموع	(%10) مستوى مدر قدره 4,5 م	(%50) مستوى مدر قدره 2,0 م	(%40) مستوى مدر قدره 0,0 م	العطب القاعي
0,8431	0,8431	0,8431	0,8431	احتمال التدفق الصفري للزيت $P_0$
2 582	3 528	2 752	2 133	التدفق المتوسط (م <sup>3</sup> )
17 820	24 249	18 976	14 767	التدفق المفرط (م <sup>3</sup> )

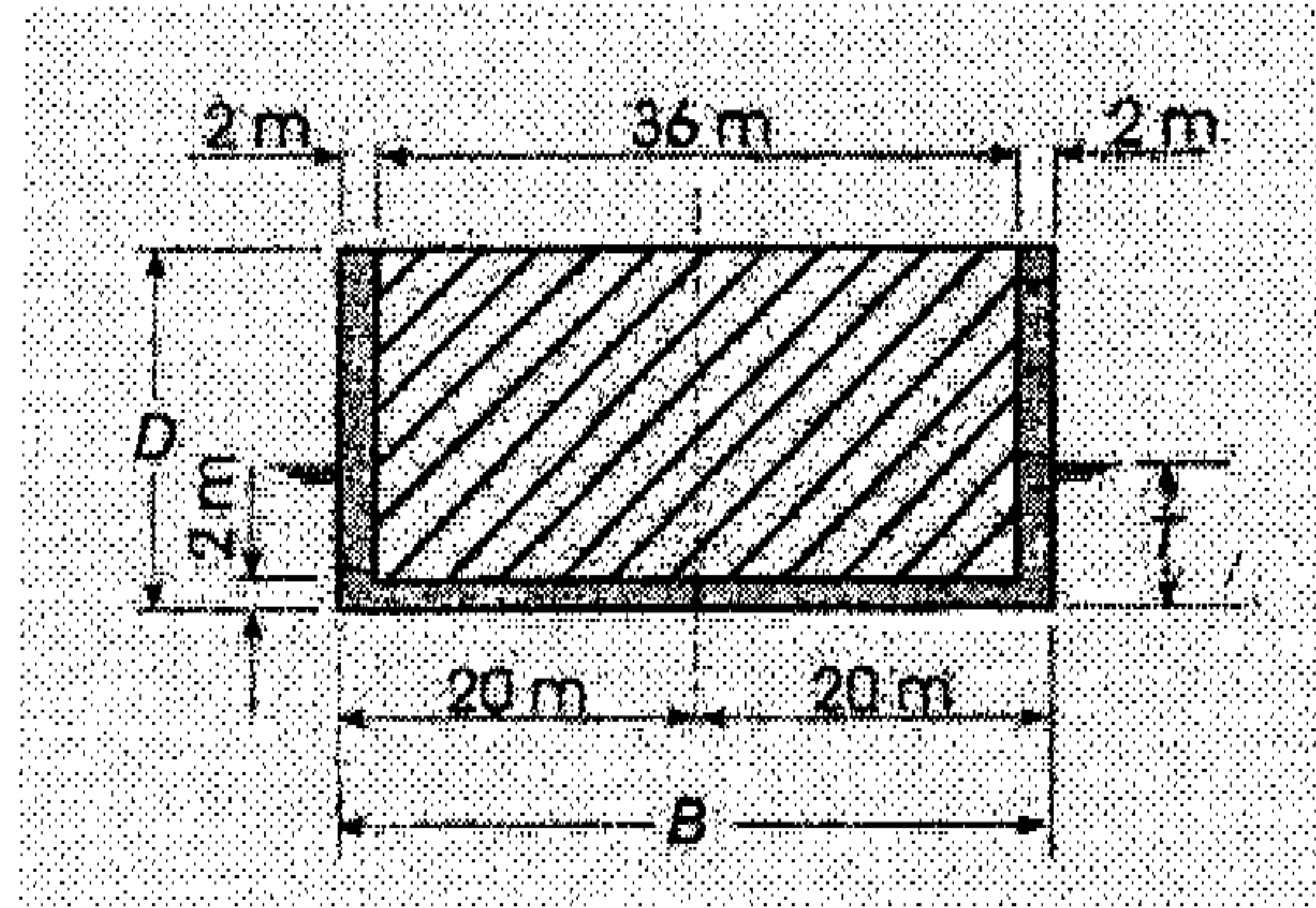
المجموع	(%60) عطب قاعي	(%40) عطب جانبي	العطب الجانبي والقاعي معاً
0,8411	0,8431	0,8380	احتمال التدفق الصفري للزيت $P_0$
3 258	2 582	4 272	التدفق المتوسط (م <sup>3</sup> )
23 021	17 820	30 824	التدفق المفرط (م <sup>3</sup> )
0,0864			بارامتر التدفق المتوسط $O_M$
0,6103			بارامتر التدفق المفرط $O_E$

## تنبيلات التفسيات الموحدة للمرفق I

المرفق I



منظر أفقي



مقطع في وسط السفينة

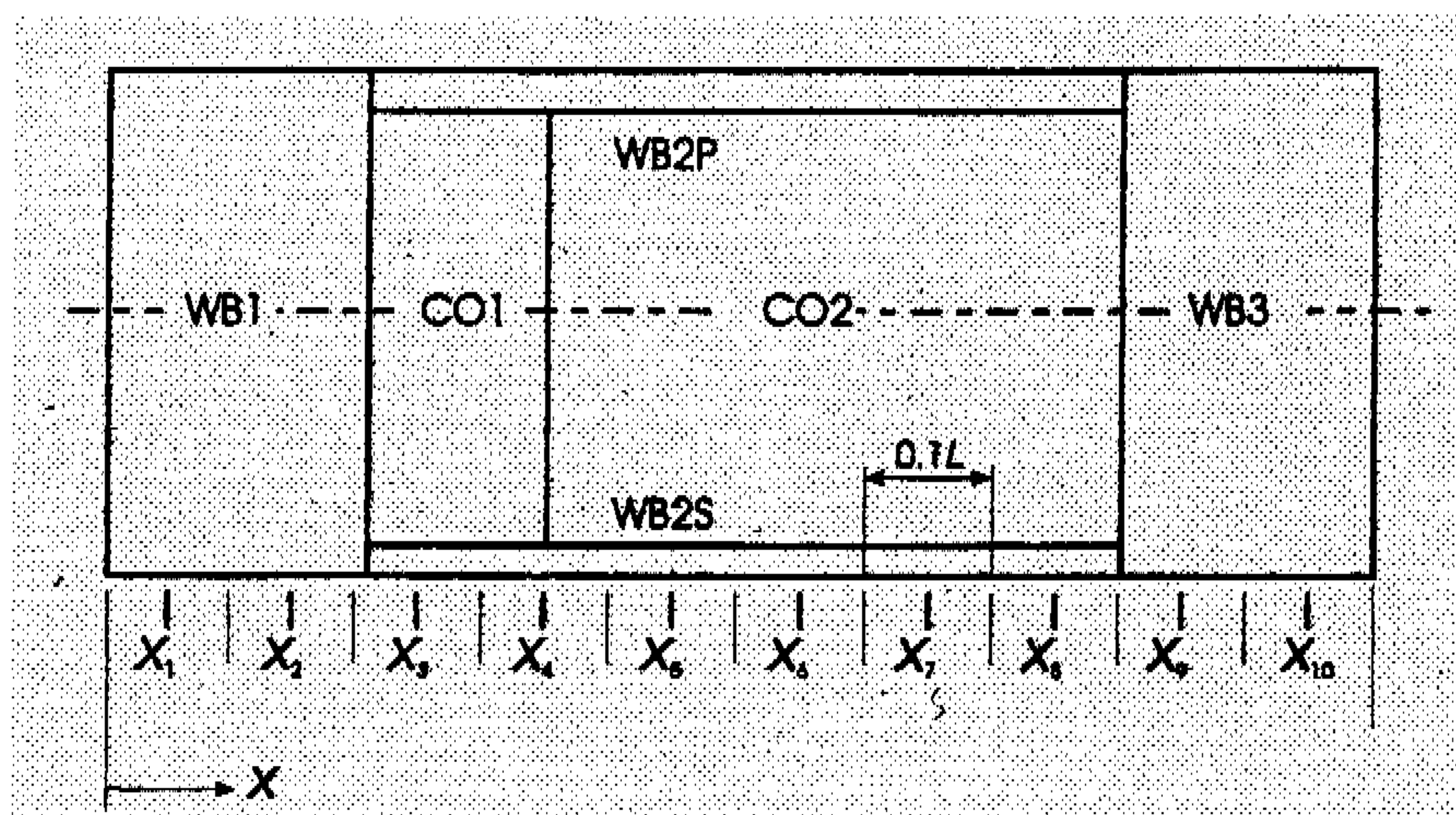
خصائص الصندوق

100 م	_____	=	L
40 م	_____	=	B
20 م	_____	=	D
9 م	_____	=	T
36 900	_____	=	الإزاحة
2 951	_____	=	وزن التحميل الخفيف
صهريجا الشحنات الزيتية	_____	=	CO2 و CO1
صهاريج ماء الصابورة	_____	=	WB3 و WB2 و WB1

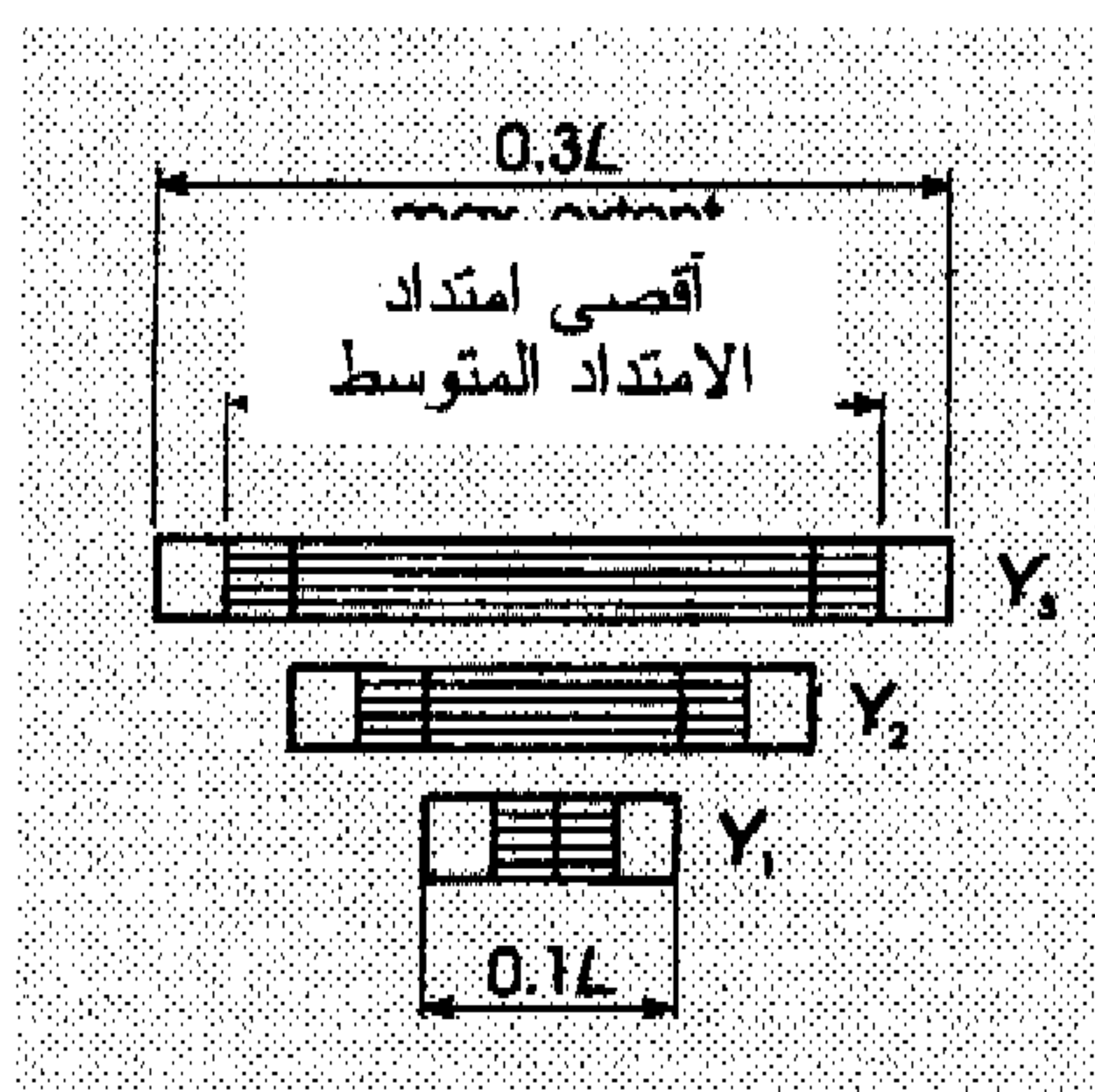
الشكل ألف 1 - ترتيب الصندوق



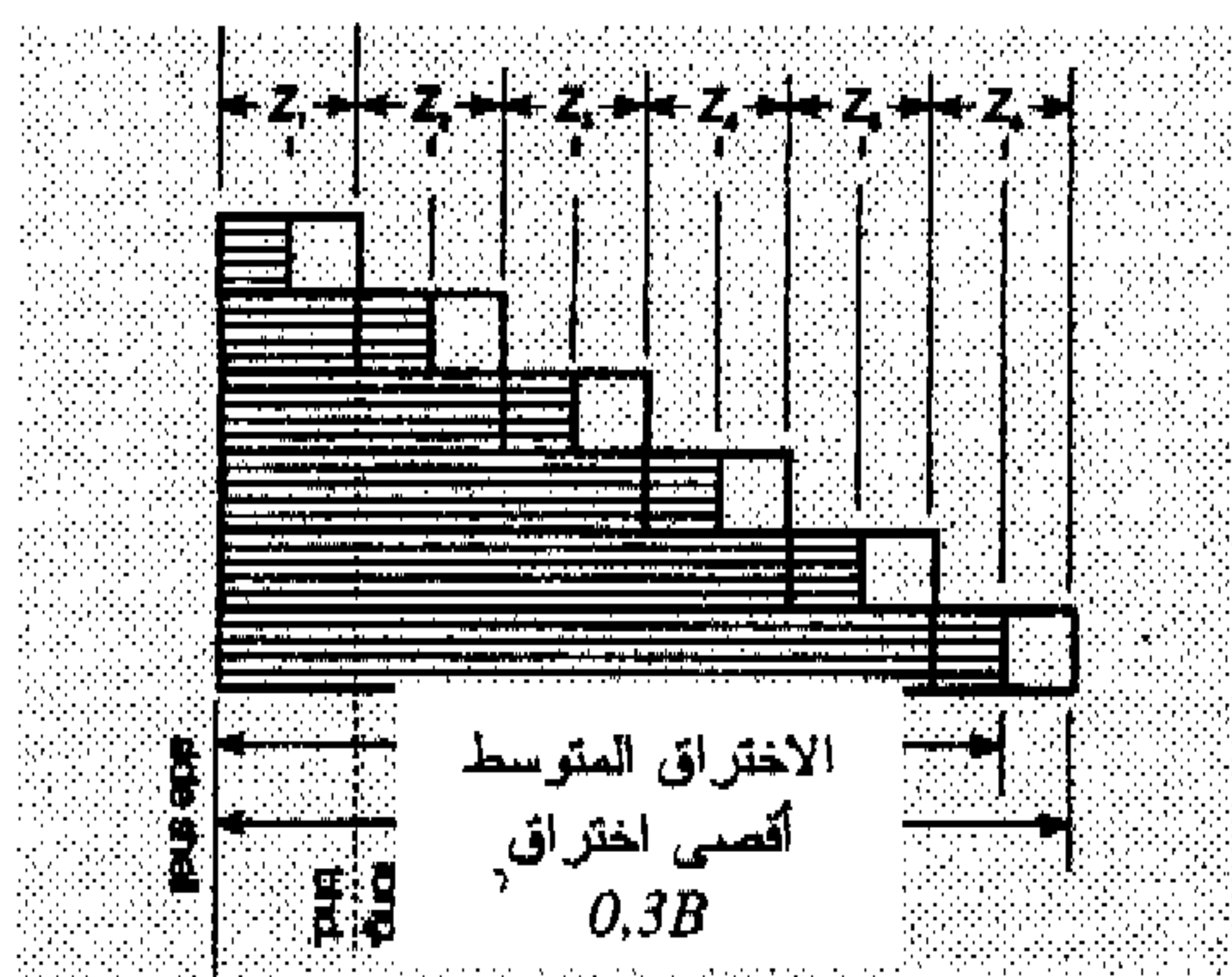
التذييل 7 : الموافقة على أساليب بديلة للتصميم والبناء



موقع العطب الطولي



الامتداد الطولي للعطب



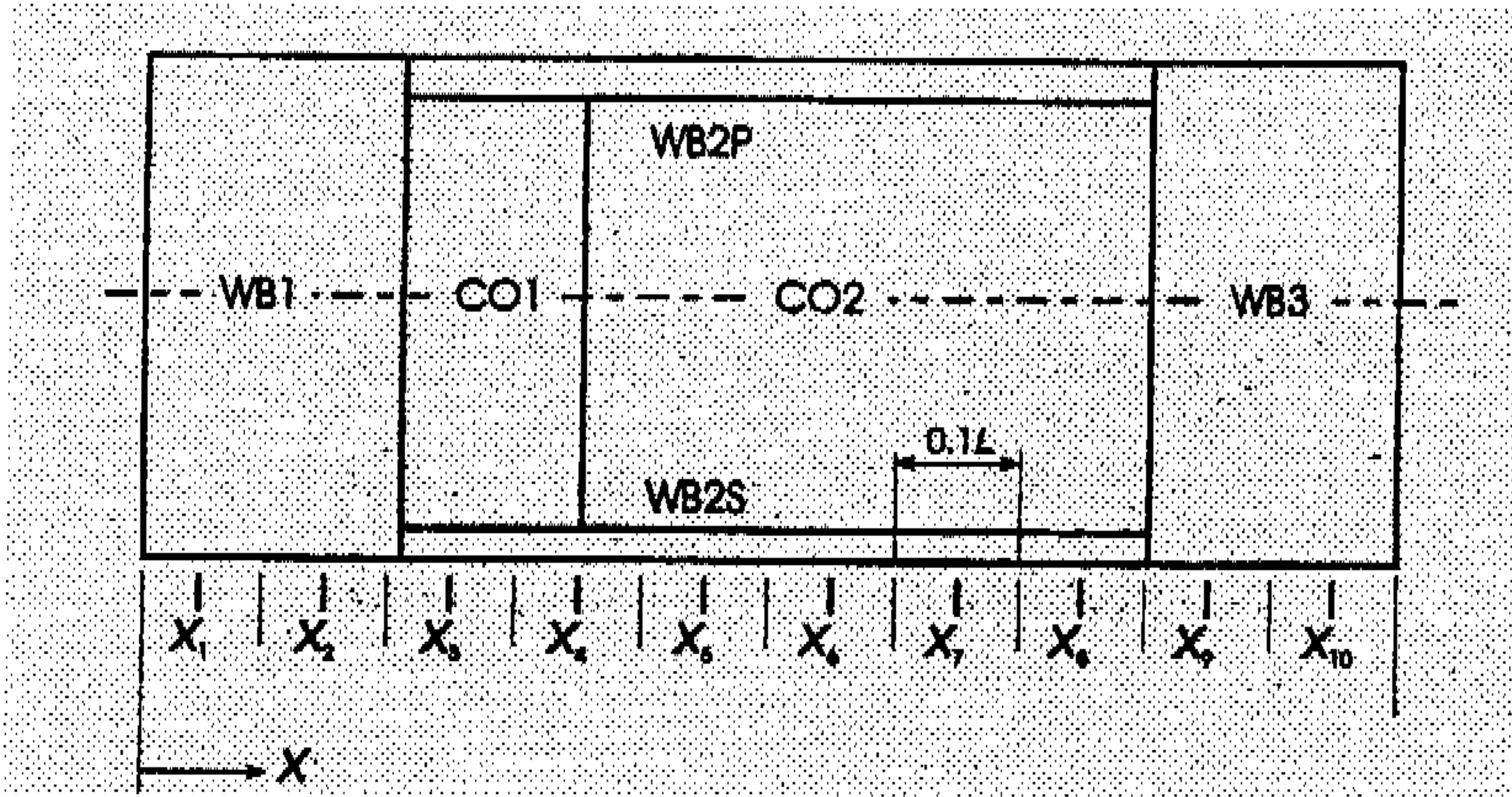
الاختراق العرضي للعطب

الشكل ألف 2 - تعيين العطب الجانبي

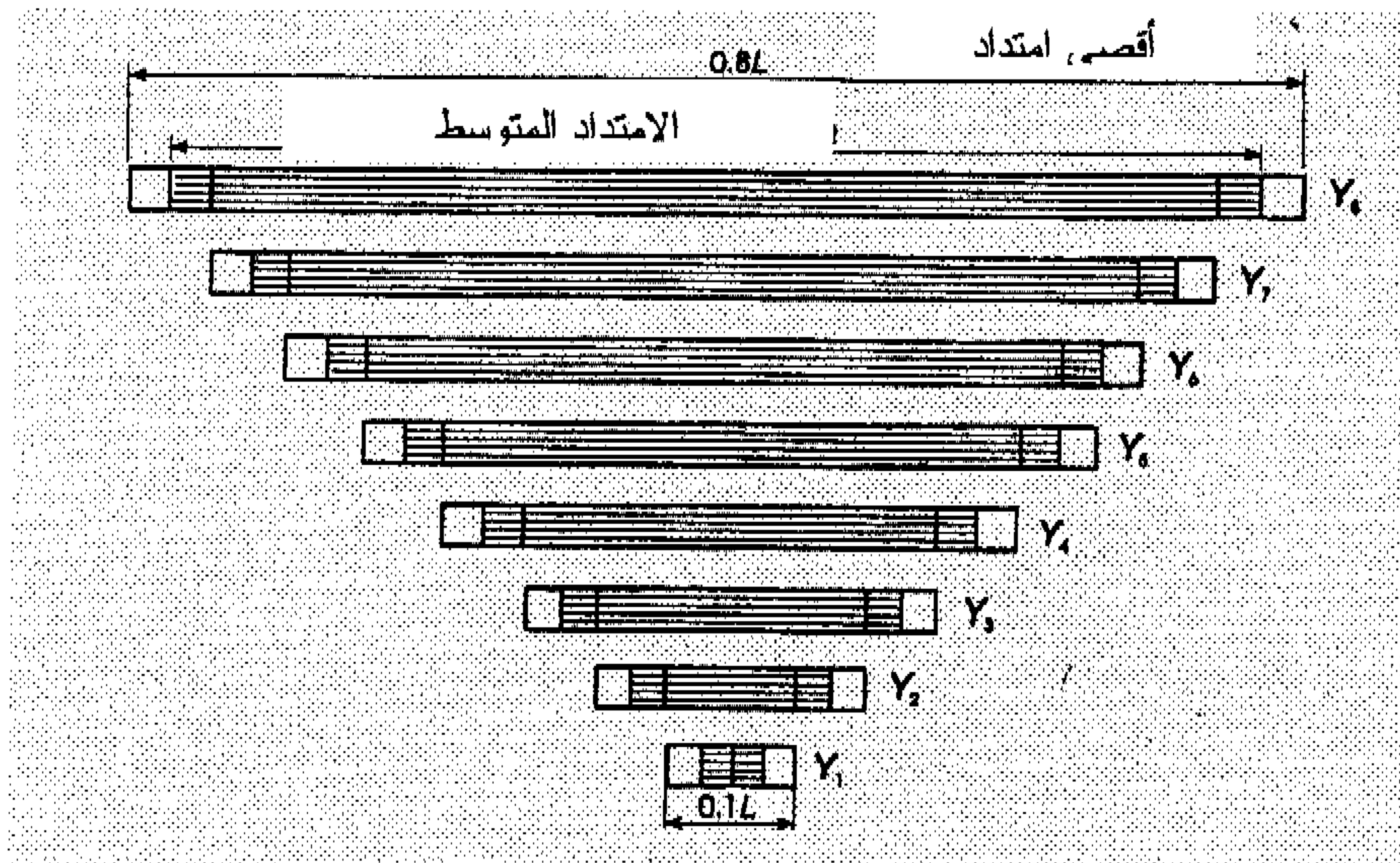


تذييلات التفسيرات الموحدة للمرفق I

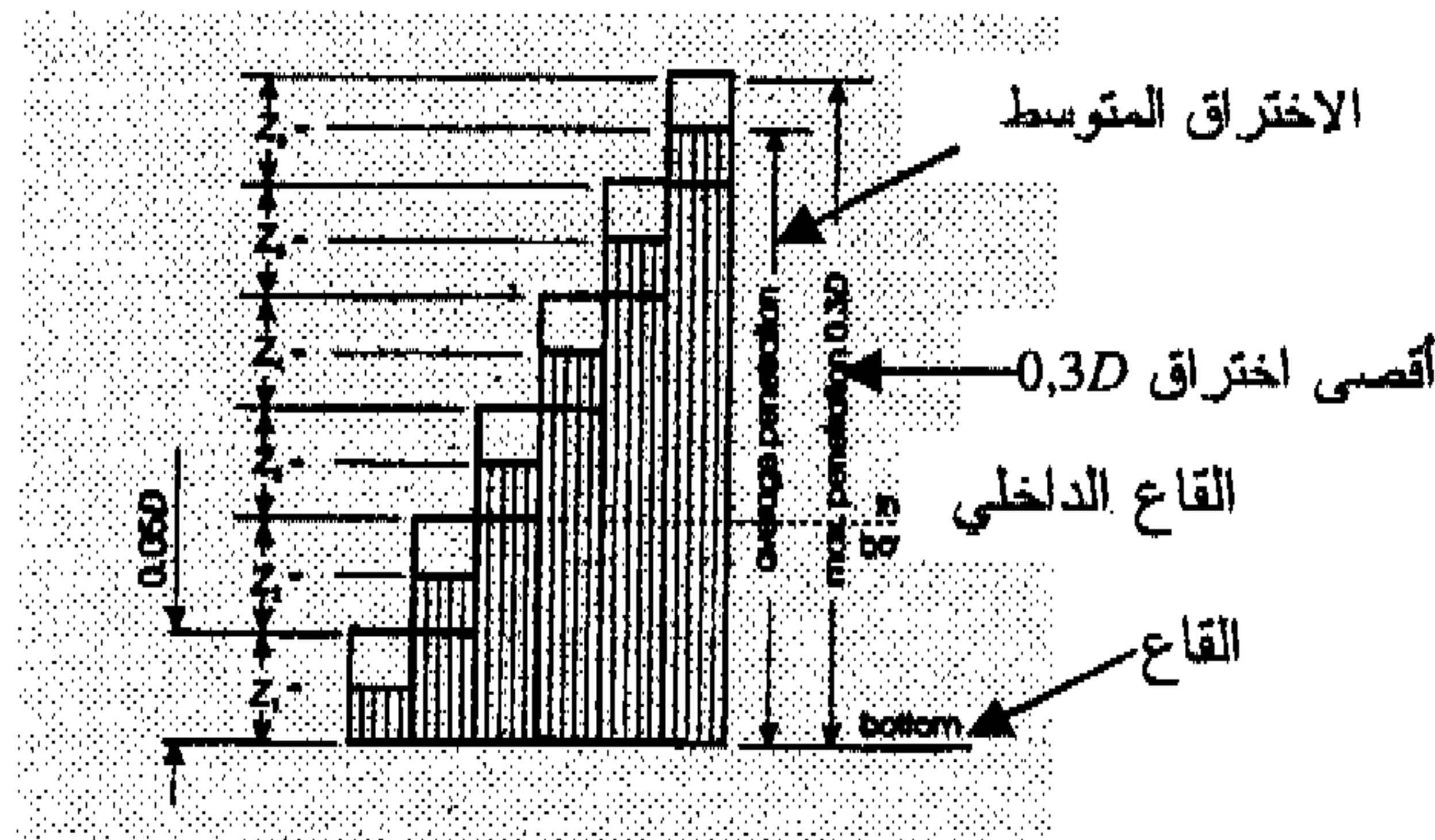
I المرفق



الموقع الطولي للعطب



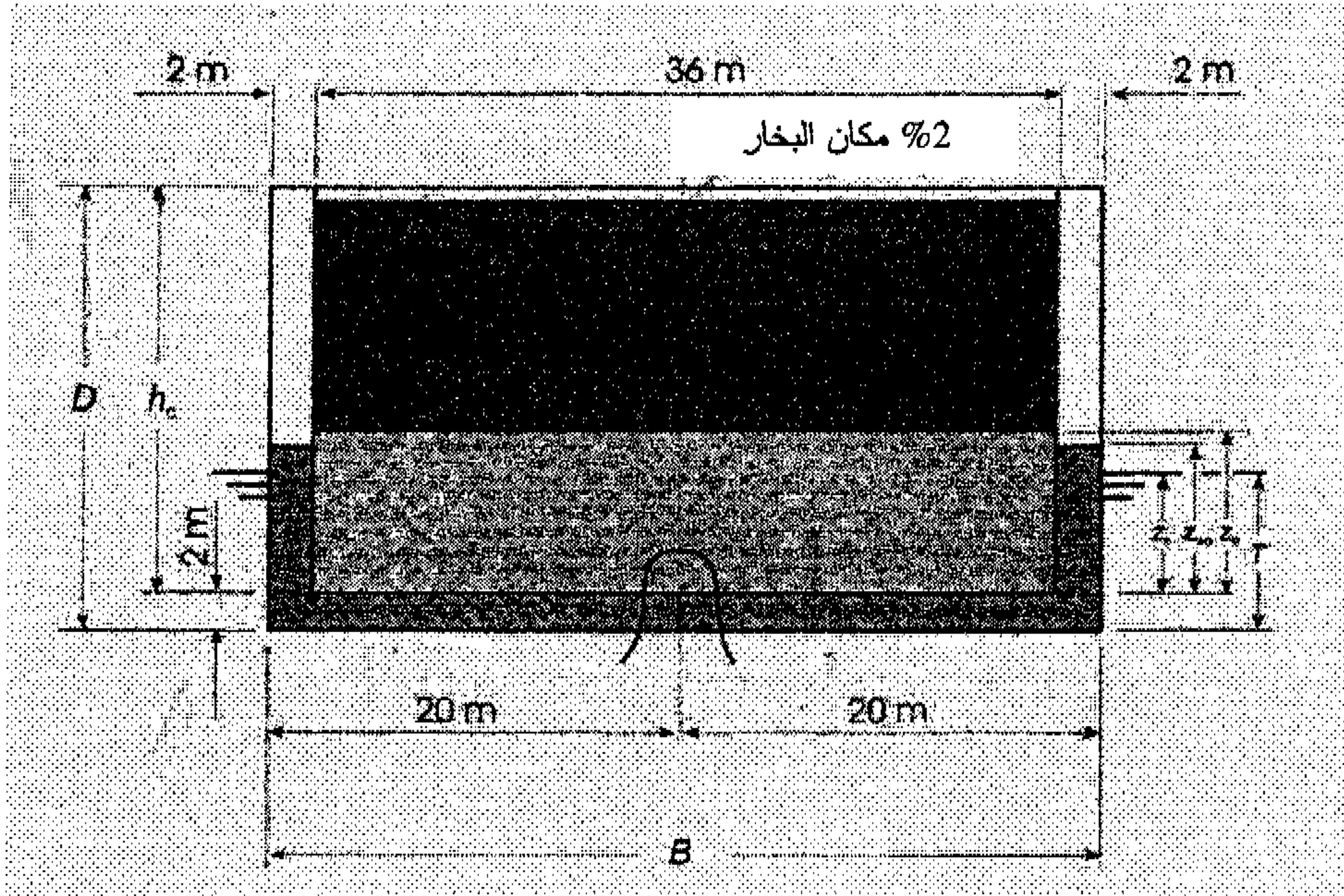
الامتداد الطولي للعطب



الاختراق الرأسي للعطب

الشكل ألف 3 - تعيين العطب القاعي

التذييل 7 : الموافقة على أساليب بديلة للتصميم والبناء



■	50% زيت و 50% ماء	$L_{CO1} = 15,0$ م
■	زيت	$L_{CO2} = 45,0$ م
■	حجم الزيت المفقود من صهاريج البضائع	$L_{WB2} = 60,0$ م
		$h_c = 18,0$ م

الشكل ألف 4 - مخطط تدفق الزيت في حالة العطب القاعي

## التذييل 8

الخطوط التوجيهية للموافقة على ترتيبات هيكلية أو تشغيلية بديلة وفقاً لما تتطلبه اللائحة 13 زاي (7) \* من المرفق I من اتفاقية ماربول 78/73

## الخلفية

1 تحدد اللائحة 13 زاي (4) من المرفق I من اتفاقية ماربول 78/73 المتطلبات المنطبقة على ناقلات الزيت الخام الموجودة التي تبلغ حمولتها الساكنة 20 000 طن فأكثر وناقلات المنتجات التي تبلغ حمولتها الساكنة 30 000 طن فأكثر من أجل الحد من تدفق الزيت في حالة التصادم أو الجنوح . وتجزئ اللائحة 13 زاي (7) قبول ترتيبات هيكلية أو تشغيلية أخرى كبداية ، شريطة أن توفر هذه البدائل نفس مستوى الحماية على الأقل إزاء التلوث الزيتي في حالة التصادم أو الجنوح ، وأن توافق عليها الإدارة استناداً إلى خطوط توجيهية تضعها المنظمة .

وتعين الخطوط التوجيهية الواردة في هذا التذييل المعايير التي ينبغي الاستناد إليها في تجديد ما إذا كانت الترتيبات البديلة تعتبر مقبولة . ويتضمن هذا التذييل وصفاً مفصلاً للأساليب التي وافقت عليها لجنة حماية البيئة البحرية لدى وضع الخطوط التوجيهية .

ويجوز للجنة حماية البيئة البحرية أن تعتمد ترتيبات بديلة أخرى بعد أن تنظر في خصائصها المتعلقة بمنع التلوث والسلامة . وأي اقتراح يدعو إلى إقرار ترتيب جديد أو منقح ينبغي أن يقدم من قبل الإدارة وأن يكون مشتملاً على مواصفات فنية وتشغيلية وعلى تقييم للجوانب المتصلة بالسلامة .

## التطبيق

2 تنطبق هذه الخطوط التوجيهية على ناقلات الزيت الخام التي تبلغ حمولتها الساكنة 20 000 طن فأكثر وعلى ناقلات المنتجات التي تبلغ حمولتها 30 000 طن فأكثر وغير الملزمة بالامتثال لللائحة 13 ولو وغير المستوفية لمتطلبات اللائحة 13 زاي (1)(ج) .

\* تتضمن الرسالة الدورية MEPC/Circ.365 تفسيراً (التفسير الموحد MPC7 للرابطة الدولية لجمعيات تصنيف السفن) لبعض أقسام هذه الخطوط التوجيهية . وقد أدرج هذا التفسير بوصفه التذييل 9 لهذه التفسيرات الموحدة .



التذييل 8 : الخطوط التوجيهية للموافقة على ترتيبات هيكلية بديلة

### متطلبات الأداء

3 تنظم اللائحة 13 زاي(4) الحد الأدنى من الحماية المطلوب توفيرها إزاء التدفق العارض للزيت ، وتتص هذه اللائحة على أن الناقلات التي تنطبق عليها اللائحة 13 زاي يجب أن تزود بصهاريج جانبية أو بأماكن للقاع المزدوج لا تستخدم في نقل الزيت وتفي بمتطلبات العرض والارتفاع المبينة في اللائحة 13 هاء(4) ، وتغطي 30% على الأقل من  $L_h$  فيما يخص العمق الكامل للسفينة على كل جانب أو 30% على الأقل من المساحة الجدارية المسقطة للقاع ضمن الطول  $L_h$  ، حيث  $L_h$  هو الطول وفقاً لتعريفه الوارد في اللائحة 13 هاء(2) . وينبغي أن تكفل الترتيبات الهيكلية أو التشغيلية المكافئة ، وفقاً لما تجيزه اللائحة 13 زاي(7) ، نفس درجة الحماية على الأقل إزاء التلوث الزيتي في حالة التصادم أو الجنوح . وينبغي أن يحدد هذا التكافؤ عن طريق حسابات تجرى وفقاً للفقرتين 4 و5 أدناه .

### المعايير المتصلة بالعطب والتدفق

4 ينبغي حساب تدفق الزيت لحالات العطب المحددة في الفقرة الفرعية 1.5 من هذه الخطوط التوجيهية . وينبغي حساب التدفق الافتراضي في الظروف المحددة في الفقرات الفرعية 1.4 و2.4 و3.4 أدناه ، ووفقاً للإجراءات المبينة في الفقرات الفرعية 2.5 و3.5 و4.4 . وتشكل التدفقات الافتراضية المحسوبة على هذا النحو، بعد قسمتها على حجم البضائع التي تنقلها السفينة في هيئتها الأصلية والتعبير عنها في صيغة نسبة مئوية ، الرقم المكافئ لانسكاب الزيت الخاص بالسفينة تحت كل ظرف من الظروف المبينة في الفقرات الفرعية 1.4 و2.4 و3.4 .

1.4 وينبغي حساب الرقم المكافئ لانسكاب الزيت الخاص بالسفينة الموجودة ، ووزانة السفينة مساوية صفراً ، والسفينة محملة حتى أقصى خط تحميل محدد لها ببضائع ذات كثافة متجانسة بحيث يتسنى ملء جميع صهاريج البضائع حتى نسبة 98% . ويتيح هذا الحساب استخلاص الرقم المكافئ الأساسي لانسكاب الزيت وكذلك الكثافة الاسمية للشحنات الزيتية ، اللذين ينبغي استخدامهما في الحسابات المطلوبة بموجب الفقرتين الفرعيتين 2.4 و3.4 .

2.4 وينبغي حساب رقم ثان مكافئ لانسكاب الزيت فيما يخص السفن المزودة بصهاريج جانبية لا تستخدم لنقل الشحنات الزيتية ، وفقاً للوصف المبين في اللائحة 13 زاي(4) .

3.4 وينبغي حساب رقم ثالث مكافئ لانسكاب الزيت فيما يخص الاسلوب الذي تم اختياره كبديل ، وينبغي ألا يتجاوز هذا الرقم الثالث الرقم المكافئ لانسكاب الزيت المحسوب وفقاً للفقرة الفرعية 2.4 ، وينبغي فضلاً عن ذلك ألا يزيد على 85% من الرقم المكافئ لانسكاب الزيت المحسوب وفقاً للفقرة الفرعية 1.4 .

4.4 وصهاريج زيت الوقود الموجودة ضمن طول منطقة صهاريج البضائع ينبغي اعتبارها - لأغراض حساب الأرقام المكافئة لانسكاب الزيت - صهاريج لشحنات زيتية .

## تنبيلات التفسيرات الموحدة للمرفق I

## منهجية حساب تدفق الزيت الافتراضي

5 ينبغي استخدام المنهجية الموصوفة في هذه الفقرة لحساب الرقم المكافئ لانسكاب الزيت ، المشار إليه في الفقرة 4 .

## 1.5 افتراضات العطب

ينبغي تطبيق افتراضات العطب المبينة أدناه على جميع ناقلات الزيت لدى حساب الرقم المكافئ لانسكاب الزيت .

## 1.1.5 العطب الجانبي

$$I_c = \frac{1}{3}L^{2/3} \text{ أو } 14,5 \text{ م أيهما أقل}$$

$$t_c = B/5 \text{ أو } 11,5 \text{ م أيهما أقل}$$

$$V_c = \text{صعودًا من خط الأساس دون حد}$$

## 2.1.5 العطب القاعي

$$l_s = 0,2L$$

$$b_s = B/6 \text{ أو } 10 \text{ م من أيهما أقل ، لكن دون أن يقل هذا المدى عن 5 م}$$

$$V_s = B/15$$

المدى الرأسي من خط الأساس

## 2.5 حساب التدفق في حالة العطب الجانبي

ينبغي حساب التدفق الناشيء عن عطب جانبي على النحو التالي :

$$L_i = \text{الطول بين الطرف الأمامي والطرف الخلفي لمنطقة صهاريج البضائع}$$

$$l_i = \text{طول الصهريج رقم } i$$

$$s_i = \text{المسافة من تلويح البدن إلى حدود الصهريج}$$

$$V_i = \text{حجم البضائع في الصهريج رقم } i$$

$$l_c = \text{طول العطب الطولي وفقًا للفقرة 1.1.5}$$

$$t_c = \text{طول العطب الجانبي وفقًا للفقرة 1.1.5}$$



التذييل 8 : الخطوط التوجيهية للموافقة على ترتيبات هيكلية بديلة

ويفترض أن موضع العطب موزع توزيعاً طولياً منتظماً

عامل الاحتمالية لانفتاح ثغرة في الصهريج رقم  $i$  بسبب عطب جانبي

$$q_{ci} = (1 - s_i / t_c) \frac{(l_i + l_c)}{(L_t + l_c)}$$

ويجب أن تكون قيمة  $(1 - s_i / t_c)$

التدفق الافتراضي الكلي الناشئ عن عطب جانبي

$$O_c = \sum q_{ci} \cdot V_i$$

ويتيح هذا الأسلوب الحسابي أن يؤخذ أي عدد وأي حجم لصهاريج الصابورة في الاعتبار على النحو الواجب . كما أنه يراعي تأثير حجم صهاريج البضائع . وهو يضع في الحسبان أيضاً احتمال انفتاح ثغرة في فاصل إنشائي طولي ، وتدفق الزيت من الصهاريج المركزية .

### 3.5 حساب التدفق الناشئ عن عطب قاعي

ينبغي حساب التدفق الناشئ عن عطب قاعي على النحو التالي :

- (م)  $L_t$  = الطول بين الطرف الأمامي والطرف الخلفي لمنطقة صهاريج البضائع
- (م)  $B_t$  = عرض منطقة صهاريج البضائع
- (م)  $l_i$  = طول الصهريج رقم  $i$
- (م)  $b_i$  = عرض الصهريج رقم  $i$
- (م)  $h_i$  = ارتفاع القاع المزدوج
- (م<sup>3</sup>)  $V_i$  = حجم البضائع في الصهريج رقم  $i$
- (م)  $l_s$  = طول العطب القاعي وفقاً للفقرة الفرعية 2.1.5
- (م)  $b_s$  = عرض العطب القاعي وفقاً للفقرة الفرعية 2.1.5
- (م)  $v_s$  = المدى الرأسي للعطب القاعي وفقاً للفقرة 2.1.5

عامل الاحتمالية لانفتاح ثغرة في الصهريج رقم  $i$  بسبب عطب قاعي

## تذييلات التفسيرات الموحدة للمرفق I

$$q_{si} = (1 - h_i / V_s) \frac{(l_i + l_s)(b_s + b_s)}{(L_t + l_s)(B_t + b_s)}$$

ويجب أن تكون قيمة  $(1 - h_i / V_s) \geq 0$

$\rho_c$ (طن/م <sup>3</sup> ) =	الكثافة الاسمية للبضائع وفقاً للفقرة 4
$\rho_s$ (طن/م <sup>3</sup> ) =	كثافة ماء البحر (1,025 عادة)
$d$ (م) =	غاطس التحميل
$h_c$ (م) =	ارتفاع عمود البضائع أعلى قاع صهريج البضائع
$\Delta p$ (بار) =	أقصى ضغط زائد عادٍ في نظام الغاز الخامل (0,05 بار عادة)
1,1 =	الهامش المخصص لمراعاة الفقدان العابر ، وآثار التمويج والمد والجزر
9,81 م/ث <sup>2</sup> =	$g$ التسارع المعياري للجاذبية

عامل التدفق الناشئ عن الضغط الهيدروستاتي الزائد  
في الصهريج رقم  $i$

$$q_{hi} = 1 - \frac{(\rho_s (d - h_i) g - 100 \Delta p)}{1.1 \rho_c \cdot h_c \cdot g}$$

ويجب أن تكون قيمة  $q_{hi} \geq 0$

التدفق من الصهريج رقم  $i$

$$O_{si} = q_{si} \cdot q_{hi} \cdot V_i$$

التدفق الافتراضي الكلي الناشئ عن عطب قاعي

$$O_s = \sum q_{si} \cdot q_{hi} \cdot V_i$$

وإذا كانت السفينة مزودة بقاع مزدوج ، يجوز افتراض أن التدفق المحسوب بهذا الاسلوب من الصهاريج الموجودة أعلى هذا القاع المزدوج قد خفض بنسبة 50% من السعة الكلية لصهاريج القاع المزدوج المتضررة ، غير أن هذا التخفيض يجب ألا يزيد في أي حال من الأحوال على 50% من التدفق المحسوب لكل صهريج .

التذييل 8 : الخطوط التوجيهية للموافقة على ترتيبات هيكلية بديلة

#### 4.5 حساب التدفق الكلي الناشيء عن عطب جانبي أو قاعي

ينبغي جمع التدفق المحسوب على النحو المبين في الفقرتين الفرعيتين 2.5 و 3.5 للحصول على التدفق الافتراضي الكلي بالصورة التالية :

$$O_{tot} = 0.4O_c + 0.6O_s$$

#### ترتيبات الحد من التدفق

6 يجوز أن تشمل الأساليب البديلة للحد من التدفق التي تجيزها اللائحة 13 زاي(7) أسلوبًا مفردًا أو مجموعة أساليب بغية توفير الحماية في حالة حدوث تصادم أو جنوح أو في حالة حدوثهما معًا. ويتضمن التذييل وصفًا للأساليب التي وافقت عليها لجنة حماية البيئة البحرية .

ويجوز أن تقبل المنظمة أساليب أخرى . بيد أن تلك الأساليب ينبغي أن تفي بمعايير التدفق الواردة في الفقرتين 4 و 5 ، وأن تعتبر بالإضافة إلى ذلك مقبولة في كل حالة على حدة من زاويتي التشغيل العام والسلامة العامة . وعلى وجه الخصوص ، ينبغي ألا يؤدي أي أسلوب من هذا النوع إلى :

تعريض الناقل إلى مستوى غير مقبول من الاجهاد في الوضع السالم والتسبب في تفاقم عطب البدن الناجم عن وقوع حادث ؛

ايجاد خطر حريق أو انفجار اضافي غير مقبول .

#### دليل العمليات

7 ينبغي أن يزود الربان بتعليمات تشغيلية توافق عليها الإدارة ، وتتضمن وصفًا تفصيليًا لظروف التشغيل المطلوبة للامتثال لهذه الخطوط التوجيهية . ويجوز أن ترد هذه التعليمات في كتيب مستقل أو أن تدرج في الكتيبات السفينية الموجودة . وينبغي أن تحدد هذه التعليمات ظروف التحميل المعتمدة ، بما في ذلك ظروف التحميل الجزئي والتصبير المستخدم لتحقيق هذه الظروف . كما ينبغي أن تتضمن معلومات عن استخدام نظام الغاز الخامل ، والمعلومات ذات الصلة عن الوزانة والاجهاد والاتزان .

#### التأشير على الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي/تكملة الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي

8 ينبغي أن تتضمن الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي/تكملة الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي تأشيرًا يحدد التدابير الهيكلية أو التشغيلية المعتمدة وفقًا لللائحة 13 زاي(7) بالإضافة إلى التعليمات التشغيلية المعتمدة .

## تذييلات التفسيرات الموحدة للمرفق I

## تذييل

الترتيبات المقبولة كبدايل بموجب اللائحة 13 زاي (7)  
من المرفق I من ماربول 78/73

يتضمن هذا التذييل المتطلبات التفصيلية للترتيبات التي قبلتها لجنة حماية البيئة البحرية كبدايل بموجب اللائحة 13 زاي (7) من المرفق I من اتفاقية ماربول 78/73 . ولا يشتمل هذا التذييل - وقت إعداده - إلا على أسلوب بديل معتمد واحد .

## متطلبات تطبيق التحميل في ظل التوازن الهيدروستاتي لصهاريج البضائع

يستند التحميل في ظل التوازن الهيدروستاتي إلى المبدأ المتمثل في أن الضغط الهيدروستاتي الذي يمارسه على قاع صهريج البضائع عمود الشحنت الزيتية بالإضافة إلى الضغط الزائد للغاز الخامل في مكان النقصان يظل مساوياً للضغط الهيدروستاتي خارج عمود الماء أو أقل منه ، مما يخفف من تدفق الزيت في حالة حدوث عطب قاعي .

ومن ثم فإن أقصى ارتفاع للبضائع داخل كل صهريج يُحمل وفقاً لهذا المعيار ينبغي أن يفي بالمعادلة التالية :

$$h_c \cdot \rho_c \cdot g + 100\Delta p \leq (d - h_i) \cdot \rho_s \cdot g$$

حيث :

$h_c$	أقصى ارتفاع مقبول للبضائع في كل صهريج ، مقيساً من قاع صهريج البضائع	(م)
$\rho_c$	كثافة البضائع المنقولة	(طن/م <sup>3</sup> )
$d$	عائم السفينة المناظر	(م)
$h_i$	ارتفاع قاع الصهريج فوق الصالب	(م)
$\Delta p$	أعلى ضغط زائد عاد في نظام الغاز الخامل ، ويُعبّر عنه بالبار (0,05 بار عادة)	(بار)
$\rho_s$	كثافة ماء البحر	(طن/م <sup>3</sup> )
$g$	التسارع المعياري للجاذبية	( $g = 9,81$ م/ث <sup>2</sup> )

ويجوز زيادة قيمة الغاطس بنقل الصابورة في صهاريج صابورة مفصولة . ويجوز اللجوء إلى هذا التدبير لوضع مزيد من البضائع في صهاريج البضائع مع الحفاظ على التوازن الهيدروستاتي والبقاء ضمن حدود خط التحميل المعين .

## التذييل 8 : الخطوط التوجيهية للموافقة على ترتيبات هيكلية بديلة

وينبغي أن توافق الإدارة على ترتيبات واجراءات التشغيل وفقاً لأسلوب التوازن الهيدروستاتي . وينبغي أن تستند الموافقة إلى مواصفات النظام ووثائقه ، بما في ذلك ما يلي :

1. الحسابات المنفذة لتحديد ما إذا كان يمكن حدوث رنين بين الفترة الطبيعية للحركة الطولية للبضائع السائلة والفترة الطبيعية لخطر ان السفينة ، وكذلك بين الفترة الطبيعية للحركة العرضية للبضائع السائلة والفترة الطبيعية لعطوف السفينة ، في ظل ظروف التحميل المعتمدة وفي أي عنبر من عنابر البضائع . وتعني عبارة " يمكن حدوث رنين " ، في هذا السياق ، أن الفترة الطبيعية الطولية للشحنات الزيتية تتدرج ضمن مدى يتراوح بين 60% و 130% من الفترة الطبيعية لخطر ان السفينة و/أو أن الفترة الطبيعية للحركة العرضية للبضائع تتدرج ضمن مدى يتراوح بين 80% و 120% من الفترة الطبيعية لعطوف السفينة . وعندما يكون من الجائز أن يحدث رنين بين حركة السفينة وحركة البضائع السائلة ينبغي تقييم الضغط الارتجاجي الذي يسببه هذا الرنين ، وينبغي التأكد من أن الهيكل الموجود يتمتع بمتانة تكفي لتحمل الضغط الارتجاجي المقدر ؛ و

2. حسابات الاتزان السالم والعطبي ، بما في ذلك آثار السطح الطليق . غير أن حسابات الاتزان العطبي غير مطلوبة إلا فيما يخص السفن المحددة في اللائحة 1(6) .

وعندما يتسنى الوفاء بمتطلب يستهدف تخفيض التدفق العارض عن طريق تطبيق التحميل الهيدروستاتي على عدد محدود من الصهاريج ، ينبغي إيلاء الأولوية للصهاريج الجانبية ، مما يضمن قدرًا من التخفيض أيضًا في التدفق الناشئ عن عطب جانبي ويحد من الارتجاج في الصهاريج المركزية المحملة تحميلًا جزئيًا .

وعندما يتم تشغيل السفينة وفق نمط للتحميل والتفريغ في موانئ متعددة باستخدام أسلوب التحميل في ظل التوازن الهيدروستاتي ، ينبغي الاحتفاظ بصهاريج ، تغطي 30% على الأقل من جانب طول منطقة صهاريج البضائع ، فارغة حتى آخر موقع تحميل أو ينبغي تفريغها في أول موقع تفريغ .

وينبغي الاحتفاظ على متن السفينة ، لمدة ثلاث سنوات على الأقل ، بنسخ مصدقة ومحددة تحديداً واضحاً من تقارير قياس مستوى السائل .



## التذييل 9

تفسير المتطلبات المتعلقة بتطبيق تحميل صهاريج البضائع  
في ظل التوازن الهيدروستاتي  
(القرار (MEPC. 64(36)\*)

1 لاحظت لجنة حماية البيئة البحرية ، في دورتها الحادية والأربعين (30 آذار/مارس - 3 نيسان/أبريل 1998) ، أن عددًا كبيراً من الناقلات التي تبلغ أعمارها 25 عامًا فأكثر تلجأ إلى أسلوب التحميل في ظل التوازن الهيدروستاتي ، الذي يعد أسلوبًا تشغيليًا بديلاً أجازته اللائحة I/13 زاي (7) من اتفاقية ماربول ، وذلك كي يتسنى لها مواصلة الخدمة لمدة خمس سنوات إضافية ، واعترفت اللجنة بضرورة وضع تفسير موحد تجنبًا لأي مشكلة محتملة قد تنشأ من جراء التحميل في ظل التوازن الهيدروستاتي .

2 ثم اتفقت اللجنة ، إبان دورتها الثانية والأربعين (2 - 6 تشرين الثاني/نوفمبر 1998) ، بعد أن درت التوصية التي صاغتها اللجنة الفرعية المعنية بالسوائل والغازات السائبة في دورتها الثالثة فيما يخص التفسير الموحد MPC 7 الذي وضعت الرابطة الدولية لجمعيات تصنيف السفن (IACS) بشأن "التحميل في ظل التوازن الهيدروستاتي" ، على أن تعميم هذا التفسير الموحد على الحكومات الأعضاء ، بصيغته الواردة في المرفق ، رهنا بالإيضاحين التاليين :

1. ينبغي افتراض أن جميع صهاريج الصابورة خالية عند حساب الرقمين المكافئين الأولين لأنسكاب الزيت EOS1 و EOS2 ، في حين يمكن إضافة ماء الصابورة عند حساب الرقم المكافئ الثالث لأنسكاب الزيت EOS3 ؛ و

2. من المسلم به أنه يمكن أخذ مياه الصابورة على متن السفينة أثناء الرحلة من أجل الحفاظ على الغواطس اللازمة لمراعاة القواعد المقررة ولاستيفاء المتطلبات المتعلقة بالوزان والامتانة وغيرها .

3 واعتمدت اللجنة ، في دورتها الثالثة والأربعين (28 حزيران/يونيو - 2 تموز/يوليو 1999) ، اقتراحًا مقدمًا من الرابطة الدولية لجمعيات تصنيف السفن يدعو إلى ادخال عدد من التصويبات الطفيفة على التفسيرات الأصلية .

4 ومن ثم ، أدرجت تلك التصويبات في هذه الرسالة الدورية التي تحل محل الرسالة الدورية MEPC/Circ.347 .

5 وتُدعى الحكومات الأعضاء إلى أن تستخدم التفسير الموحد ، جنبًا إلى جنب مع الايضاحين المذكورين أعلاه ، لدى تطبيق أحكام الخطوط التوجيهية للموافقة على ترتيبات هيكلية أو تشغيلية بديلة وفقًا لما تتطلبه اللائحة I/13 زاي (7) من المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73 (القرار (MEPC.64(36)\*) ، على الناقلات التي تبلغ أعمارها 25 عامًا فأكثر المشار إليها في اللائحة I/13 زاي (4) من المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73 .

\* ورد هذا التفسير في الرسالة الدورية MEPC Circular 365 المؤرخة 26 تموز/يوليو 1999 .

التذييل 9 : التفسير الموحد MPC 7 الذي وضعته الرابطة الدولية لجمعيات تصنيف السفن

### مرفق

#### التفسير الموحد MPC 7 الذي وضعته الرابطة الدولية لجمعيات تصنيف السفن (IACS) بشأن التحميل في ظل التوازن الهيدروستاتي

(أيار/مايو 1998)

(المرفق I ، اللائحة 13زاي(7) - خطوط توجيهية للموافقة على أسلوب هيكل أو تشغيلي بديل ، قرار المنظمة البحرية الدولية (القرار MEPC.64(36))

المعايير المتصلة بالعطب والتدفق ( القسم 4 من الخطوط التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية)

1. الهيئة الأصلية هي هيئة السفينة ، كما تغطيها الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي والخطة الحالية للأحكام العامة ، السابقة على تطبيق اللائحة 13زاي(7) من اتفاقية ماربول .

وفي حالة ناقلة المنتجات الزيتية/الزيت الخام التي تُشغل بصهاريج صابورة نظيفة عندما تنقل منتجات زيتية ، أو التي تُشغل بغسل الزيت الخام عندما تنقل زيتا خاما ، ينبغي أن يجرى التقييم وفقا للقرار MEPC.64(36) فيما يخص كل منوال تشغيل على حدة .

#### حساب الرقم المكافئ الأساسي لانسكاب الزيت ، بموجب الفقرة 1.4 من الخطوط التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية (EOS1)

2. عند حساب أول رقم مكافئ لانسكاب الزيت (EOS1) ، المحدد في الفقرة 1.4 من الخطوط التوجيهية ، يفترض أن تكون السفينة محملة حتى خط التحميل الصيفي . وأن تساوي وزانها صفرا وألا تنقل مواد مستهلكة أو صابورة .

3. ولأغراض حساب EOS1 ، يمثل حجم البضائع التي تنقلها السفينة 98% من حجم صهاريج البضائع وزيت الوقود الواقعة ضمن الطول  $L_t$  ، وفقا للهيئة الأصلية للسفينة .

4. ويفترض أن  $\rho_c$  تمثل الكثافة الاسمية للبضائع . والكثافة الاسمية للبضائع ، التي يتعين استخدامها في حساب أول وثاني وثالث رقم مكافئ لانسكاب الزيت (EOS1 و EOS2 و EOS3) ، تستخلص من المعادلة التالية :

$$\rho_c = \frac{\Delta (\text{الصيف}) - LSW}{0.98V (\text{الهيئة الأصلية لصهاريج البضائع ووقود الزيت الواقعة ضمن الطول } L_t)}$$

## تذييلات التفسيرات الموحدة للمرفق I

حيث :

$\Delta$  (الصيف) = ازاحة السفينة التي تناظر أقصى خط تحميل صيفي معين والوزانة تساوي صفرًا

$LSW$  = وزن السفينة فارغة

98% (الهيئة الأصلية لصهاريج = 98% من حجم صهاريج البضائع وزيت البضائع ووقود الزيت الواقعة الوقود الواقعة ضمن الطول  $L_r$  ، في الهيئة ضمن الطول  $L_r$  الأصلية للسفينة)

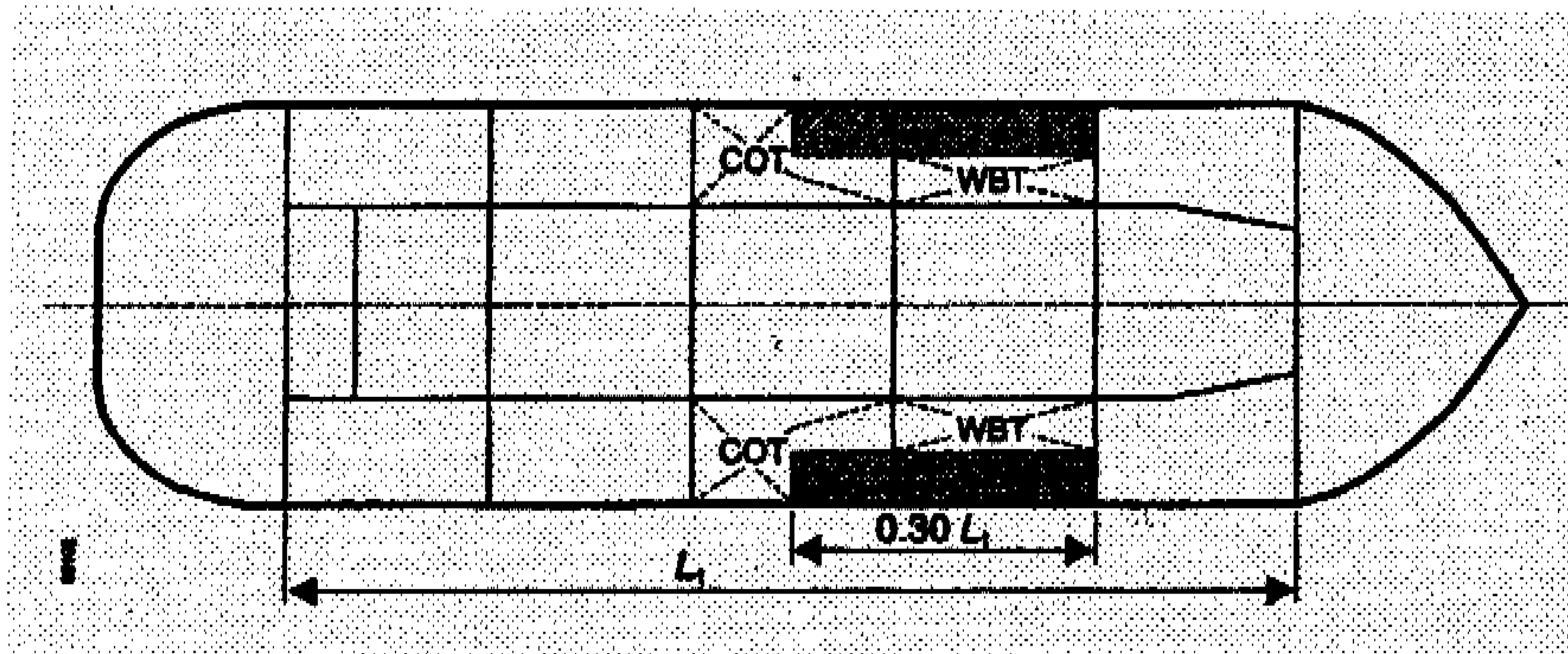
حاشية : الطلبات المكتوبة بشأن تقييم ترتيبات الناقلات ، بموجب القرار MEPC.64(36) ، التي وردت في 8 أيار/مايو 1998 أو بعد ذلك التاريخ ، ستقيم وفقا لهذا التفسير الموحد إلا إذا أفادت إدارة العلم بغير ذلك .

حساب ثاني رقم مكافئ لانسكاب الزيت فيما يخص السفن المزودة بصهاريج جانبية لا تستخدم لنقل الشحنات الزيتية المشار إليها في اللائحة 13زاي(4) ، بموجب الفقرة 2.4 من الخطوط التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية (EOS2)

5. لأغراض حساب ثاني رقم مكافئ لانسكاب الزيت (EOS2) ، يفترض أن تكون الناقلات مزودة بحماية جانبية فقط ، على النحو المشار إليه في الفقرة 2.4 من القرار MEPC.64(36) .

6. ولأغراض حساب ثاني رقم مكافئ لانسكاب الزيت ، يجوز النظر في حماية جانبية افتراضية ، شريطة أن توفر المواقع المفترضة للفواصل الانشائية الطولية والعرضية الحد الأدنى للحماية على الأقل الذي تستوجبه اللائحة 13زاي(4) وأن توضع تلك الفواصل في مواقع تحقق أدنى قيمة للرقم الثاني المكافئ لانسكاب الزيت .

وفيما يخص الأحجام وقياس البارامترات ، يرجى الرجوع إلى الشكل 1 أدناه :



الشكل 1

التذييل 9 : التفسير الموحد MPC 7 الذي وضعته الرابطة الدولية لجمعيات تصنيف السفن

ويفترض أن تحمل الأحجام المتبقية من الصهاريج التي تغطيها الحماية الجانبية الافتراضية نفس نوع المحتويات التي كانت تحملها فيما سبق (أي أن تظل صهاريج مياه الصابورة صهاريج لمياه الصابورة وتظل صهاريج الشحنات الزيتية صهاريج للشحنات الزيتية في الجزء المتبقي) .

وتتمثل أبعاد الجزء المتبقي من صهاريج الشحنات الزيتية و/أو زيت الوقود فيما يلي :

$l_{\&}$  دون تعديل .

$b_{\&}$  تخفض إذا وفرت الحماية الجانبية بامتداد الطول  $l_{\&}$  بأسره . وتبقى دون تعديل إذا وفرت الحماية الجانبية لجزء من الطول  $l_{\&}$  .

$V_{\&}$  حجم البضائع في صهاريج الشحنات الزيتية و/أو زيت الوقود المتبقية .

7. لا يستلزم الأمر أن تؤخذ متطلبات الوزن والغاطس ، المحددة في المرفق I لاتفاقية ماريول ، في الحساب لأغراض حساب ثاني رقم مكافئ لانسكاب الزيت .

يرجى الرجوع إلى المرفق .

8. عند حساب ثاني رقم مكافئ لانسكاب الزيت ، يفترض أن تكون أرضية السفينة مستوية في غاطس الظرف التحميلي المناظر للهيئة التي تجعل السفينة ممثلة للائحة 13 زاي(4) ، دون مواد مستهلكة أو صابورة .

يرجى الرجوع إلى الفقرة 6 من المرفق .

حساب ثالث رقم مكافئ لانسكاب الزيت فيما يخص أسلوب التوازن الهيدروستاتي ، بموجب الفقرة 3.4 من الخطوط التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية (EOS3)

9. لأغراض حساب ثالث رقم مكافئ لانسكاب الزيت (EOS3) ، يكون غاطس السفينة هو الغاطس المناظر لهئية التحميل في ظل التوازن الهيدروستاتي . ويجوز استخدام الصابورة لزيادة الغاطس بغية حساب الرقم المكافئ الثالث فقط .

وينبغي أن تكون مستويات ملء الصهاريج المحددة لأغراض التحميل في ظل التوازن الهيدروستاتي مساوية للمستوى الأقصى المستخلص عن طريق المعادلة الواردة في تذييل الخطوط التوجيهية باستخدام كثافة اسمية موحدة للزيت والباطس المناظر لها .

يرجى الرجوع إلى المرفق .



## تذييلات التفسيرات الموحدة للمرفق I

حساب التدفق في حالة العطب الجانبي ، بموجب الفقرة 2.5 من  
الخطوط التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية

10. يفترض أن تمثل  $s_p$  المسافة من تلويح البدن إلى تلويح الصهريج .

$s_p$  هي المسافة الدنيا من تلويح البدن إلى تلويح الصهريج مقيسة بزواوية عمودية على خط المنتصف وعند مستوى يناظر أقصى خط تحميل صيفي معين .

11. ويفترض أن تمثل  $V_p$  حجم البضائع في الصهريج رقم  $i$  .

أقصى قيمة للحجم  $V_p$  هي 98% من حجم الصهريج .

حساب التدفق الناشئ عطب قاعي ، بموجب الفقرة 3.5  
من الخطوط التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية

12. يفترض أن يمثل  $b_i$  عرض الصهريج  $i$  :

- فيما يخص الصهاريج المجاورة للجدار الجانبي ، يمثل  $b_i$  عرض الصهريج ، مقيساً نحو وسط السفينة عند الطول  $l_i/2$  ، بزواوية عمودية على خط المنتصف وعند مستوى أقصى خط تحميل صيفي معين .

- فيما يخص صهريج مركزي ، يمثل  $b_i$  عرض قاع الصهريج مقيساً عند الطول  $l_i/2$  .

13. ويفترض أن تمثل  $B_p$  عرض منطقة صهاريج البضائع .

$B_p$  هو أقصى عرض ، وفقاً للتعريف الوارد في اللائحة 1(21) من المرفق I مقيساً ضمن الطول  $L_p$  .

14. ويفترض أن تمثل  $h_p$  ارتفاع القاع المزدوج .

$h_i$  هو أدنى ارتفاع للقاع المزدوج مقيساً من خط الأساس

يرجى الرجوع إلى الشكلين 2 و 3 .

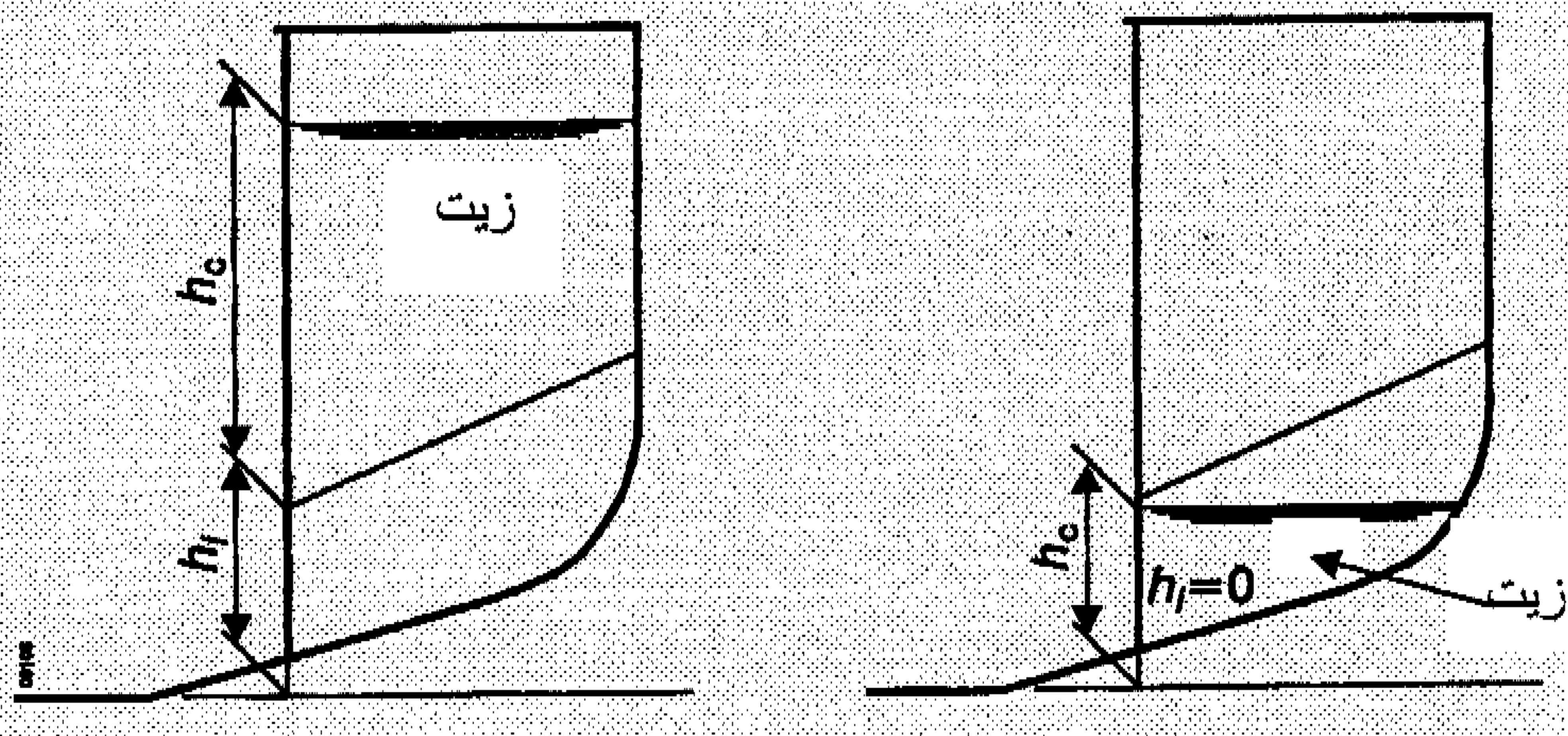
15. ويفترض أن يمثل  $h_p$  ارتفاع عمود البضائع فوق قاع صهريج البضائع :

$h_c$  هو ارتفاع عمود البضائع مقيساً من قاع صهريج البضائع عند النقطة التي يقاس فيها الارتفاع  $h_i$  . يرجى الرجوع إلى الشكل 2 .

وفي حالة عدم وجود قاع مزدوج ، يؤخذ الارتفاع  $h_c$  عند قيمته القصوى ، مع مراعاة أي نهوض لقاع السفينة . يرجى الرجوع إلى الشكل 3 .



التذييل 9 : التفسير الموحد MPC 7 الذي وضعته الرابطة الدولية لجمعيات تصنيف السفن



الشكل 2

الشكل 3

حساب تدفق الزيت الافتراضي ، بموجب الفقرة 5 من الخطوط التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية

16. عند دراسة التدفق الناشئ عن عطب جانبي ، ينبغي ألا يستخدم سوى الجانب الذي يعطي الرقم المكافئ لانسكاب الزيت الأقل موثاقاً .

متطلبات تطبيق التحميل في ظل التوازن الهيدروستاتي لصهاريج البضائع ، بموجب تذييل الخطوط التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية

17. يحدد عدد الصهاريج التي يتوخي تحميلها في ظل التوازن الهيدروستاتي عن طريق الشرطين التاليين : يجب ألا تزيد قيمة ثالث رقم مكافئ لانسكاب الزيت على قيمة ثاني رقم مكافئ لانسكاب الزيت عندما تكون السفينة مزودة بصهاريج جانبية لا تستخدم في نقل الزيت ، وألا تزيد قيمته كذلك على 85% من قيمة أول رقم مكافئ لانسكاب الزيت . وما أن يُستوفى هذان الشرطان ، ووزانة السفينة مساوية صفرًا مع مواعمة الحجم  $V_i$  وتحديد الكثافة الاسمية للبضائع وأقصى مستوى لها وفقاً للمعادلة الواردة في التذييل ، فإن الهيئة تعتبر صالحة ولا يستلزم الأمر إعادة حساب الرقم الثالث المكافئ لانسكاب الزيت لأغراض ظروف التحميل الفعلية المناظرة لتلك الهيئة .

وتحدد ، في ظروف التحميل الفعلية ، مستويات ملء الصهاريج التي يطبق فيها أسلوب التحميل في ظل التوازن الهيدروستاتي عن طريق معادلة التحميل في ظل التوازن الهيدروستاتي الواردة في تذييل الخطوط التوجيهية باستخدام الكثافة الفعلية والغازس الفعلي في موقع كل صهريج يُحمل في ظل التوازن الهيدروستاتي .

18. ويمكن أيضاً النظر في ملء الصهاريج جزئياً بمستويات تقل عن تلك المحددة وفقاً لأسلوب التحميل في ظل التوازن الهيدروستاتي . وفي هذه الظروف ، يحدد ارتفاع البضائع في صهاريج البضائع المختارة استناداً إلى أن الرقم المكافئ

## تذييلات التفسيرات الموحدة للمرفق I

الثالث لانسكاب الزيت يمثل للمعايير المنطبقة ، وإلى أن الوزانة تساوي صفراً ، وأن الكثافة اسمية ، وأن الغاطس يناظر الحجم  $V_i$  المعدل .

وإذا استخدمت ، لحساب ثالث رقم مكافئ لانسكاب الزيت ، مستويات للبضائع تقل عن مستواها الأقصى المحسوب عن طريق معادلة التحميل في ظل التوازن الهيدروستاتي الواردة في تذييل الخطوط التوجيهية ، فإن مستويات الملاء الفعلية تحسب على النحو التالي :

$$(h_c \times K) \times \rho_c \times g + 100 \Delta \rho \leq (d - h_i) \times \rho_s \times g$$

وفي هذه المعادلة تعد  $K$  عامل تصويب  $h_{(HBL)}/h_{(PF)}$  ، حيث :

$h_{(PF)}$  = أقصى ارتفاع للبضائع في حالة الملاء الجزئي يسفر عن قيمة مرضية لثالث رقم مكافئ لانسكاب الزيت فيما يخص الهيئة المختارة (مع افتراض كثافة اسمية ، ووزانة تساوي صفراً ، وغطس مناظر  $d_{(PF)}$  ، وحجم  $V_i$  معدل) .

$h_{(HBL)}$  = أقصى ارتفاع للبضائع عند التحميل في ظل التوازن الهيدروستاتي ، فيما يخص الهيئة المختارة عند غاطس  $d_{(PF)}$  .

ومن ثم ، فإن :

$$K = \left( (d_{(PF)} - h_i) \times \rho_s \times g - 100 \Delta \rho \right) / \left( \rho_n \times g \times h_{(PF)} \right)$$

## مرفق

## مصفوفة البارامترات

الرقم المكافئ EOS لانسكاب الزيت (أنظر الملاحظة 1)	الوزانة المفترضة	الغاطس	الكثافة	حجم الزيت المُحمل	المواد المستهلكة والصابورة
أول رقم مكافئ لانسكاب الزيت	صفر	أقصى خط تحميل صيفي معين	اسمية	$V_1$	لا شيء
ثاني رقم مكافئ لانسكاب الزيت	صفر	أقصى خط تحميل صيفي معين	اسمية	$V_2$	لا شيء
ثالث رقم مكافئ لانسكاب الزيت	صفر	أقصى خط تحميل صيفي معين	اسمية	$V_3$	أنظر الملاحظة 2

التذييل 9 : التفسير الموحد MPC 7 الذي وضعته الرابطة الدولية لجمعيات تصنيف السفن

حيث :

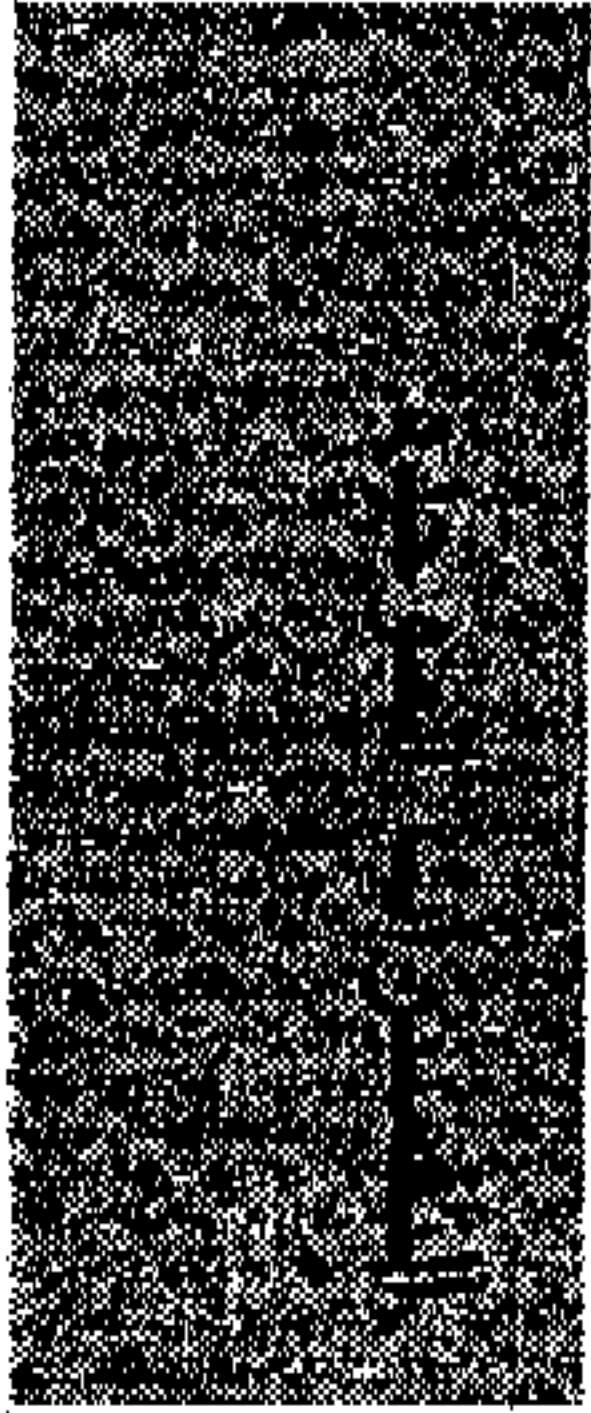
$V_1$  = 98% من أحجام صهاريج البضائع وزيت الوقود ضمن الطول  $L_h$  في الهيئة الأصلية .

$V_2$  =  $V_1$  ناقصا 98% من حجم صهاريج الحماية الجانبية المناظرة للاثحة 13زاي (4) قبالة صهاريج البضائع .

$V_3$  = حجم الزيت في مجمل صهاريج البضائع وزيت الوقود المملوءة (بنسبة 98%) ضمن الطول  $L_h$  ، وفي الصهاريج المحملة في ظل التوازن الهيدروستاتي و/أو الصهاريج المحملة جزئيا .

$$EOS = \frac{O_{tot}}{V_1} \quad \text{ملاحظة 1 :}$$

ملاحظة 2 : يجوز استخدام الصابورة لزيادة الغاطس وذلك بغرض واحد فقط هو تحديد ثالث رقم مكافئ لانسكاب الزيت .



## **المرفق II لاتفاقية ماريبول 78/73 (مع التعديلات المدخلة عليه)**

**لوائح مكافحة التلوث بمواد  
سائلة ضارة سائبة**

## المرفق II لاتفاقية ماريبول 78/73 (مع التعديلات المدخلة عليه)

### لوائح مكافحة التلوث بمواد سائلة ضارة سائبة

## II المرفق

### اللائحة I تعريف

- (1) "ناقلات الكيمائيات" : هي السفن المبنية أو المكيفة أساسًا لنقل بضائع من مواد سائلة ضارة سائبة ، وهي تشمل ناقلات الزيت حسب تعريفها الوارد في المرفق I من الاتفاقية الحالية عندما تكون البضائع التي تنقلها أو جزءًا منها مواد سائلة ضارة سائبة .
- (2) "الصابورة النظيفة" : هي الصابورة المنقولة في صهريج نظف جيدًا منذ آخر مرة نقلت فيه بضائع تحتوي على مادة من الفئة A أو B أو C أو D ، وصرفت المخلفات المترتبة عن ذلك وأفرغ الصهريج بمقتضى المتطلبات المناسبة من هذا المرفق .
- (3) "الصابورة المفصولة" : وهي مياه الصابورة المعبأة في صهريج مخصص بصورة دائمة لنقل الصابورة ، أو لنقل الصابورة أو بضائع غير الزيوت أو المواد السائلة الضارة بمختلف تعريفها الواردة في مرفقات الاتفاقية الحالية ، ومفصول تمامًا عن شبكة البضائع والوقود الزيتي .
- (4) "أقرب أرض" : ينطبق عليها التعريف الوارد في اللائحة 1(9) من المرفق I للاتفاقية الحالية .
- (5) "المواد السائلة" : هي مواد ذات ضغط بخاري لا يتعدى 2,8 كيلوبوند/سم<sup>2</sup> ك ب/سم<sup>2</sup> في درجة حرارة تساوي 37,8° مئوية .
- (6) "المواد السائلة الضارة" : هي أي مادة مدرجة في التذييل II من هذا المرفق أو مصنفة بصورة مؤقتة بمقتضى اللائحة 3(4) على أنها تدرج في الفئة A أو B أو C أو D .
- (7) "المنطقة الخاصة" : هي منطقة بحرية تستدعي اتباع أساليب إلزامية خاصة لمنع التلوث البحري فيها بالمواد السائلة الضارة ، وذلك نظرًا لأسباب تقنية معترف بها تتعلق بظروفها الأوقيانوغرافية والايكولوجية ، والطابع الخاص لحركة الملاحة فيها . والمناطق الخاصة هي :



## المرفق II : لوائح منع التلوث بمواد سائلة ضارة سائبة

II  
المرفق

- (أ) منطقة بحر البلطيق ، و
- (ب) منطقة البحر الأسود ، و
- (ج) منطقة القطب الجنوبي .
- (8) "منطقة بحر البلطيق" : وينطبق عليها التعريف الوارد في اللائحة 10(ب) من المرفق I للاتفاقية الحالية .
- (9) "منطقة البحر الأسود" : وينطبق عليها التعريف الوارد في اللائحة 10(ج) من المرفق I للاتفاقية الحالية .
- (9ألف) "منطقة القطب الجنوبي" : وتعني المنطقة البحرية الواقعة جنوبي خط العرض 60° جنوبًا .
- (10) "المدونة الدولية للكيميائيات السائبة" : هي المدونة الدولية بشأن بناء وتجهيز السفن الناقلة للكيميائيات الخطرة السائبة\* ، التي اعتمدها لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة بالقرار MEPC.19(22) ، وما قد تدخله المنظمة من تعديلات عليها ، شريطة أن تعتمد تلك التعديلات وتدخل حيز النفاذ بما يتماشى مع أحكام المادة 16 من الاتفاقية الحالية المتعلقة بإجراءات تعديل تذييل لمرفق ما من المرفقات .
- (11) "مدونة الكيميائيات السائبة" : هي مدونة بناء وتجهيز السفن الناقلة للكيميائيات الخطرة السائبة† ، التي اعتمدها لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة بالقرار MEPC.20(22) وما قد تدخله المنظمة من تعديلات عليها ، شريطة أن تعتمد تلك التعديلات وتدخل حيز النفاذ بما يتماشى مع أحكام المادة 16 من الاتفاقية الحالية المتعلقة بإجراءات التعديل التي تطبق على تذييل لمرفق ما من المرفقات .
- (12) "السفينة المبنية" : هي السفينة الممدود صالبيها أو التي تكون في مرحلة مماثلة من البناء . وتعامل أي سفينة حولت إلى ناقلة كيميائيات بوصفها كذلك من تاريخ بدء عملية التحويل أيا كان تاريخ بنائها . ولا يطبق هذا الحكم بشأن التحويل على عملية ادخال تغييرات على سفينة تمثل للشرطين التاليين كليهما :

(أ) أن تكون مبنية قبل 1 تموز/يوليو 1986 ؛ و

(ب) أن تحمل شهادة ، بموجب مدونة الكيميائيات السائبة ، تبين أنها تنقل فحسب المواد التي صنفتها المدونة على أنها مواد ذات أخطار تلوثية فقط .

## أنظر التفسير 1.1

\* انظر منشور المنظمة البحرية الدولية الذي يحمل رقم المبيع : IMO-099A  
† انظر منشور المنظمة البحرية الدولية الذي يحمل رقم المبيع : IMO-772A

## اللائحة 2

(13) "مرحلة مماثلة من البناء" : هي المرحلة التي تم فيها :

(أ) البدء في عمليات البناء الخاصة بسفينة معينة ؛

(ب) البدء في تجميع هذه السفينة بحيث يشمل هذا التجميع 50 طنًا على الأقل أو واحدًا في المائة من الكتلة المقدرة لجميع المواد الهيكلية ، أيهما أقل .

(14) "موعد الذكرى السنوية" : هو اليوم والشهر من كل سنة الموافقان لتاريخ انقضاء الشهادة الدولية لمنع التلوث المتعلقة بنقل المواد السائلة الضارة السائبة .

## المرفق III

## اللائحة 2

## التطبيق

(1) ما لم ينص على خلاف ذلك ، تطبق أحكام هذا المرفق على جميع السفن التي تنقل مواد سائلة ضارة سائبة .

(2) عند نقل بضاعة خاضعة لأحكام المرفق I من الاتفاقية الحالية في مكان بضائع في ناقلة كيميائيات ، تطبق أيضًا المتطلبات ذات الصلة من المرفق I للاتفاقية الحالية .

(3) لا تطبق اللائحة 13 من هذا المرفق إلا على السفن التي تنقل مواد مصنفة ، لأغراض ضبط التصريف ، في الفئة A أو B أو C .

(4) وبالنسبة للسفن المبنية قبل 1 تموز/يوليو 1986 تطبق أحكام اللائحة 5 من المرفق الحالي بشأن التصريف تحت خط الماء والتركيز الأقصى في خط المخر اعتباراً من 1 كانون الثاني/يناير 1988 .

(5) يجوز للإدارة أن تسمح بتركيب أي تجهيزات أو مواد أو أدوات أو أجهزة في السفينة كبديل لما يشترطه هذا المرفق إذا كانت ، كحد أدنى ، لا تقل فعالية عنها . ولا يشمل نطاق سلطة الإدارة هذه استبدال الطرق التشغيلية لضبط تصريف المواد السائلة الضارة معتبرة في ذلك أن البدائل تعد مكافئة للسمات التصميمية والهيكلية المنصوص عليها في لوائح هذا المرفق .

## أنظر التفسير 1.2

(6) على الإدارة التي تسمح بتركيب تجهيزات أو مواد أو أدوات أو أجهزة كبديل لما يتطلبه هذا المرفق ، بموجب الفقرة (5) من هذه اللائحة ، أن تزود المنظمة بتفاصيل ذلك لتعميمها على أطراف الاتفاقية للاحاطة واتخاذ التدابير المناسبة عند الاقتضاء .

## أنظر التفسير 1.2

## المرفق II : لوائح منع التلوث بمواد سائلة ضارة سائلة

(7) (أ) عندما يقضى تعديل لهذا المرفق وللمدونة الدولية لنقل الكيمائيات السائبة ولمدونة نقل الكيمائيات السائبة بإدخال تغييرات على الهيكل أو المعدات والتجهيزات بسبب الارتقاء بمتطلبات نقل مواد معينة ، يجوز للإدارة أن تعدل أو أن تترجى لفترة محددة تطبيق هذا التعديل على السفن المبنية قبل تاريخ دخول ذلك التعديل حيز النفاذ ، إذا أعتبر أن تطبيقه الفوري غير معقول أو غير عملي . ويجب تقرير هذا الإعفاء تبعاً لكل مادة ، مع مراعاة الخطوط التوجيهية الموضوعية من قبل المنظمة .\*

(ب) على الإدارة التي تجيز إعفاءً من تطبيق تعديل ما بموجب هذه الفقرة أن توافي المنظمة بتقرير يتضمن تفاصيل السفينة أو السفن المعنية ، والبضائع المنقولة ، والخدمة التي تقوم بها كل سفينة ، ومسوغ الإعفاء ، لتعميمه على أطراف الاتفاقية كي تحيط به علماً وتتخذ الاجراء اللازم إذا اقتضى الأمر .

## اللاحقة 3

## تصنيف المواد السائلة الضارة وجدولتها

(1) لأغراض هذا المرفق ، تقسم المواد السائلة الضارة إلى أربع فئات كما يلي :

(أ) "الفئة A" : المواد السائلة الضارة التي تؤدي ، إذا ما صرفت في البحر بعد عمليات تنظيف الصهاريج أو تفريغ الصابورة ، إلى تعريض الموارد البحرية أو الصحة البشرية إلى خطر شديد ، أو إلى إلحاق ضرر خطير بالمرافق الاستجمامية أو غيرها من الاستخدامات المشروعة للبحر ، مما يبرر اتخاذ تدابير صارمة لمكافحة التلوث .

(ب) "الفئة B" : المواد السائلة الضارة التي تؤدي ، إذا ما صرفت في البحر بعد عمليات تنظيف الصهاريج أو تفريغ الصابورة ، إلى تعريض الموارد البحرية أو الصحة البشرية للخطر ، أو إلى إلحاق الضرر بالمرافق الاستجمامية أو غيرها من الاستخدامات المشروعة للبحر ، مما يبرر اتخاذ تدابير خاصة لمكافحة التلوث .

(ج) "الفئة C" : المواد السائلة الضارة التي تؤدي ، إذا ما صرفت في البحر بعد عمليات تنظيف الصهاريج أو تفريغ الصابورة ، إلى تعريض الموارد البحرية أو الصحة البشرية لخطر ثانوي ، أو إلحاق ضرر ثانوي بالمرافق الاستجمامية أو غيرها من الاستخدامات المشروعة للبحر ، مما يتطلب فرض شروط تشغيلية خاصة .

\* يرجى الرجوع إلى "الخطوط التوجيهية لتطبيق التعديلات التي أدخلت على قائمة المواد المدرجة في المرفق II لاتفاقية ماربول 78/73 وفي مدونتي IBC وBCH من أجل مراعاة مخاطر التلوث" ، التي أقرتها لجنة حماية البيئة البحرية في دورتها الحادية والثلاثين ؛ أنظر تذييل المرفق II للتفسيرات الموحدة .

اللائحتان 3 ، 4

(د) "الفئة D": المواد السائلة الضارة التي تؤدي ، إذا ما صرفت في البحر بعد عمليات تنظيف الصهاريج أو تفريغ الصابورة ، إلى تعريض الموارد البحرية أو الصحة البشرية لخطر محسوس ، أو إلى إلحاق ضرر طفيف بالمرافق الاستجمامية أو غيرها من الاستخدامات المشروعة للبحر ، مما يتطلب إيلاء شيء من العناية للظروف التشغيلية .

(2) ترد الخطوط التوجيهية المستخدمة في تصنيف المواد السائلة الضارة في التذييل I لهذا المرفق .

(3) ترد في التذييل II لهذا المرفق قائمة بالمواد السائلة الضارة المنقولة سائبة والمصنفة حالياً ضمن الفئات A و B و C و D والخاضعة لأحكام هذا المرفق .

(4) عند اقتراح نقل مادة سائلة سائبة لم تصنف بمقتضى الفقرة (1) من هذه اللائحة أو لم تقيم على النحو المشار إليه في اللائحة (1)4 من هذا المرفق ، تضع حكومات الأطراف في الاتفاقية المعنية بالعملية المقترحة تقييماً مؤقتاً للمادة لأغراض عملية النقل هذه وتتفق على ذلك التقييم بناء على الخطوط التوجيهية المشار إليها في الفقرة (2) من هذه اللائحة . وإلى أن تتوصل الحكومات المعنية إلى اتفاق كامل ، تنقل المادة في ظل أشد الشروط المقترحة . وتقوم الإدارة المعنية بأسرع ما يكون ، وفي موعد لا يتجاوز بأي حال من الأحوال مدة تسعين يوماً بعد أول عملية نقل ، بإخطار المنظمة وتقديم تفاصيل عن المادة والتقييم المؤقت لها من أجل تعميمها على جميع الأطراف لتطلع عليها وتتنظر فيها . وتتاح لحكومات كل طرف فترة تستغرق تسعين يوماً لتبعت خلالها بتعليقاتها إلى المنظمة بغرض تقييم هذه المادة .

أنظر التفسيرات من 2 ألف 1 إلى 2 ألف 4.

اللائحة 4  
مواد السائلة الأخرى

(1) قيمت المواد المجدولة في التذييل III لهذا المرفق واتضح أنها لا تندرج في الفئات A و B و C و D حسب تعريفها الوارد في اللائحة (1)3 من المرفق نفسه لأنها تعتبر الآن غير ذات خطر على الصحة البشرية ، أو الموارد البحرية ، أو المرافق الاستجمامية أو الاستخدامات المشروعة الأخرى للبحر ، عند تصريفها في البحر بعد عمليات تنظيف الصهاريج أو تفريغ الصابورة .

(2) لا يخضع تصريف مياه الجمة أو الصابورة أو غير ذلك من المخلفات أو الخلائط المحتوية فحسب على مواد مجدولة في التذييل III من هذا المرفق ، لأي من متطلبات المرفق المذكور .

## المرفق II : لوائح منع التلوث بمواد سائلة ضارة سائبة

(3) لا يخضع تصريف الصابورة النظيفة أو الصابورة المفصولة في البحر لأي من متطلبات هذا المرفق .

## اللائحة 5

تصريف المواد السائلة الضارة \*

تصريف المواد من الفئات A و B و C خارج المناطق الخاصة  
ومواد الفئة D في جميع المناطق

مع مراعاة أحكام الفقرة (14) من هذه اللائحة واللائحة 6 من هذا المرفق ،

(1) يحظر التصريف البحري للمواد من الفئة A الوارد تعريفها في اللائحة (1)3(أ) من هذا المرفق ، أو المواد المقدر مؤقتاً أنها تنتمي إلى هذه الفئة ، أو مياه الصابورة ، أو غسالة الصهاريج ، أو غير ذلك من المخلفات أو الخلائط المحتوية على تلك المواد . وإذا تعين غسل صهاريج محتوية على مثل هذه المواد أو الخلائط ، فمن الواجب تصريف المخلفات الناتجة عن ذلك في أحد مرافق الاستقبال إلى أن يساوي تركيز المادة في الدفيق المصرف إلى مرفق الاستقبال 0,1% وزناً أو يقل عن ذلك ، وإلى أن يفرغ الصهاريج ، باستثناء الفوسفور ، الأصفر أو الأبيض ، الذي يجب أن يساوي تركيزه المتخلف 0,01% وزناً . ويجوز تصريف المياه التي تضاف إلى الصهاريج في وقت لاحق في البحر عندما تستوفي جميع الشروط التالية :

(أ) أن تكون السفينة مبحرة بسرعة 7 عقد على الأقل في حالة السفن ذاتية الدفع أو 4 عقد على الأقل بالنسبة للسفن غير ذاتية الدفع ؛

## أنظر التفسير 1.3

(ب) أن يجري التصريف تحت خط الماء مع مراعاة موقع مداخل مياه البحر ؛ و

(ج) أن يجري التصريف على مسافة لا تقل عن 12 ميلاً بحرياً من أقرب أرض وفي مكان لا يقل عمق الماء فيه عن 25 متراً .

\* للاطلاع على "المعايير الموضوعية من قبل المنظمة" المذكورة في هذه اللائحة ، يرجى الرجوع إلى المعايير المتعلقة بإجراءات وترتيبات تصريف المواد السائلة الضارة ، المعتمدة بموجب القرار MEPC. 18(22) ، بصيغتها المعدلة بموجب القرار MEPC. 62(35) .



## اللائحة 5

(2) يحظر التصريف البحري للمواد من الفئة B الوارد تعريفها في اللائحة (1)3(ب) من هذا المرفق ، أو المواد المقدر مؤقتاً أنها تنتمي إلى هذه الفئة ، أو مياه الصابورة ، أو غسالة الصهاريج أو غير ذلك من المخلفات أو الخلائط المحتوية على تلك المواد ، فيما عدا الحالات التي تستوفى فيها جميع الشروط التالية :

(أ) أن تكون السفينة مبحرة بسرعة 7 عقد على الأقل في حالة السفن ذاتية الدفع أو 4 عقد على الأقل بالنسبة للسفن غير ذاتية الدفع ؛

## أنظر التفسير 1.3

(ب) أن تحظى إجراءات التصريف وترتيباته بموافقة الإدارة . كما يجب أن تركز هذه الإجراءات والترتيبات على معايير تضعها المنظمة ، وأن تكفل أن يكون تركيز الدقيق ومعدل تصريفه بحيث لا يتجاوز تركيز المادة في خط مخر السفينة جزءاً واحداً في المليون ؛

(ج) ألا تتجاوز الكمية القصوى المصروفة من كل صهريج وشبكة أنابيبه مقدار الكمية القصوى المعتمدة بمقتضى الإجراءات المشار إليها في الفقرة الفرعية (ب) من هذه الفقرة ، على ألا تتعدى في أي حال من الأحوال متراً مكعباً واحداً أو 3 000:1 من سعة الصهريج بالأمتار المكعبة ؛

(د) أن يجري التصريف تحت خط الماء مع مراعاة موقع مداخل مياه البحر ؛ و

(هـ) أن يجري التصريف على مسافة لا تقل عن 12 ميلاً بحرياً من أقرب أرض وفي مكان لا يقل عمق الماء فيه عن 25 متراً .

(3) يحظر التصريف البحري للمواد من الفئة C الوارد تعريفها في اللائحة (1)3(ج) من هذا المرفق ، أو المواد المقدر مؤقتاً أنها تنتمي إلى هذه الفئة ، أو مياه الصابورة ، أو غسالة الصهاريج أو غير ذلك من المخلفات أو الخلائط المحتوية على تلك المواد ، فيما عدا الحالات التي تستوفى فيها جميع الشروط التالية :

(أ) أن تكون السفينة مبحرة بسرعة 7 عقد على الأقل في حالة السفن ذاتية الدفع أو 4 عقد على الأقل بالنسبة للسفن غير ذاتية الدفع ؛

(ب) أن تحظى إجراءات التصريف وترتيباته بموافقة الإدارة . كما يجب أن تركز هذه الإجراءات والترتيبات على معايير تضعها المنظمة ، وأن تكفل أن يكون تركيز الدقيق ومعدل تصريفه بحيث لا يتجاوز تركيز المادة في خط مخر السفينة 10 أجزاء في المليون ؛

(ج) ألا تتجاوز الكمية القصوى المصروفة من كل صهريج وشبكة أنابيبه مقدار الكمية القصوى المعتمدة بمقتضى الإجراءات المشار إليها في الفقرة الفرعية (ب) من هذه الفقرة ، على ألا تتعدى في أي حال من

## المرفق II : لوائح منع التلوث بمواد سائلة ضارة سائبة

الأحوال مترًا مكعبًا واحدًا أو 1 000:1 من سعة الصهريج بالأمطار  
المكعبة ؛

(د) أن يجري التصريف تحت خط الماء مع مراعاة موقع مداخل مياه  
البحر ؛ و

(هـ) أن يجري التصريف على مسافة لا تقل عن 12 ميلًا بحريًا من أقرب  
أرض وفي مكان لا يقل عمق الماء فيه عن 25 مترًا .

(4) يحظر التصريف البحري للمواد من الفئة D الوارد تعريفها في اللائحة  
3(1)(د) من هذا المرفق ، أو المواد المقدر مؤقتًا أنها تنتمي إلى هذه الفئة ،  
أو مياه الصابورة ، أو غسالة الصهاريج أو غير ذلك من المخلفات أو  
الخلائط المحتوية على تلك المواد ، فيما عدا الحالات التي تستوفي فيها  
جميع الشروط التالية :

(أ) أن تكون السفينة مبحرة بسرعة 7 عقد على الأقل في حالة السفن  
ذاتية الدفع أو 4 عقد على الأقل بالنسبة للسفن غير ذاتية الدفع ؛

## أنظر التفسير 1.3

(ب) ألا يتجاوز تركيز هذه الخلائط جزءًا واحدًا في عشرة أجزاء من  
الماء ؛ و

(ج) أن يجري التصريف على مسافة لا تقل عن 12 ميلًا بحريًا من أقرب  
أرض .

(5) يجوز استخدام إجراءات التهوية المعتمدة من الإدارة لسحب مخلفات  
البضائع من الصهاريج . ويجب أن تركز هذه الإجراءات على معايير من  
وضع المنظمة . ومن الواجب اعتبار أي مياه تضاف إلى الصهاريج فيما  
بعد مياهاً نظيفة ، ولا تخضع لأحكام الفقرة (1) أو (2) أو (3) أو (4) من  
هذه اللائحة .

(6) يحظر التصريف البحري للمواد غير المصنفة أو غير المقدر مؤقتًا أو  
غير المقيمة حسبما أشارت اللائحة 4(1) من هذا المرفق ، أو مياه  
الصابورة ، أو غسالة الصهاريج ، أو غير ذلك من المخلفات أو الخلائط  
المحتوية على هذه المواد .

## مواد الفئات A و B و C في المناطق الخاصة

مع مراعاة أحكام الفقرة (14) من هذه اللائحة و اللائحة 6 من هذا المرفق ،

(7) يحظر التصريف البحري للمواد من الفئة A الوارد تعريفها في اللائحة  
3(1)(أ) من هذا المرفق أو تلك المواد المقدر مؤقتًا أنها تنتمي إلى تلك  
الفئة ، أو مياه الصابورة ، أو غسالة الصهاريج ، أو غيرها من المخلفات

## اللائحة 5

أو الخلائط المحتوية على تلك المواد . وإذا تعين غسل صهاريج محتوية على هذه المواد أو الخلائط ، فمن الواجب تصريف المخلفات الناتجة عن ذلك في أحد مرافق الاستقبال التي ينبغي أن توفرها الدول المتاخمة للمنطقة الخاصة بمقتضى اللائحة 7 من هذا المرفق ، وذلك إلى أن يساوي تركيز المادة في الدقيق المصرف إلى مرفق الاستقبال 0,05% وزناً أو يقل عن ذلك ، وإلى أن يفرغ الصهريج ، باستثناء الفوسفور ، الأصفر أو الأبيض ، الذي يجب أن يساوي تركيزه المتخلف 0,005% وزناً . ويجوز تصريف المياه المضافة إلى الصهريج فيما بعد في البحر عندما تستوفي جميع الشروط التالية :

(أ) أن تكون السفينة مبحرة بسرعة 7 عقد على الأقل في حالة السفن ذاتية الدفع أو 4 عقد على الأقل بالنسبة للسفن غير ذاتية الدفع ؛

## أنظر التفسير 1.3

(ب) أن يجري التصريف تحت خط الماء مع مراعاة موقع مداخل مياه البحر ؛ و

(ج) أن يجري التصريف على مسافة لا تقل عن 12 ميلاً بحرياً من أقرب أرض وفي مكان لا يقل عمق الماء فيه عن 25 متراً .

(8) يحظر التصريف البحري للمواد من الفئة B الوارد تعريفها في اللائحة 3(ب) من هذا المرفق ، أو المواد المقدر مؤقتاً أنها تنتمي إلى هذه الفئة ، أو مياه الصابورة ، أو غسالة الصهاريج أو غير ذلك من المخلفات أو الخلائط المحتوية على تلك المواد ، فيما عدا الحالات التي تستوفي فيها جميع الشروط التالية :

(أ) أن يكون الصهريج قد غسل غسلاً أولياً طبقاً لطريقة معتمدة من الإدارة ومرتكزة على معايير من وضع المنظمة ، وأن تكون الغسالات الصهريجية الناتجة عن ذلك قد صرفت في مرفق الاستقبال إلى أن يفرغ الصهريج ؛

(ب) أن تكون السفينة مبحرة بسرعة 7 عقد على الأقل في حالة السفن ذاتية الدفع أو 4 عقد على الأقل بالنسبة للسفن غير ذاتية الدفع ؛

(ج) أن تحظى الإجراءات وترتيبات التصريف والغسل بموافقة الإدارة . كما يجب أن تركز هذه الإجراءات والترتيبات على معايير تضعها المنظمة ، وأن تكفل أن يكون تركيز الدقيق ومعدل تصريفه بحيث لا يتجاوز تركيز المادة في خط مخر السفينة جزءاً واحداً في المليون ؛

(د) أن يجري التصريف تحت خط الماء مع مراعاة موقع مداخل مياه البحر ؛ و

(هـ) أن يجري التصريف على مسافة لا تقل عن 12 ميلاً بحرياً من أقرب أرض وفي مكان لا يقل عمق الماء فيه عن 25 متراً .

## المرفق II : لوائح منع التلوث بمواد سائلة ضارة سائبة

(9) يحظر التصريف البحري للمواد من الفئة C الوارد تعريفها في اللائحة (1)3(ج) من هذا المرفق ، أو المواد المقدر مؤقتاً أنها تنتمي إلى هذه الفئة ، أو مياه الصابورة ، أو غسالة الصهاريج أو غير ذلك من المخلفات أو الخلائط التي تحتوي على ذلك المواد ، فيما عدا الحالات التي تستوفي فيها جميع الشروط التالية :

(أ) أن تكون السفينة مبحرة بسرعة 7 عقد على الأقل في حالة السفن ذاتية الدفع أو 4 عقد على الأقل بالنسبة للسفن غير ذاتية الدفع ؛

## أنظر التفسير 1.3

(ب) أن تحظى إجراءات التصريف وترتيباته بموافقة الإدارة . كما يجب أن تركز هذه الإجراءات والترتيبات على معايير تضعها المنظمة ، وأن تكفل أن يكون تركيز الدقيق ومعدل تصريفه بحيث لا يتجاوز تركيز المادة في خط مخر السفينة جزءاً واحداً في المليون ؛

(ج) ألا تتجاوز الكمية القصوى المصروفة من كل صهريج وشبكة أنابيبه مقدار الكمية القصوى المعتمدة بمقتضى الإجراءات المشار إليها في الفقرة الفرعية (ب) من هذه الفقرة ، على ألا تتعدى في أي حال من الأحوال متراً مكعباً واحداً أو 1:3 000 من سعة الصهريج بالأمتار المكعبة ؛

(د) أن يجري التصريف تحت خط الماء مع مراعاة موقع مداخل مياه البحر ؛ و

(هـ) أن يجري التصريف على مسافة لا تقل عن 12 ميلاً بحرياً من أقرب أرض وفي مكان لا يقل عمق الماء فيه عن 25 متراً .

(10) يجوز استخدام إجراءات التهوية المعتمدة من الإدارة لسحب مخلفات البضائع من الصهاريج . ويجب أن تركز هذه الإجراءات على معايير من وضع المنظمة . ومن الواجب اعتبار أي مياه تضاف إلى الصهريج فيما بعد مياهًا نظيفة ، ولا تخضع لأحكام الفقرة (7) أو (8) أو (9) من هذه اللائحة .

(11) يحظر التصريف البحري للمواد غير المصنفة ، أو غير المقطرة مؤقتاً ، أو غير المقيمة حسبما أشارت اللائحة (1)4 من هذا المرفق ، أو مياه الصابورة ، أو غسالة الصهاريج ، أو غير ذلك من المخلفات أو الخلائط المحتوية على هذه المواد .

(12) ليس في هذه اللائحة ما يحظر على سفينة ما أن تحتفظ على متنها بمخلفات بضائع مصنفة ضمن الفئة B أو C. وأن تصرف هذه المخلفات في البحر خارج المنطقة الخاصة بمقتضى الفقرة (2) أو (3) من هذه اللائحة على التوالي .



## اللائحة 5 ألف

(13) (أ) تتفق حكومات الأطراف في الاتفاقية التي تتأخم سواحلها أي منطقة خاصة معينة جماعيا على تحديد موعد تطبيق بحلوله متطلبات اللائحة (1)7 من هذا المرفق ، ويسري اعتبارا منه مفعول متطلبات الفقرات (7) و (8) و (9) و (10) من هذه اللائحة بشأن تلك المنطقة ، وتبلغ المنظمة مسبقا بالموعد المحدد على هذا النحو قبل حلوله بستة أشهر على الأقل . وتقوم المنظمة فوراً بإبلاغ جميع الأطراف بالموعد المذكور .

(ب) وإذا كان موعد سريان مفعول الاتفاقية الحالية يسبق الموعد المحدد بمقتضى الفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة ، فإن متطلبات الفقرات (1) و (2) و (3) من هذه اللائحة تطبيق خلال الفترة الانتقالية .

(14) فيما يتعلق بمنطقة القطب الجنوبي ، يحظر أي تصريف في البحر لمواد سائلة ضارة أو لخلائط تحتوي على هذه المواد .

## II المرفق

## اللائحة 5 ألف

## ترتيبات الضخ والتثبيت والتفريغ\*

(1) تجهز كل سفينة مبنية في 1 تموز/يوليو 1986 أو بعده بترتيبات للضخ والتثبيت تكفل ، من خلال اختبارها في ظروف الضخ الملائمة ، ألا يحتبس كل صهريج مخصص لنقل مادة من مواد الفئة B مخلفات تتجاوز كميتها 0,1 متر مكعب في الأنابيب المرتبطة به أو بجوار نقطة سفطه مباشرة .

(2) (أ) مع مراعاة أحكام البند (ب) من هذه الفقرة ، تجهز كل سفينة بنيت قبل 1 تموز/يوليو 1986 بترتيبات للضخ والتثبيت تكفل ، من خلال اختبارها في ظروف الضخ الملائمة ، ألا يحتبس كل صهريج مخصص لنقل مادة من مواد الفئة B مخلفات تتجاوز كميتها 0,3 متر مكعب في الأنابيب المرتبطة به وبجوار نقطة سفطه مباشرة .

(ب) وحتى 2 تشرين الأول/أكتوبر 1994 فإن من الواجب أن تجهز السفن المشار إليها في البند (أ) من هذه الفقرة إن لم تكن ممثلة لمتطلبات ذلك البند ، وكحد أدنى ، بترتيبات للضخ والتثبيت تكفل ، من خلال اختبارها في ظروف الضخ الملائمة ومن خلال تقدير كمية المخلفات السطحية ، ألا يحتبس كل صهريج مخصص لنقل مادة من مواد الفئة C مخلفات تتجاوز كميتها متراً مكعباً واحداً أو 3 000:1 من سعة الصهريج بالأمطار المكعبة ، أي الكميتين أكبر ، في داخله وفي الأنابيب المرتبطة به .

\* للاطلاع على "المعايير الموضوعية من قبل المنظمة" المذكورة في هذه اللائحة ، يرجى الرجوع إلى المعايير المتعلقة بإجراءات وترتيبات تصريف المواد السائلة الضارة ، المعتمدة بموجب القرار MEPC. 18(22) ، بصيغتها المعدلة بموجب القرار MEPC. 62(35) .



## المرفق II : لوائح منع التلوث بمواد سائلة ضارة سائبة

(3) تجهز كل سفينة بنيت في 1 تموز/يوليو 1986 أو بعده بترتيبات للضخ والتبويب تكفل ، من خلال اختبارها في ظروف الضخ الملائمة ، ألا يحتبس كل صهريج مخصص لنقل مادة من مواد الفئة C مخلفات تتجاوز كميتها 0,3 متر مكعب في الأنابيب المرتبطة به وبجوار نقطة سفطه مباشرة .

(4) (أ) ومع مراعاة أحكام البند (ب) من هذه الفقرة ، تجهز كل سفينة بنيت قبل 1 تموز/يوليو 1986 بترتيبات للضخ والتبويب تكفل ، من خلال اختبارها في ظروف الضخ الملائمة ، ألا يحتبس كل صهريج مخصص لنقل مادة من مواد الفئة C مخلفات تتجاوز كميتها 0,9 متر مكعب في الأنابيب المرتبطة به وبجوار نقطة سفطه مباشرة .

(ب) وحتى 2 تشرين الأول/أكتوبر 1994 ، فإن من الواجب أن تجهز السفن المشار إليها في البند (أ) من هذه الفقرة إن لم تكن ممثلة لمتطلبات ذلك البند ، وكحد أدنى ، بترتيبات للضخ والتبويب تكفل ، من خلال اختبارها في ظروف الضخ الملائمة ومن خلال تقدير كمية المخلفات السطحية ، ألا يحتبس كل صهريج مخصص لنقل مادة من مواد الفئة B مخلفات تتجاوز كميتها 3 أمتار مكعبة أو 1 000:1 من سعة الصهريج بالأمتار المكعبة ، أي الكميّتين أكبر ، في داخله وفي الأنابيب المرتبطة به .

(5) يجب أن تحظى شروط الضخ المشار إليها في الفقرات (1) و (2) و (3) و (4) من هذه اللائحة بموافقة الإدارة وأن تركز على معايير من وضع المنظمة . ومن الواجب استخدام الماء كوسط اختباري في اختبارات فاعلية الضخ المشار إليها في الفقرات (1) و (2) و (3) و (4) من هذه اللائحة التي يجب أن تحظى بموافقة الإدارة وأن تركز على معايير من وضع المنظمة . وتحدد كمية المخلفات العالقة بسطوح صهاريج البضائع والمشار إليها في الفقرتين (2) (ب) و (4) (ب) من هذه اللائحة ، بناء على معايير من وضع المنظمة .

(6) (أ) ومع مراعاة أحكام البند (ب) من الفقرة الحالية ، فإن من غير الضروري تطبيق أحكام الفقرتين (2) و (4) من هذه اللائحة على سفينة مبنية قبل 1 تموز/يوليو 1986 ومستخدم في رحلات محدّدة تقررها الإدارة بين :

(i) موانئ أو فرض تقع داخل دولة طرف في الاتفاقية الحالية ؛ أو

(ii) موانئ أو فرض تابعة لدول أطراف في الاتفاقية الحالية .

(ب) لا تطبق أحكام البند (أ) من هذه الفقرة على سفينة مبنية قبل 1 تموز/يوليو 1986 إلا في الحالات التالية :

(i) عندما يغسل الصهريج ، في كل مرة يتعين فيها غسل أو تصبير صهريج يحتوي على مواد أو خلائط من الفئة B أو C ،

اللائحة 5 ألف

وفقاً لطريقة تنظيف أولي تقرها الإدارة وترتكز على معايير من وضع المنظمة ، وتصرف الغسالات في مرفق للاستقبال ؛

(ii) عندما تصرف الغسالات الناتجة أو مياه الصابورة في مرفق للاستقبال أو في البحر وفقاً للأحكام الأخرى لهذا المرفق ؛

(iii) عندما تحظى مرافق الاستقبال في الموانئ والفرص المشار إليها أعلاه بموافقة حكومات الدول الأطراف في الاتفاقية الحالية التي تقع فيها هذه الموانئ والفرص ، من حيث كفايتها لتلبية أغراض هذه الفقرة ؛

(iv) عندما تقوم الإدارة ، في حالة السفن المستخدمة في رحلات إلى موانئ وفرض تخضع للولاية القضائية لدول أخرى أطراف في الاتفاقية الحالية ، بإبلاغ المنظمة بتفاصيل الاعفاء لتعميمها على الأطراف في الاتفاقية للاطلاع عليها واتخاذ الإجراءات المناسبة عند الاقتضاء ؛ و

أنظر التفسير 1.4

(v) عندما يدون على الشهادة المطلوبة بموجب هذا المرفق أن السفينة لا تستخدم إلا في مثل تلك الرحلات المحددة .

(7) وبالنسبة لسفينة تكون سماتها الهيكلية والتشغيلية على نحو لا يتطلب تصبير صهاريج البضائع ولا يستدعي تنظيف صهاريج البضائع إلا عند إجراء إصلاحات لها أو عند وجودها في حوض جاف ، يجوز للإدارة إعفاء هذه السفينة من أحكام الفقرات (1) و (2) و (3) و (4) من هذه اللائحة شريطة الامتثال لجميع الشروط التالية :

(أ) أن يحظى تصميم وبناء وتجهيز السفينة بموافقة الإدارة مع مراعاة نوع الخدمة المستهدفة ؛

(ب) أن يصرف الدقيق الناجم عن عملية غسل الصهاريج التي قد تنفذ قبل إصلاح السفينة أو وضعها في حوض جاف ، في مرفق للاستقبال تقر الإدارة أنه يفي بالغرض ؛

(ج) أن تبين الشهادة المطلوبة بموجب هذا المرفق :

(i) أن كل صهريج بضائع مرخص بحمل مادة مسماة واحدة لا غير ؛

(ii) تفاصيل الاعفاء ؛

(د) أن تكون السفينة مزودة بكتيب تشغيل مناسب معتمد من قبل الإدارة ؛

و

## المرفق II : لوائح منع التلوث بمواد سائلة ضارة سائبة

(هـ) أن تقوم الإدارة ، في حالة السفن المستخدمة في رحلات إلى موانئ وفرض خاضعة للولاية القضائية لدول أخرى أطراف في الاتفاقية الحالية ، بإبلاغ المنظمة بتفاصيل الاعفاء لتعميمها على الأطراف في الاتفاقية للاطلاع عليها واتخاذ التدابير المناسبة عند الاقتضاء .

## أنظر التفسير 1.4

اللائحة 6  
الاستثناءات

لا تطبق اللائحة 5 من هذا المرفق على ما يلي :

- (أ) تصريف مواد سائلة ضارة أو خلائط تحتوي على هذه المواد في البحر بغرض ضمان سلامة السفينة أو انقاذ الأرواح في البحار ؛ أو
- (ب) تصريف مواد سائلة ضارة أو خلائط تحتوي على هذه المواد في البحر نتيجة عطب لحق السفينة أو معداتها :
- (i) شريطة أن تكون قد اتخذت جميع الاحتياطات المعقولة لمنع التصريف أو التخفيف منه إلى أقصى حد ممكن بعد حدوث أو اكتشاف التصريف ؛
- (ii) وباستثناء الحالات التي يكون فيها المالك أو الربان قد تصرف عمدا لحدوث العطب ، أو بصورة لا مبالية مع علمه باحتمال حدوث عطب ؛ أو
- (ج) تصريف مواد سائلة ضارة في البحر أو خلائط تحتوي على تلك المواد ، بموافقة الإدارة ، عندما يكون الغرض مكافحة حوادث تلوث محددة للتخفيف إلى أقصى قدر ممكن من ضرر التلوث . ويجب أن تخضع عمليات التصريف هذه لموافقة أية حكومة يعترف أن تنفذ هذه العمليات في ظل ولايتها القضائية .

## اللائحة 7

## مرافق الاستقبال والترتيبات في فرض تفريغ البضائع

- (1) تتعهد حكومة كل طرف في الاتفاقية بأن تكفل توفير مرافق الاستقبال حسب احتياجات السفن التي تستخدم موانئها أو فرضها أو موانئ الإصلاح التابعة لها بالصورة التالية :

اللوائح 6، 7، 8

(أ) أن تتوافر في موانئ تحميل البضائع وتفريغها وفي الفرض مرافق تكفي ، ودون تأخير غير مسوغ ، لاستقبال تلك المخلفات والخلائط المحتوية على مواد سائلة ضارة والمتبقية على متن السفن من أجل تصريفها تطبيقاً لهذا المرفق ؛ و

(ب) أن تتوافر في موانئ الاصلاح التي تعني بأمر ناقلات الكيمائيات مرافق كافية لاستقبال المخلفات والخلائط المحتوية على مواد سائلة ضارة .

أنظر التفسير 1.5

II  
المرفق

(2) تحدد حكومة كل طرف أنواع المرافق الموفرة تطبيقاً لأغراض الفقرة (1) من هذه اللائحة في كل ميناء لتحميل البضائع وتفريغها وفي كل فرضة وميناء اصلاح في أراضيها وتخطر المنظمة بذلك .

(3) تتعهد حكومة كل طرف في الاتفاقية بكفالة أن تتوافر في فرض تفريغ البضائع ترتيبات لتيسير نزع صهاريج البضائع في السفن التي تفرغ مواد سائلة ضارة في هذه الفرض . وبالنسبة لخرائط وشبكات أنابيب البضائع الفرضية المحتوية على مواد سائلة ضارة وردت من السفن المفرغة لها في الفرضة ، يجب ألا تصفى بارجاع محتوياتها إلى تلك السفن .

(4) يقوم كل طرف باخطار المنظمة بأية حالة يزعم فيها أن المرافق المطلوبة بمقتضى الفقرة (1) أو الترتيبات المطلوبة بمقتضى الفقرة (3) من هذه اللائحة غير كافية ، قصد ابلاغ الأطراف المعنية بذلك .

اللائحة 8

تدابير المراقبة\*

(1) (أ) تعين حكومة كل طرف في الاتفاقية أو تفوض خبراء معاينة بغرض انفاذ هذه اللائحة . ويجري خبراء المعاينة عمليات المراقبة وفقاً لاجراءات من وضع المنظمة .<sup>†</sup>

(ب) يكفل ربان السفينة الناقلة لمواد سائلة ضارة سائبة الامتثال لأحكام اللائحة 5 وأحكام هذه اللائحة ، واستكمال سجل البضائع تمشياً مع اللائحة 9 من هذا المرفق كلما أجريت العمليات المشار إليها في تلك اللائحة .

\* للاطلاع على "المعايير الموضوعة من قبل المنظمة" المذكورة في هذه اللائحة ، يرجى الرجوع إلى المعايير المتعلقة باجراءات وترتيبات تصريف المواد السائلة الضارة ، المعتمدة بموجب القرار MEPC. 18(22) ، بصيغتها المعدلة بالقرار MEPC. 62(35) .

<sup>†</sup> يرجى الرجوع إلى إجراءات مراقبة السفن من قبل دولة الميناء ، التي اعتمدها المنظمة بموجب القرار A.787(19) وعدلتها بموجب القرار A.882(21) ؛ أنظر منشور المنظمة البحرية الدولية الذي يحمل رقم المبيع IMO-021A .

## المرفق II : لوائح منع التلوث بمواد سائلة ضارة سائلة

(ج) حكومة الطرف المتلقي هي وحدها التي يحق لها منح الاعفاء المشار إليه في الفقرة (2)(ب) أو (5)(ب) أو (6)(ج) أو (7)(ج) من هذه اللائحة لسفينة تعمل في رحلات إلى موانئ أو فرض تخضع للولاية القضائية لدول أخرى أطراف في الاتفاقية الحالية . وعند منح هذا الاعفاء يجب أن يصدق خبير المعاينة المشار إليه في البند (أ) من هذه الفقرة على القيد المناسب الخاص بذلك في سجل البضائع .

## مواد الفئة A في جميع المناطق

(2) تطبيق الأحكام التالية في جميع المناطق فيما يتعلق بمواد الفئة A :

(أ) مع مراعاة أحكام البند (ب) من هذه الفقرة ، يجب غسل الصهريج المفرغ بما يتماشى مع متطلبات الفقرة (3) أو (4) من هذه اللائحة قبل أن تغادر السفينة ميناء التفريغ .

(ب) يجوز لحكومة الطرف المتلقي ، بناء على طلب من الريان ، اعفاء السفينة من المتطلبات المشار إليها في البند (أ) من هذه الفقرة ، حيثما تكون واثقة مما يلي :

(i) أن الصهريج المفرغ سيعاد تحميله بالمادة نفسها أو بمادة أخرى تتوافق مع المادة السابقة ، وأنه لن يغسل أو يصبر قبل الشحن ؛ أو

(ii) أن الصهريج المفرغ لن يغسل أو يصبر في البحر ، وأنه سيتمثل في ميناء آخر لأحكام الفقرة (3) أو (4) من هذه اللائحة شريطة الحصول على تأكيد كتابي بأن ذلك الميناء مجهز بمرفق استقبال مناسب لذلك الغرض ؛ أو

(iii) أن مخلفات البضائع ستزال بوسيلة تهوية معتمدة من الإدارة ومرتكزة على معايير من وضع المنظمة .

(3) إذا تعين غسل الصهريج وفقاً لأحكام الفقرة الفرعية (2)(أ) من هذه اللائحة ، فإن من الواجب أن يصرف الدقيق الناجم عن عملية غسل الصهريج من السفينة إلى مرفق استقبال وذلك على الأقل إلى أن ينخفض تركيز المادة في السائل المصرف ، حسبما يتضح من تحليل عينات الدقيق التي يأخذها خبير المعاينة ، إلى مستوى التركيز المتخلف المحدد في اللائحة (1)5 أو (7)5 من هذا المرفق ، حسب الحالة . وعند بلوغ مستوى التركيز المتخلف المطلوب ، يتعين الاستمرار في تصريف غسالة الصهريج المتبقية في مرفق الاستقبال إلى أن يفرغ الصهريج . وتدون البيانات المتعلقة بهذه العمليات في سجل البضائع ويصدق عليها خبير المعاينة المشار إليه في الفقرة (1)(أ) من هذه اللائحة .



## اللائحة 8

(4) وحيثما تكون حكومة الطرف المتلقي مقتنعة بتعذر قياس تركيز المادة في الدقيق دون أن يتسبب ذلك في تأخير السفينة بصورة غير مسوغة ، فإن من الجائز أن يقبل ذلك الطرف إجراء بديلا بوصفه يكافئ الفقرة (3) من هذه اللائحة شريطة أن يتحقق ما يلي :

(أ) أن يغسل الصهريج غسلاً أولياً طبقاً لطريقة معتمدة من الإدارة ومرتكزة على معايير من وضع المنظمة ؛ و

(ب) أن يدون خبير المعاينة ، المشار إليه في الفقرة (1)(أ) ، في سجل البضائع ما يشهد بالآتي :

(i) أنه تم افراغ الصهريج وشبكة الضخ والأنابيب التابعة له ؛ و

(ii) أن عمليات الغسل الأولي قد أحرقت طبقاً للتدبير الذي اعتمده الإدارة بهذا الشأن فيما يتعلق بذلك الصهريج وتلك المادة ؛ و

(iii) أن الغسالة الناجمة عن الغسل الأولي لذلك الصهريج قد صرفت في مرفق استقبال وأن الصهريج فارغ .

## مواد الفئتين B و C خارج المناطق الخاصة

(5) تطبق الأحكام التالية خارج المناطق الخاصة فيما يتعلق بمواد الفئتين B و C :

(أ) ومع مراعاة أحكام البند (ب) من هذه الفقرة ، يخضع الصهريج المفرغ لغسل أولي قبل أن تغادر السفينة ميناء التفريغ وذلك في الحالات التالية :

(i) عند اعتبار أن المادة المفرغة تنتج ، طبقاً للمعايير الموضوعية من قبل المنظمة ، مخلفات يتجاوز كميتها الحد الأقصى الذي يجوز تصريفه في البحر وفقاً للفقرة (2) أو (3) من اللائحة 5 في حالة المواد المصنفة في الفئة B أو C على التوالي ؛ أو

أنظر التفسير 5 ألف 1.

(ii) عند إجراء عملية التفريغ خلافاً لشروط الضخ التي اعتمدها الإدارة للصهريج والقائمة على أساس معايير من وضع المنظمة حسبما أشير إلى ذلك في اللائحة 5 ألف (5) من هذا المرفق ، إلا إذا اتخذت تدابير بديلة تحظى بموافقة خبير المعاينة المشار إليه في الفقرة (1)(أ) من هذه اللائحة لازالة مخلفات البضائع من السفينة بحيث لا تتجاوز كميتها المقادير المحددة في اللائحة 5 ألف من هذا المرفق ، حسبما ينطبق ذلك .

## المرفق II : لوائح منع التلوث بمواد سائلة ضارة سائبة

ويجب أن تحظى طريقة الغسل الأولي المستخدمة بموافقة الإدارة ، وأن تركز على معايير من وضع المنظمة ، وأن تصرف غسالات الصهاريج الناتجة في مرفق استقبال في ميناء التفريغ .

(ب) يجوز لحكومة الطرف المتلقي ، بناء على طلب من الريان ، إعفاء السفينة من متطلبات البند (أ) من هذه الفقرة حيثما تكون واثقة مما يلي :

(i) أن الصهريج المفرغ سيعاد تحميله بالمادة نفسها أو بمادة أخرى تتوافق مع المادة السابقة ، وأنه لن يغسل أو يصبر قبل الشحن ؛ أو

(ii) أن الصهريج المفرغ لن يغسل ويصبر في البحر ، وأنه أخضع لغسل أولي بطريقة معتمدة من الإدارة مرتكزة على معايير من وضع المنظمة ، وأن غسالات الصهاريج الناتجة ستصرف في مرفق استقبال في ميناء آخر ، شريطة الحصول على تأكيد كتابي بأن ذلك الميناء مجهز بمرفق استقبال مناسب لذلك الغرض ؛ أو

(iii) أن مخلفات البضائع ستزال بوسيلة تهوية معتمدة من قبل الإدارة مرتكزة على معايير من وضع المنظمة .

## مواد الفئة B في المناطق الخاصة

(6) تطبيق الأحكام التالية داخل المناطق الخاصة فيما يتعلق بمواد الفئة B :

(أ) مع مراعاة أحكام البندين (ب) و (ج) ، يخضع الصهريج المفرغ لغسل أولي قبل أن تغادر السفينة ميناء التفريغ . ويجب أن تحظى طريقة الغسل الأولي المستخدمة بموافقة الإدارة وأن تركز على معايير من وضع المنظمة ، وأن تصرف غسالات الصهاريج الناتجة في مرفق استقبال في ميناء التفريغ .

(ب) لا تطبق متطلبات البند (أ) من هذه الفقرة عند استيفاء جميع الشروط التالية :

(i) عند اعتبار أن المادة المفرغة المصنفة ضمن مواد الفئة B تنتج ، طبقاً للمعايير الموضوعية من قبل المنظمة ، مخلفات لا تتجاوز كميتها الحد الأقصى الذي يجوز تصريفه في البحر خارج المناطق الخاصة وفقاً لللائحة (2)5 من هذا المرفق ، ويحتفظ بالمخلفات على متن السفينة لتصريفها في وقت لاحق في البحر خارج المنطقة الخاصة عملاً باللائحة (2)5 من هذا المرفق ؛ و

(ii) عند إجراء عملية التفريغ وفقاً لشروط الضخ التي اعتمدها الإدارة للصهريج والقائمة على أساس معايير من وضع المنظمة

## اللائحة 8

حسبما أشير إلى ذلك في اللائحة 5 ألف (5) من هذا المرفق ، أو في حالة عدم الامتثال لشروط الضخ المعتمدة ، اتخاذ تدابير بديلة تحظى بموافقة خبير المعاينة المشار إليه في الفقرة (1) (أ) من هذه اللائحة لازالة مخلفات البضائع من السفينة بحيث يتم الوصول إلى المقادير المحددة في اللائحة 5 ألف من هذا المرفق ، حسبما ينطبق ذلك .

(ج) يجوز لحكومة الطرف المتلقي ، بناء على طلب من الريان ، اعفاء السفينة من متطلبات البند (أ) من هذه الفقرة حيثما تكون واثقة مما يلي :

(i) أن الصهريج المفرغ سيعاد تحميله بالمادة نفسها أو بمادة أخرى تتوافق مع المادة السابقة ، وأن الصهريج لن يغسل أو يصبر قبل الشحن ؛ أو

(ii) أن الصهريج المفرغ لن يغسل ولن يصبر في البحر ، وأنه أخضع لغسل أولي بطريقة معتمدة من الإدارة ومرتكزة على معايير من وضع المنظمة ، وأن غسالات الصهاريج الناتجة ستصرف في مرفق استقبال في ميناء آخر ، شريطة الحصول على تأكيد كتابي بأن ذلك الميناء مجهز بمرفق استقبال مناسب لذلك الغرض ؛ أو

(iii) أن مخلفات البضائع ستزال بوسيلة تهوية معتمدة من قبل الإدارة ومرتكزة على معايير من وضع المنظمة .

## مواد الفئة C في المناطق الخاصة

(7) تطبيق الأحكام التالية داخل المناطق الخاصة فيما يتعلق بمواد الفئة C :

(أ) مع مراعاة أحكام البندين (ب) و(ج) من هذه الفقرة ، يخضع الصهريج المفرغ لغسل أولي قبل أن تغادر السفينة ميناء التفريغ وذلك في الحالات التالية :

(i) عند اعتبار أن المادة المفرغة المصنفة ضمن مواد الفئة C تنتج ، طبقاً للمعايير الموضوعية من قبل المنظمة ، مخلفات تتجاوز كميتها الحد الأقصى الذي يجوز تصريفه في البحر عملاً باللائحة 5 (9) من هذا المرفق ؛ أو

## أنظر التفسير 5 ألف 1.

(ii) عند إجراء عملية التفريغ خلافاً لشروط الضخ التي اعتمدها الإدارة للصهريج والقائمة على أساس معايير من وضع المنظمة حسبما أشير إلى ذلك في اللائحة 5 ألف (5) من هذا المرفق ، إلا إذا اتخذت تدابير بديلة تحظى بموافقة خبير المعاينة المشار إليه

## المرفق II : لوائح منع التلوث بمواد سائلة ضارة سائبة

في الفقرة (1)(أ) من هذه اللائحة لازالة مخلفات البضائع من السفينة بحيث يتم الوصول إلى المقادير المحددة في اللائحة 5ألف من هذا المرفق ، حسبما ينطبق ذلك .

ويجب أن تحظى طريقة الغسل الأولي المستخدمة بموافقة الإدارة ، وأن تركز على معايير من وضع المنظمة ، وأن تصرف غسالات الصهاريج الناتجة في مرفق استقبال في ميناء التفريغ .

(ب) لا تطبق متطلبات البند (أ) من هذه الفقرة عند استيفاء جميع الشروط التالية :

(i) عند اعتبار أن المادة المفرغة المصنفة ضمن مواد الفئة C تنتج ، طبقاً للمعايير الموضوعية من قبل المنظمة ، مخلفات تتجاوز كميتها الحد الأقصى الذي يجوز تصريفه في البحر خارج المناطق الخاصة وفقاً لللائحة 5(3) من هذا المرفق ، ويحتفظ بالمخلفات على متن السفينة لتصريفها في وقت لاحق في البحر خارج المنطقة الخاصة عملاً باللائحة 5(3) من هذا المرفق ؛ و

(ii) عند إجراء عملية التفريغ وفقاً لشروط الضخ التي اعتمدها الإدارة للصهرج والقائمة على أساس معايير من وضع المنظمة حسبما أشير إلى ذلك في اللائحة 5ألف(5) من هذا المرفق ، أو في حالة عدم الامتثال لشروط الضخ المعتمدة ، اتخاذ تدابير بديلة تحظى بموافقة خبير المعاينة المشار إليه في الفقرة (1)(أ) من هذه اللائحة لازالة مخلفات البضائع من السفينة بحيث لا تتجاوز كميتها المقادير المحددة في اللائحة 5ألف من هذا المرفق حسبما ينطبق ذلك .

(ج) يجوز لحكومة الطرف المتلقي بناء على طلب من الربان ، اعفاء السفينة من متطلبات البند (أ) من هذه الفقرة حيثما تكون واثقة مما يلي :

(i) أن الصهرج المفرغ سيعاد تحميله بالمادة نفسها أو بمادة أخرى تتوافق مع المادة السابقة ، وأن الصهرج لن يغسل أو يصبر قبل الشحن ؛ أو

(ii) أن الصهرج المفرغ لن يغسل ولن يصبر في البحر ، وأنه أخضع لغسل أولي بطريقة معتمدة من الإدارة ومرتكزة على معايير من وضع المنظمة ، وأن غسالات الصهاريج الناتجة ستصرف في مرفق استقبال في ميناء آخر ، شريطة الحصول على تأكيد كتابي بأن ذلك الميناء مجهز بمرفق استقبال مناسب لذلك الغرض ؛ أو

(iii) أن مخلفات البضائع ستزال بوسيلة تهوية معتمدة من قبل الإدارة ومرتكزة على معايير من وضع المنظمة .

## اللائحة 9

## مواد الفئة D في جميع المناطق

(8) فيما يتعلق بمواد الفئة D ، يغسل الصهريج المفرغ وتصرف الغسالات الناتجة في مرفق استقبال ، أو تخفف المخلفات المتبقية في الصهريج وتصرف في البحر بما يتماشى مع أحكام اللائحة 5(4) من هذا المرفق .

## التصريف من صهاريج النفايات الزيتية

(9) أي مخلفات احتفظ بها على متن السفينة في أحد صهاريج النفايات الزيتية ، بما في ذلك نفايات جمة غرف ضخ البضائع ، تحتوي على مادة من مواد الفئة A ، أو على مادة من مواد الفئة A أو الفئة B داخل المناطق الخاصة ، يجب تصريفها في مرفق للاستقبال بما يتماشى مع أحكام اللائحة 5(1) أو (7) أو (8) من هذا المرفق ، أيها ينطبق .

## اللائحة 9

## سجل البضائع

(1) تزود كل سفينة ينطبق عليها هذا المرفق بسجل للبضائع ، يشكل جزءاً من السجل الرسمي للسفينة أو يكون قائماً بذاته ، وذلك حسب النموذج المحدد في التذييل IV من هذا المرفق .

(2) وتدون المعلومات في سجل البضائع بشأن كل صهريج على حدة ، عند إجراء أي عملية من العمليات التالية على ظهر السفينة فيما يتعلق بمادة سائلة ضارة :

- (i) تحميل البضائع ؛
- (ii) تحويل البضائع داخل السفينة ؛
- (iii) تفريغ البضائع ؛
- (iv) تنظيف صهاريج البضائع ؛
- (v) تصبير صهاريج البضائع ؛
- (vi) تصريف الصابورة من صهاريج البضائع ؛
- (vii) التخلص من المخلفات في مرافق الاستقبال ؛
- (viii) تصريف المخلفات في البحر أو إزالتها بالتهوية بما يتماشى مع اللائحة 5 من هذا المرفق .

(3) في حالة حدوث أي تصريف من النوع المشار إليه في المادة 8 من الاتفاقية الحالية واللائحة 6 من هذا المرفق ، لمادة سائلة ضارة أو أي خليط يحتوي على هذه المادة ، سواء كان ذلك بصورة متعمدة أو عفوية ، يجب تدوين قيد بذلك في سجل البضائع مع ذكر ظروف التصريف وأسبابه .



## المرفق II : لوائح منع التلوث بمواد سائلة ضارة سائبة

(4) عند انتهاء خبير معاينة ، معين أو مفوض من قبل حكومة طرف في الاتفاقية للإشراف على أية عمليات بمقتضى هذا المرفق ، من تفتيش سفينة ما فإن عليه أن يدون قيدها مناسباً بشأن ذلك في سجل البضائع .

(5) تدون كل عملية من العمليات المشار إليها في الفقرتين (2) و(3) من هذه اللائحة تدويناً كاملاً وبدون تأخير في سجل البضائع بحيث تستكمل جميع القيود المتعلقة بها في هذا السجل . ويوقع الضابط المسؤول أو الضباط المسؤولون عن العملية المعنية على كل قيد ويوقع الربان على كل صفحة من السجل . وتدون البيانات في سجل البضائع بأحدى اللغات الرسمية للدولة التي يحق لسفينة أو ترفع علمها ، وباللغة الانكليزية أو الفرنسية بالنسبة للسفن الحائزة على الشهادة الدولية لمنع التلوث المتعلقة بنقل المواد السائلة الضارة السائبة أو الشهادة المشار إليها في اللائحة 12 ألف من هذا المرفق . وفي حالة النزاع أو الاختلاف فإن البيانات المدونة بلغة وطنية رسمية للدولة التي يحق للسفينة رفع علمها هي التي يعتد بها .

(6) يجب أن يحفظ سجل البضائع في مكان يبصر فحصه ، وأن يظل على متن السفينة إلا في حالة السفن المقطورة غير المطقمة . ومن الواجب الاحتفاظ بهذا السجل لمدة ثلاث سنوات بعد تاريخ تدوين آخر قيد فيه .

(7) يجوز للسلطة المختصة التابعة لحكومة احد الأطراف فحص سجل البضائع على متن أية سفينة ينطبق عليها هذا المرفق عندما تكون في ميناء من موانئها ، كما أن من حقها أن تستنسخ أي قيود واردة في ذلك السجل وأن تطلب إلى ربان السفينة تصديقها باعتبارها نسخاً مطابقة للأصل . وتعتبر أية نسخة تستخلص بهذه الطريقة وتصدق من الربان على أنها نسخة مطابقة للأصل دليلاً في أي إجراءات قضائية على الوقائع المدونة في القيد . ومن الواجب أن تقوم السلطة المختصة بعملية فحص سجل البضائع واستخلاص النسخ المصدقة بمقتضى هذه الفقرة بأسرع ما يكون ودون التسبب في تأخير السفينة بصورة غير مسوغة .

اللائحة 10  
المعاينات

(1) تخضع السفن الناقلة لمواد سائلة ضارة سائبة للمعاينات المحددة أدناه :

(أ) معاينة أولية قبل دخول السفينة حيز الخدمة ، أو قبل اصدار الشهادة المطلوبة بمقتضى اللائحة 11 من هذا المرفق لأول مرة ، ويجب أن تشمل تفتيشاً كاملاً على هيكل السفينة ، ومعداتنا ، ونظمها ، وتجهيزاتها ، وموادها بالنسبة لكل ما يشملها هذا المرفق . ويجب أن تجري هذه المعاينة على نحو يكفل التحقق من أن هيكل السفينة ، ومعداتنا ، ونظمها ، وتجهيزاتها ، وترتيباتها ، وموادها تتمثل تماماً للمتطلبات ذات الصلة الواردة في هذا المرفق .

اللائحة 10

(ب) معاينة تجديدية تجرى على فترات تحددها الإدارة على ألا تتجاوز خمس سنوات ، إلا حيثما تنطبق اللائحة 12(2) ، أو 12(5) ، أو 12(6) ، أو 12(7) من هذا المرفق . ويجب أن تنفذ المعاينة التجديدية على نحو يكفل التحقق من امتثال خضوع الهيكل ، والمعدات ، والنظم ، والتجهيزات ، والترتيبات ، والمواد امتثالاً تاماً للمتطلبات واجبة الانطباق من هذا المرفق .

(ج) معاينة بينية تجرى في غضون ثلاثة أشهر تسبق أو تلي موعد الذكرى السنوية الثانية ، أو في غضون ثلاثة أشهر تسبق أو تلي موعد الذكرى السنوية الثالثة للشهادة ، وتحل محل إحدى المعاينات السنوية المحددة في الفقرة (1)(د) من هذه اللائحة . ويجب أن تنفذ المعاينة البينية على نحو يكفل امتثال المعدات وما يتصل بها من نظم الضخ والتبويب امتثالاً تاماً للمتطلبات واجبة الانطباق من هذا المرفق ، ومن أنها تعمل بصورة جيدة . ويجب أن تدون هذه المعاينات البينية على الشهادة الصادرة بمقتضى اللائحة 11 من هذا المرفق .

أنظر التفسير 1.6

(د) معاينة سنوية تجرى في غضون ثلاثة أشهر تسبق أو تلي كل موعد للذكرى السنوية للشهادة ، وتشمل تفتيشاً عاماً على الهيكل والمعدات والنظم والتجهيزات والترتيبات والمواد المشار إليها في الفقرة (1)(أ) من هذه اللائحة للتأكد من أنه قد تمت صيانتها وفقاً للفقرة (3) من هذه اللائحة ، وأنها ما زالت مرضية للخدمة المتوخاة من السفينة . ويجب أن تدون هذه المعاينات السنوية على الشهادة الصادرة بموجب اللائحة 11 من هذا المرفق .

أنظر التفسير 1.6

(هـ) معاينة إضافية ، عامة أو جزئية تبعاً للظروف ، تجرى بعد إصلاح نفذ بناء على الفحوصات المقررة في الفقرة (3) من هذه اللائحة أو تجرى متى نفذت أي عمليات إصلاح أو تجديد هامة . ويجب أن تنفذ المعاينة على نحو يكفل التحقق من أن عمليات الإصلاح أو التجديد الضرورية قد أجريت بصورة فعالة ، وأن المواد المستخدمة في عمليات الإصلاح أو التجديد هذه والمهارة الفنية لمن قاموا بتنفيذ العمليات المذكورة مرضياً من جميع النواحي ، وأن السفينة تمثل من جميع النواحي لمتطلبات هذا المرفق .

(2) (أ) يقوم موظفون تابعون للإدارة بإجراء معاينات السفن المضطلع بها إنفاذاً لأحكام هذا المرفق . إلا أنه يجوز للإدارة أن تعهد بالمعاينات إلى خبراء معاينة تعيينهم لهذا الغرض أو إلى منظمات تحظى باعترافها .

(ب) يجب على الإدارة التي تعين خبراء المعاينة أو تقر منظمات لإجراء المعاينات وعمليات التفتيش ، حسبما ينص البند (أ) من هذه الفقرة ، أن تمنح أي خبير تعينه أو منظمة تحظى باعترافها صلاحية القيام بما يلي على الأقل :

## المرفق II : لوائح منع التلوث بمواد سائلة ضارة سائبة

(i) طلب إجراء اصلاحات للسفينة ؛ و

(ii) إجراء معاينات وعمليات تفتيش إذا ما طلبت ذلك السلطات المختصة في دولة الميناء .

ويجب على الادارة اخطار المنظمة بالمسؤوليات المحددة المنوطة بخبراء المعاينة المعينين أو منظمات المعترف بها والشروط المتعلقة بسلطاتهم ، وذلك لتعميمها على أطراف الاتفاقية الحالية بغية اطلاع موظفيها عليها .

(ج) عندما يقرر خبير المعاينة المعين أو المنظمة المعترف بها أن حالة السفينة أو معداتها لا تتفق بصورة جوهرية مع التفاصيل الواردة في الشهادة ، أو أنها في حالة لا تسمح لها بالابحار بدون أن يشكل ذلك تهديدًا مفرطًا بالحاق الضرر بالبيئة البحرية ، يجب على هذا الخبير أو هذه المنظمة أن يكفلا فورًا اتخاذ التدابير العلاجية واطار الادارة بذلك في الوقت المناسب . وإذا لم تتخذ تلك التدابير العلاجية ، ينبغي سحب الشهادة واطار الادارة بذلك على الفور ؛ وإذا كانت السفينة في ميناء طرف آخر ، وجب أيضًا اخطار السلطات المعنية لدولة الميناء فورًا . وعندما يقوم موظف تابع للادارة أو خبير معاينة معين أو منظمة معترف بها باخطار السلطات المختصة في دولة الميناء ، فإن على حكومة دولة الميناء المعنية توفير أي مساعدة لازمة لهذا الموظف أو خبير المعاينة أو المنظمة للقيام بواجباتهم بموجب هذه اللائحة . وتتخذ حكومة دولة الميناء المعنية ، عند الاقتضاء ، الخطوات التي تكفل عدم ابحار السفينة إلا بعد أن تغدو قادرة على الخروج إلى البحر أو مغادرة الميناء للتوجه إلى أقرب حوض اصلاح مناسب متوفر بدون أن تشكل تهديدًا مفرطًا بالحاق الضرر بالبيئة البحرية .

(د) تكفل الادارة المعنية تمامًا ، وفي جميع الحالات ، كمال المعاينة وعمليات التفتيش وفعاليتها ، وتتعهد بضمان اتخاذ الترتيبات اللازمة للوفاء بهذا الالتزام .

(3) (أ) تصان السفينة ومعداتها في حالة تتلاءم مع أحكام الاتفاقية الحالية لضمان أن تظل السفينة صالحة ، من جميع الأوجه ، للتوجه إلى البحر بدون أن تشكل تهديدًا مفرطًا بالحاق الضرر بالبيئة البحرية .

(ب) بعد اتمام أي معاينة للسفينة بمقتضى الفقرة (1) من هذه اللائحة ، لا يجوز ادخال أي تغيير ، دون إذن من الادارة ، على الهيكل ، أو المعدات ، أو النظم ، أو التجهيزات ، أو الترتيبات ، أو المواد التي شملتها هذه المعاينة ، إلا إذا كان الأمر يتعلق بالإحلال البحت لمثل هذه المعدات والتجهيزات .

(ج) عند تعرض السفينة لحادثة أو اكتشاف عيب فيها يؤثر تأثيرًا جوهريًا على سلامتها أو على كفاءة أو كمال معداتها التي يشملها هذا المرفق ، فإن على ربان السفينة أو مالكها أن يخطر في أقرب فرصة

## اللائحة 11

الإدارة أو الهيئة المعتمدة أو خبير المعاينة المعين المسؤولين عن إصدار الشهادة ذات الصلة ، وترتب هذه الجهات أمر فتح تحقيق لتحديد ما إذا كان من الضروري إجراء المعاينة التي تتطلبها الفقرة (1) من هذه اللائحة . وإذا كانت السفينة في ميناء طرف آخر ، وجب أيضاً على الربان أو المالك القيام فوراً بتقديم تقرير عن ذلك إلى السلطات المختصة في دولة الميناء ، وعلى خبير المعاينة المعني أو المنظمة المعتمدة التأكد من تقديم مثل هذا التقرير .

## اللائحة 11

## إصدار الشهادة أو المصادقة عليها

(1) تمنح الشهادة الدولية لمنع التلوث المتعلقة بنقل المواد السائلة الضارة السائبة ، بعد معاينة تجرى بمقتضى أحكام اللائحة 10 من هذا المرفق ، لأية سفينة ناقلة لمواد سائلة ضارة وتعمل في رحلات إلى موانئ أو فرض خاضعة للولاية القضائية لأطراف أخرى في الاتفاقية .

(2) تقوم الإدارة ، أو من تخوله أصولاً بذلك من الأشخاص أو المنظمات ، بإصدار هذه الشهادة . وتتحمل الإدارة في كل حال من الأحوال المسؤولية الكاملة بشأن هذه الشهادة .

(3) (أ) يجوز لحكومة طرف في الاتفاقية أن تخضع ، بناء على طلب الإدارة ، سفينة للمعاينة ، ويجب عليها ، إذا اقتنعت بأن السفينة تمثل لأحكام هذا المرفق ، أن تمنح هذه السفينة أو أن ترخص بمنحها الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي المتعلقة بنقل المواد السائلة الضارة السائبة ، أو أن ترخص عند الاقتضاء بالمصادقة على تلك الشهادة على متن السفينة ، وفقاً لهذا المرفق .

(ب) ترسل نسخة من الشهادة ونسخة من تقرير المعاينة بأسرع ما يكون إلى الإدارة المتلمسة .

(ج) يجب أن تتضمن الشهادة الممنوحة على هذا النحو نصاً يفيد أنها صادرة بناء على طلب الإدارة وأنها تتمتع بنفس المفعول الذي تحظى به الشهادة الصادرة بمقتضى الفقرة (1) من هذه اللائحة ، وبالقدر ذاته من الاعتراف .

(د) لا يجوز منح الشهادة الدولية لمنع التلوث المتعلقة بنقل المواد السائلة الضارة السائبة للسفن التي يحق لها رفع علم دولة غير طرف .

(4) يجب أن تحرر الشهادة الدولية لمنع التلوث المتعلقة بنقل المواد السائلة الضارة السائبة طبقاً للنموذج المدرج في التذييل V من هذا المرفق . وإذا لم تكن اللغة المستعملة هي الانكليزية أو الفرنسية ، وجب أن يشتمل النص على ترجمة إلى إحدى هاتين اللغتين .



## المرفق II : لوائح منع التلوث بمواد سائلة ضارة سائبة

(5) دون الإخلال بأي أحكام أخرى لتعديلات هذا المرفق التي اعتمدها لجنة حماية البيئة البحرية بموجب القرار MEPC.39(29) ، فإن أي شهادة دولية لمنع التلوث الزيتي متعلقة بنقل المواد السائلة الضارة السائبة ، تكون سارية وقت دخول هذه التعديلات حيز النفاذ ، تظل سارية الصلاحية حتى وقت انقضاء هذه الصلاحية بموجب أحكام هذا المرفق المطبقة قبل دخول هذه التعديلات حيز النفاذ .

## اللائحة 12

## مدة الشهادة وصلاحيتها

(1) تمنح الشهادة الدولية لمنع التلوث المتعلقة بنقل المواد السائلة الضارة السائبة لمدة تحددها الإدارة ، وعلى ألا تتجاوز خمس سنوات .

(2) (أ) دون الإخلال بمتطلبات الفقرة (1) من هذه اللائحة ، عندما تستكمل المعاينة التجديدية في غضون ثلاثة أشهر قبل تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة ، فإن الشهادة الجديدة تظل سارية من تاريخ اتمام المعاينة التجديدية حتى تاريخ لا يتجاوز سنوات خمساً من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة .

(ب) عندما تستكمل المعاينة التجديدية بعد تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة ، فإن الشهادة الجديدة تظل سارية من تاريخ اتمام المعاينة التجديدية حتى تاريخ لا يتجاوز سنوات خمساً من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة .

(ج) عندما تستكمل المعاينة التجديدية قبل انتهاء صلاحية الشهادة بأكثر من ثلاثة أشهر ، فإن الشهادة الجديدة تظل سارية من تاريخ اتمام المعاينة التجديدية حتى تاريخ لا يتجاوز سنوات خمساً من تاريخ اتمام المعاينة التجديدية .

(3) إذا أصدرت شهادة لفترة تقل عن خمس سنوات ، جاز للإدارة أن تمدد صلاحية الشهادة بعد تاريخ انتهائها حتى الفترة القصوى المحددة في الفقرة (1) من هذه اللائحة ، شريطة أن تنفذ ، حسب المقام ، المعاينات المشار إليها في اللائحة 10(1)(ج) و 10(1)(د) من هذا المرفق التي تكون واجبة الانطباق عند إصدار شهادة تغطي فترة صلاحيتها سنوات خمساً .

(4) إذا استكملت معاينة تجديدية وتعذر إصدار شهادة جديدة أو حملها على متن السفينة قبل تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة ، جاز للشخص المفوض أو للمنظمة المفوضة من جانب الإدارة المصادقة على الشهادة الموجودة ، ووجب أن تقبل هذه الشهادة بوصفها شهادة سارية الصلاحية لفترة إضافية لا تتجاوز خمسة أشهر من تاريخ انتهاء الصلاحية .

(5) إذا لم تكن السفينة ، وقت انتهاء صلاحية الشهادة ، توجد في الميناء التي ستخضع فيه للمعاينة ، جاز للإدارة أن تمدد فترة صلاحية الشهادة ولكن



اللائحة 12

يجب ألا يمنح هذا التمديد إلا لغرض واحد هو السماح للسفينة باستكمال رحلتها إلى الميناء الذي ستخضع فيه للمعاينة ، وذلك فقط في الحالات التي يبدو فيها من السليم والمعقول القيام بذلك . ولا يجوز تمديد أية شهادة لفترة تزيد على ثلاثة أشهر ، ولا يجوز لسفينة منحت تمديدًا أن تقوم ، عند وصولها إلى الميناء التي ستخضع فيه للمعاينة ، بمغادرة ذلك الميناء - متذرة بتمتعها بذلك التمديد - قبل الحصول على شهادة جديدة . وعند اتمام المعاينة التجديدية ، تسري صلاحية الشهادة الجديدة من تاريخ لا يتجاوز سنوات خمسًا من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة قبل منح التمديد .

المرفق II

(6) يجوز للإدارة أن تمدد الشهادة ، التي صدرت لسفينة تقوم برحلات قصيرة والتي لم تمدد بموجب الأحكام السابقة لهذه اللائحة ، لفترة سماح لا تتعدى شهرًا واحدًا من تاريخ انتهاء الصلاحية المبين فيها . وعند اتمام المعاينة التجديدية ، تسري صلاحية الشهادة الجديدة حتى تاريخ لا يتجاوز سنوات خمسًا من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة قبل منح التمديد .

(7) في ظروف خاصة تحددها الإدارة ، لا يلزم تأريخ الشهادة الجديدة اعتبارًا من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة ، كما تستوجب ذلك الفقرة (2)(ب) أو (5) أو (6) من هذه اللائحة . وفي هذه الظروف الخاصة ، يجب أن تكون الشهادة الجديدة سارية الصلاحية حتى تاريخ لا يتجاوز سنوات خمسًا من تاريخ اتمام المعاينة التجديدية .

(8) إذا استكملت معاينة سنوية أو بينية قبل الفترة المحددة في اللائحة 10 من هذا المرفق ، فإن :

(أ) موعد الذكرى السنوية المبين في الشهادة يجب أن يعدل ، عن طريق المصادقة ، إلى تاريخ لا يتعدى ثلاثة أشهر تلي التاريخ الذي استكملت فيه المعاينة ؛

(ب) المعاينة السنوية أو البينية التالية التي تستوجبها اللائحة 10 من هذا المرفق يجب أن تستكمل وفقًا للفرات الفاصلة المبينة في تلك اللائحة باستخدام موعد الذكرى السنوية الجديدة ؛

(ج) تاريخ انتهاء الصلاحية يجوز أن يظل كما هو شريطة أن تنفذ معاينة سنوية أو بينية واحدة أو أكثر ، حسب المقام ، بحيث لا يجري تجاوز أقصى فترة فاصلة بين المعاينات المقررة بموجب اللائحة 10 من هذا المرفق .

(9) يفقد الشهادة الصادرة بموجب اللائحة 11 من هذا المرفق صلاحيتها في أي حالة من الحالات التالية :

(أ) إذا لم تستكمل المعاينات ذات الصلة في غضون الفترات المحددة بموجب اللائحة 10(1) من هذا المرفق ؛

## المرفق II : لوائح منع التلوث بمواد سائلة ضارة سائبة

(ب) إذا لم يصادق على الشهادة وفقاً لأحكام اللائحة 10(1)(ج) أو 10(1)(د) من هذا المرفق ؛

(ج) عند انتقال السفينة لعلم دولة أخرى . ويجب ألا تصدر شهادة بديلة إلا عندما تقتنع الحكومة المصدرة للشهادة الجديدة اقتناعاً تاماً بأن السفينة تمثل لمتطلبات اللائحتين 10(4)(أ) و 10(4)(ب) من هذا المرفق . وفي حالة انتقال السفينة فيما بين الأطراف ، يجب على حكومة الطرف الذي كان يحق للسفينة أن ترفع علمه فيما سبق أن تبادل في أقرب وقت ممكن ، إذا طلب منها ذلك في غضون ثلاثة أشهر بعد انتقال السفينة ، إلى موافاة الإدارة بنسخ من الشهادة التي كانت السفينة تحملها قبل انتقالها ، وبنسخ من تقارير المعاينة ذات الصلة ، إن توافرت .

## اللائحة 12 ألف

## معاينة واجازة ناقلات الكيمائيات

بغض النظر عن أحكام اللوائح 10 و 11 و 12 من هذا المرفق ، تعتبر ناقلات الكيمائيات التي تمت معاينتها واجازتها من قبل الدول الأطراف في الاتفاقية الحالية وفقاً لأحكام المدونة الدولية للكيمائيات السائبة أو مدونة الكيمائيات السائبة ، حسب الاقتضاء ، ممثلة لأحكام اللوائح المذكورة ، ويتمتع الشهادة الصادرة بموجب تلك المدونة بالمفعول ذاته الذي تحظى به الشهادة الصادرة بموجب اللائحة 11 من هذا المرفق ، وبالقدر ذاته من الاعتراف .

## اللائحة 13

## متطلبات تستهدف الحد إلى أقصى قدر من التلوث العرضي

(1) يجب أن يكون تصميم وبناء وتجهيز وتشغيل السفن الناقلة لمواد سائلة ضارة سائبة من الفئة A أو B أو C ، على نحو يكفل الحد إلى أقصى قدر من تصريف هذه المواد في البحر بصورة عرضية .

(2) تمثل ناقلات الكيمائيات المبنية في 1 تموز/يوليو 1986 أو بعده لمتطلبات المدونة الدولية للكيمائيات السائبة .

(3) تمثل ناقلات الكيمائيات المبنية قبل 1 تموز/يوليو 1986 للمتطلبات التالية :

(أ) تمثل ناقلات الكيمائيات التالية لمتطلبات مدونة الكيمائيات السائبة التي تنطبق على السفن المشار إليها في الفقرة 2.7.1 من تلك المدونة :

(i) السفن التي أبرم عقد بنائها في 2 تشرين الثاني/نوفمبر 1973 أو بعده والعاملة في رحلات إلى موانئ أو فرض تخضع للولاية القضائية لدول أخرى أطراف في الاتفاقية ؛

الوائح 12 ألف ، 13 ، 14

(ii) السفن المبنية في 1 تموز/يوليو 1983 أو بعده والعاملة حصراً في رحلات بين موانئ وفرض تقع داخل حدود الدولة التي يحق للسفينة رفع علمها ؛

(ب) تمثل ناقلات الكيمائيات التالية لمتطلبات مدونة الكيمائيات السائبة التي تنطبق على السفن المشار إليها في الفقرة 3.7.1 من تلك المدونة :

(i) السفن التي أبرم عقد بنائها قبل 2 تشرين الثاني/نوفمبر 1973 والعاملة في رحلات إلى موانئ أو فرض تخضع للولاية القضائية لدول أخرى أطراف في الاتفاقية ؛

(ii) السفن المبنية قبل 1 تموز/يوليو 1983 والعاملة في رحلات بين موانئ أو فرض تقع داخل حدود الدولة التي يحق للسفينة رفع علمها ، غير أنه بالنسبة للسفن التي تقل حمولتها الاجمالية عن 1 600 طن فإن امتثالها للمدونة فيما يخص البناء والمعدات يجب أن يكون ساري المفعول في موعد أقصاه 1 تموز/يوليو 1994 .

(4) فيما يتعلق بالسفن من غير ناقلات الكيمائيات الحاملة لمواد سائلة ضارة سائبة من الفئة A أو B أو C ، فإن على الإدارة أن تحدد التدابير المناسبة والمرتكزة على الخطوط التوجيهية الموضوعة من قبل المنظمة بغية ضمان الامتثال لأحكام الفقرة (1) من هذه اللائحة .

أنظر التفسير 6 ألف.1.1

#### اللائحة 14

نقل المواد شبه الزيتية وتصريفها

أنظر التفسيرين 1.7 و 2.7

بغض النظر عن أحكام اللوائح الأخرى من هذا المرفق ، فإن المواد السائلة الضارة المدرجة في التذييل II من هذا المرفق كمواضع من الفئة C أو D والتي تعتبرها المنظمة \* ، بناء على معايير من وضعها هي ، مواد شبه زيتية ، يجوز أن تنقل في ناقلة للزيت حسب التعريف الوارد في المرفق I من الاتفاقية ، وأن تصرف وفقاً لأحكام المرفق I من الاتفاقية الحالية شريطة الامتثال لجميع الشروط التالية :

(أ) أن تمثل السفينة لأحكام المرفق I من الاتفاقية الحالية حسبما تنطبق على ناقلات المنتجات كما هي معرفة في ذلك المرفق ؛

\* يرجى الرجوع إلى التفسير 1.2.7 من التفسيرات الموحدة للمرفق II .

**المرفق II : لوائح منع التلوث بمواد سائلة ضارة سائبة**

(ب) أن تكون حائزة على الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي والتكاملة بآء التابعة لها ، على أن تحمل الشهادة اقراراً يفيد أنه يجوز للسفينة نقل مواد شبه زيتية بما يتماشى مع هذه اللائحة ، وأن يتضمن هذا الاقرار قائمة بالمواد شبه الزيتية المخول للسفينة نقلها ؛

(ج) أن تمثل السفينة ، في حالة مواد الفئة C ، لمتطلبات الاتزان العطبي الخاصة بالسفن من النوع 3 والواردة في المدونتين التاليتين :

(i) المدونة الدولية للكيميائيات السائبة ، في حالة السفن المبنية في 1 تموز/يوليو 1986 أو بعده ؛ أو

(ii) مدونة الكيميائيات السائبة ، حسبما هي مطبقة بموجب اللائحة 13 من هذا المرفق ، وذلك في حالة السفن المبنية قبل 1 تموز/يوليو 1986 ؛

**أنظر التفسير 3.7**

(د) أن توافق الإدارة على أن مقياس المحتوى الزيتي في نظام رصد وضبط تصريف الزيوت في السفينة صالح للاستخدام في رصد المواد شبه الزيتية المزمع نقلها .

**أنظر التفسير 4.7****اللائحة 15****مراقبة دولة الميناء للمتطلبات التشغيلية \***

(1) تخضع السفينة ، عند وجودها في ميناء طرف آخر ، للتفتيش من قبل موظفين مخولين أصولاً من قبل هذا الطرف فيما يتعلق بالمتطلبات التشغيلية المبينة في هذا المرفق ، وذلك اذا كانت هناك أسباب جلية تبعث على الاعتقاد بأن الربان أو الطاقم على غير اطلاع على الاجراءات المتتية الأساسية المتصلة بمنع التلوث بمواد سائلة ضارة .

(2) في حالة الظروف المحددة في الفقرة (1) من هذه اللائحة ، يتخذ الطرف الخطوات اللازمة لكفالة عدم ابحار السفينة ما لم يستقم الوضع بما يتماشى مع متطلبات هذا المرفق .

\* يرجى الرجوع الى اجراءات رقابة متطلبات التشغيل المتصلة بسلامة السفن ومنع التلوث ، المعتمدة من قبل المنظمة بالقرار A.787(19) والمعدلة بموجب القرار A.882(21) ؛ أنظر منشور المنظمة رقم المبيع: IMO-021A .

اللائحة 15 ، 16

- (3) تنطبق على هذه اللائحة الاجراءات المتصلة بالرقابة من قبل دولة الميناء المنصوص عليها في المادة 5 من الاتفاقية الحالية .
- (4) ليس في هذه اللائحة ما يمكن تفسيره على أنه يحد من حقوق والتزامات طرف ما يراقب المتطلبات التشغيلية المنصوص عليها صراحة في الاتفاقية الحالية .

اللائحة 16

خطة الطوارئ السفينية للتلوث البحري من المواد السائلة الضارة

- (1) على كل سفينة ذات حمولة اجمالية قدرها 150 طناً فأكثر ومرخص لها بأن تنقل مواد سائلة ضارة سائبة أن تحمل على متنها خطة طوارئ سفينية للتلوث البحري من المواد السائلة الضارة ، معتمدة من الادارة . وينطبق هذا المتطلب على جميع السفن من هذا النوع في موعد لا يتجاوز 1 كانون الثاني/يناير 2003 .

- (2) يجب أن توضع هذه الخطة وفقاً للخطوط التوجيهية \* التي أعدتها المنظمة وأن تكتب بلغة أو لغات عمل يفهمها الربان والضباط . ويجب أن تتألف الخطة على الأقل مما يلي :

(أ) الاجراء الذي يتعين أن يتبعه الربان أو الأشخاص الآخرون المسؤولون عن السفينة للإبلاغ عن حادث تلوث بمواد سائلة ضارة ، على النحو الذي تقتضيه المادة 8 والبروتوكول I من الاتفاقية الحالية ، استناداً إلى الخطوط التوجيهية التي وضعتها المنظمة † ؛

(ب) قائمة السلطات أو الأشخاص الواجب الاتصال بهم في حال وقوع حادث تلوث بمواد سائلة ضارة ؛

(ج) وصف مفصل للتدابير التي يتعين أن يتخذها فوراً الأشخاص على متن السفينة لتقليل أو ضبط تصريف المواد السائلة الضارة بعد الحادث ؛ و

\* يرجى الرجوع إلى " الخطوط التوجيهية لوضع خطط الطوارئ السفينية للتلوث بالزيت و/أو المواد السائلة الضارة" التي اعتمدها المنظمة بموجب القرار MEPC.85(44) ؛ أنظر منشور المنظمة البحرية الدولية الذي يحمل رقم المبيع IMO-586E .

† يرجى الرجوع إلى "مبادئ عامة بشأن نظم ومتطلبات الإبلاغ السفينية بما في ذلك الخطوط التوجيهية للإبلاغ عن الأحداث التي تشمل بضائع خطيرة و/أو مواد ضارة و/أو ملوثات بحرية" التي اعتمدها المنظمة بموجب القرار A.851(20) .



## المرفق II : لوائح منع التلوث بمواد سائلة ضارة سائبة

(د) الاجراءات ونقطة الاتصال على متن السفينة لتنسيق التدابير السفينية مع السلطات الوطنية والمحلية لمكافحة التلوث .

(3) وفي حالة السفن التي تنطبق عليها أيضاً اللائحة 26 من المرفق I من الاتفاقية ، يجوز الجمع بين هذه الخطة وخطة الطوارئ السفينية للتلوث الزيتي التي تقتضيها اللائحة 26 من المرفق I من الاتفاقية . وفي هذه الحالة ، يكون عنوان الخطة هو "خطة الطوارئ السفينية للتلوث البحري" .

## تذييلات للمرفق II

## I التذييل

## الخطوط التوجيهية لتصنيف المواد السائلة الضارة

## II المرفق

## الفئة A

المواد التي تخترنها الكائنات الحية ومن شأنها أن تعرض الأحياء المائية أو الصحة البشرية للخطر ؛ أو المواد ذات السمية العالية للأحياء المائية (المعبر عنها بدرجة الخطورة رقم 4 التي يكون فيها التركيز المتوسط المهلك "TL<sub>m</sub>" أقل من جزء واحد في المليون) ، إلى جانب بعض المواد ذات السمية المعتدلة إزاء الأحياء المائية (المعبر عنها بدرجة الخطورة رقم 3 التي يكون فيها التركيز المتوسط المهلك "TL<sub>m</sub>" جزءًا واحدًا أو أكثر من المليون ولكن دون 10 أجزاء) عندما تولى أهمية معينة لعوامل إضافية في خلاصة المخاطر أو لسمات خاصة للمادة .

## الفئة B

المواد التي تخترنها الكائنات الحية وتستبقها لفترة قصيرة قدرها أسبوع واحد أو أقل ؛ أو المواد التي من شأنها أفساد الأغذية البحرية ؛ أو المواد ذات السمية المعتدلة إزاء الأحياء المائية (المعبر عنها بدرجة الخطورة رقم 3 التي يكون فيها التركيز المتوسط المهلك "TL<sub>m</sub>" جزءًا واحدًا في المليون أو أكثر ولكن دون 10 أجزاء في المليون) ؛ إلى جانب بعض المواد ذات السمية الطفيفة إزاء الأحياء المائية (المعبر عنها بدرجة الخطورة رقم 2 التي يكون فيها التركيز المتوسط المهلك "TL<sub>m</sub>" 10 أجزاء في المليون أو أكثر ولكن دون 100 جزء في المليون) عندما تولى أهمية معينة لعوامل إضافية في خلاصة المخاطر أو لسمات خاصة للمادة .

## الفئة C

المواد ذات السمية الطفيفة إزاء الأحياء المائية (المعبر عنها بدرجة الخطورة رقم 2 التي يكون فيها التركيز المتوسط المهلك "TL<sub>m</sub>" 10 أجزاء في المليون أو أكثر ولكن دون 100 جزء في المليون) ؛ إلى جانب ذلك بعض المواد غير السامة عمليًا بالنسبة للأحياء المائية (المعبر عنها بدرجة الخطورة رقم 1 التي يكون فيها التركيز المتوسط المهلك "TL<sub>m</sub>" 100 جزء في المليون أو أكثر ولكن دون 1 000 جزء في المليون) عندما تولى أهمية معينة لعوامل إضافية في خلاصة المخاطر أو لسمات خاصة للمادة .

## الفئة D

المواد غير السامة عمليًا بالنسبة للأحياء المائية (المعبر عنها بدرجة الخطورة رقم 1 التي يكون فيها التركيز المتوسط المهلك "TL<sub>m</sub>" 100 جزء في المليون أو أكثر ولكن دون 1 000 جزء في المليون) ؛ أو المواد التي تحدث رواسب تغطي قاع البحر وتكون حاجتها الكيميائية

## تنبيلات للمرفق II

الحيوية للأكسجين "BOD" عالية ؛ أو المواد الخطيرة جدًا على صحة الإنسان التي تقل جرعتها المتوسطة المهلكة (LD<sub>50</sub>) عن 5 ملغ/كغ ؛ أو المواد التي تنتقص بصورة طفيفة من جاذبية المواقع الاستجمامية بسبب بقائها دون انحلال ، أو روائحها ، أو خصائصها السامة أو المهيجة والتي قد تعرقل استخدام الشواطئ ، أو المواد ذات الخطورة المعتدلة على الصحة البشرية التي تبلغ جرعتها المتوسطة المهلكة (LD<sub>50</sub>) مقدار 5 ملغ/كغ أو أكثر ولكنها تقل عن 50 ملغ/كغ وتنتقص بصورة طفيفة فحسب من جاذبية المواقع الاستجمامية .

المواد السائلة الأخرى (لأغراض اللائحة 4 من هذا المرفق) المواد غير المصنفة في الفئات A و B و C و D أعلاه .

II  
المرفق

## التذييل II

## قائمة المواد السائلة الضارة المنقولة سائبة

ترد قائمة المواد السائلة الضارة المنقولة سائبة والمصنفة في الوقت الحاضر ضمن الفئات A و B و C و D والخاضعة لأحكام هذا المرفق ، مع بيان الفئة الخاصة بكل منها ، في العمود المعنون "فئة التلوث" من جداول الفصل 17 أو الفصل 18 من المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن الناقلة للكيميائية الخطرة السائبة .

## التذييل III

## قائمة المواد السائلة الأخرى

أشير إلى المواد السائلة المنقولة سائبة والمندرجة خارج نطاق الفئات A و B و C و D وغير الخاضعة لأحكام هذا المرفق بالرمز "III" في العمود المعنون "فئة التلوث" من جداول الفصل 17 أو الفصل 18 من المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن الناقلة للكيميائية الخطرة السائبة .

**التذييل IV**

نموذج سجل البضائع للسفن الناقلة لمواد سائلة ضارة سائبة

### نموذج سجل البضائع

نموذج سجل البضائع للسفن الناقلة لمواد سائلة ضارة سائبة

II  
المرفق

اسم السفينة .....

الرقم المميز

أو الحروف المميزة .....

الحمولة الاجمالية .....

الفترة من ..... إلى .....

ملاحظة : تزود جميع السفن الناقلة لمواد سائلة ضارة سائبة بسجل بضائع تدون فيه جميع عمليات البضائع والصابورة ذات الصلة .





## التنزيل IV : نموذج سجل البضائع

## مقدمة

تشمل الصفحات التالية قائمة شاملة لبنود عمليات البضائع والصابورة ، التي يتعين تدوينها عند الاقتضاء ، بالنسبة لكل صهريج على حدة تمشيًا مع الفقرة 2 من اللائحة 9 من المرفق II للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 ، حسبما عدلت ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها ، في صيغته المعدلة . وقد جمعت هذه البنود ضمن أقسام تشغيلية ، يحمل كل منها حرفًا مميزًا .

وعند تدوين قيد في سجل البضائع ، يجب ادراج التاريخ ، والرمز التشغيلي ، ورقم البند في الأعمدة المناسبة من السجل ، وتسجيل التفاصيل المطلوبة في الفراغات المخصصة لذلك حسب الترتيب الزمني .

ويجب التوقيع على كل عملية منتهية وتاريخها من قبل الضابط المسؤول أو الضباط المسؤولين ، وإذا انطبق ذلك ، من قبل خبير المعاينة الذي اعتمده السلطة المختصة التابعة للدولة التي يجري فيها تفريغ السفينة . وعلى ربان السفينة أن يصادق على كل صفحة مستكملة .

ويقتصر ادراج القيود في سجل البضائع على العمليات التي تشمل مواد من الفئات A و B و C و D .

وفيما يتعلق بفئة المادة ، يرجى الرجوع إلى الجدول I من كتيب "إجراءات وترتيبات السفينة" .

## تنبيلات للمرفق II

## قائمة البنود التي يتعين تدوينها

يقتصر ادراج القيود على العمليات التي تشمل مواد من الفئات A و B و C و D .

## (ألف) تحميل البضائع

1. مكان التحميل .
2. هوية الصهريج (الصهاريج) ، اسم المادة (المواد) وفتتها (فئاتها) .

## (باء) التحويل الداخلي للبضائع

3. اسم البضاعة (البضائع) المحولة وفتتها (فئاتها) .
4. هوية الصهريج :
  1. من :
  2. إلى :
5. هل تم تفريغ الصهريج (الصهاريج) المذكور في 1.4؟
6. إذا كان الرد بالنفي ، ما هي كمية البضاعة المتبقية في الصهريج (الصهاريج) .

## (جيم) تفريغ البضائع

7. مكان التفريغ .
8. هوية الصهريج المفرغ (الصهاريج المفرغة) .
9. هل تم تفريغ الصهريج (الصهاريج) ؟
  1. إذا كان الرد بالاجاب ، يجب تأكيد أن طريقة التفريغ والنزح تتمشى مع كتيب الإجراءات والترتيبات في السفينة (أي الميل ، والوزانة ، ودرجة الحرارة المستخدمة في النزح) .
  2. إذا كان الرد بالنفي ، ما هي الكمية المتبقية في الصهريج (الصهاريج) .
10. هي يشترط كتيب الاجراءات والترتيبات التابع للسفينة إجراء عملية غسل أولي وتصريف الغسالة في وقت لاحق في مرافق الاستقبال؟

## التذييل IV : نموذج سجل البضائع

11. تعطل نظام الضخ و/أو النزح :

1. وقت العطل وطبيعته ؛
2. أسباب العطل ؛
3. وقت إعادة تشغيل النظام .

(دال) الغسل الأولي الاجباري بما يتمشى مع كتيب الاجراءات والترتيبات في السفينة

12. حدد هوية الصهريج (الصهاريج) والمادة (المواد) والفئة (الفئات) .

13. طريقة الغسل :

1. عدد آلات الغسل للصهريج الواحد ؛
2. مدة الغسل لدورات الغسل ؛
3. غسل ساخن/بارد .

14. حولت النفايات إلى :

1. مرفق استقبال في ميناء التفريغ (حدد الميناء) ؛
2. مرفق استقبال في ميناء آخر (حدد الميناء) .

(هـ) تنظيف صهاريج البضائع باستثناء الغسل الأولي الاجباري (عمليات الغسل الأولي الأخرى ، الغسل النهائي ، التهوية ... الخ)

15. حدد الوقت وهوية الصهريج (الصهاريج) والمادة (المواد) والفئة (الفئات) وأوضح ما يلي :

1. طريقة الغسل المستخدمة ؛
2. عامل (عوامل) التنظيف (حدد العامل (العوامل) والكميات) ؛
3. تخفيف مخلفات البضائع بالماء ، أوضح كمية المياه المستخدمة (مواد الفئة D فقط) ؛
4. طريقة التهوية المستخدمة (حدد عدد المراوح المستخدمة ومدة التهوية) .

16. غسالات الصهاريج المحولة :

1. في البحر ؛
2. إلى مرفق استقبال (حدد الميناء) ؛
3. إلى صهريج جمع النفايات (حدد الصهريج) .

## تذييلات للمرفق II

## (واو) تصريف غسالات الصهاريج في البحر

17. حدد هوية الصهريج (الصهاريج) :

1. هل صرفت الغسالات الصهريجية أثناء تنظيف الصهريج (الصهاريج)؟ إذا كان الرد بالإيجاب ، بأي معدل تم ذلك؟

2. هل صرفت الغسالات الصهريجية من صهريج جمع النفايات؟ إذا كان الرد بالإيجاب ، أوضح كمية ومعدل التصريف .

18. الوقت عند بدء الضخ وعند إيقافه .

19. سرعة السفينة أثناء عملية التصريف .

## (زاي) تصبير صهاريج البضائع

20. هوية الصهريج المصبر (الصهاريج المصبرة) .

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 (حدد الميناء) .

24. الوقت عند بدء تصريف الصابورة وعند إيقافه .

25. سرعة السفينة أثناء عملية التصريف .

## (طاء) التصريف العرضي أو غير ذلك من حالات التصريف الاستثنائي

26. وقت الحادثة .

27. الكمية التقريبية والمادة (المواد) والفئة (الفئات) .

28. ظروف التصريف أو التسرب وملاحظات عامة .

التذييل IV : نموذج سجل البضائع

(ياء) الرقابة من قبل خبراء معاينة معتمدين

29. حدد الميناء .
30. حدد الصهريج (الصهاريج) والمادة (المواد) والفئة (الفئات) المصرفة على الشاطئ .
31. هل تم تفريغ الصهريج (الصهاريج) والمضخة (المضخات) وشبكة (شبكات) الأنابيب؟
32. هل أجريت عملية غسل أولي بما يتمشى مع كتيب الاجراءات والترتيبات في السفينة؟
33. هل صرفت الغسالات الناتجة عن عملية الغسل الأولي إلى الشاطئ وهل الصهريج فارغ؟
34. منح اعفاء من الغسل الأولي الاجباري .
35. أسباب الاعفاء .
36. اسم خبير المعاينة المعتمد وتوقيعه .
37. المنظمة ، أو الشركة ، أو الهيئة الحكومية التي يعمل خبير المعاينة لحسابها .

(كاف) إجراءات تشغيلية إضافية وملاحظات





**التذييل V**

**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 المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها ، والمعدلة بالقرار (MEPC. 39(29) ،  
(المشار إليها فيما بعد باسم "الاتفاقية") ، وبتحويل من حكومة :

.....  
( الاسم الكامل للبلد )

..... من جانب  
( الاسم الكامل لمنصب الشخص المختص أو للمنظمة  
المختصة المفوضان بمقتضى أحكام الاتفاقية )

**تفاصيل السفينة \***

..... اسم السفينة  
..... الرقم أو الحروف المميزة  
..... ميناء التسجيل  
..... الحمولة الاجمالية  
..... رقم المنظمة البحرية الدولية<sup>†</sup>

\* بجوز ، كبديل ، ادراج تفاصيل السفينة أفقياً في خانات .  
† وفقاً للقرار A.600(15) المعنون "خطة المنظمة البحرية الدولية بشأن رقم تعريف السفينة" ،  
يتسم ادراج هذه المعلومات بطابع طوعي .

## تذييلات للمرفق II

## نشهد :

- 1 أن السفينة قد تمت معاينتها بمقتضى أحكام اللائحة 10 من المرفق II للاتفاقية .
- 2 أنه تبين من المعاينة أن هيكل السفينة ، ومعداتنا ، ونظمها ، وتجهيزاتها ، وترتيباتها ، وموادها ، وحالتها كانت مرضية من جميع الجوانب وأن السفينة تمتثل إلى المتطلبات ذات الصلة الواردة في المرفق II للاتفاقية .
- 3 أن السفينة مزودة بكتيب وفقاً لمعايير الإجراءات والترتيبات كما تقتضي اللوائح 5 و5 ألف و8 من المرفق II للاتفاقية ، وأن الترتيبات والمعدات التي ينص عليها الكتيب مرضية من جميع الجوانب وتمتثل للمتطلبات ذات الصلة من المعايير المذكورة .
- 4 أن السفينة صالحة لنقل المواد السائلة الضارة التالية سائبة شريطة التقيد بجميع أحكام التشغيل ذات الصلة من المرفق II للاتفاقية .

المرفق II

ظروف النقل (أرقام الصهاريج...الخ)	المواد السائلة الضارة
* يتبع على أوراق إضافية موقعة ومؤرخة	

† هذه الشهادة صالحة حتى ..... شريطة إجراء المعاينات المبينة في اللائحة 10 من المرفق II للاتفاقية .

صدرت في .....  
(مكان إصدار الشهادة)

.....  
(تاريخ الإصدار) (توقيع المسؤول المفوض أصولاً بإصدار الشهادة)

(شعار أو خاتم السلطة ، حسب مقتضى الحال)

\* يحذف هذا النص عند اللزوم .  
† يرجى إدراج تاريخ انتهاء الصلاحية المحدد من قبل الإدارة وفقاً لللائحة 12(1) من المرفق II للاتفاقية . وينظر اليوم والشهر من هذا التاريخ موعد الذكرى السنوية المعرف في اللائحة 1(14) من المرفق II للاتفاقية ، ما لم يعدل وفقاً لللائحة 12(8) من المرفق II للاتفاقية .

التذييل V : نموذج سجل البضائع

### المصادقة على المعاينات السنوية والبيئية

نشهد بأنه لدى إجراء معاينة لهذه السفينة بمقتضى اللائحة 10 من المرفق II للاتفاقية ، تبين أنها تمتثل للأحكام ذات الصلة من الاتفاقية :

معاينة سنوية :  
التوقيع : .....  
( توقيع الموظف المفوض )

المكان : .....  
التاريخ : .....

( شعار أو خاتم السلطة ، حسب مقتضى الحال )

معاينة سنوية / بيئية\* :  
التوقيع : .....  
( توقيع الموظف المفوض )

المكان : .....  
التاريخ : .....

( شعار أو خاتم السلطة ، حسب مقتضى الحال )

معاينة سنوية/بيئية\* :  
التوقيع : .....  
( توقيع الموظف المفوض )

المكان : .....  
التاريخ : .....

( شعار أو خاتم السلطة ، حسب مقتضى الحال )

معاينة سنوية :  
التوقيع : .....  
( توقيع الموظف المفوض )

المكان : .....  
التاريخ : .....

( شعار أو خاتم السلطة ، حسب مقتضى الحال )

\* يحذف النص غير المنطبق .

## تذييلات للمرفق II

## معاينة سنوية/بينية بمقتضى أحكام اللائحة 12(8)(ج)

نشهد بأنه لدى إجراء معاينة سنوية/بينية\* لهذه السفينة بمقتضى اللائحة 12(8)(ج) من المرفق II للاتفاقية ، تبين أنها تمتثل إلى المتطلبات ذات الصلة في الاتفاقية :

التوقيع.....  
( توقيع الموظف المفوض )

المكان.....

التاريخ.....

( شعار أو خاتم السلطة ، حسب مقتضى الحال )

المصادقة على تمديد صلاحية شهادة سارية المفعول لمدة  
تقل عن 5 سنوات في حال انطباق أحكام اللائحة 12(3)

تمتثل السفينة للمتطلبات ذات الصلة من الاتفاقية ، وتعتبر هذه الشهادة ، بمقتضى أحكام اللائحة 12(3) من المرفق II للاتفاقية ، صالحة حتى .....

التوقيع.....  
( توقيع الموظف المفوض )

المكان.....

التاريخ.....

( شعار أو خاتم السلطة ، حسب مقتضى الحال )

## المصادقة عند استكمال المعاينة التجديدية وانطباق اللائحة 12(4)

تمتثل السفينة للمتطلبات ذات الصلة من الاتفاقية ، وتعتبر هذه الشهادة ، بمقتضى أحكام اللائحة 12(4) من المرفق II للاتفاقية ، صالحة حتى .....

التوقيع.....  
( توقيع الموظف المفوض )

المكان.....

التاريخ.....

( شعار أو خاتم السلطة ، حسب مقتضى الحال )

\* يحذف النص غير المنطبق .



التذييل V : نموذج سجل البضائع

المصادقة على تمديد صلاحية الشهادة إلى أن تبلغ السفينة ميناء المعاينة أو لفترة سماح في حالة انطباق أحكام اللائحة 12(5) أو 12(6)

تعتبر هذه الشهادة ، بمقتضى أحكام اللائحة 12(5) أو 12(6) \* من المرفق II للاتفاقية ، صالحة حتى .....

التوقيع .....  
( توقيع الموظف المفوض )

المكان .....

التاريخ .....

( شعار أو خاتم السلطة ، حسب مقتضى الحال )

المصادقة على تقديم موعد الذكرى السنوية في حالة انطباق اللائحة 12(8)

وفقاً لأحكام اللائحة 12(8) من المرفق II للاتفاقية ، يحل الموعد الجديد للذكرى السنوية في التاريخ التالي .....

التوقيع .....  
( توقيع الموظف المفوض )

المكان .....

التاريخ .....

( شعار أو خاتم السلطة ، حسب مقتضى الحال )

وفقاً لأحكام اللائحة 12(8) من المرفق II للاتفاقية ، يحل الموعد الجديد للذكرى السنوية في التاريخ التالي .....

التوقيع .....  
( توقيع الموظف المفوض )

المكان .....

التاريخ .....

( شعار أو خاتم السلطة ، حسب مقتضى الحال )

\* يحذف النص غير المنطبق .

## تفسيرات موحدة للمرفق II

II  
المرفق

( اللوائح المشار إليها هي لوائح المرفق II ما لم ينص على غير ذلك )

## 1 تعاريف

1.1 اللاحقة (12)1 تحويل وتعديل السفن المبنية قبل 1 تموز يوليو 1986

1.1.1 ناقلات الزيت أو ناقلات الكيماويات التي لم يرخص لها قبلاً بنقل كيماويات ذات مخاطر على السلامة ولكنها تحولت إلى العمل في نقل هذه البضائع ينبغي اعتبار أنها قد خضعت لتحويل . وقد عرفت البضائع ذات المخاطر على السلامة في الفصل VI من مدونة الكيماويات السائبة (مدونة BCH) أو الفصل 17 من المدونة الدولية للكيماويات السائبة (مدونة IBC) .

2.1.1 الجملة الأخيرة من اللاحقة (12)1 ينبغي أن تنطبق فحسب على التغييرات المدخلة على ناقلات الزيت وناقلات الكيماويات ، كما أن تعبير "تغييرات" المشار إليه هناك ينبغي أن يعني عموماً تلك التغييرات الضرورية للامتثال لأحكام المرفق II والتي تتضمن تركيب نظم محسنة للزح وترتيبات للتصريف تحت الماء ولكنها لا تشمل التعديلات الهيكلية الرئيسية كتلك الذي قد تكون ضرورية للامتثال لمتطلبات نوع السفينة .

## 2 التطبيق

1.2 التكافؤ بالنسبة لناقلات الغاز اللاحقان (5)2 و(6)2

1.1.2 فيما يتعلق بناقلات الغاز المسيل التي تنقل مواد المرفق II المدرجة في مدونة ناقلات الغاز ، من الجائز القبول بالتكافؤ بموجب شروط اللاحقة (5)2 بشأن متطلبات البناء والمعدات الواردة في اللوائح 5 ، و5ألف ، و13 حينما تستوفي ناقلات الغاز جميع الشروط التالية :

1. أن تحمل شهادة اللياقة التي تقتضيها مدونة ناقلات الغاز المناسبة فيما يتعلق بالسفن التي تحمل غازات مسيلة سائبة ؛
2. أن تحمل الشهادة الدولية لمنع التلوث المتعلقة بنقل المواد السائلة الضارة السائبة (شهادة NLS) ؛
3. أن تكون مجهزة بترتيبات للصابورة المفصولة ؛

## تفسيرات موحدة للمرفق II

4. أن تكون أجهزة بترتيبات ومضخات للأبار العميقة تقلل كمية مخلفات البضائع المتبقية بعد التصريف ، وذلك إلى الحد الذي تكون فيه الإدارة مقتنعة ، على أساس التصميم ، بأن متطلبات النزح الواردة في اللائحة 5ألف(2)(ب) أو اللائحة 5ألف(4)(ب) ، وبغض النظر عن الموعد المحدد ، قد استوفيت وأن بالإمكان تنفيس مخلفات البضائع في الجو عبر ترتيبات التنفيس المعتمدة ؛

5. أن تكون أجهزة بكتيب للإجراءات والترتيبات معتمد من الإدارة . وينبغي أن يكفل هذا الكتيب عدم حدوث مزج تشغيلي لمخلفات البضائع والماء ، وعدم بقاء مخلفات البضائع بعد عملية التنفيس ؛ و

6. أن يرخص لها في الشهادة الدولية لمنع التلوث المتعلقة بنقل المواد السائلة الضارة السائبة بأن تتقل فحسب تلك المواد السائلة الضارة الواردة في المرفق II والمدرجة في مدونة ناقلات الغاز المناسبة .

وعند منح مثل هذا التكافؤ ، فإن الحاجة تنتفي إلى الاخطار الذي تتطلبه اللائحة 2(6) :

### 2ألف تصنيف المواد

2ألف.1 عند عرض مادة غير مدرجة في التذييل II أو التذييل III من اتفاقية ماربول 78/73 للنقل السائب ، ينبغي تحديد فئة مؤقتة لها وفقاً للإجراءات التالية \* :

1. على حكومة الدولة الطرف في اتفاقية ماربول 78/73 التي تشحن أو تنتج المادة أن ترجع إلى الرسائل الدورية للجنة حماية البيئة البحرية لترى ما إذا كانت المنظمة قد صنفت هذه المادة ، أو أن دولة طرف أخرى في اتفاقية ماربول 78/73 قد وضعت لها تقييماً مؤقتاً ؛

\* عند القيام بتقييم للمواد ، فإن من الضروري تحديد متطلبات دنيا للنقل لا لأغراض المرفق II فحسب بل لأغراض السلامة أيضاً . ولذا ينبغي أن تراعى بصورة لائقة "معايير تقييم مخاطر الكيمائيات السائبة" التي اعتمدها لجنة السلامة البحرية في دورتها الثانية والأربعين (المرفق 3 لطبعة عام 1985 من مدونة الكيمائيات السائبة ، والمدرجة أيضاً في طبعتي عام 1986 من مدونة الكيمائيات السائبة والمدونة الدولية للكيمائيات السائبة) .

## اللائحة 3(4)

2. وإذا لم تحتو الرسائل الدورية على أية معلومات ، ينبغي لحكومة الطرف أن تتصل بالمنظمة \* لترى ما إذا كانت المنظمة أو حكومة طرف آخر في اتفاقية ماربول 78/73 قد وضعت لها تقييماً مؤقتاً . وإذا كان الحال كذلك ، ينبغي الحصول على التفاصيل ، ويمكن لحكومة الطرف ، إذا كانت راضية ، أن تقبل بالتقييم المؤقت ؛

3. وفي حال عدم توافر تقييم مؤقت ، أو في حال عدم رضا حكومة الطرف عن التقييم المؤقت السابق ، ينبغي لحكومة الطرف الشاحن أو المنتج للمادة أن تضع تقييماً مؤقتاً وفقاً للخطوط الإرشادية المرفقة ؛ †

4. وينبغي لحكومة الطرف أن تخطر حكومة الدولة التي سترسل البضاعة إلى مينائها وحكومة دولة العلم بتقييمها وكذلك بالمعلومات التي ارتكزت عليها في تقديرها لمخاطر السلامة والتلوث ، أو بالتقييم المؤقت المسجل لدى المنظمة ، وذلك بأسرع الوسائل المتاحة ؛

5. وفي حال الخلاف ، ينبغي أن تطبق أشد الظروف المقترحة صرامة ؛

6. وفي حال عدم توافر رد مؤقت أو نهائي على الاخطار من أي طرف آخر من الأطراف المعنية خلال 14 يوماً من إرساله ، ينبغي اعتبار أن التقييم المؤقت الذي أجرته حكومة الطرف الشاحن أو المنتج للمادة قد قبل ؛

7. ينبغي اخطار المنظمة وتوفير التفاصيل عن التقييم المؤقت المنفذ على النحو الذي تستوجبه اللائحة 3(4) (أي خلال 90 يوماً ، ولكن من الأفضل أن يكون ذلك في أقرب وقت ممكن) ؛

8. ينبغي للمنظمة أن تعمم المعلومات حال ورودها وذلك من خلال رسالة دورية للجنة حماية البيئة البحرية وأن تتقدم بالتقييمات المؤقتة إلى اللجنة الفرعية لمدونة الكيمائيات السائبة لاستعراضها . كما ينبغي للمنظمة أن تحتفظ بسجل لكل هذه المواد وتقييماتها المؤقتة إلى حين إدراج تلك المواد رسمياً في قوائم المرفق II وفي المدونة الدولية للكيمائيات السائبة ومدونة الكيمائيات السائبة ؛

\* ينبغي توجيه الاستفسار إلى : The Director, MED, IMO, 4 Albert Embankment, London SE1 : 7SR, United Kingdom ؛ هاتف : 44 020 7735 7611 ، فاكس : 23588 IMOLDN G ، تلفاكس : 44 020 7587 3210 ؛ مع إدراج العنوان البريدي للرسائل ، وكذلك رقم التلكس ورقم التلفاكس . وفي حال توافر التلفاكس فإن ذلك سيسر وصول رد سريع .

† نسخت الخطوط التوجيهية للتقييم المؤقت للمواد السائلة المعروضة للنقل السائب بالخطوط التوجيهية للتقييم المؤقت للسوائل المنقولة سائبة : انظر منشور المنظمة البحرية الدولية الذي يحمل رقم المبيع : IMO:653E .



## تفسيرات موحدة للمرفق II

9. ينبغي للمنظمة أن تبعث إلى فريق الخبراء المشترك المعني بالجوانب العلمية للتلوث البحري (GESAMP) بجميع المعلومات الواردة ، بغرض قيام اللجنة الفرعية لمدونة الكيمائيات السائبة بوضع تقييم رسمي للمخاطر ، وبالتصنيف اللاحق ، وبتحديد متطلبات النقل الدنيا ، سعياً وراء ادخال تعديل رسمي على المرفق II من اتفاقية ماربول 78/73 والمدونة الدولية للكيمائيات السائبة ومدونة الكيمائيات السائبة .

2.ألف وفي حالة ادراج هذه المواد التي اجري لها تقييم مؤقت ضمن الفئة A ، أو B ، أو C ، أو D ينبغي للإدارة أن تصدر صحائف تعديلات على شهادة لياقة السفينة ، أو على الشهادة الدولية لمنع التلوث المتعلقة بالمواد السائلة الضارة السائبة فحسب في حالة مواد الفئة D ، وعلى كتيب إجراءات وترتيبات السفينة (كتيب P and A) وذلك قبل أن تبحر السفينة ، مما يعبر عن سماحها بنقل تلك المواد . ويجوز لهذا الترخيص بنقل المواد أن يأخذ شكل تلكس أو وسيلة مكافئة ، وينبغي أن يحتفظ به مع شهادة لياقة السفينة وكتيب الإجراءات والترتيبات إلى أن تقبل المادة بموجب تعديل يُدخل على المدونة الدولية للكيمائيات السائبة/مدونة الكيمائيات السائبة . وبعد ذلك ينبغي تعديل الشهادة وكتيب الإجراءات والترتيبات بشكل رسمي .

3.ألف وفي الحالات التي يكون فيها من الضروري وضع تقييم مؤقت للخلائط الملوثة فحسب التي تحتوي على مواد ادرجتها المنظمة في فئة تلوث أو في فئة تلوث مؤقتة وحددت لها نوعاً من السفن أو متطلباً مؤقتاً بشأن نوع السفن ، يجوز تطبيق الإجراءات التالية عوضاً عن الفقرات الفرعية 4 ، و 5 ، و 6 من الفقرة 2.ألف 1 :

1. لا تدعو الحاجة إلا إلى تصنيف الخلائط من قبل حكومة الطرف الشاحن أو المنتج للخليط ، وذلك باستخدام إجراءات الحساب الموصوفة في القسم 5 من الخطوط الوجيهية بشأن التقييم المؤقت للسوائل المنقولة سائبة ؛

2. يجوز أن تحتوي الخلائط حتى 3% من العناصر غير المقيمة التي ينبغي أن تتولى تقييمها حكومة الطرف الشاحن أو المنتج للخليط . وإذا تعذر تقييم أحد العناصر باستخدام مستويات الخطر التي وضعها فريق الخبراء المشترك المعني بالجوانب العلمية للتلوث البحري ، أو البيانات المتاحة ، أو بمقارنته بمواد مماثلة ، ينبغي تصنيفه ضمن الفئة A ، نوع السفينة 2 ؛

3. يجوز أن يحتوي الخليط على عناصر اعتبرت منطوية على مخاطر تتعلق بالسلامة ("S" في العمود d من الفصل 17 من مدونة IBC) أو يكون من المسوخ إدراجها في المدونة ، إذا كان تخفيف هذه العناصر يسفر عن خليط لا يمثل مخاطر على صعيد السلامة . ولأغراض هذه الفقرة ، تعتبر الخلائط التي تفي بهذا المعيار خلائط ملوثة فقط .

4. ينبغي لحكومة الطرف أن تخطر بالتقييم حكومة الدولة التي



اللوائح 5 ، 5 ألف ، (6) (ب) '4' ، (7) (هـ) ، (17) (ب)

5. يجوز لحكومة الطرف أن تخول جهة التصنيع أن تقوم نيابة عنها بالمهمة (تحديد الرقم n.o.s. أي رقم فئة "غير محدد على نحو آخر" ، واسم الشحن المناسب ، والزوجة ، ونقطة الانسهار). وفي هذه الحالة فإن مسؤولية اخطار دول العلم والبلدان المتلقية بالمهمة المنفذة تقع على عاتق جهة التصنيع المخولة . كما ينبغي لجهة التصنيع أن تخطر الحكومة التي كلفتها بالمهمة المنفذة إلى جانب تفاصيل التقييم . وينبغي لجهة التصنيع أن تبلغ المنظمة البحرية الدولية إذا ما طلبت ذلك حكومة بلد الشحن أو الإنتاج . وينبغي لجهة التصنيع أن تزود ، عند الطلب ، حكومة دولة العلم أو الدولة المتلقية بالتفاصيل الكاملة للخليط . وينبغي أن ترفق جهة التصنيع اخطار المهمة برسالة التكاليف التي توضح أن جهة التصنيع تعمل بناء على تعليمات حكومة الطرف وبالنيابة عنها .

2 ألف 4. وبغض النظر عن الفقرة 2 ألف 2 ، فإنه إذا كانت السفينة تحمل شهادة بأنها صالحة لنقل مواد معين من فئة (غير محدد على نحو آخر) اسندت لها مؤقتاً فئة معينة ونوع معين من السفن ، فإنه لا حاجة هناك إلى ادخال تعديل على شهادة لياقة السفينة أو على كتيب إجراءاتها وترتيباتها .

### 3 تصريف المخلفات

#### 1.3 مبحرة

#### اللائحة 5

1.1.3 يُفسر تعبير "مبحرة" على أنه يعني أن السفينة تسيّر في البحر في مسار ، أو مسارات ، تؤدي ، بقدر ما هو عملي بالنسبة للأغراض الملاحية ، إلى نشر أي تصريف على أوسع مساحة من البحر في حدود ما هو عملي في التصور المعقول .

### 4 ترتيبات الضخ والتسيب والتفريغ

#### 1.4 الإجراءات المناسبة في حالة الاعفاء

#### اللائحة 5 ألف

(6) (ب) '4'

و(7) (هـ)

1.1.4 فيما يتعلق بتعبير "الإجراءات المناسبة" ، عند الاقتضاء" ، ينبغي لأي طرف في الاتفاقية لديه اعتراض على تفاصيل اعفاء مقدم من طرف آخر أن يبعث باعتراضه إلى المنظمة وإلى الطرف المصدر للاعفاء خلال سنة واحدة من قيام المنظمة بتعميم تفاصيل الاعفاء على الأطراف .

### 5 مرافق الاستقبال

#### 1.5 مرافق الاستقبال في موانئ الاصلاح

#### اللائحة (17) (ب)

1.1.5 يُفسر هذه اللائحة على أنها تعني أن موانئ اصلاح السفن التي تعني بأمر ناقلات الكيماويات ينبغي أن تمتلك مرافق كافية لاستقبال المخلفات والخلائط المحتوية على مواد سائلة ضارة مما قد تبقى على متن السفن التي تنقلها ويتعين التخلص منها تطبيقاً لهذا المرفق .



تفسيرات موحدة للمرفق II

5 ألف تدابير الضبط

5 ألف.1 تشير عبارة "عند اعتبار أن المادة المفرغة ، تنتج طبقاً للمعايير الموضوعية من قبل المنظمة ، مخلفات تتجاوز كميتها الحد الأقصى الذي يجوز تصريفه في البحر" الواردة في الفقرتين الفرعيتين (5) (أ) (i) و (7) (أ) (i) من اللائحة 8 إلى المواد عالية اللزوجة أو المتصلبة التي ورد تعريفها في الفقرتين 7.3.1 و 9.3.1 من معايير الإجراءات والترتيبات .

اللائحة 8

(5) (أ) 'i'

و(7) (أ) 'i'

6 المعاينة والاجازة

1.6 المعاينات البينية والسنوية للسفن غير الملزمة بحمل الشهادة الدولية لمنع التلوث المتعلقة بنقل المواد السائلة الضارة السائبة

اللائحة 10 (1)

(ج) و(د)

1.1.6 ينبغي للإدارة أن تقرر ما إذا كان يتعين أن تُطبَّق ، بموجب اللائحة 12 ألف ، اللائحة 10 (ج) و (د) و/أو المتطلبات المناظرة الواردة في المدونة الدولية للكيميائيات السائبة ومدونة الكيميائيات السائبة على السفن غير الملزمة بموجب أحكام اللائحة 11 ، بحمل الشهادة الدولية لمنع التلوث المتعلقة بنقل المواد السائلة الضارة السائبة .

6 ألف.1 متطلبات الحد إلى أقصى قدر من التلوث العرضي

6 ألف.1.1 السفن من غير ناقلات الكيميائيات

اللائحة 13 (4)

1. قامت المنظمة ، لأغراض اللائحة 13 (4) من المرفق II لاتفاقية ماربول 78/73 ، بوضع خطوط توجيهية بشأن سفن الدعم البحري والسفن القائمة بعمليات القلب البحري .

2. ولأغراض تلك اللائحة ، ينبغي أن تمثل السفن غير ناقلات الكيميائيات ، التي لم تذكر في الفقرة 1. أعلاه ، لجميع المتطلبات واجبة الانطباق من مدونة الكيميائيات السائبة والمدونة الدولية للكيميائيات السائبة ، عندما تنقل هذه السفن مواد سائلة ضارة سائبة تدرج ضمن الفئات A ، أو B ، أو C .

7 المواد شبه الزيتية

1.7 قائمة المواد شبه الزيتية

اللائحة 14

مواد الفئة C  
ألكيلات الطيران  
Aviation alkylates  
حلقي الهبتان  
Cycloheptane  
حلقي الهكسان  
Cyclohexane  
حلقي البنتان  
Cyclopentane

اللوائح 8 ، (1)10 ، (4)13 ، 14

II  
المرفق

p-سيامين

p-Cymene

ثنائي أثيل البنزين

Diethylbenzene

ديبنتين

Dipentene

أثيل البنزين

Ethylbenzene

أثيل حلقي الهكسان

Ethylcyclohexane

هبتان (جميع الأيزوميرات)

Heptene

هكسان (جميع الأيزوميرات)

Hexane

هكسين (جميع الأيزوميرات)

Hexene

إيزوبروبيل حلقي الهكسان

Isopropyl cyclohexane

مثيل حلقي الهكسان

Methylcyclohexane

2-مثيل-1-بنتين

2-Methyl-1-pentene

نونان (جميع الأيزوميرات)

Nonane

اوكتان (جميع الأيزوميرات)

Octane

خلاط الألفين (C<sub>7</sub>-C<sub>9</sub>)Olefin mixtures (C<sub>5</sub>-C<sub>7</sub>)

بنتان (جميع الأيزوميرات)

Pentane

بنتين (جميع الأيزوميرات)

Pentene

1-فينيل-1-أكسيل إيثان

1-Phenyl-1-xylylthane

متثاني البروبيلين

Propylene dimer

رباعي هيدروالنفثالين

Tetrahydronaphthalene

تولين

Toluene

أكسيلينات

Xylenes

مواد الفلئة D

ألكيل (C<sub>9</sub>-C<sub>17</sub>) البنزياتAlkyl (C<sub>9</sub>-C<sub>17</sub>) benzenes

ثنائي إيزوبروبيل النفثالين

Diisopropyl naphthalene

دوديكان (جميع الأيزوميرات)

Dodecane

## تفسيرات موحدة للمرفق II

وبالنسبة لكل من المواد المذكورة أعلاه ، يتعين البرهنة على الامتثال لمعيار المواد شبه الزيتية 4.1.2.7 المدرج أدناه باستخدام مقياس المحتوى الزيتي المركب لهذا الغرض .

### 2.7 معايير الانتقاء

1.2.7 تعتبر المادة السائلة الضارة المندرجة في الفئة C أو الفئة D مادة شبه زيتية عندما تستوفي المعايير التالية :

1. أن تقل كثافة كتلة المادة (الوزن النوعي) عن 1,0 عند درجة حرارة 20° مئوية ؛
2. أن تقل ذوبانية المادة في ماء البحر عن 0,1% عند درجة حرارة 20° مئوية ؛
3. أن تكون المادة هيدروكربونية ؛
4. أن ترصد المادة بمقياس المحتوى الزيتي الذي تتطلبه اللائحة 15 من المرفق I من اتفاقية ماربول 78/73 ؛
5. وفي حالة المواد من الفئة C ، فإن النوع المشروط للسفينة ، حسبما هو محدد في مدونة الكيمائيات السائبة أو المدونة للكيمائيات السائبة ، هو النوع 3 ؛ و
6. لا تكون المادة خاضعة للأحكام المتعلقة بالسلامة الواردة في الفصل VI من مدونة الكيمائيات السائبة أو في الفصل 17 من المدونة الدولية للكيمائيات السائبة .

II  
المرفق

\* عند اعتماد نظام لرصد وضبط تصريف الزيوت لأغراض هذه اللائحة ، ينبغي للإدارة أن تكفل من خلال الاختبارات أن النظام يستطيع رصد تركيزات كل مادة شبه زيتية بما يتماشى مع التوصية بشأن مواصفات الأداء الدولي لمعدات فصل الماء والزيت وأجهزة قياس المحتوى الزيتي التي اعتمدها المنظمة بالقرار A.393(X) أو الخطوط التوجيهية والمواصفات المنقحة لنظم رصد وتصريف الزيوت الخاصة بناقلات الزيت الواردة في القرار A.586(14) . وإذا كان من الضروري تعديل جهاز الرصد عند التحول من المنتجات الزيتية إلى المواد الضارة شبه الزيتية ، ينبغي تقديم معلومات بشأن عملية التعديل ، كما ينبغي أن تعتمد الإدارة إجراءات التشغيل الخاصة التي تكفل قياس تصريف المواد الضارة شبه الزيتية بصورة دقيقة . وعند تعديل جهاز قياس المحتوى الزيتي ينبغي إدراج قيد بشأن ذلك في سجل الزيوت .

اللائحة 14 أجيم ، 14 دال

### اللائحة 14 (ج) 3.7 حساب الاتزان العطبي

1.3.7 تعتبر السفينة الجديدة التي يبلغ طولها 150 متراً أو أكثر والخاضعة لأحكام المرفق I مستوفية لمتطلبات اللائحة 14 (ج) إذا ما تم إثبات أنها تستوفي أحكام اللائحة 25 من المرفق I .

### اللائحة 14 (د)

4.7 انطباق الاعفاء المنصوص عليه في اللائحة 15(5) من المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73 على ناقلات الزيت التي تحمل مواد شبه زيتية يغطيها المرفق II

## المرفق II

1.4.7 بما أن اللائحة 14 من المرفق II تنطبق على ناقلات الزيت ، حسب تعريفها الوارد في المرفق I ، المسموح لها بنقل مواد شبه زيتية وتصريف هذه المواد بموجب أحكام المرفق I ، فإن أي إعفاء ممنوح لمثل ناقلات الزيت هذه فيما يتعلق بالمتطلب القاضي بأن تجهز بنظام لرصد وضبط تصريف الزيوت يعتبر شاملاً للمتطلبات الواردة في اللائحة 14 (د) من المرفق II . على أنه تجدر الإشارة إلى أنه ينبغي للإدارة ، عند النظر في مسألة إصدار إعفاء بموجب أحكام المرفق I ، أن تتحقق من أن هناك مرافق استقبال كافية لتلقي المخلفات والخلائط في موانئ التحميل أو الفرض التي تتردد عليها الناقلات وأن هذه المرافق صالحة أيضاً لمعالجة المواد المتلقاة شبه الزيتية والتخلص منها في نهاية المطاف .



## تذييل التفسيرات الموحدة للمرفق II

الخطوط التوجيهية لتطبيق التعديلات التي أدخلت على قائمة المواد المدرجة في المرفق II لاتفاقية ماربول 78/73 ومدونتي IBC و BCH من أجل مراعاة مخاطر التلوث

### 1. عموميات

1.1 تنطبق الخطوط التوجيهية الحالية على التعديلات التي أدخلت على قائمة المواد المدرجة في التذييلين II و III للمرفق II من اتفاقية ماربول 78/73 ، وفي الفصلين 17 و 18 من مدونة IBC ، وفي الفصلين VI و VII من مدونة BCH ، والتي تمثلت في إضافة أو حذف بعض المواد ، وإجراء تغييرات في فئة التلوث التي تناظر المواد الموجودة وفي المتطلبات المتعلقة بأنواع السفن التي تنطبق على تلك المواد .

2.1 تنص اللائحة 2(7)(أ) من المرفق II لاتفاقية ماربول 78/73 على أنه عندما يقضي تعديل لهذا المرفق وللمدونة الدولية لنقل الكيماويات السائبة (IBC) ولمدونة نقل الكيماويات السائبة (BCH) بإدخال تغييرات على الهيكل أو المعدات والتجهيزات بسبب زيادة صرامة متطلبات نقل مواد معينة ، يجوز للإدارة أن تعدل أو أن ترجيء لفترة محددة تطبيق هذا التعديل على السفن المبنية قبل تاريخ دخول ذلك التعديل حيز النفاذ ، إذا اعتبر أن تطبيقه الفوري غير معقول أو غير عملي . ويجب تقرير هذا الإعفاء تبعاً لكل مادة ، مع مراعاة الخطوط التوجيهية الموضوعية من قبل المنظمة . وقد وضعت هذه الخطوط التوجيهية ضماناً للتطبيق الموحد لتلك اللائحة .

3.1 وفيما يتعلق بإعداد وتعميم التعديلات المقترحة على قائمة المواد ، ينبغي تطبيق الفقرات من 1 إلى 4 من الخطوط التوجيهية على التعديلات التي يجري إدخالها مستقبلاً على مدونتي IBC و BCH (MEPC. 25/20 ، المرفق 7) .

### 2. تعاريف

لأغراض الخطوط التوجيهية الحالية ، تطبق التعاريف التالية :

2.1 السفينة الجديدة هي السفينة الممدود صالبتها أو التي تمر بمرحلة :

1. تبدأ فيها عملية البناء الخاصة بالسفينة ؛ و

2. بدأت فيها عملية تجميع تشمل 50 طناً على الأقل أو 1% من الكتلة المقدرة لجميع المواد الهيكلية ، أيهما أقل ؛

في تاريخ دخول التعديل ذي الصلة حيز النفاذ أو بعد ذلك التاريخ .

2.2 وأي سفينة ، بغض النظر عن تاريخ بنائها ، تُحول إلى ناقلة كيماويات في تاريخ دخول التعديل ذي الصلة حيز النفاذ أو بعد ذلك التاريخ ينبغي أن تعامل بوصفها ناقلة كيماويات في التاريخ الذي يبدأ فيه هذا التحويل . ولا يطبق هذا الحكم بشأن التحويل

## تذييل التفسيرات الموحدة للمرفق II

على عملية إدخال التغييرات على السفينة ، المشار إليها في اللائحة 1(12) من المرفق II من اتفاقية ماربول 78/73 .

3.2 السفينة الموجودة هي السفينة التي لا تعتبر سفينة جديدة حسبما تم تعريفها في الفقرة 1.2 .

4.2 السفينة المتخصصة هي السفينة المبنية أو المحولة والمجهزة والحاصلة على شهادة من أجل نقل :

1. منتج معين فحسب ؛ أو

2. عدد محدود من المنتجات كل منها في صهريج أو مجموعة صهاريج بحيث يزود كل صهريج أو مجموعة صهاريج بشهادة تجيز نقل منتج معين فحسب أو منتجات مماثلة لا تقتضي غسل الصهاريج عند تغيير البضائع .

5.2 النقل الداخلي هو النقل المنفذ حصراً بين الموانئ أو الفرض الواقعة داخل الدولة التي يحق للسفينة رفع علمها ، دون الدخول في المياه الإقليمية لدول أخرى .

6.2 النقل الدولي هو النقل الذي لا يعتبر نقلاً داخلياً حسبما تم تعريفه في الفقرة 5.2 .

7.2 هيكل السفينة لا يشمل سوى العناصر الهيكلية الرئيسية مثل القاع المزدوج ، والفواصل الإنشائية الطولية والعرضية الجوهرية لاكتمال البدن واللائحة للوفاء بالمتطلبات المتعلقة بأنواع السفن . ولا تعتبر نظم التثبيت ، والتجهيزات ، والمعدات من قبيل منافذ التصريف تحت الماء ونظم النزع ، وأجهزة الإنذار بارتفاع المستوى ، وأجهزة القياس ، جزءاً من هيكل السفينة .

8.2 المادة الجديدة هي مادة لم يسبق نقلها سائبةً . ويجوز أن تعامل مادة غير مدرجة في المرفق II لاتفاقية ماربول 78/73 أو مدونة IBC أو مدونة BCH ولكنها تنقل سائبةً على أنها مادة موجودة ، شريطة أن تكون هذه المادة قد خضعت لتقييم مؤقت بموجب أحكام اللائحة 3(4) من المرفق II لاتفاقية ماربول 78/73 أو أن يتم نقلها وفقاً لأحكام المرفق من اتفاقية ماربول 78/73 .

9.2 المادة الموجودة هي مادة لا تعتبر مادة جديدة .

3 تطبيق التعديلات على السفن الجديدة والسفن الموجودة

1.3 جميع التعديلات التي تشكل إراجاً لمواد جديدة وتلك التي تسفر عن التخفيف من صرامة المتطلبات المتعلقة بمواد موجودة ينبغي أن تطبق على السفن الجديدة والموجودة اعتباراً من تاريخ دخول هذه التعديلات حيز النفاذ .

2.3 التعديلات التي تسفر عن زيادة في صرامة المتطلبات المتعلقة بمواد موجودة :

## السفينة الجديدة

1.2.3 ينبغي أن تطبق جميع التعديلات على السفن الجديدة اعتباراً من تاريخ دخول هذه التعديلات حيز النفاذ .

الخطوط التوجيهية لتطبيق التعديلات

السفن الموجودة

2.2.3 ينبغي أن تطبق جميع التعديلات التي تتعلق بالمتطلبات التشغيلية فحسب على السفن الموجودة اعتباراً من تاريخ دخول هذه التعديلات حيز النفاذ .

3.2.3 يجوز للإدارة أن تعدل أو ترجيء لفترة معينة تطبيق التعديلات التي تنطوي على إدخال تغييرات على هيكل السفن الموجودة أو على معداتها وتجهيزاتها ، إذا أعتبر التطبيق الفوري لهذه التعديلات غير معقول أو غير عملي . وينبغي تقرير هذا الإعفاء فيما يخص كل مادة ، مع مراعاة عوامل مثل حجم البضائع المشحونة ، وما إذا كانت السفن الناقلة لها متخصصة أم لا ، وأنواع هذه السفن وأعمارها ، ونوع النقل (محلي أو دولي مثلاً) ، وما إلى ذلك .

4.2.3 ولدى السماح بهذا الإعفاء ، ينبغي تطبيق الخطوط التوجيهية التالية :

1. في حالة التعديلات التي تؤثر على هيكل السفن :

1.1. ينبغي أن تمثل السفن الموجودة العاملة في مجال النقل الداخلي للمتطلبات المعدلة المتعلقة بأنواع السفن في موعد أقصاه نهاية الفترة المحددة ، التي لا ينبغي أن تتجاوز عشر سنوات بعد دخول التعديلات حيز النفاذ ؛

2.1. ينبغي أن تمثل السفن الموجودة العاملة في رحلات مقيدة في مجال النقل الدولي ، وفقاً لما تقررته الإدارة ، للمتطلبات المعدلة المتعلقة بأنواع السفن في موعد أقصاه نهاية الفترة المحددة التي لا ينبغي أن تتجاوز عشر سنوات بعد دخول التعديلات حيز النفاذ ، شريطة أن :

1.2.1 توافق حكومات الأطراف المعنية على هذا الإعفاء ؛ و

2.2.1 تتضمن شهادة اللياقة بياناً يفيد أن السفينة لا تعمل إلا في الرحلات المقيدة المعنية ؛

3.1. ينبغي أن تمثل السفن الموجودة العاملة في مجال النقل الدولي ، غير تلك المذكورة أعلاه ، للمتطلبات المتعلقة بأنواع السفن اعتباراً من تاريخ دخول التعديلات حيز النفاذ .

2. في حالة التعديلات التي تؤثر على المعدات والتجهيزات :

1.2. إذا استلزمت التعديلات تزويد السفينة بمنفذ للتصريف تحت الماء ، ينبغي تركيب هذا المنفذ في موعد لا يتجاوز عامين بعد دخول هذه التعديلات حيز النفاذ ؛

2.2. إذا استلزمت التعديلات نظام نزع كفتاً :

1.2.2. حتى نهاية فترة العامين بعد دخول التعديلات حيز النفاذ أو حتى 2 تشرين الأول/أكتوبر 1994 ، أيهما حل لاحقاً ، ينبغي أن تمثل السفينة لمتطلبات اللائحة 5 ألف (2)ب) أو اللائحة 5 ألف (4)ب) من المرفق من اتفاقية ماربول 78/73 ، حسب الحالة ؛

## تذييل التفسيرات الموحدة للمرفق II

2.2.2. بعد التاريخ المذكور أعلاه ، ينبغي تركيب جهاز النزح الكفاء  
امتثالاً للمتطلبات واجبة الانطباق من اللائحة 5 ألف .

2.3. يتعين تطبيق المتطلبات المتعلقة بتصريف الدفيق تحت سطح الماء ريثما  
يتم تركيب منفذ التصريف تحت الماء .

5.2.3 لا ينبغي ، كقاعدة عامة ، قبول الإعفاء المذكور في الفقرة 1.4.2.3 إلا فيما  
يخص السفن المتخصصة الموجودة . ولكن في الحالات الاستثنائية التي يخلق فيها  
التطبيق الفوري لتلك التعديلات على السفن غير المتخصصة الموجودة صعوبات شديدة  
لأسباب واضحة ومقبولة ، مثل الضخامة البالغة لأحجام البضائع المنقولة ، يجوز إرجاء  
التطبيق لفترة محدودة .

6.2.3 ينبغي أن تتضمن شهادة اللياقة بياناً من الإدارة يوضح الإعفاء المسموح به .

7.2.3 ينبغي أن تقدم الإدارة التي تمنح إعفاءً من تطبيق التعديلات تقريراً إلى المنظمة  
يتضمن تفاصيل السفينة أو السفن المعنية ، والبضائع المنقولة ، والخط البحري الذي تعمل  
عليه كل سفينة ، ومسوغ هذا الإعفاء .

8.2.3 يجوز لأية حكومة عضو أن تخطر المنظمة بأنها لا تقبل الإعفاء .

9.2.3 ينبغي أن يعمم الإخطار المقدم بموجب الفقرتين 8.2.3 و 9.2.3 على الحكومات  
الأخرى .

## معايير إجراءات وترتيبات تصريف المواد السائلة الضارة

( المطلوبة بموجب المرفق II لاتفاقية ماربول 78/73 ،  
في صيغتها المعدلة )

### ديباجة

1 ينص المرفق II من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 ، في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (اتفاقية ماربول 78/73) كما عدلته المنظمة بعد ذلك (والمشار إليه فيما بعد باسم المرفق II) ، ضمن أمور أخرى ، على ضبط عمليات التصريف التشغيلي للمواد السائلة الضارة المنقولة سائبة على متن السفن . وفي هذا السياق فإن التصريف التشغيلي يعني تصريف المواد السائلة الضارة أو المياه الملوثة بتلك المواد الناجمة عن غسالات صهاريج أو خطوط البضائع ، أو تفريغ صابورة صهاريج البضائع غير المغسولة ، أو نفايات جرم غرف مضخات البضائع .

2 ويحظر المرفق II التصريف البحري للمواد السائلة الضارة إلا حينما يتم ذلك في ظل شروط معينة . وتتباين هذه الشروط طبقاً لدرجة المخاطر التي تشكلها المادة السائلة الضارة على البيئة البحرية . ولهذا الغرض أدرجت المواد السائلة الضارة في أربع فئات هي الفئة A ، و الفئة B ، و الفئة C ، و الفئة D .

3 وتحدد اللائحة 5 من المرفق II الشروط التي يمكن في ظلها تصريف نفايات المواد من الفئات A ، و B ، و C ، و D . وتتضمن هذه الشروط ، غير المكررة في هذه الوثيقة ، عوامل مثل : الكمية القصوى التي يمكن تصريفها في البحر ، وسرعة السفينة ، والبعد عن أقرب أرض ، وعمق الماء ، والتركيز الأقصى في خط مخر السفينة ، وتخفيف المادة قبل التصريف .

4 وبالنسبة لبعض المناطق البحرية ، المشار إليها بوصفها "مناطق خاصة" ، تطبق معايير تصريف أشد صرامة .

5 وقد وضعت معايير الإجراءات والترتيبات التي يدعو إليها المرفق II (المشار إليها فيما بعد باسم المعايير) استجابة للقرار رقم 13 الصادر عن المؤتمر الدولي بشأن التلوث البحري ، لعام 1973 ، وتمشيًا مع اللوائح 5 ، و 5 ألف ، و 8 من المرفق II . وتوفر المعايير أساسًا موحدًا تسترشد به أطراف اتفاقية ماربول 78/73 عند اعتماد الإجراءات والترتيبات المتعلقة بتصريف المواد السائلة الضارة من سفينة معينة .

6 وقد دخلت المعايير حيز النفاذ في 6 نيسان/أبريل 1987 ، وهو تاريخ تنفيذ المرفق II ، وتطبق هذه المعايير على جميع السفن التي تنقل مواد سائلة ضارة سائبة .



## معايير الإجراءات والترتيبات

7 ولم تُدرج متطلبات المرفق II مرة أخرى في المعايير . ولضمان الامتثال لأحكام المرفق II ، ينبغي النظر في متطلبات المرفق II والمتطلبات الواردة في المعايير جنباً إلى جنب .

8 وقد فسرت متطلبات التصريف الواردة في المرفق II ومتطلبات الاجازة على أنها تتطلب من كل سفينة حيازة كتيب للإجراءات معتمد من الإدارة . وينبغي أن يحتوي هذا الكتيب على المعلومات المحددة في المعايير ومتطلبات المرفق II . ومن شأن الامتثال للإجراءات والترتيبات المحددة في كتيب السفينة أن يكفل تلبية متطلبات التصريف الواردة في المرفق II .

9 وتتطلب اللائحة 5ألف من المرفق II اختبار كفاءة نظام ضخ البضائع في الصهريج المرخص لها بحمل مواد من الفئة B أو الفئة C ، وذلك وفقاً للمعايير التي تضعها المنظمة . وقد حددت إجراءات الاختبار في المعايير . ويفترض أن مستوى كفاءة نزع المضخة المحدد بالاختبار هو مستوى كفاءة النزع المتحقق عند تفريغ الصهريج وفقاً للإجراءات المعينة .

10 وينبغي ألا ينظر إلى وجود "لمعان" ناجم عن عمليات تصريف بعض المواد من الفئة B ، والفئة C ، والفئة D ، على أنه أمر مخالف لمبادئ المرفق II ، بشرط أن تكون عمليات التصريف قد تمت وفقاً للمعايير .

11 وفي هذه المعايير بأسرها ، استخدمت كلمة "تصريف" لتشير إلى تصريف المخلفات أو المخلفات/الخلائط المائية إلى البحر أو إلى مرافق الاستقبال ، بينما استخدمت كلمة "تفريغ" للإشارة إلى تفريغ البضائع في أوعية استقبال ، أو فرض ، أو موانئ .

## الفصل 1

## الفصل 1

## مقدمة

## 1.1 الغاية

إن الغاية من المعايير هي توفير أساس دولي موحد لاعتماد الإجراءات والترتيبات التي يمكن بموجبها للسفن الناقلة لمواد سائلة ضارة أن تلبى أحكام التصريف الواردة في المرفق II . وينبغي أن تشكل هذه المعايير الأساس الذي تركز عليه الإدارة في اعتماد الإجراءات والترتيبات الضرورية لمنح الشهادة الدولية لمنع التلوث المتعلقة بنقل المواد السائلة الضارة السائلة أو شهادة اللياقة لنقل الكيمائيات الخطرة السائلة أو شهادة اللياقة الدولية لنقل الكيمائيات الخطرة السائلة لكل سفينة من تلك السفن . ولهذه الغاية يتعين تحديد الإجراءات والترتيبات الخاصة بكل سفينة في كتيب معتمد للإجراءات والترتيبات (يشار إليه فيما بعد باسم "الكتيب") لاستخدامه على متن السفينة . وليس من المقصود أن تستخدم هذه المعايير من قبل طاقم السفينة .

## 2.1 النطاق

1.2.1 تطبق هذه المعايير على جميع السفن التي تنقل مواد سائلة ضارة سائبة من الفئة A ، أو B ، أو C ، أو D ، بما في ذلك المواد المقيمة مؤقتاً بأنها تتدرج في تلك الفئات .

2.2.1 وقد استحدثت هذه المعايير لضمان تلبية معايير تصريف المواد السائلة الضارة المحددة في اللوائحتين 5 و 8 . وبالنسبة للمواد من الفئة A ، فإن المعايير تحدد إجراء للغسل الأولي يمكن استخدامه عوضاً عن قياس تركيز الدقيق الخارجي من صهريج تصريف منه غسالات الصهاريج المحتوية على مواد من الفئة A . أما بالنسبة للمواد من الفئتين B و C ، فإن المعايير تحدد إجراءات وترتيبات تكفل عدم تجاوز الكمية القصوى للمخلفات التي يمكن تصريفها من كل صهريج أو تجاوز التركيز الأقصى الجائز للمادة في خط مخر السفينة . وبالنسبة للمواد من الفئتين B و C فإن المعايير تحدد إجراءات وترتيبات لتقدير مدى الالتزام بأحكام اللائحة 5 ألف . وتحدد المعايير ، بالنسبة للمواد من الفئات A ، و B ، و C ، و D ، إجراءات للتهوية يمكن استخدامها لازالة المخلفات من صهاريج البضائع . كما أن إجراءات الغسل الأولي الواردة في التذييل B للمعايير تمكن الإدارات من اعتماد إجراءات الغسل الأولي المشار إليها في اللائحة 5 ألف (ب) (i) .

3.2.1 ولا تغطي المعايير الوسائل التي تكفل الإدارة بموجبها الامتثال للإجراءات والترتيبات المعتمدة الخاصة بالسفينة ، كما أنها لا تغطي تفاصيل أي هياكل أو مواد مستخدمة .

4.2.1 وتتطلب اللائحة 13 ، ضمن أمور أخرى ، أن تمثل ناقلات الكيمائيات الحاملة لمواد سائلة ضارة من الفئة الفئات A ، أو B ، أو C لأحكام المدونة

## معايير اجراءات وترتيبات

الدولية لبناء وتجهيز السفن الناقلة للكيميائيات الخطرة السائبة\* (المشار إليها فيما بعد باسم مدونة IBC) أو مدونة بناء وتجهيز السفن الناقلة للكيميائيات الخطرة السائبة\* (المشار إليها فيما بعد باسم مدونة BCH) ، بالصورة التي قد تعدلان بها . وعلى هذا فإن جميع الهياكل ، والمواد ، والمعدات المركبة تلبية لمتطلبات المرفق II والمعايير يجب أن تمتثل لمدونة IBC ومدونة BCH بالنسبة لكل المواد من الفئة A أو B أو C المرخص لناقلة الكيمياءيات حملها وفقا لشهادة اللياقة الصادرة لها بموجب تلك المدونة .

## 3.1 تعاريف

1.3.1 " السفينة الجديدة " : هي السفينة المبنية في 1 تموز/يوليو 1986 أو بعد ذلك .

2.3.2 " السفينة الموجودة " : هي السفينة التي لا تتدرج في عداد السفن الجديدة .

3.3.1 " المخلفات " : هي أي مادة سائلة ضارة متبقية يتعين التخلص منها .

4.3.1 " خلأط المخلفات/المياه " : هي مخلفات أضيف إليها الماء لأي غرض (مثل تنظيف الصهاريج ، والتصبير ، ونفايات الجمة) .

5.3.1 " مزوج " : أي ذواب في الماء في جميع النسب عند درجات حرارة ماء الغسل .

6.3.1 " التثبيت المصاحب " : هو خط الأنابيب من نقطة السقوط في صهريج بضائع إلى الوصلة الشاطئية المستخدمة لتفريغ البضاعة ويتضمن كل أنابيب السفينة ، والمضخات ، والمرشحات الموصولة وصلاً حراً مع خط تفريغ البضائع .

7.3.1 " المادة المتصلبة " : هي مادة ضارة:

1. تكون ، في حالة المواد التي تقل نقاط انصهارها عن 15° مئوية ، عند درجة حرارة أعلى من نقطة انصهارها بأقل من 5° مئوية ، وقت التفريغ ؛ أو

2. تكون ، في حالة المواد التي تبلغ نقاط انصهارها 15° مئوية أو أكثر ، عند درجة حرارة أعلى من نقطة انصهارها بأقل من 10° مئوية ، وقت التفريغ .

\* اعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية في المنظمة المدونة الدولية للكيميائيات السائبة ومدونة الكيمياءيات السائبة اللتين وسعتا لتشملتا جوانب التلوث البحري بالقرار رقم MEPC.19(22) و القرار رقم MEPC.20(22) على التوالي في 5 كانون الأول/ديسمبر عام 1985 ؛ أنظر منشوري المنظمة البحرية الدولية اللذين يحملان رقمي المبيع : IMO-009A و IMO-771A ، على التوالي .

الفصل 1

8.3.1 " المادة غير المتصلبة " : هي مادة سائلة ضارة لا تتدرج في عداد المواد المتصلبة .

9.3.1 " المادة عالية اللزوجة " هي :

1. في حالة مواد الفئتين A و B ، وحالة مواد الفئة C ضمن المناطق الخاصة ، مادة ذات لزوجة تبلغ 25 مليباسكال ثانية أو أكثر عند درجة حرارة التفريغ ؛ و

2. في حالة مواد الفئة C خارج المناطق الخاصة ، مادة ذات لزوجة تبلغ 60 مليباسكال ثانية أو أكثر عند درجة حرارة التفريغ .

10.3.1 " المادة منخفضة اللزوجة " : هي مادة سائلة ضارة لا تتدرج في عداد المواد عالية اللزوجة .

11.3.1 " اللائحة " : هي لائحة من لوائح المرفق II لاتفاقية ماربول 78/73 .

4.1 البدائل المكافئة

1.4.1 أحكام اللائحة 2(5) و (6) المتعلقة بالبدائل المكافئة تنطبق أيضاً على المعايير .

5.1 اصدار الشهادات

1.5.1 قبل اصدار الشهادة المناسبة المشار إليها في القسم 1.1 ، ينبغي للإدارة أن تفحص ثم تعتمد ، إذا كانت مقتنعة ، ما يلي :

1. الكتيب المقرر امتثالاً لأحكام المرفق II والمعايير ؛ و

2. المعدات والترتيبات الموفرة امتثالاً للمعايير .

2.5.1 ينبغي للإدارة أن تشير إلى الكتيب المعتمد في الشهادة المناسبة الصادرة للسفينة .

6.1 مسؤوليات الربان

1.6.1 على الربان أن يكفل عدم القيام بعمليات تصريف بحرية لمخلفات البضائع أو خلائط المخلفات/المياه المحتوية على مواد من الفئة A ، أو B ، أو C ، أو D ، ما لم تنفذ هذه العمليات في امتثال تام للإجراءات التشغيلية الواردة في الكتيب ، وما لم تستخدم الترتيبات التي يتطلبها الكتيب واللائحة للعمليات المذكورة .

## معايير اجراءات وترتيبات

## 7.1 اعتبارات السلامة

1.7.1 تُعنى المعايير بالجوانب البيئية البحرية لعمليات تنظيف صهاريج البضائع المحتوية على مواد سائلة ضارة ، وتصريف المخلفات وخلائط المخلفات/المياه الناتجة عن تلك العمليات . وثمة مخاطر محتملة لبعض تلك العمليات إلا أن المعايير لا تتضمن أي مسعى لوضع معايير سلامة تغطي جميع جوانب العمليات المذكورة . وللاطلاع على وصف للمخاطر المحتملة يرجى الرجوع إلى مدونة IBC أو مدونة BCH وكذلك الوثائق الأخرى التي تضعها وتشرها الروابط أو المنظمات المعنية ، مثل دليل سلامة الناقلات (الكيميائيات) الصادر عن الغرفة الدولية للنقل البحري . ونورد أدناه بعض المخاطر المحتملة على السلامة .

2.7.1 التوافق - ينبغي أن تُراعى مسألة التوافق مراعاة دقيقة عند مزج خلائط المخلفات/المياه المحتوية على مواد مختلفة .

3.7.1 المخاطر الالكتروستاتيكية - ينبغي أن تراعى المخاطر المرتبطة بتوليد الشحنات الالكتروستاتيكية مراعاة دقيقة عند غسل صهاريج البضائع .

4.7.1 مخاطر دخول الصهاريج - ينبغي أن تراعى مسألة سلامة الأشخاص المكلفين بدخول صهاريج البضائع أو صهاريج النفايات لأي غرض مراعاة دقيقة .

5.7.1 مخاطر التفاعلية - يمكن للغسل المائي لصهاريج البضائع وصهاريج النفايات المحتوية على مخلفات لمواد معينة أن يتسبب في تفاعلات خطيرة ولذا ينبغي أن تراعى هذه التفاعلات مراعاة دقيقة .

6.7.1 مخاطر التهوية - ينبغي أن تراعى المخاطر المرتبطة بتهوية الصهاريج المحددة في كتيب سلامة الناقلات (الكيميائيات) الصادر عن الغرفة الدولية للنقل البحري مراعاة دقيقة .

7.7.1 مخاطر تنظيف الخطوط - ينبغي أن تراعى المخاطر المرتبطة بتنظيف الخطوط المحددة في دليل سلامة الناقلات (الكيميائيات) الصادر عن الغرفة الدولية للنقل البحري مراعاة دقيقة .

8.7.1 مخاطر الحريق - ينبغي أن تراعى مراعاة دقيقة مخاطر الحريق المرتبطة باستخدام عامل تنظيف غير الماء .

## 8.1 عوامل التنظيف أو المواد المضافة

1.8.1 عند استخدام عامل تنظيف غير الماء - كزيت معدني او مذيب مُكَلَّور - في غسل الصهاريج بدلاً من غسله بالماء ، يخضع تصريف هذا العامل المنظف لأحكام المرفق I أو المرفق II التي كانت ستطبق لو أن هذا العامل المنظف كان منقولا كبضاعة . وينبغي إيضاح إجراءات غسل الصهاريج باستخدام عوامل التنظيف هذه في كتيب الاجراءات والترتيبات ، وإقرارها من قبل الادارة .



## الفصل 1

2.8.1 وعند إضافة كميات صغيرة من المنظفات إلى الماء بغية تسهيل غسل الصهاريج ، لا ينبغي استخدام اي منظفات تحتوي على عناصر تدرج ضمن فئة التلوث A ، باستثناء العناصر التي تتحلل بيولوجيًا بسهولة ولا يتعدى تركيزها الكلي 10% . ولا ينبغي إضافة أي قيود أخرى إلى القيود المنطبقة على الصهاريج بسبب آخر بضاعة نقلت فيه .

## معايير اجراءات وترتيبات

## الفصل 2

## اعداد كتيب الإجراءات والترتيبات

1.2 ينبغي تزويد كل سفينة تنقل مواد سائلة ضارة سائبة بكتيب حسبما هو موصوف في هذا الفصل .

2.2 إن الغاية الرئيسية من الكتيب هي أن يحدد لضباط السفينة الترتيبات المادية وكل الإجراءات التشغيلية فيما يتعلق بمناولة البضائع ، وتنظيف الصهاريج ، ومناولة النفايات ، وتصريف صهاريج البضائع ، وتفريغ الصابورة ، التي يجب اتباعها بغية الامتثال لمتطلبات المرفق II .

3.2 ينبغي أن يركز الكتيب على المعايير . وينبغي أن يغطي الكتيب جميع المواد السائلة الضارة المرخص للسفينة بحملها .

4.2 ينبغي أن يحتوي الكتيب ، كحد أدنى ، على المعلومات والتعليمات التشغيلية التالية :

1. وصف للسمات الرئيسية للمرفق II ، بما في ذلك متطلبات التصريف ؛
2. جدول بالمواد السائلة الضارة المرخص للسفينة بحملها ، على أن يحتوي هذا الجدول على معلومات معينة حول تلك المواد حسبما هو مفصل في التذييل دال ؛
3. وصف للصهاريج الناقلة لمواد سائلة ضارة ؛ وجدول يعين صهاريج البضائع التي يمكن استخدامها لكل مادة سائلة ضارة ؛
4. وصف لجميع الترتيبات والمعدات ، بما في ذلك نظام تسخين البضائع وضبط الحرارة ، الموجودة على متن السفينة والمدرج بشأنها متطلبات واردة في الفصل 3 أو 8 ، بما في ذلك قائمة بجميع الصهاريج التي يمكن أن تستخدم كصهاريج نفايات ، ووصف لترتيبات التصريف ، ورسم تخطيطي لنظم ضخ البضائع ونزحها يوضح الموقع المعني للمضخات ومعدات الضبط ، وتحديد الوسائل التي تكفل أن المعدات تعمل على النحو المناسب (قوائم التدقيق) ؛
5. تفاصيل الإجراءات المحددة في المعايير حسبما تنطبق على السفينة المعنية والتي ينبغي أن تتضمن ، حيثما يكون ذلك مناسباً ، تعليمات مثل :

1.5 وسائل نزح صهاريج البضائع وفي ظل أي قيود ، مثل قيود أدنى ميل جانبي ووزانة ، يجب أن يعمل نظام النزح ؛

2.5 وسائل صرف مضخات البضائع ، وخطوط البضائع ، وخطوط النزح ؛

## الفصل 2

## المرفق II

- 3.5. برامج الغسل الأولي لصهاريج البضائع ؛
- 4.5. إجراءات تصبير صهاريج البضائع وتفرغ الصابورة ؛
- 5.5. إجراءات تصريف خلائط المخلفات/المياه ؛ و
- 6.5. الإجراءات المتبعة عند استحالة تفرغ صهاريج للبضائع وفقاً للإجراءات المطلوبة ؛
6. وبالنسبة للسفن الموجودة التي تعمل بموجب أحكام اللائحة 5ألف(2)(ب) أو 5ألف(4)(ب) : جدول مخلفات موضوع وفقاً للتذييل ألف ، تحدد فيه ، بالنسبة لكل صهريج مخصص لنقل مواد من الفئة B أو C ، كميات المخلفات التي ستظل في الصهريج ونظام التثبيت المصاحب بعد التفرغ والنزح ؛
7. جدول يوضح الكميات المقاسة نتيجة إجراء اختبار الماء لتقدير "الكمية المنزوحة" المشار إليها في الفقرة 1.2.1 من التذييل ألف ؛ و
8. مسؤولية الربان فيما يتعلق بالإجراءات التشغيلية المتبعة واستخدام الترتيبات . ومن الواجب أن يكفل الربان عدم تصريف مخلفات أو خلائط مخلفات/مياه في البحر ، ما لم تستخدم الترتيبات المدرجة في الكتيب واللازمة للتصريف .
- 5.2 وفي حالة السفينة العاملة في رحلات دولية ، ينبغي أن يصدر الكتيب في الشكل النموذجي المحدد في التذييل دال لهذا الوثيقة . وإذا كانت اللغة المستخدمة ليست اللغة الانكليزية أو الفرنسية ، ينبغي أن يتضمن النص ترجمة إلى إحدى هاتين اللغتين .
- 6.2 يجوز للإدارة أن تعتمد كتيباً يحتوي فحسب على تلك الأجزاء المنطبقة على المواد المرخص للسفينة بحملها .
- 7.2 وبالنسبة لسفينة مشار إليها في اللائحة 5ألف(6) أو 5ألف(7) فإن شكل ومحتوى الكتيب ينبغي أن يحظيا برضا الإدارة .
- 8.2 وبالنسبة لسفينة تنقل مواد من الفئة D فحسب ، فإن شكل ومحتوى الكتيب ينبغي أن يحظيا برضا الإدارة .

## معايير اجراءات وترتيبات

## الفصل 3

## معايير معدات وهياكل السفن الجديدة

## 1.3.3 عموميات

1.1.3 يحتوي هذا الفصل على معايير المعدات والسماط الهيكلية التي تتيح لسفينة جديدة الامتثال لمتطلبات تصريف المخلفات الواردة في المرفق II .

2.1.3 وينبغي قراءة متطلبات المعدات الواردة في هذا الفصل جنباً إلى جنب مع المتطلبات التشغيلية الواردة في الفصول 4 ، و 5 ، و 6 ، و 7 بغية تحديد المعدات اللازم توافرها على متن السفينة .

## 2.3 متطلبات النقل

1.2.3 لا يجوز نقل مادة من الفئة B تبلغ نقطة انصهارها 15° مئوية أو أكثر في صهريج للبضائع تشكل صفائح بدن السفينة حداً من حدوده ، وينبغي أن تنقل مثل هذه المادة فحسب في صهريج للبضائع مجهز بنظام لتسخين البضاعة .

## 3.3 نظام تفريغ البضائع

1.3.3 ينبغي أن يكون نظام تفريغ البضائع الخاص بمواد الفئتين B و C قادراً على تفريغ البضائع على نحو يكفل ألا تتجاوز كميات المخلفات الكميات المحددة في اللاتحتين 5 و 5 ألف . وينبغي إجراء اختبار الأداء الذي تتطلبه اللائحة 5 ألف (5) وفقاً لأحكام التذييل ألف .

## 4.3 موقع مخرج التصريف تحت الماء

1.4.3 ينبغي أن يكون موقع مخرج (أو مخارج) التصريف تحت الماء ضمن منطقة البضائع على مقربة من منحني الجمة وأن يرتب على نحو يكفل تلافي عودة خلائط المخلفات/المياه عبر مداخل مياه البحر في السفينة .

## 5.3 حجم مخرج التصريف تحت الماء

1.5.3 ينبغي أن يكفل ترتيب مخرج التصريف تحت الماء ألا يمر خليط المخلفات/المياه إلى المصرف في البحر ، وفقاً للمعايير ، عبر طبقة الحدود الفاصلة للسفينة . وتحقيقاً لذلك ، وحينما ينفذ التصريف بصورة متعامدة مع صفائح بدن السفينة ، فإن القطر الأدنى لمخرج التصريف يخضع للمعادلة التالية :

$$D = \frac{QD}{5L}$$

## الفصل 3

حيث :  $D$  = القطر الأدنى لمخرج التصريف (بالمتر)

$L$  = البعد بين المتعامد الأمامي ومخرج التصريف (بالمتر)

$Q_D$  = المعدل الأقصى المنتقى الذي يمكن للسفينة فيه أن تصرف خليط المخلفات/المياه عبر المخرج (متر مكعب/ساعة) .

2.5.3 وعند توجيه التصريف بزاوية غير عمودية على صفائح بدن السفينة ، ينبغي تعديل العلاقة المذكورة أعلاه عن طريق الاستعاضة عن  $Q_D$  بعنصر  $Q_D$  المتعامد مع صفائح بدن السفينة .

## 6.3 صهاريج النفايات

1.6.3 ومع أن المرفق II لا يتطلب تركيب صهاريج نفايات متخصصة ، فإن بعض إجراءات الغسل قد تستلزم مثل هذه الصهاريج . ويجوز استخدام صهاريج البضائع كصهاريج للنفايات .

## 7.3 معدات التهوية

1.7.3 إذا ما جرت إزالة مخلفات صهاريج البضائع بوسيلة التهوية ، ينبغي توفير معدات تهوية تلبية متطلبات التذييل C .





## الفصل 4

يمكن مشاهدتها في الصهريج . وعند استحالة المراقبة المباشرة أو حين تكون هذه المراقبة غير عملية ، ينبغي توفير وسيلة للكشف عن البقايا السائلة .

4.4.4 وعند تهوية الصهريج البضائع إلى أن يجف ، وفقاً للمعايير ، فإن أي مياه تدخل لاحقاً إلى صهريج البضائع لتصبيره أو لاعداد الصهريج لتلقي بضائع جديدة ينبغي أن تعتبر مياهًا نظيفة وينبغي ألا تخضع لمتطلبات التصريف الواردة في المرفق II .

## معايير إجراءات وترتيبات

## الفصل 5

المعايير التشغيلية للسفن الجديدة  
الناقلة لمواد من الفئة B

## 1.5.5 عموميات

1.1.5 ينطبق هذا الفصل على أي سفينة جديدة مرخص لها بحمل مواد من الفئة B .

2.1.5 تنطبق متطلبات الأقسام 2.5 إلى 7.5 حينما يراد غسل صهريج للبضائع أو تصبيره وحينما يكون من المزمع تصريف بعض أو كل المخلفات المتبقية في الصهريج في البحر .

3.1.5 حينما يكون من المتعذر تلبية متطلبات هذا الفصل التي يسمح بموجبها بعمليات التصريف البحري للمخلفات وخلائط المخلفات/المياه المحتوية على مواد من الفئة B ، فإنه لا يجوز القيام بمثل عمليات التصريف هذه .

## 2.5 الضخ والنزح

1.2.5 عند تفريغ صهريج للبضائع يحتوي على مادة من الفئة B ، فإن الصهريج والتنبيب المرتبط به ينبغي تفريغهما إلى أقصى قدر عملي ممكن وذلك عن طريق المحافظة على دفق ايجابي للبضائع إلى نقطة سفل الخزان وباستخدام إجراءات النزح المحددة في الكتيب .

3.5 إجراءات غسل الصهاريج وتصريف  
المخلفات خارج المناطق الخاصة

## 1.3.5 المواد عالية اللزوجة أو المواد المتصلبة

1. ينبغي تطبيق إجراءات الغسل الأولى حسبما هو محدد في التذييل بآء ؛

2. ينبغي تصريف خليط المخلفات/المياه الناجم عن عملية الغسل الأولى في مرفق للاستقبال وفقا للائحة 8 ؛ و

3. يجوز التصريف البحري لأي مياه تدخل لاحقاً إلى صهريج البضائع بمعدل لا يتجاوز المعدل الأقصى الذي صمم له مخرج (مخارج) التصريف تحت الماء المشار إليه في القسم 5.3 . كما أن من الواجب أن يتم التصريف وفقاً لمتطلبات التصريف الأخرى الواردة في اللائحة 5(2) فيما يتعلق بموقع السفينة ، وسرعتها ، وموقع مخارج التصريف .

## الفصل 5

## 2.3.5 المواد منخفضة اللزوجة وغير المتصلبة

1. يجوز التصريف البحري لأي مياه تدخل إلى صهريج البضائع بمعدل لا يتجاوز المعدل الأقصى الذي صمم له مخرج (مخارج) التصريف تحت الماء المشار إليه في القسم 5.3 . كما يجب أن يتم التصريف وفقا لمتطلبات التصريف الأخرى للائحة (2)5 فيما يتعلق بموقع السفينة ، وسرعتها ، وموقع مخارج التصريف .

## 4.5 إجراءات غسل الصهاريج وتصريف المخلفات ضمن المناطق الخاصة

1.4.5 ينبغي تطبيق إجراءات الغسل الأولي المحددة في التذييل باء .

2.4.5 ينبغي تصريف خليط المخلفات/المياه الناجمة عن عملية الغسل الأولي في مرفق للاستقبال وفقا للائحة 8 .

3.4.5 يجوز التصريف البحري لأي مياه تدخل لاحقاً إلى صهريج البضائع بمعدل لا يتجاوز المعدل الأقصى الذي صمم له مخرج (مخارج) التصريف تحت الماء المشار إليه في القسم 5.3 . كما أن من الواجب أن يكون التصريف وفقاً لمتطلبات التصريف الأخرى الواردة في اللائحة (8)5 فيما يتعلق بموقع السفينة ، وسرعتها ، وموقع مخارج التصريف .

4.4.5 وبغض النظر عن أحكام الفقرات 1.4.5 إلى 3.4.5 ، فإنه يجوز الاحتفاظ بالمخلفات أو خلطات المخلفات/المياه المحتوية فحسب على مواد منخفضة اللزوجة وغير متصلبة على متن السفينة وتصريفها بحراً خارج المناطق الخاصة وفقاً لأحكام الفقرة 2.3.5 أو 2.5.5 .

## 5.5 التصريف من صهريج النفايات

1.5.5 لا يجوز التصريف البحري لخلائط المخلفات/المياه الموجودة في صهريج للنفايات ضمن المناطق الخاصة .

2.5.5 يجوز التصريف البحري لخلائط المخلفات/المياه الموجودة في صهريج للنفايات والمحتوية فحسب على مواد منخفضة اللزوجة وغير متصلبة خارج المناطق الخاصة بمعدل لا يتجاوز المعدل الأقصى الذي صمم له مخرج (مخارج) التصريف تحت الماء المشار إليه في القسم 5.3 . كما أن التصريف يجب أن يتم وفقاً لمتطلبات التصريف الأخرى للائحة (2)5 فيما يتعلق بموقع السفينة ، وسرعتها ، وموقع مخارج التصريف .

3.5.5 ينبغي تصريف خلائط المخلفات/المياه الموجودة في صهريج للنفايات المحتوية على مواد عالية اللزوجة أو مواد متصلبة ، والمحتفظ بها على متن السفينة وفقاً للائحة 8 ، في مرفق للاستقبال .

## معايير إجراءات وترتيبات

## 6.5 تهوية مواد الفئة B من صهاريج البضائع

1.6.5 عند استخدام إجراءات التهوية لازالة المخلفات من صهاريج البضائع ،  
تتطبق المتطلبات المدرجة في القسم 3.4 .

## 7.5 التصبير وتفريغ الصابورة

1.7.5 يجوز بعد تفريغ صهريج للبضائع ، وعقب إجراء غسل أولي له إذا كان  
ذلك مطلوبًا ، تصبير ذلك الصهريج . وقد أدرجت إجراءات تصريف هذه  
الصابورة في القسمين 3.5 و 4.5 .

2.7.5 الصابورة المدخلة إلى صهريج للبضائع غُسل إلى درجة جعلت  
الصابورة تحتوي على أقل من 1 جزء في المليون من المادة المنقولة سابقا ،  
يجوز تصريفها بحرًا بغض النظر عن معدل التصريف ، وسرعة السفينة ، وموقع  
مخارج التصريف ، شريطة أن تكون السفينة على بعد لا يقل عن 12 ميلا من  
الأرض وفي مياه لا يقل عمقها عن 25 متراً . ومن المفترض أن تتحقق هذه  
الدرجة من النظافة عند إجراء الغسل الأولي المحدد في التذييل باء ثم غسل  
الصهريج باخضاعه لدورة كاملة من دورات آلة التنظيف .





## معايير إجراءات وترتيبات

## 2.3.6 المواد منخفضة اللزوجة وغير المتصلبة

1. يجوز التصريف البحري لأي مياه تدخل إلى صهريج البضائع بمعدل لا يتجاوز المعدل الأقصى الذي صمم له مخرج (مخارج) التصريف تحت الماء المشار إليه في القسم 5.3 . كما يجب أن يتم التصريف وفقا لمتطلبات التصريف الأخرى الواردة في اللائحة 5(3) فيما يتعلق بموقع السفينة ، وسرعتها ، وموقع مخارج التصريف .

## 4.6 إجراءات غسل الصهاريج وتصريف المخلفات ضمن المناطق الخاصة

## 1.4.6 المواد عالية اللزوجة\* أو المواد المتصلبة

1. ينبغي تطبيق إجراءات الغسل الأولى المحددة في التذييل باء ؛
2. ينبغي تصريف خليط المخلفات/المياه الناجم عن عملية الغسل الأولى في مرفق للاستقبال وفقا لللائحة 8 ؛
3. يجوز التصريف البحري لأي مياه تدخل لاحقاً إلى صهريج البضائع بمعدل لا يتجاوز المعدل الأقصى الذي صمم له مخرج (مخارج) التصريف تحت الماء المشار إليه في الجزء 5.3 . كما أن من الواجب أن يتم التصريف وفقا لمتطلبات التصريف الأخرى الواردة في اللائحة 5(9) فيما يتعلق بموقع السفينة ، وسرعتها ، وموقع مخرج التصريف ؛ و
4. وبغض النظر عن أحكام الفقرات من 1.1.4.6 إلى 3.1.4.6 ، يجوز الاحتفاظ على متن السفينة بخلائط المخلفات/المياه المحتوية على مواد غير متصلبة ذات لزوجة تقل عن 60 ملياسكال ثانية عند درجة حرارة التفريغ ، وتصريفها خارج المناطق الخاصة وفقا لأحكام الفقرة 2.3.6 .

2.4.6 المواد منخفضة اللزوجة<sup>†</sup> وغير المتصلبة

1. يجوز التصريف البحري لأي مياه تدخل إلى صهريج البضائع بمعدل لا يتجاوز المعدل الأقصى الذي صمم له مخرج (مخارج) التصريف تحت الماء المشار إليه في القسم 5.3 . كما يجب أن يتم التصريف وفقا لمتطلبات التصريف الأخرى الواردة في اللائحة 5(9) فيما يتعلق بموقع السفينة ، وسرعتها ، وموقع مخارج التصريف .

\* هي مادة ذات لزوجة تعادل أو تزيد على 25 ملياسكال ثانية عند درجة حرارة التفريغ . أنظر تعريف المادة عالية اللزوجة من الفئة C المصروفة ضمن المناطق الخاصة .

† هي مادة ذات لزوجة تقل عن 25 ملياسكال ثانية عند درجة حرارة التفريغ ، ضمن المناطق الخاصة .

## الفصل 6

## 5.6 التصريف من صهريج النفايات

1.5.6 يجوز التصريف البحري لخلائط المخلفات/المياه الموجودة في صهريج للنفايات والمحتوية فحسب على مواد منخفضة اللزوجة\* وغير متصلبة خارج المناطق الخاصة بمعدل لا يتجاوز المعدل الأقصى الذي صمم له مخرج (مخرج) التصريف تحت الماء المشار إليه في الجزء 5.3 . كما أن التصريف يجب أن يتم وفقا لمتطلبات التصريف الأخرى الواردة في اللائحة 5(3) و 5(9) فيما يتعلق بموقع السفينة ، وسرعتها ، وموقع مخرج التصريف .

2.5.6 ينبغي تصريف خلائط المخلفات/المياه الموجودة في صهريج للنفايات المحتوية على مواد عالية اللزوجة أو مواد متصلبة ، والمحتفظ بها على متن السفينة وفقا لللائحة 8 ، في مرفق للاستقبال .

## 6.6 تهوية مواد الفئة C من صهاريج البضائع

1.6.6 عند استخدام إجراءات التهوية لازالة المخلفات من صهاريج البضائع ، تطبق المتطلبات المدرجة في القسم 4.4 .

## 7.6 التصبير وتفريغ الصابورة

1.7.6 يجوز بعد تفريغ صهريج للبضائع ، وعقب إجراء غسل أولي له إذا كان ذلك مطلوبًا ، تصبير ذلك الصهريج . وقد أدرجت إجراءات تصريف مثل هذه الصابورة في القسمين 3.6 و 4.6 .

2.7.6 الصابورة المدخلة إلى صهريج للبضائع غُسل إلى درجة جوتت الصابورة تحتوي على أقل من 1 جزء في المليون من المادة المنقولة سابقا ، يجوز تصريفها بحرًا بغض النظر عن معدل التصريف ، وسرعة السفينة ، وموقع مخرج التصريف ، شريطة أن تكون السفينة على بعد لا يقل عن 12 ميلا من الأرض وفي مياه لا يقل عمقها عن 25 متراً . ومن المفترض أن تتحقق هذه الدرجة من النظافة عند إجراء الغسل الأولي المحدد في التذييل باء ثم غسل الصهريج باخضاعه لدورة كاملة من دورات آلة التنظيف .

\* هي مادة ذات لزوجة تقل عن 25 ملياسكال ثانية عند درجة حرارة التفريغ في حال التصريف ضمن المناطق الخاصة ، أو مادة ذات لزوجة تقل عن 60 ملياسكال ثانية عند درجة حرارة التفريغ في حال التصريف خارج المناطق الخاصة .

## معايير إجراءات وترتيبات

## الفصل 7

المعايير التشغيلية للسفن الجديدة  
الناقلة لمواد من الفئة D

## 1.7 عموميات

1.1.7 ينطبق هذا الفصل على أي سفينة جديدة مرخص لها بحمل مواد من الفئة D .

## 2.7 تصريف مخلفات الفئة D

1.2.7 ومع أن من المطلوب تصريف مخلف (مخلفات) مواد الفئة D ضمن المناطق الخاصة وخارجها في صورة مخففة وفقاً للائحة 5(4) ، فإنه يجوز تصريف هذا المخلف (هذه المخلفات) أيضاً طبقاً للمعايير التشغيلية لمواد الفئة C منخفضة اللزوجة وغير المتصلبة حسبما هو محدد في الفصل 6 .

## 3.7 إزالة مواد الفئة D من صهاريج البضائع عن طريق التهوية

1.3.7 عند استخدام إجراءات التهوية لإزالة المخلفات من صهاريج البضائع ، تنطبق المتطلبات المدرجة في القسم 4.4 .

الفصل 8

الفصل 8  
معايير المعدات والهياكل للسفن الموجودة

1.8 عموميات

1.1.8 يحتوي هذا الفصل على معايير المعدات والسماط الهيكلية التي تتيح لسفينة جديدة الامتثال لمتطلبات تصريف المخلفات الواردة في المرفق II .

2.1.8 وينبغي قراءة متطلبات المعدات الواردة في هذا الفصل جنباً إلى جنب مع المتطلبات التشغيلية الواردة في الفصول 9 و 10 و 11 و 12 بغية تحديد المعدات اللازم توافرها على متن السفينة .

2.8 متطلبات النقل

1.2.8 لا يجوز نقل مادة من الفئة B تبلغ نقطة انصهارها 15° مئوية أو أكثر في صهريج للبضائع تشكل صفائح بدن السفينة حداً من حدوده ، وينبغي أن تتقل مثل هذه المادة فحسب في صهريج للبضائع مجهز بنظام لتسخين البضاعة .

3.8 نظام تفريغ البضائع

1.3.8 ينبغي أن يكون نظام تفريغ البضائع الخاص بالمواد من الفئتين B و C قادراً على تفريغ البضائع على نحو يكفل ألا تتجاوز كميات المخلفات الكميات المحددة في اللائحتين 5 و 5 ألف . وينبغي إجراء اختبار الأداء الذي تتطلبه اللائحة 5 ألف (5) وفقاً لأحكام التذييل ألف .

4.8 نظام تفريغ المخلفات

1.4.8 حينما يتطلب تصريف المخلفات في البحر على نحو يلبي متطلبات الفصل 10 توافر معدلات ضخ مضبوطة ينبغي استخدام أحد النظم التالية :

1. نظام للضخ متباين المعدلات ويتسم بالآتي :

1.1. أن يتسنى تعديل قدرة النظام عن طريق تغيير سرعة المضخة ؛ أو

2.1. أن يتسنى تعديل قدرة النظام من خلال استخدام ترتيب للتحكم بالخنق يُركب على أنابيب التصريف ؛

2. نظام للضخ ذو معدل ثابت لا تتجاوز قدرته معدل التصريف المسموح حسبما هو محدد في القسمين 5.10 و 6.10 .

2.4.8 وفي حال ضبط معدلات الضخ وفقاً للفقرة 1.1.4.8 ينبغي توفير نبيطة توضح معدل الدفع .



## معايير إجراءات وترتيبات

## 5.8 موقع مخرج التصريف تحت الماء

1.5.8 يجب أن يكون موقع مخرج (أو مخارج) التصريف تحت الماء ضمن منطقة البضائع على مقربة من منحنى الجملة وأن يرتب على نحو يكفل تلافي عودة خلط المخلقات/المياه عبر مداخل مياه البحر في السفينة .

2.5.8 وفي حال استخدام مخرجي تصريف بغية بلوغ معدل تصريف أعلى مسموح به ، ينبغي أن يقع هذان المخرجان على الجانبين المتقابلين للسفينة .

## 6.8 حجم مخرج التصريف تحت الماء

1.6.8 ينبغي أن يكفل ترتيب مخرج التصريف تحت الماء ألا يمر خليط المخلقات/المياه إلى مصرف في البحر ، وفقاً للمعايير ، عبر طبقة الحدود الفاصلة للسفينة . وتحقيقاً لذلك ، وحينما ينفذ التصريف بصورة متعامدة مع صفائح بدن السفينة ، فإن القطر الأدنى لمخرج التصريف يخضع للمعادلة التالية :

$$D = \frac{Q_D}{5L}$$

حيث :  $D$  = القطر الأدنى لمخرج التصريف (بالمتر)  
 $L$  = البعد بين المتعامد الأمامي ومخرج التصريف (بالمتر)  
 $Q_D$  = المعدل الأقصى المنتقى الذي يمكن للسفينة فيه أن تصرف خليط المخلقات/المياه عبر المخرج (متر مكعب/ساعة) .

2.6.8 وعند توجيه التصريف بزاوية غير عمودية على صفائح بدن السفينة ، ينبغي تعديل العلاقة المذكورة أعلاه عن طريق الاستعاضة عن  $Q_D$  بعنصر  $Q_D$  المتعامد مع صفائح بدن السفينة .

## 7.8 نبائط التسجيل

1.7.8 حينما يكون من الضروري وفقاً لأحكام الفصل 10 تسجيل تصريف خلط المخلقات/المياه ، ينبغي توفير وسائل لتسجيل ساعة بدء وانتهاء التصريف بالتوقيت الفعلي (توقيت غرينش أو أي توقيت معياري آخر) . وينبغي أن تكون النبيطة قيد العمل عند إجراء تصريف في البحر يتعين تسجيله . وينبغي تسجيل التاريخ يدوياً أو أوتوماتياً . وينبغي أن يوضح السجل الساعة والتاريخ وأن يحتفظ به لمدة ثلاث سنوات على الأقل .

2.7.8 وحينما يكون من الضروري وفقاً للفصل 10 تسجيل معدل تصريف خلط المخلقات/المياه ، ينبغي توفير الوسائل اللازمة لقياس معدلات الدفق هذه . وينبغي أن تكون بقية وحدة تسجيل الدفق في نطاق 15 في المائة من الدفق الفعلي .

## الفصل 8

3.7.8 وفي حال تعطل وحدات التسجيل الموصوفة في الفقرة 1.7.8 أو 2.7.8 ، ينبغي استخدام وسيلة يدوية بديلة . وينبغي للربان أن يسجل هذا العطب في سجل البضائع . وينبغي إصلاح الوحدة المعطوبة بأسرع وقت على ألا يزيد ذلك عن 60 يوماً بأي حال .

## 8.8 صهاريج النفايات

1.8.8 ومع أن المرفق II لا يتطلب تركيب صهاريج نفايات متخصصة ، فإن بعض إجراءات الغسل قد تستلزم مثل هذه الصهاريج . ويجوز استخدام صهاريج البضائع كصهاريج للنفايات .

## 9.8 معدات التهوية

1.9.8 إذا ما جرت إزالة مخلفات صهاريج البضائع بوسيلة التهوية ، ينبغي توفير معدات تهوية تلبي متطلبات التذييل C .

## معايير اجراءات وترتيبات

## الفصل 9

المعايير التشغيلية للسفن الموجودة  
الناقلة لمواد من الفئة A

## 1.9.9 عموميات

1.1.9 ينطبق هذا الفصل على أي سفينة موجودة مرخص لها بحمل مواد من الفئة A .

## 2.9 الغسل الأولي لمواد الفئة A من صهاريج البضائع

1.2.9 يستوجب المرفق II ، عند غسل صهريج للبضائع كان يحتوي على مادة من الفئة A ، تصريف خلائط المخلفات/المياه الناجمة في مرفق استقبال إلى أن يصل تركيز المادة في الدفيق إلى قيمة معينة أو إلى أدنى من ذلك وحتى يفرغ الصهريج . وعندما يتبين أن من غير العملي قياس تركيز المادة في الدفيق ، ينبغي تطبيق إجراء للغسل الأولي وفقاً للتذييل بآء تمشيًا مع اللائحة (4)8 .

2.2.9 ينبغي تصريف خليط المخلفات/المياه الناتج عن عملية الغسل في مرفق استقبال وفقاً لللائحة 8 .

3.2.9 يجوز التصريف البحري لأي مياه تدخل لاحقاً إلى صهريج البضائع وفقاً لمتطلبات اللائحة (1)5 أو اللائحة (7)5 فيما يتصل بموقع السفينة ، وسرعتها ، وموقع مخارج التصريف .

## 3.9 إزالة مواد الفئة A من صهاريج البضائع عن طريق التهوية

1.3.9 لا يجوز تطبيق إجراءات التهوية إلا على المواد التي يزيد ضغطها البخاري عن  $10^3 \times 5$  باسكال عند 20° مئوية .

2.3.9 ينبغي اتباع إجراءات التهوية المدرجة في التذييل جيم عند تهوية صهريج ما .

3.3.9 وعند تهوية صهريج ما ينبغي تطهير التثبيت المرتبط بهذا الصهريج من السوائل ، وينبغي تهوية الصهريج إلى أن تزول جميع البقايا المرئية للسائل التي يمكن مشاهدتها في الصهريج . وعند استحالة المراقبة المباشرة أو حين تكون هذه المراقبة غير عملية ، ينبغي توفير وسيلة للكشف عن البقايا السائلة .

4.3.9 وعند تهوية صهريج للبضائع إلى أن يجف ، وفقاً للمعايير ، فإن أي مياه تدخل لاحقاً إلى صهريج البضائع لتصبيره أو لاعداد الصهريج لتلقي بضائع جديدة ينبغي أن تعتبر مياهًا نظيفة وينبغي ألا تخضع لمتطلبات التصريف الواردة في المرفق II .

الفصل 10

الفصل 10  
المعايير التشغيلية للسفن الموجودة  
الناقلة لمواد من الفئة B

1.10 عموميات

1.1.10 ينطبق هذا الفصل على أي سفينة موجودة مرخص لها بحمل مواد من الفئة B .

2.1.10 عندما يكون صهريج للبضائع في سفينة موجودة مزودًا بنظام لتفريغ البضائع قادر على تفريغ البضائع بحيث لا تتجاوز كميات المخلفات الكمية المحددة في اللائحة 5 ألف (2) (أ) ، ويكون من المتعين غسل الصهريج أو تصبيره وتصريف بعض أو كل المخلفات المتبقية في الصهريج بحرًا ، تنطبق متطلبات الفصل 5 .

3.1.10 وإذا كان من المتعين غسل صهريج غير الصهريج المشار إليه في الفقرة 2.1.10 أو تصبيره وتصريف بعض أو كل المخلفات المتبقية في الصهريج بحرًا ، تنطبق متطلبات الأقسام من 2.10 إلى 8.10 .

4.1.10 حينما يكون من المتعذر تلبية متطلبات هذا الفصل التي يسمح بموجبها بعمليات التصريف البحري للمخلفات وخطوط المخلفات/المياه المحتوية على مواد من الفئة B فإنه لا يجوز القيام بمثل عمليات التصريف هذه .

2.10 الضخ والنزح

1.2.10 عند تفريغ صهريج للبضائع يحتوي على مادة من الفئة B ، فإن الصهريج والتنبيب المرتبط به ينبغي تفريغهما إلى أقصى قدر عملي ممكن وذلك عن طريق المحافظة على دفع إيجابي للبضائع إلى نقطة سفل الخزان وباستخدام إجراءات النزح المحددة في الكتيب .

3.10 إجراءات غسل صهاريج المخلفات خارج المناطق الخاصة

1.3.10 المواد عالية اللزوجة أو المواد المتصلبة

1. ينبغي تطبيق إجراءات الغسل الأولى حسبما هو محدد في التذييل باء ؛
2. ينبغي تصريف خليط المخلفات/المياه الناجم عن عملية الغسل الأولى في مرفق للاستقبال وفقًا لللائحة 8 ؛ و
3. يجوز التصريف البحري لأي مياه تدخل لاحقًا إلى صهريج البضائع بمعدل لا يتجاوز المعدل الأقصى الذي صمم له مخرج (مخارج)

## معايير إجراءات وترتيبات

التصريف تحت الماء المشار إليه في القسم 6.8 . كما أن من الواجب أن يتم التصريف وفقاً لمتطلبات التصريف الأخرى الواردة في اللائحة 5(2) فيما يتعلق بموقع السفينة ، وسرعتها ، وموقع مخارج التصريف .

## 2.3.10 المواد منخفضة اللزوجة وغير المتصلبة

1. ينبغي تطبيق إجراءات الغسل الأولي حسبما هو محدد في التذييل باء ؛
2. ينبغي تصريف خليط المخلفات/المياه الناجم عن عملية الغسل الأولي في مرفق للاستقبال وفقاً لللائحة 8 أو تحويله إلى صهريج نفايات لتصريفه لاحقاً في البحر وفقاً لأحكام القسم 5.10 أو القسم 6.10 ؛ و
3. يجوز التصريف البحري لأي مياه تدخل لاحقاً إلى صهريج البضائع بمعدل لا يتجاوز المعدل الأقصى الذي صمم له مخرج (مخارج) التصريف تحت الماء المشار إليه في القسم 6.8 . كما أن من الواجب أن يتم التصريف وفقاً لمتطلبات التصريف الأخرى الواردة في اللائحة 5(2) فيما يتعلق بموقع السفينة ، وسرعتها ، وموقع مخارج التصريف .

## 4.10 إجراءات غسل الصهاريج وتصريف المخلفات ضمن المناطق الخاصة

- 1.4.10 ينبغي تطبيق إجراءات الغسل الأولي المحددة في التذييل باء .
- 2.4.10 ينبغي تصريف خليط المخلفات/المياه الناجمة عن عملية الغسل الأولي في مرفق للاستقبال وفقاً لللائحة 8 .
- 3.4.10 يجوز التصريف البحري لأي مياه تدخل لاحقاً إلى صهريج البضائع بمعدل لا يتجاوز المعدل الأقصى الذي صمم له مخرج (مخارج) التصريف تحت الماء المشار إليه في القسم 6.8 . كما أن من الواجب أن يتم التصريف وفقاً لمتطلبات التصريف الأخرى الواردة في اللائحة 5(8) فيما يتعلق بموقع السفينة ، وسرعتها ، وموقع مخارج التصريف .
- 4.4.10 وبغض النظر عن أحكام الفقرات 1.4.10 إلى 3.4.10 ، فإنه يجوز الاحتفاظ على متن السفينة بالمخلفات أو خلطات المخلفات/المياه المحتوية فحسب على مواد منخفضة اللزوجة وغير متصلبة وتصريفها بحراً خارج المناطق الخاصة وفقاً لأحكام الفقرة 5.10 أو 6.10 .



الفصل 10

**5.10 التصريف البحري لخليط مزوج من المخلفات/المياه ناتج عن صهريج للنفايات**

1.5.10 لا يجوز التصريف البحري لخلائط المخلفات/المياه الناجمة عن عمليات الغسل الأولي والمحتوية على مواد من الفئة B ضمن المناطق الخاصة .

2.5.10 وقبل تصريف خليط مزوج من المخلفات/المياه بحرًا خارج المناطق الخاصة ، فإن التركيز المركب ،  $C_s$  ، ينبغي أن يحدد على النحو التالي :

$$C_s = n/V_r$$

حيث :  $n$  = عدد الصهاريج المحتوية على مخلفات الفئة B المحولة إلى صهريج نفايات . (بغرض التبسيط يفترض أن كل صهريج يحتوي على 1 متر مكعب من المخلفات) .

$V_r$  = حجم خلائط المخلفات/المياه في صهريج النفايات قبل التصريف (يحدد على أساس جداول أماكن النقصان في الصهاريج) (بالأمتار المكعبة) .

3.5.10 يجوز التصريف البحري لخليط المخلفات/المياه ، شريطة ألا يتجاوز معدل التصريف المعدل الأقصى الذي صمم له مخرج (مخارج) التصريف تحت الماء المشار إليه في القسم 6.8 أو المعدل المحدد باحدى المعادلتين التاليتين ، أيهما أصغر :

$$Q_D = \frac{KV^{1.4}L^{1.6}}{C_s}$$

عند استخدام مخرج تصريف واحد ؛ أو

$$Q_D = \frac{1,5 KV^{1.4}L^{1.6}}{C_s}$$

عند استخدام مخرجي تصريف .

حيث :  $Q_D$  = معدل تصريف خليط المخلفات/المياه (متر مكعب/ساعة)

$$V = \text{سرعة السفينة (بالعقد)}$$

$$L = \text{طول السفينة (بالأمتار)}$$

$$K = 4,3 \times 10^{-5}$$

$$C_s = \text{التركيز المركب المشار إليه في الفقرة 2.5.10 .}$$

4.5.10 ومن الواجب أيضًا أن يكون التصريف وفقًا لمتطلبات التصريف الأخرى الواردة في اللائحة (2)5 فيما يتعلق بموقع السفينة ، وسرعتها ، وموقع مخارج التصريف .

## معايير اجراءات وترتيبات

5.5.10 من الواجب تسجيل خلائط المخلفات/المياه المصرفة بحرًا وفقًا لهذا القسم باستخدام النبيطة المشار إليها في الفقرة 1.7.8 . وفي حال استخدام مضخة ذات سعة متغيرة ، فإن من الواجب أيضًا تسجيل معدل الدفق باستخدام النبيطة المشار إليها في الفقرة 2.7.8 .

### 6.10 التصريف البحري لخليط غير مزوج من المخلفات/المياه ناتج عن صهريج للنفايات

1.6.10 لا يجوز التصريف البحري لخلائط المخلفات/المياه الناجمة عن عمليات الغسل الأولي والمحتوية على مواد من الفئة B ضمن المناطق الخاصة .

2.6.10 يجوز التصريف البحري لخليط المخلفات/المياه خارج المناطق الخاصة ، شريطة ألا يتجاوز معدل التصريف المعدل الأقصى الذي صمم له مخرج (مخارج) التصريف تحت الماء المشار إليه في القسم 6.8 أو المعدل المحدد بأحدى المعادلتين التاليتين ، أيهما كان أصغر :

$$Q_D = KV^{1.4}L^{1.6}$$

عند استخدام مخرج تصريف واحد ؛ أو

$$Q_D = 1,5KV^{1.4}L^{1.6}$$

عند استخدام مخرجي تصريف .

3.6.10 وينبغي أيضًا أن يكون التصريف وفقًا لمتطلبات التصريف الأخرى الواردة في اللائحة (2)5 فيما يتعلق بموقع السفينة ، وسرعتها ، وموقع مخارج التصريف .

4.6.10 ينبغي تسجيل خلائط المخلفات/المياه المصرفة بحرًا وفقًا لهذا القسم باستخدام النبيطة المشار إليها في الفقرة 1.7.8 . وفي حال استخدام مضخة متغيرة القدرة ، ينبغي أيضًا تسجيل معدل الدفق باستخدام النبيطة المشار إليها في الفقرة 2.7.8 .

### 7.10 إزالة مواد الفئة B من صهاريج البضائع عن طريق التهوية

1.7.10 عند استخدام إجراءات التهوية لإزالة المخلفات من صهاريج البضائع ، تطبق المتطلبات المدرجة في القسم 3.9 .

### 8.10 التصبير وتفريغ الصابورة

1.8.10 يجوز بعد تفريغ صهاريج البضائع ، وبعد إجراء غسل أولي له إذا كان ذلك مطلوبًا ، تصبير تلك الصهاريج . وقد أدرجت إجراءات تصريف هذه الصابورة في الأقسام 3.10 إلى 6.10 .

## الفصل 10

2.8.10 الصابورة المدخلة إلى صهريج للبضائع غُسل إلى درجة جعلت الصابورة تحتوي على أقل من 1 جزء في المليون من المادة المنقولة سابقاً ، يجوز تصريفها بحرًا بغض النظر عن معدل التصريف ، وسرعة السفينة ، وموقع مخرج التصريف ، شريطة أن تكون السفينة على بعد لا يقل عن 12 ميلاً من الأرض وفي مياه لا يقل عمقها عن 25 متراً . ومن المفترض أن تتحقق هذه الدرجة من النظافة عند إجراء الغسل الأولي المحدد في التذييل بآء ثم غسل الصهريج باخصاعه لدورة كاملة من دورات آلة التنظيف .



الفصل 11

3. يجوز التصريف البحري لأي مياه تدخل لاحقاً إلى صهريج البضائع بمعدل لا يتجاوز المعدل الأقصى الذي صمم له مخرج (مخارج) التصريف تحت الماء المشار إليه في القسم 6.8 . كما أن من الواجب أن يتم التصريف وفقاً لمتطلبات التصريف الأخرى الواردة في اللائحة (2)5 فيما يتعلق بموقع السفينة ، وسرعتها ، وموقع مخارج التصريف .

2.3.11 المواد منخفضة اللزوجة وغير المتصلبة

1. يجوز التصريف البحري لأي مياه تدخل إلى صهريج البضائع بمعدل لا يتجاوز المعدل الأقصى الذي صمم له مخرج (مخارج) التصريف تحت الماء المشار إليه في القسم 6.8 . كما يجب أن يتم التصريف وفقاً لمتطلبات التصريف الأخرى لللائحة (3)5 فيما يتعلق بموقع السفينة ، وسرعتها ، وموقع مخارج التصريف .

4.11 إجراءات غسل الصهاريج وتصريف المخلفات ضمن المناطق الخاصة

1.4.11 ينبغي تطبيق إجراءات الغسل الأولى المحددة في التذييل باء .

2.4.11 ينبغي تصريف خليط المخلفات/المياه الناجم عن عملية الغسل الأولى في مرفق للاستقبال وفقاً لللائحة 8 .

3.4.11 يجوز التصريف البحري لأي مياه تدخل لاحقاً إلى صهريج البضائع بمعدل لا يتجاوز المعدل الأقصى الذي صمم له مخرج (مخارج) التصريف تحت الماء المشار إليه في القسم 8.6 . كما أن من الواجب أن يكون التصريف وفقاً لمتطلبات التصريف الأخرى الواردة في اللائحة (9)5 فيما يتعلق بموقع السفينة ، وسرعتها ، وموقع مخارج التصريف .

4.4.11 ويغض النظر عن أحكام الفقرات 1.4.11 إلى 3.4.11 ، يجوز الاحتفاظ على متن السفينة بالمخلفات أو خلطات المخلفات/المياه المحتوية فحسب على مواد غير متصلبة تقل لزوجتها عن 60 مليباسكال ثانية في درجة حرارة التفريغ ، وتصريفها بحراً خارج المناطق الخاصة وفقاً لأحكام الفقرة 2.5.11 .

5.11 التصريف من صهريج النفايات

1.5.11 لا يجوز التصريف البحري لخلطات المخلفات/المياه الموجودة في صهريج للنفايات ضمن المناطق الخاصة .

2.5.11 يجوز التصريف البحري لخلطات المخلفات/المياه الموجودة في صهريج للنفايات والمحتوية فحسب على مواد منخفضة اللزوجة وغير متصلبة خارج المناطق الخاصة بمعدل لا يتجاوز المعدل الأقصى الذي صمم له مخرج (مخارج) التصريف تحت الماء المشار إليه في القسم 6.8 . كما أن التصريف يجب أن يتم



## معايير إجراءات وترتيبات

وفقاً لمتطلبات التصريف الأخرى الواردة في اللائحة 5(3) فيما يتعلق بموقع السفينة ، وسرعتها ، وموقع مخارج التصريف .

3.5.11 ينبغي تصريف خلائط المخلفات/المياه الموجودة في صهريج للنفايات والمحتوية على مواد عالية اللزوجة أو مواد متصلبة ، والمحتفظ بها على متن السفينة وفقاً لللائحة 8 ، في مرفق للاستقبال .

## 6.11 إزالة مواد الفئة C من صهاريج البضائع عن طريق التهوية

1.6.11 عند استخدام إجراءات التهوية لازالة المخلفات من صهاريج البضائع ، تطبق المتطلبات المدرجة في القسم 3.9 .

## 7.11 التصبير وتفريغ الصابورة

1.7.11 يجوز بعد تفريغ صهريج للبضائع ، وعقب إجراء غسل أولي له إذا كان ذلك مطلوباً ، تصبير ذلك الصهريج . وقد أدرجت إجراءات تصريف هذه الصابورة في القسمين 3.11 و 4.11 .

2.7.11 الصابورة المدخلة إلى صهريج للبضائع تُغسل إلى درجة جعلت الصابورة تحتوي على أقل من 1 جزء في المليون من المادة المنقولة سابقاً ، يجوز تصريفها بحراً بغض النظر عن معدل التصريف ، وسرعة السفينة ، وموقع مخرج التصريف ، شريطة أن تكون السفينة على بعد لا يقل عن 12 ميلاً من الأرض وفي مياه لا يقل عمقها عن 25 متراً . ومن المفترض أن تتحقق هذه الدرجة من النظافة عند إجراء الغسل الأولي المحدد في التذييل باء ثم غسل الصهريج باخضاعه لدورة كاملة من دورات آلة التنظيف .

## الفصل 12

الفصل 12  
المعايير التشغيلية للسفن الموجودة  
الناقلة لمواد من الفئة D

## 1.12.1.12 عموميات

1.1.12 ينطبق هذا الفصل على أي سفينة موجودة مرخص لها بحمل مواد من الفئة D .

## 2.12 تصريف مخلفات الفئة D

1.2.12 ومع أن من المطلوب تصريف مخلف (مخلفات) مواد الفئة D ضمن المناطق الخاصة وارجها في صورة مخففة وفقاً للائحة (4)5 ، فإنه يجوز تصريف هذا المخلف (هذه المخلفات) أيضاً طبقاً للمعايير التشغيلية لمواد الفئة C منخفضة اللزوجة وغير المتصلبة حسبما هو محدد في الفصل 11 .

## 3.12 إزالة مواد الفئة D من صهاريج البضائع عن طريق التهوية

1.3.12 عند استخدام إجراءات التهوية لازالة المخلفات من صهاريج البضائع تنطبق المتطلبات المدرجة في القسم 3.9 .

## التذييل ألف

تقدير كميات المخلفات في صهاريج البضائع ، ومضخاتها ، وأتايبيها

1 مقدمة

1.1 الغاية

1.1.1 إن الغاية من هذا التذييل هي :

1. توفير إجراءات لاختبار كفاءة نظم ضخ البضائع ؛ و
2. توفير طريقة لحساب كميات الخلفات الموجودة على أسطح صهاريج البضائع .

2.1 الخلفية

1.2.1 تُحدّد قدرة نظام الضخ لصهريج ما على الامتثال لأحكام اللائحة 5ألف(1) ، أو (2) ، أو (3) ، أو (4) عن طريق القيام باختبار وفقا للإجراءات المحددة في القسم 3 من هذا التذييل . وتعرف الكمية المقاسة باسم "الكمية المنزوحة" . وتسجل الكمية المنزوحة لكل صهريج في كتيب السفينة .

2.2.1 وبالنسبة لصهاريج السفن الموجودة التي لا تستوفي شرط الكفاءة المناسبة للضخ الوارد في اللائحة 5ألف(2)أ(أ) أو (4)أ(أ) فإن من الضروري حساب كمية المخلفات المتبقية على أسطح الصهاريج . ويحتوي القسم 4 على طريقة حساب المخلفات العالقة .

3.2.1 وبالنسبة للصهاريج المشار إليها في الفقرة 2.2.1 ، فإن من الضروري حساب الكمية الاجمالية للمخلفات المتبقية في صهاريج البضائع والتبويب المرتبط بها. والكمية الاجمالية للمخلفات هي حاصلية جمع ناتج اختبار الماء وكمية العوائل المحسوبة .

4.2.1 وبعد تحديد الكمية المنزوحة وكمية العوائل المحسوبة (عند اللزوم) لصهريج من الصهاريج ، فإن بمقدور الادارة أن تستخدم الكميات المحددة إزاء صهريج مماثل ، شريطة أن تكون الادارة مقتنعة بأن نظام الضخ في ذلك الصهريج هو نظام مماثل ويعمل بصورة سليمة .

2 معايير التصميم واختبار الأداء

1.2 ينبغي أن تصمم نظم ضخ البضائع ، على نحو يرضي الادارة ، وبحيث تفي بالمعايير القاضية بالألا تتجاوز الكمية القصوى من المخلفات لكل صهريج ما مقداره 0,1 متر مكعب و 0,3 متر مكعب أو 0,3 متر مكعب و 0,9 متر مكعب على التوالي بالنسبة لمواد الفئة B أو الفئة C حسبما هو محدد في اللائحة 5ألف .

التذييل ألف : تقدير كميات المخلفات

2.2 ووفقاً للائحة 5 ألف (5) ، ينبغي اختبار نظم ضخ البضائع بالماء للتحقق من أدائها . وينبغي أن تبين القياسات المسجلة أثناء اختبارات الماء هذه ، أن النظام يلبي متطلبات اللائحة 5 ألف ، مع السماح بتفاوت قدره 50 لتراً لكل صهريج .

3 إجراءات اختبار الماء

1.3 شروط الاختبار

1.1.3 ينبغي أن تكون وزانة السفينة وميلها الجانبي على نحو يوفر صرفاً مواتياً لنقطة السقوط . وخلال اختبار الماء ينبغي ألا تتجاوز وزانة السفينة الموجبة 3 درجات بالمؤخرة ، وألا يتجاوز ميلها الجانبي درجة واحدة .

2.1.3 ينبغي أن تكون الوزانة والميل الجانبي المختاران لاختبار الماء هما الوزانة والميل الجانبي الأدنى المواتيان المحددان في كتيب السفينة لعمليات نرح صهاريج البضائع .

3.1.3 وخلال اختبار الماء ينبغي توفير الوسائل اللازمة للمحافظة على ضغط خلفي لا يقل عن 1 بار عند مشعب تفريغ صهريج البضائع (أنظر الشكلين ألف-1 و ألف-2) .

2.3 إجراءات الاختبار

1.2.3 من الواجب ضمان أن صهريج البضائع المزمع اختباره والتثبيت المرتبط به المصاحب قد نظفاً ، وأن صهريج البضائع آمن للدخول .

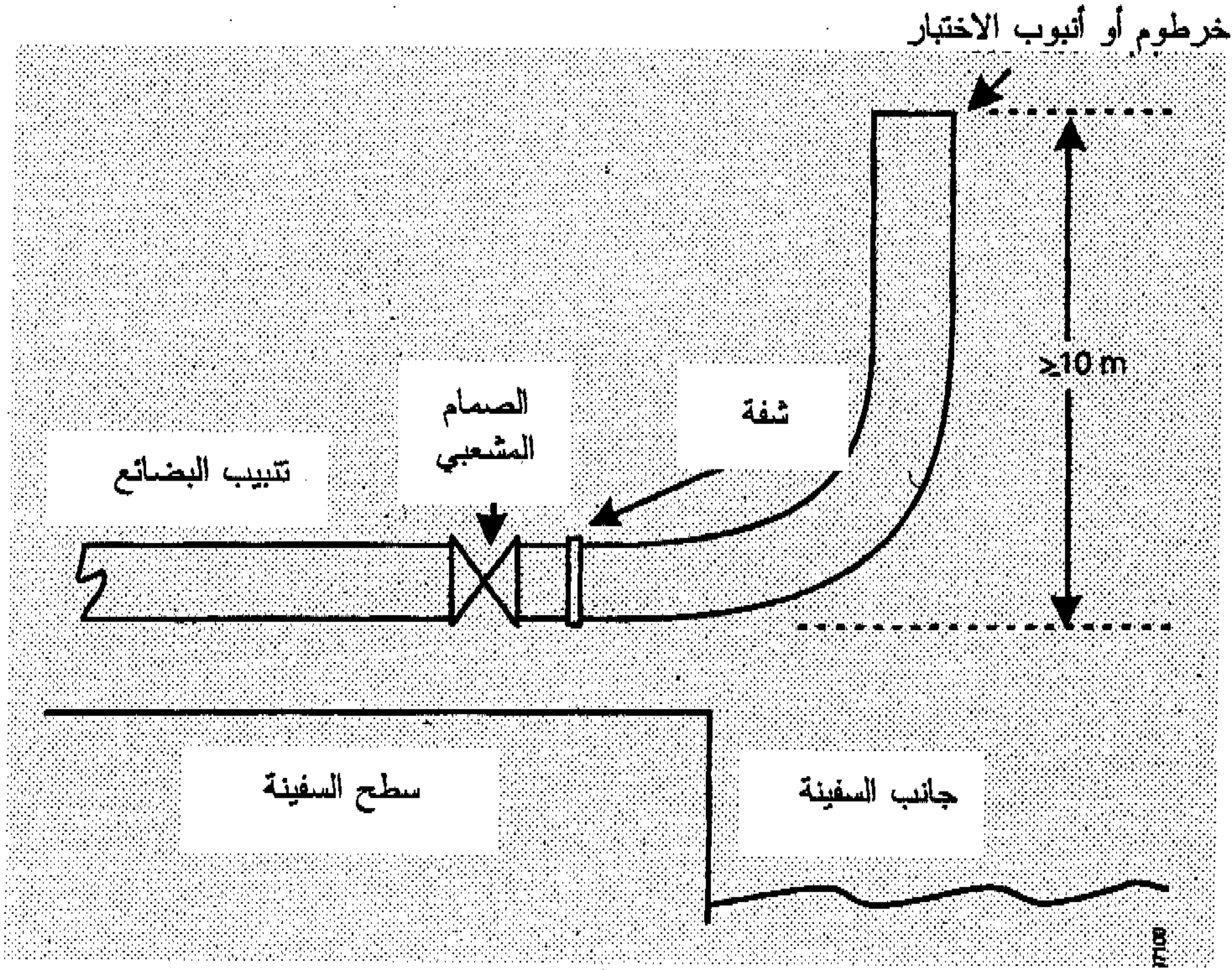
2.2.3 يملأ صهريج البضائع بالماء إلى العمق الضروري للقيام بالإنهاء العادي لإجراءات التفريغ .

3.2.3 يضخ صهريج البضائع والتثبيت المرتبط به وينزحان وفقاً لكتيب السفينة المعتمد .

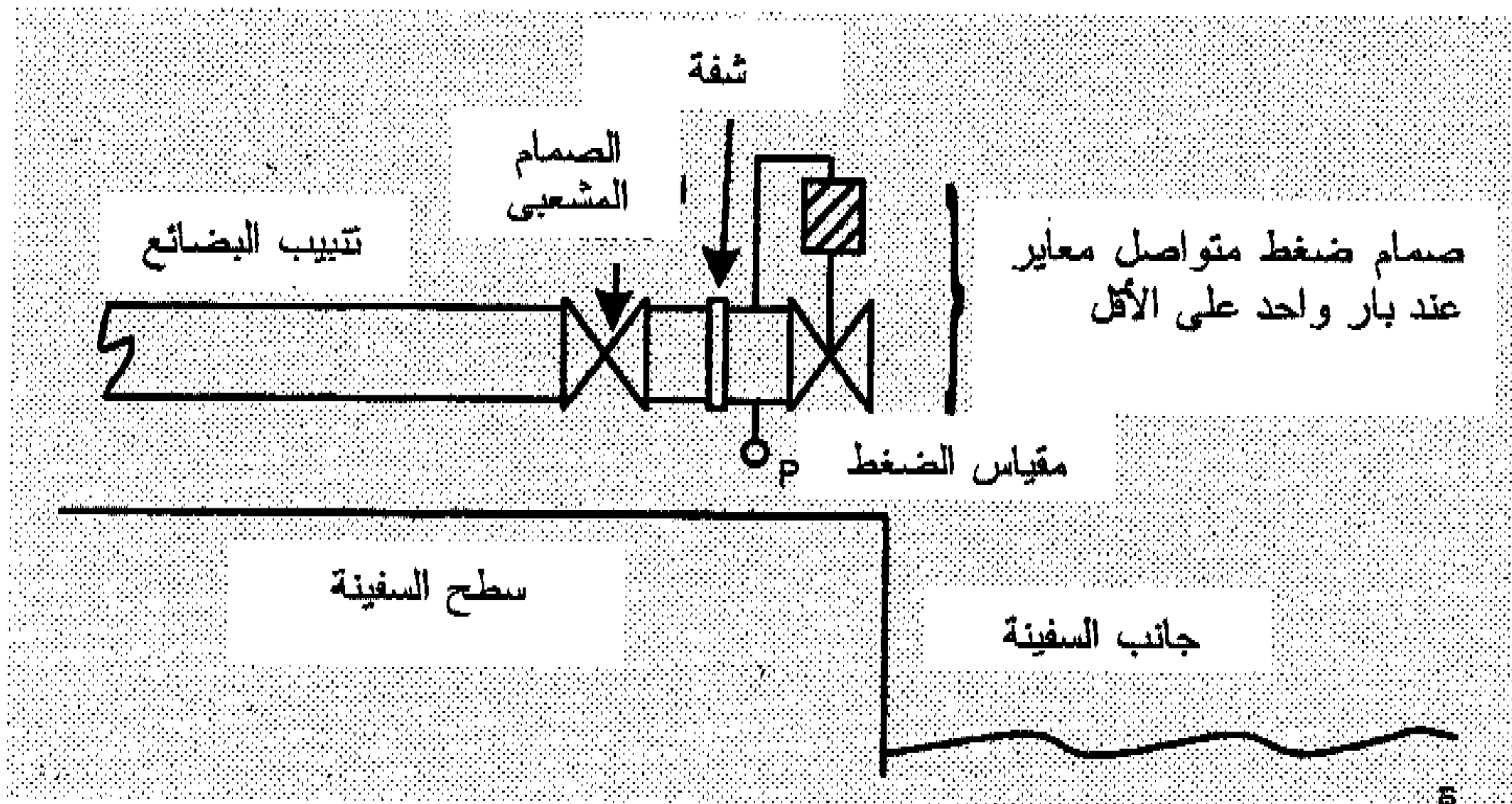
4.2.3 يُجمع الماء المتبقي في صهريج البضائع والتثبيت المرتبط به في وعاء معاير للقياس . وينبغي أن تجمع مخلفات الماء من النقاط التالية :

1. نقطة سبط صهريج البضائع وما حولها ؛
2. أية مناطق محصورة في قاع صهريج البضائع ؛
3. أخفض نقطة صرف لمضخة البضائع ؛ و
4. جميع النقاط المنخفضة لصرف التثبيت المرتبط بصهريج البضائع حتى الصمام المشعبي .

## معايير اجراءات وترتيبات



الشكل ألف-1



الشكل ألف-2

يوضح الشكلان الواردان أعلاه ترتيبات الاختبار التي توفر ضغطًا خلفيًا لا يقل عن بار واحد عند مشعب تفريغ صهريج البضائع.



التنزيل ألف : تقدير كميات المخلفات

5.2.3 تُحدّد أحجام الماء الاجمالية المجموعة أعلاه الكمية المنزوحة بالنسبة لصهريج البضائع .

6.2.3 وحينما تكون مجموعة من الصهاريج مخدومة بمضخة أو بأنابيب مشتركة ، فإن بالامكان تقسيم مخلفات اختبار الماء المرتبطة بالنظام المشترك (الأنظمة المشتركة) بصورة متساوية على الصهاريج شريطة ادراج القيد التشغيلي التالي في كتيب السفينة المعتمد : " للقيام بتفريغ تسلسلي لصهاريج هذه المجموعة ، فإنه لا يجوز غسل المضخة أو الأنابيب إلى أن يتم تفريغ جميع صهاريج المجموعة" .

4 حساب المخلفات العالقة

1.4 تحسب المخلفات العالقة باستخدام المعادلة التالية :

$$Q_{RES}^{(surf)} = 1,1 \times 10^{-4} A_d + 1,5 \times 10^{-5} A_w + 4,5 \times 10^{-4} L^{1/2} A_b$$

2.4 الرموز والوحدات المستخدمة في معادلة حساب المخلفات :

$A_b$  - مساحة قاع الصهريج والعناصر الأفقية للأجزاء الهيكلية الصهريجية المتجهة إلى أعلى (متر مربع)

$A_d$  - مساحة السطوح السفلية والعناصر الأفقية للأجزاء الهيكلية الصهريجية المتجهة إلى أسفل (متر مربع)

$A_w$  - المساحة السطحية لجدران الصهريج والعناصر العمودية للأجزاء الهيكلية الصهريجية (متر مربع)

$L$  = طول الصهريج (متر)

$Q_{RES}^{(surf)}$  = كمية المخلفات العالقة على سطوح الصهريج (متر مكعب)

ملاحظتان : 1. لأغراض حساب  $A_b$  ، و  $A_d$  ، و  $A_w$  ، ينبغي اعتبار الأسطح المائلة (بأكثر من 30° عن خط الأفق) والمنحنية سطوحًا عمودية .

2. من الجائز استخدام طرق لتقريب قيم  $A_b$  ، و  $A_d$  ، و  $A_w$  . (مثل الطريقة التي قدمتها اليابان في الوثيقة BCH 15/INF.5) .

## معايير إجراءات وترتيبات

## التذييل باء

## إجراءات الغسل الأولي [السفن المبنية قبل 1 تموز/يوليو 1994]\*

تتطلب عدة أقسام من المعايير اتباع إجراءات للغسل الأولي بغية للوفاء ببعض متطلبات المرفق II . ويشرح هذا التذييل كيفية القيام بإجراءات الغسل الأولي تلك .

## إجراءات الغسل الأولي للمواد غير المتصلبة

1 تغسل الصهاريح بنافورة مائية دوارة تعمل بضغط مائي عال بدرجة كافية . وفي حالة مواد الفئة A ينبغي تشغيل آلات الغسل في مواقع تكفل غسل جميع أسطح الصهاريح . أما في حالة مواد الفئة B والفئة C فيكفي تشغيلها في موقع واحد فحسب .

2 وخلال الغسل ينبغي خفض كمية الماء في الصهاريح عن طريق ضخ خليط الماء والمخلفات خارجاً بصورة متواصلة وتوجيه تدفقها نحو نقطة السقوط (ميل جانبي ووزانة ايجابيان) . وإذا تعذر استيفاء هذا الشرط ينبغي تكرار إجراءات الغسل ثلاث مرات ، مع نزع الصهاريح نزحاً شاملاً بين كل عملية غسل وأخرى .

3 ينبغي أن تغسل المواد التي تعادل لزوجتها أو تزيد عن 25 ملياسكال ثانية عند 20° مئوية بالماء الساخن (لأنقل درجة حرارته عن 60° مئوية) .

4 لا يجوز أن يقل عدد دورات آلة الغسل عما هو محدد في الجدول باء-1 . وتعرف دورة آلة الغسل على أنها الفترة الفاصلة بين توجيهين متماثلين متتاليين لآلة الغسل (دوران على امتداد 360°) .

5 وبعد عملية الغسل ، ينبغي ابقاء آلة (آلات) الغسل قيد التشغيل لمدة تكفي لرحض خط الأنابيب ، والمضخة ، والمرشح .

## إجراءات الغسل الأولي للمواد المتصلبة

1 ينبغي أن تغسل الصهاريح في أسرع وقت ممكن بعد التفريغ . وينبغي أن تسخن الصهاريح قبل الغسل إذا أمكن ذلك .

2 ومن الأفضل أن تزال المخلفات الموجودة في الفتحات العنبرية وفتحات الدخول قبل عملية الغسل الأولي .

\* قررت اللجنة الفرعية المعنية بالكيميائيات السائبة ، في دورتها الثالثة والعشرين (أيلول/سبتمبر 1993) ، أن يكون التذييل الجديد باء † الزامياً للسفن الجديدة المبنية في 1 تموز/يوليو 1994 أو بعده ، ولكن يجوز تطبيقه فوراً على أساس طوعي إذا وافقت الإدارة على ذلك . ومن ثم ، فإن نص التذييل باء غير المعدل ما زال ينطبق على السفن المبنية قبل 1 تموز/يوليو 1994 .  
† أنظر التذييل باء المنقح .

التذييل باء : إجراءات الغسل الأولي [السفن المبنية قبل 1 تموز/يوليو 1994]

3 وينبغي أن تغسل الصهاريح بنافورة مائية دوارة تعمل بضغط مائي عال كاف وفي مواقع تكفل غسل جميع أسطح الصهاريح .

4 وخلال الغسل ينبغي خفض كمية الماء في الصهاريح عن طريق ضخ خليط الماء والمخلفات خارجاً بصورة متواصلة وتوجيه تدفقه نحو نقطة السطح (ميل جانبي ووزانة ايجابيان) . وإذا تعذر استيفاء هذا الشرط ينبغي تكرار إجراءات الغسل ثلاث مرات ، مع نزح الصهاريح نزحاً شاملاً بين كل عملية غسل وأخرى .

5 ينبغي أن تغسل الصهاريح بماء ساخن (لا تقل درجة حرارته عن 60° مئوية) .

6 لا يجوز أن يقل عدد دورات آلة الغسل عما هو محدد في الجدول باء-1 . وتعرف دورة آلة الغسل على أنها الفترة الفاصلة بين توجيهين متماثلين متتاليين لآلة الغسل (دوران على امتداد 360°) .

7 وبعد عملية الغسل ، ينبغي ابقاء آلة (آلات) الغسل قيد التشغيل لمدة تكفي لرحض خط الأنابيب ، والمضخة ، والمرشح .

الجدول باء-1 - عدد دورات آلة الغسل المستخدمة في كل موقع

عدد دورات آلة الغسل		فئة المادة
المواد المتصلبة	المواد غير المتصلبة	
2	1	الفئة A (التركيز المتخلف %0,1 أو %0,05)
3	2	الفئة A (التركيز المتخلف %0,01 أو %0,005)
1	1/2	الفئة B
1	1/2	الفئة C

ملاحظة : للاطلاع على شرح لتعبير "التركيز المتخلف" أنظر اللائحة 5(1) واللائحة 5(7) من المرفق II .

## معايير اجراءات وترتيبات

التذليل بآء المنقح  
إجراءات الغسل الأولي للسفن الجديدة\*

تتطلب عدة أقسام من المعايير اتباع إجراءات للغسل الأولي بغية الوفاء ببعض متطلبات المرفق II . ويشرح هذا التذليل كيفية القيام بإجراءات الغسل الأولي تلك وكيفية تحديد الأحجام الدنيا من عوامل الغسل التي يتعين استخدامها . ويجوز استخدام أحجام أصغر من عوامل الغسل استنادًا إلى اختبارات فعلية للتحقق ترضيها الإدارة . ومتى تمت الموافقة على أحجام مخفضة يجب تسجيل بيان يوضح ذلك في كتيب الإجراءات والترتيبات .

وينبغي مراعاة اعتبارات السلامة واجبة الانطباق المذكورة في القسم 7.1 من المعايير لدى وضع إجراءات تستخدم إعادة تدوير مياه الغسل ، أو عندما ينفذ الغسل بعامل غير الماء .

وإذا استخدم عامل غير الماء في الغسل الأولي ، تطبق أحكام الفقرة 1.8.1 من المعايير .

إجراءات الغسل الأولي للمواد غير المتصلبة دون اللجوء إلى إعادة تدوير عامل الغسل

1 ينبغي غسل الصهاريج عن طريق نافورة (نوافير) دوارة تعمل بضغط مائي عال بدرجة كافية . وفي حالة مواد الفئة A ، ينبغي تشغيل آلات الغسل في مواقع تكفل غسل جميع أسطح الصهاريج . أما في حالة مواد الفئة B والفئة C فيكفي تشغيلها في موقع واحد فحسب .

2 وخلال الغسل ، ينبغي خفض كمية السائل في الصهاريج عن طريق ضخ خليط الماء والمخلفات خارجا بصورة متواصلة مع توجيه تدفقه نحو نقطة السقوط . وإذا تعذر استيفاء هذا الشرط ، ينبغي تكرار إجراءات الغسل ثلاث مرات مع نزح الصهاريج نزحًا شاملاً بين كل عملية غسل وأخرى .

3 المواد التي تعادل لزوجتها 25 ملياسكال ثانية عند 20° مئوية أو تزيد عن ذلك ينبغي أن تغسل بالماء (الذي لا تقل درجة حرارته عن 60° مئوية) ، إلا إذا كانت خواص هذه المواد تجعل ذلك الأسلوب في الغسل أقل فعالية .

4 ينبغي ألا تقل كميات ماء الغسل المستخدمة عن الكميات المبينة في الفقرة 20 أو عن الكميات المحددة وفقا للفقرة 21 .

\* قررت اللجنة الفرعية المعنية بالكيميائيات السائبة ، في دورتها الثالثة والعشرين (أيلول/سبتمبر 1993) ، أن يكون التذليل الجديد بآء الزامياً للسفن الجديدة المبنية في 1 تموز/يوليو 1994 أو بعده ، ولكن يجوز تطبيقه فوراً على أساس طوعي إذا وافقت الإدارة على ذلك . ومن ثم ، فإن نص التذليل بآء غير المعدل ما زال ينطبق على السفن المبنية قبل 1 تموز/يوليو 1994 .

**التذليل بآء المنقح : إجراءات الغسل الأولي للسفن الجديدة**

5 بعد الغسل الأولي ، ينبغي نزع الصهاريح والأنابيب نزعاً شاملاً .

**إجراءات الغسل الأولي للمواد المتصلبة دون اللجوء إلى إعادة تدوير عامل الغسل**

6 ينبغي أن تغسل الصهاريح بأسرع ما يمكن بعد التفريغ . وينبغي تسخين الصهاريح ، إذا أمكن ، قبل غسلها .

7 من الأفضل أن تزال المخلفات الموجودة في الفتحات العنبرية وفتحات الدخول قبل عملية الغسل الأولي .

8 ينبغي غسل الصهاريح عن طريق نافورة (نوافير) دوارة تعمل بضغط مائي عالٍ بدرجة كافية وفي مواقع تكفل غسل جميع أسطح الصهاريح .

9 وخلال الغسل ، ينبغي خفض كمية السائل في الصهاريح عن طريق ضخ خليط الماء والمخلفات خارجاً بصورة متواصلة وتوجيه تدفقه نحو نقطة السقوط . وإذا تعذر استيفاء هذا الشرط ، ينبغي تكرار إجراءات الغسل ثلاث مرات مع نزع الصهاريح نزعاً شاملاً بين كل عملية غسل وأخرى .

10 ينبغي أن تغسل الصهاريح بالماء الساخن (الذي لا تقل درجة حرارته عن 60° مئوية) ، إلا إذا كانت خواص المواد تجعل هذا الأسلوب في الغسل أقل فعالية .

11 ينبغي ألا تقل كميات ماء الغسل المستخدمة عن الكميات المبينة في الفقرة 20 أو عن الكميات المحددة وفقاً للفقرة 21 .

12 بعد الغسل الأولي ، ينبغي نزع الصهاريح والأنابيب نزعاً شاملاً .

**إجراءات الغسل الأولي مع إعادة تدوير عامل الغسل**

13 يجوز اللجوء إلى الغسل بعامل غسل أعيد تدويره لدى غسل أكثر من صهاريح بضائع واحد . وعند تحديد كمية عامل الغسل اللازمة ، يجب أن تؤخذ في الاعتبار على النحو الواجب الكمية المتوقعة للمخلفات في الصهاريح ، وخواص عامل الغسل ، وما إذا كان قد تم إجراء أي شطف أو رحض مبدئي . وما لم توفر بيانات كافية ، فإن التركيز النهائي المحسوب لمخلفات البضائع في عامل الغسل ينبغي ألا يتجاوز 5% استناداً إلى كميات النزع الاسمية .

14 لا ينبغي استخدام عامل التنظيف المعاد تدويره إلا في غسل صهاريح كانت تحتوي على نفس المادة أو على مادة مماثلة .

15 ينبغي أن تضاف إلى الصهاريح الذي يتعين غسله أو إلى الصهاريح التي يتعين غسلها كمية من عامل الغسل تكفي للغسل المتواصل .



## معايير اجراءات وترتيبات

16 ينبغي غسل جميع أسطح الصهاريج عن طريق نافورة (نوافير) دوارة تعمل بضغط عال بدرجة كافية . ويجوز إعادة تدوير عامل الغسل سواء داخل الصهريج الذي يتعين غسله أو عبر صهريج آخر كصهريج المخلفات مثلا .

17 ينبغي أن يتواصل الغسل إلى أن تصل الكمية الكلية المتراكمة من عامل الغسل إلى مستوى لا يقل عن المستوى المناظر من الكميات ذات الصلة المبينة في الفقرة 20 ، أو من تلك المحددة وفقا للفقرة 21 .

18 المواد المتصلبة والمواد التي تعادل لزوجتها 25 ملياسكال ثانية عند 20° مئوية أو تزيد عن ذلك ينبغي أن تغسل بالماء الساخن (الذي لا تقل درجة حرارته عن 60° مئوية) لدى استخدام الماء كعامل غسل ، إلا إذا كانت خواص هذه المواد تجعل ذلك الأسلوب في الغسل أقل فعالية .

19 بعد اتمام غسل الصهاريج مع إعادة تدوير عامل الغسل على النحو المبين في الفقرة 17 ، ينبغي تصريف عامل الغسل ونزح الصهريج نزحًا شاملاً . وينبغي بعد ذلك شطف الصهريج باستخدام عامل غسل نظيف يتم صرفه وتفريغه بصفة مستمرة . وينبغي للشطف أن يغطي على الأقل قاع الصهريج وأن يكون كافيًا لرحض خطوط الأنابيب والمضخة والمصفاة .

## الكمية الدنيا من المياه التي يتعين استخدامها في الغسل الأولي

20 تحدد الكمية الدنيا من المياه التي يتعين استخدامها في الغسل الأولي تبعًا لكمية المادة السائلة الضارة المتبقية في الصهريج ، وحجم الصهريج ، وخواص البضاعة ، والتركيز المسموح به في دفيق ماء الغسل الناتج ، ومنطقة تنفيذ عملية الغسل . وتحسب الكمية الدنيا عن طريق المعادلة التالية :

$$Q = k (15r^{0.8} + 5r^{0.7} \times V/1000)$$

حيث

$$Q = \text{الكمية الدنيا المطلوبة بالمتر المكعب (م}^3\text{)}$$

$r$  = كمية المخلفات في كل صهريج بالمتر المكعب . وتكون قيمة  $r$  هي القيمة التي تم اثباتها في اختبار النزح الكفاء الفعلي ، ولكنها ينبغي ألا تقل عن 0,100 م<sup>3</sup> إذا كان حجم الصهريج يبلغ 500 م<sup>3</sup> فأكثر ، ولا أن تقل عن 0,040 إذا كان حجم الصهريج يبلغ 100 م<sup>3</sup> فأقل .

أما فيما يخص الصهاريج التي يتراوح حجمها بين 100 م<sup>3</sup> و500 م<sup>3</sup> ، فإن قيمة  $r$  الدنيا التي يجوز استخدامها في الحسابات فتستخلص بالاستكمال الخطي . وفيما يتعلق بـ مواد A ، ينبغي أن تحدد قيمة  $r$  إما استناداً إلى اختيارات النزح المنفذة وفقاً للمعايير ، مع مراعاة الحدود الأدنى المذكورة أعلاه ، وإما على أنها تساوي 0,9 م<sup>3</sup> .

$$V = \text{حجم الصهريج بالمتر المكعب}$$

التذليل بآء المنقح : إجراءات الغسل الأولى للسفن الجديدة

$k =$  عامل له احدى القيم التالية :

$k = 1,0$	مواد الفئة A غير المتصلبة ومنخفضة اللزوجة ، خارج المناطق الخاصة
$k = 1,2$	مواد الفئة A غير المتصلبة ومنخفضة اللزوجة ، داخل المناطق الخاصة
$k = 2,0$	مواد الفئة A المتصلبة أو عالية اللزوجة خارج المناطق الخاصة
$k = 2,4$	مواد الفئة A المتصلبة أو عالية اللزوجة داخل المناطق الخاصة
$k = 3,0$	فوسفور ، في جميع المناطق
$k = 0,5$	مواد الفئتين B و C وغير المتصلبة ومنخفضة اللزوجة
$k = 1,0$	مواد الفئتين B و C المتصلبة أو عالية اللزوجة

المرفق II

والجدول الوارد أدناه يمثل مرجعاً سهلاً حسبته فيه القيم باستخدام المعادلة آفة الذكر مع افتراض أن العامل  $k$  يساوي 1 .

حجم الصهريج (م <sup>3</sup> )			كمية النرح (م <sup>3</sup> )
3 000	500	100	
5,4	2,9	1,2	≤0,04
5,4	2,9	2,5	0,10
12,2	6,8	5,9	0,30
27,7	16,1	14,3	0,90

21 ولأغراض الموافقة على كميات مياه الغسل الأولى التي تقل عن تلك المبينة في الفقرة 20 يجوز إجراء اختبارات للتحقق ، على نحو ترتضيه الإدارة ، للبرهنة على الوفاء بمتطلبات اللائحة 5 ، مع مراعاة المواد التي صدرت شهادة ترخيص للناقلة بأن تنقلها . وكمية مياه الغسل الأولى التي تم التحقق منها على هذا النحو ، ينبغي تعديلها لمراعاة ظروف الغسل الأولى الأخرى عن طريق تطبيق العامل  $k$  بالطريقة المحددة في الفقرة 20 .

## معايير إجراءات وترتيبات

التذليل جيم  
إجراءات التهوية

1 يجوز إزالة مخلفات البضائع للمواد ذات الضغط البخاري الذي يزيد على  $5 \times 10^3$  باسكال عند 20° مئوية من صهريج للبضائع باستخدام التهوية .

2 وقبل تهوية المواد السائلة الضارة من صهريج ما ينبغي مراعاة لهوية البضائع وسميتها . وفيما يتصل بأوجه السلامة ، ينبغي العودة إلى المتطلبات التشغيلية لفتحات صهاريج البضائع المبينة في المدونة الدولية للكيميائيات السائبة ، ومدونة الكيميائيات السائبة ، وإلى إجراءات التهوية المحددة في دليل سلامة الناقلات (الكيميائيات) الصادر عن الغرفة الدولية للنقل البحري .

3 يجوز أن تكون لسلطات الموانئ لوائح بشأن تهوية صهاريج البضائع .

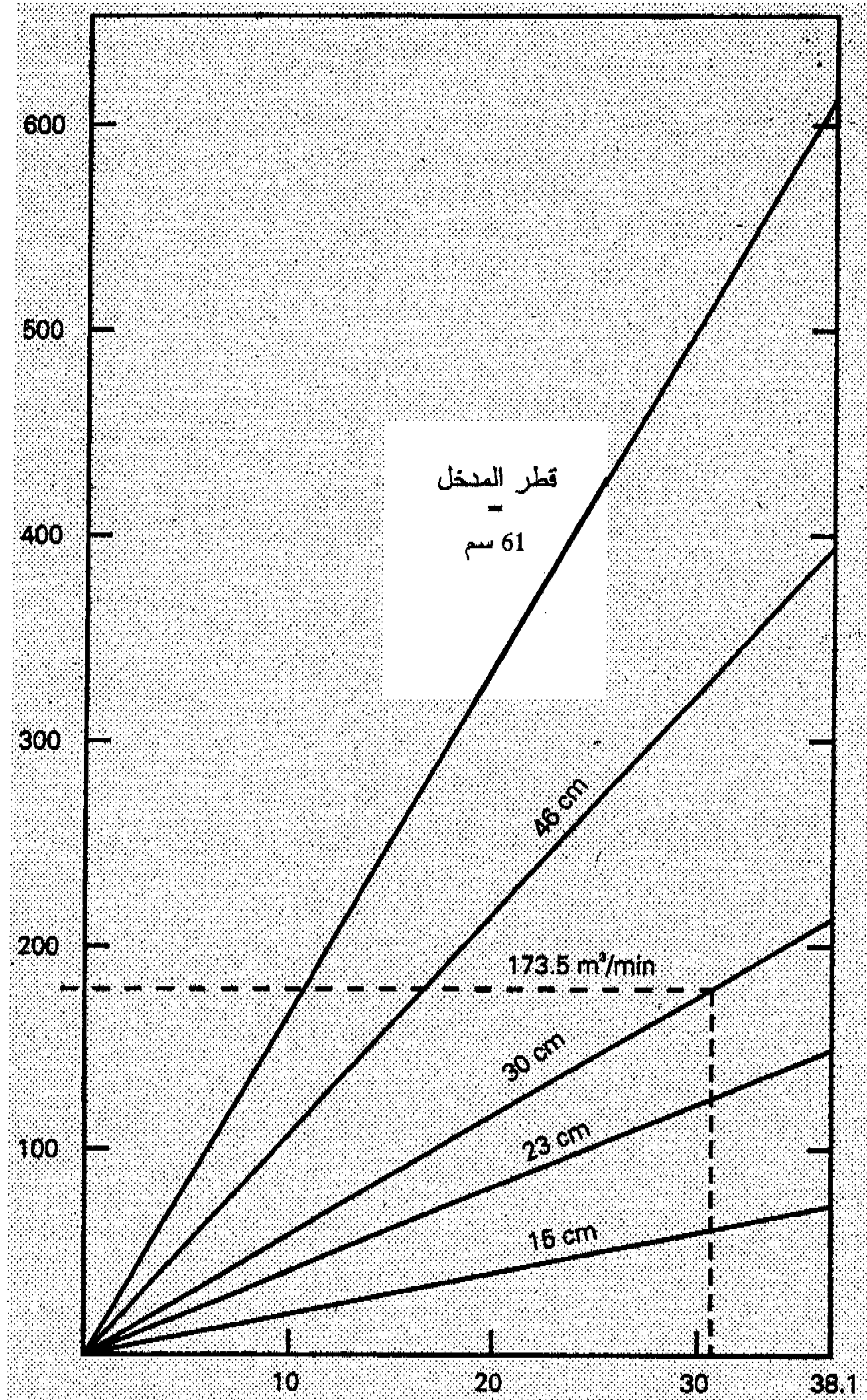
4 وتتمثل إجراءات تهوية مخلفات البضائع من صهريج ما فيما يلي :

1. ينبغي صرف خطوط الأنابيب ثم متابعة تفريغها من السوائل باستخدام معدات التهوية ؛
2. ينبغي ضبط الميل الجانبي والوزانة عند أدنى المستويات الممكنة لتعزيز تبخر المخلفات في الصهريج ؛
3. من الواجب استخدام معدات تهوية تنتج نافورة هوائية يمكن أن تصل إلى قاع الصهريج . وبالإمكان استخدام الشكل جيم-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 السقوط ؛
5. ينبغي أن يكون موقع معدات التهوية ، حيثما أمكن ، بما يتيح توجيه النافورة الهوائية على بالوعة الصهريج أو نقطة السقوط وبما يكفل تفادي ارتطام النافورة الهوائية بالعناصر الهيكلية للصهريج قدر الامكان ؛ و
6. متابعة التهوية إلى حين اختفاء أية بقايا مرئية للسائل في الصهريج . ويجب التحقق من ذلك بفحص بصري أو بوسيلة مكافئة .

التذليل جيم : اجراءات التهوية

II المرفق

معدل الدفق الأدنى لكل مدخل صهريج (متر مكعب/دقيقة)



عمق اختراق النافورة للمدخل (بالأمتار)

الشكل جيم-1 . معدل الدفق الأدنى كدالة لعمق اختراق النافورة . وينبغي مقارنة عمق اختراق النافورة بارتفاع الصهريج .



## معايير إجراءات وترتيبات

## التذييل دال

## النموذج القياسي لكتيب الإجراءات والترتيبات

ملاحظة 1 : يتألف النموذج القياسي من نص موحد يتضمن مقدمة ، وفهرسًا ، لل فقرات الرئيسية لكل قسم . وينبغي إدراج هذا النص الموحد في الكتيب الموفر لكل سفينة متبوعًا بالمعلومات الضرورية لاستكمال كل قسم واجب الانطباق على السفينة المعنية . وقد أشير إلى المعلومات الضرورية في الهامش الأيمن . وفي حال عدم انطباق قسم ما تدون عبارة "لا ينطبق" . ومن المسلم به أن محتويات الكتيب ستباين تبعًا لتصميم السفينة ، ونوع نشاطها ، وأنواع البضائع المزمع نقلها .

ملاحظة 2 : إذا كانت الإدارة تستوجب أو تقبل معلومات وتعليمات تشغيلية بالإضافة إلى تلك المحددة في هذا النموذج القياسي ، ينبغي أن تدرج في الجزء 2 من هذا الكتيب . وإذا لم تكن الإدارة تستوجب أو تقبل هذه المعلومات أو التعليمات التشغيلية ، فإن الكتيب يتألف عندئذ من جزء واحد فحسب .

## النموذج القياسي

## كتيب الإجراءات والترتيبات

المقرر بمقتضى أحكام المرفق II لاتفاقية ماربول 78/73

اسم السفينة : .....

الأرقام أو الأحرف المميزة : .....

ميناء التسجيل : .....

الخاتم الدال على اقرار الإدارة :



التنزيل دل: النموذج القياسي لكتيب الاجراءات والترتيبات

مقدمة

1. وضعت الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 ، في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (المشار إليها فيما بعد باسم "اتفاقية ماربول 78/73") بغية تفادي تلوث البيئة البحرية من جراء قيام السفن بتصريف المواد المؤذية أو الذئق المحتوية على مثل هذه المواد بحراً . وسعيًا إلى تحقيق هذا الهدف ، تحتوي اتفاقية ماربول 78/73 على خمسة مرفقات تتضمن لوائح تفصيلية بشأن المناولة الممتنية والتصريف البحري لخمس مجموعات رئيسية من المواد المؤذية ، ألا وهي المرفق I (الزيوت المعدنية) ، والمرفق II (المواد السائلة الضارة السائبة) ، والمرفق III (المواد المؤذية المنقولة في عبوات) ، والمرفق IV (قاذورات المجارير) ، والمرفق V (القمامة) .

2. وتحظر اللائحة 5 من المرفق II التصريف البحري للمواد السائبة الضارة من الفئات A ، و B ، و C ، و D ، أو مياه الصابورة ، أو غسالات الصهاريج ، أو المخلفات الأخرى ، أو الخلائط المحتوية على تلك المواد ، إلا إذا تم ذلك وفقا لشروط محددة تتضمن إجراءات وترتيبات مرتكزة على معايير تضعها المنظمة البحرية الدولية لضمان استيفاء الشروط المحددة لكل فئة .

3. وتتطلب معايير الإجراءات والترتيبات التي يدعو إليها المرفق II لاتفاقية ماربول 78/73 (المشار إليه أعلاه) تزويد كل سفينة مرخص لها بحمل مواد سائبة ضارة سائبة بكتيب للإجراءات والترتيبات ، يشار إليه فيما بعد باسم "الكتيب" .

4. وقد حرر هذا الكتيب وفقا للفصل 2 من المعايير ، وهو يعنى بالجوانب البيئية البحرية لتنظيف صهاريج البضائع وتصريف المخلفات والخلائط الناجمة عن هذه العمليات . وهذا الكتيب لا يعد دليلا للسلامة ، وينبغي الرجوع ، حسب مقتضى الحال ، إلى المنشورات الأخرى لتقييم مخاطر السلامة .

5. والغرض من [الجزء الأول من] \* من هذا الكتيب هو تحديد الترتيبات والمعدات المطلوبة لاتاحة الامتثال لأحكام المرفق II ، وتعريف ضباط السفينة بالإجراءات التشغيلية فيما يتعلق بمناولة البضائع ، وتنظيف الصهاريج ، ومناولة النفايات ، وتصريف المخلفات ، والتصبير وتفرغ الصابورة ، الواجب اتباعها بغية الامتثال لمتطلبات المرفق II . [يحتوي الجزء 2 من الكتيب على معلومات وتعليمات تشغيلية إضافية تستوجبها أو تقبلها الإدارة.]<sup>†</sup>

6. وبالإضافة إلى ذلك ، ستستخدم الإدارات هذا الكتيب ، لأغراض التدقيق ، إلى جانب سجل بضائع السفينة [والشهادة الدولية لنقل المواد السائبة الضارة السائبة/شهادة اللياقة الصادرة بموجب المدونة الدولية للكيميائيات السائبة/شهادة اللياقة الصادرة بموجب مدونة الكيميائيات السائبة]<sup>†</sup> ، وذلك ضمانا لامتثال هذه السفينة الكامل لمتطلبات المرفق II .

\* الأجزاء الواردة في النص بين أقواس معقوفة أو التي تليها علامة \* في الهامش الأيمن لا يتم إدراجها إلا إذا كان الكتيب يحتوي على الجزء 2 .

† لا تدرج سوى الشهادة الممنوحة للسفينة المعنية .

## معايير اجراءات وترتيبات

7. وعلى الربان أن يكفل عدم القيام بأي تصريف بحري لمخلفات البضائع أو خلائط المخلفات/المياه المحتوية على مواد من الفئة A ، أو B ، أو C ، أو D ، ما لم يتم مثل هذا التصريف بصورة تتماشى تمامًا مع الإجراءات التشغيلية الواردة في هذا الكتيب ، وما لم تستخدم المعدات التي يتطلبها هذا الكتيب والضرورية لعمليات التصريف تلك .

8. اقرت الادارة هذا الكتيب ، ولا يجوز ادخال أي تحوير أو تنقيح على أي جزء منه دون موافقة مسبقة من الادارة .

التنزيل دال :النموذج القياسي لكتيب الاجراءات والترتيبات

جدول محتويات الأقسام  
[الجزء 1]

الصفحة

1. السمات الرئيسية للمرفق II من اتفاقية ماربول 78/73 .....
2. وصف معدات السفينة وترتيباتها .....
3. إجراءات تفريغ البضائع ونزح الصهاريج .....
4. الإجراءات المتعلقة بتنظيف صهاريج البضائع ، وتصريف  
المخلفات ، والتصبير ، وتفريغ الصابورة .....
- الجدول 1 - قائمة المواد السائلة الضارة المسموح بنقلها .....
- الجدول 2 - معلومات عن صهاريج البضائع .....
- الإضافة ألف : الرسوم التخطيطية لتسلسل العمليات .....
- الإضافة باء : إجراءات الغسل الأولي .....
- الإضافة جيم : إجراءات التهوية .....
- الإضافة دال : تحديد معدلات تصريف المخلفات المسموح بها  
لمواد الفئة B (عند اللزوم) .....

الجزء 2

- معلومات وتعليمات تشغيلية إضافية تستوجبها أو تقبلها الإدارة ( عند اللزوم ) .

## معايير إجراءات وترتيبات

## القسم 1 - السمات الرئيسية للمرفق II من اتفاقية ماربول 78/73

1.1 تتطبق متطلبات المرفق II على جميع السفن الناقلة لمواد سائلة ضارة سائبة . وتنقسم المواد التي تشكل تهديدًا بالحاق الضرر بالبيئة البحرية إلى أربع فئات هي A ، و B ، و C ، و D ، وقد أدرجت على هذا النحو في التذييل II للمرفق II . وتمثل مواد الفئة A أشد الاخطار المحيطة بالبيئة البحرية ، بينما تشكل مواد الفئة D أقل تلك الاخطار .

2.1 ويحظر المرفق II التصريف البحري لأي دفيق يحتوي على مواد تدرج ضمن تلك الفئات ، إلا حينما تتم عمليات التصريف في ظل شروط خاصة مبينة بالتفصيل لكل فئة . وتتضمن هذه الشروط ، حينما انطبق ذلك ، بارامترات مثل :

- الكمية القصوى للمواد في كل صهريج التي يمكن تصريفها بحرًا ؛
- سرعة السفينة خلال التصريف ؛
- المسافة الدنيا من أقرب أرض خلال التصريف ؛
- العمق الأدنى لمياه البحر خلال التصريف ؛
- التركيز الأقصى للمواد في خط مخر السفينة أو تخفيف المواد قبل التصريف ؛ و
- الحاجة إلى إجراء التصريف تحت خط الماء .

3.1 وبالنسبة لبعض المناطق البحرية المصنفة بوصفها "مناطق خاصة" تطبق معايير تصريف أشد صرامة . ووفقا للمرفق II فإن المناطق الخاصة هي منطقة بحر البلطيق ومنطقة البحر الأسود ومنطقة القطب الجنوبي .

4.1 يتطلب المرفق II تزويد كل سفينة بترتيبات للضخ والتثبيت تكفل ألا يحتجز كل صهريج مخصص لنقل مواد الفئة B والفئة C بعد التفريغ كمية من المخلفات تتجاوز الكمية المحددة في المرفق . ويتعين تقدير كمية المخلفات بالنسبة لكل صهريج يزمع نقل تلك المواد فيه . ولا يجوز اعتماد صهريج لنقل مادة من مواد الفئة B أو الفئة C إلا بعد أن يظهر التقدير أن كمية المخلفات تقل عن الكمية المحددة في المرفق .

5.1 وبالإضافة إلى الشروط المشار إليها أعلاه ، فإن هناك شرطًا هامًا ورد في المرفق II وينص على أنه لا يجوز إجراء عمليات تصريف لبعض مخلفات البضائع وكذلك القيام ببعض عمليات تنظيف وتهوية الصهاريج إلا إذا تم ذلك وفقا لإجراءات وترتيبات معتمدة تركز على معايير من وضع المنظمة البحرية الدولية .

\* يُعرف المرفق II لاتفاقية ماربول 78/73 هذه المناطق على النحو التالي :

- منطقة بحر البلطيق وهي بحر البلطيق ذاته مع خليج بوتنيا ، وخليج فنلندا ، والمداخل إلى هذا البحر والتي يحدها خط عرض سكاو في سكاغيراك عند 57° 44,8' شمالا .
- منطقة البحر الأسود وهي البحر الأسود ذاته وحده مع البحر المتوسط هو خط العرض 41° شمالا .
- منطقة القطب الجنوبي وهي المنطقة البحرية الواقعة جنوب خط العرض 60° جنوبًا .

**التذييل دل :النموذج القياسي لكتيب الاجراءات والترتيبات**

6.1 وبغية اتاحة الامتثال لهذا الشرط ، فإن هذا الكتيب يحتوي في القسم 2 على جميع تفاصيل معدات السفينة وترتيباتها ، ويتضمن القسم 3 الاجراءات التشغيلية لعملية تفريغ البضائع ونزح الصهاريج ، بينما يعرض القسم 4 اجراءات تصريف مخلفات البضائع ، وغسل الصهاريج ، وجمع النفايات ، والتصبير ، وتفريغ الصابورة التي يمكن أن تطبق على المواد المرخص للسفينة بنقلها .

7.1 وبتابع الاجراءات المحددة في هذا الكتيب ، يمكن ضمان امتثال السفينة لجميع المتطلبات ذات الصلة من المرفق II لاتفاقية ماربول 78/73 .

**القسم 2 - وصف معدات السفينة وترتيباتها**

1.2 يحتوي هذا القسم على جميع تفاصيل معدات السفينة وترتيباتها الضرورية لتمكين الطاقم من اتباع الاجراءات التشغيلية المحددة في القسمين 3 و 4 .

**2.2 الترتيب العام للسفينة ووصف صهاريج البضائع**

ينبغي أن يحتوي هذا القسم على وصف موجز لمنطقة بضائع السفينة مع السمات الرئيسية لصهاريج البضائع ومواقعها .

ينبغي ادراج رسوم تخطيطية أو بيانية توضح الترتيب العام للسفينة وتشير إلى مواقع صهاريج البضائع ، وعددها ، وترتيبات التسخين . وينبغي تحديد هوية صهاريج البضائع المرخص لها بحمل المواد السائلة الضارة ، باستخدام الجدول I من هذا الكتيب .

**3.2 وصف ترتيبات ضخ البضائع وتبويبها ونظام النزح**

ينبغي أن يحتوي هذا القسم على وصف لترتيبات ضخ البضائع وتبويبها ونظام النزح . وينبغي ادراج رسوم تخطيطية أو بيانية توضح الجوانب التالية على أن تكون مرفقة بشروح نصية حيثما دعت الضرورة :

- ترتيبات أنابيب البضائع وأقطارها ؛
- ترتيبات مضخات البضائع وقدرة المضخات ؛
- ترتيبات أنابيب نظام النزح وأقطارها ؛
- ترتيبات مضخات نظام النزح وقدرة المضخات ؛
- موقع نقاط سفق خطوط البضائع وخطوط النزح داخل كل صهريج للبضائع ؛
- في حال تركيب بئر للسفق : موقع البئر وسعته المكعبة ؛
- ترتيبات صرف الخطوط ونزحها أو ترتيبات النفخ ؛ و
- كمية وضغط النتروجين أو الهواء اللازم لنفخ الخطوط إذا انطبق ذلك .



## معايير اجراءات وترتيبات

## 4.2 وصف صهاريج الصابورة وترتيبات ضخ الصابورة وتنبيها

ينبغي أن يحتوي هذا القسم على وصف لصهاريج الصابورة وترتيبات ضخ الصابورة وتنبيها .

وينبغي ادراج رسوم بيانية أو تخطيطية وجداول تظهر التالي :

- ترتيب عام يوضح صهاريج الصابورة المفصولة وصهاريج البضائع المزمع استخدامها كصهاريج للصابورة إلى جانب سعتها (بالأمتار المكعبة) ؛
- ترتيبات تنبيب الصابورة ؛
- قدرة الضخ لصهاريج البضائع التي يمكن استخدامها أيضا كصهاريج للصابورة ؛ و
- أية وصلات بين ترتيبات تنبيب الصابورة ونظام مخارج التصريف تحت الماء .

## 5.2 وصف صهاريج النفايات المتخصصة مع ترتيبات الضخ والتنبيب المرتبطة بها

ينبغي أن يحتوي هذا القسم على وصف لصهاريج النفايات المتخصصة مع ترتيبات الضخ والتنبيب المرتبطة بها . وينبغي توفير رسوم بيانية أو تخطيطية توضح الآتي :

- ما هي صهاريج النفايات المتخصصة الموفرة وما هي سعة تلك الصهاريج ؛
- ترتيبات الضخ والتنبيب في صهاريج النفايات المتخصصة مع أقطار الأنابيب ووصلاتها مع مخرج التصريف تحت الماء .

## 6.2 وصف مخرج التصريف تحت الماء للذئق المحتوية على مواد سائلة ضارة

ينبغي أن يحتوي هذا القسم على معلومات بشأن موقع مخرج (مخارج) التصريف تحت الماء وطاقة التدفق القصوى والوصلات القائمة بين هذا المخرج وصهاريج البضائع والنفايات . وينبغي توفير رسوم بيانية أو تخطيطية توضح الآتي :

- موقع مخارج التصريف تحت الماء وعددها ؛
- الوصلات بمخرج التصريف تحت الماء ؛
- موقع جميع مداخل مياه البحر بالنسبة لمخارج التصريف تحت الماء .

التذييل دل : النموذج القياسي لكتيب الاجراءات والترتيبات

7.2 وصف نباتات بيان وتسجيل معدل التدفق

ينبغي أن يتضمن هذا القسم ، الذي ينطبق فحسب على السفن العاملة وفقاً لأحكام اللائحة 5 ألف (2) (ب) ، وصفاً لوسائل قياس معدل التدفق ، وكذلك لوسائل تسجيل معدل وزمن التدفق في حال طلبها ، وأساليب التشغيل .

ينبغي توفير رسم بياني أو تخطيطي يوضح مواقع ووصلات تلك النباتات .

8.2 وصف نظام تهوية صهاريج البضائع

ينبغي أن يحتوي هذا القسم على وصف لنظام تهوية صهاريج البضائع .

وينبغي توفير رسوم بيانية أو تخطيطية وجداول توضح الجوانب التالية مع دعمها بشروح نصية إذا كان ذلك ضرورياً :

- المواد السائلة الضارة المرخص للسفينة بحملها ذات الضغط البخاري الذي يزيد عن  $5 \times 10^3$  باسكال عند 20° مئوية والتي يمكن تنظيفها بالتهوية ، مع ادراج هذه المواد في الجدول 1 ؛
- أنابيب ومراوح التهوية ؛
- مواقع فتحات التهوية ؛
- معدل التدفق الأدنى لنظام التهوية اللازم لتهوية قاع صهريج البضائع وجميع جوانبه بصورة كافية ؛
- مواقع الهياكل داخل الصهريج التي تؤثر على التهوية ؛
- طريقة تهوية نظام خط أنابيب البضائع ، والمضخات ، والمرشحات ، الخ ؛ و
- وسائل ضمان جفاف الصهريج .

9.2 وصف ترتيبات غسل الصهاريج ونظام تسخين ماء الغسل

ينبغي أن يحتوي هذا القسم على وصف لترتيبات غسل الصهاريج ، ونظام تسخين ماء الغسل ، وجميع المعدات الضرورية لغسل الصهاريج .

رسوم بيانية أو تخطيطية وجداول أو مخططات توضح الآتي :

- ترتيبات الأنابيب المخصصة لغسل الصهاريج مع أقطار خط الأنابيب ؛
- نوع آلات غسل الصهاريج وطاقتها ومعدلات الضغط ؛
- العدد الأقصى لآلات غسل الصهاريج التي يمكن أن تعمل في آن واحد ؛
- مواقع فتحات السطح لغسل صهاريج البضائع ؛

## معايير إجراءات وترتيبات

- عدد آلات الغسل وموقعها المطلوب لضمان التغطية الشاملة لجدران صهاريج البضائع ؛
- الكمية القصوى لماء الغسل الذي يمكن تسخينه إلى 60° مئوية باستخدام معدات التسخين المركبة ؛ و
- العدد الأقصى لآلات غسل الصهاريج التي يمكن أن تعمل في آن واحد عند 60° مئوية .

## القسم 3 - إجراءات تفريغ البضائع ونزح الصهاريج

1.3 يحتوي هذا القسم على الإجراءات التشغيلية المتعلقة بتفريغ البضائع ونزح الصهاريج والواجب اتباعها لضمان الامتثال لمتطلبات المرفق II .

## 2.3 تفريغ البضائع

ينبغي أن يحتوي هذا القسم على الإجراءات التي يتعين اتباعها ، ويشمل ذلك بيان المضخة وخط تفريغ وسفط البضائع اللذين يتعين استخدامهما بالنسبة لكل صهريج . ويجوز اقتراح أساليب بديلة لذلك .

ينبغي توضيح أسلوب تشغيل المضخة أو المضخات ، وتسلسل تشغيل كل الصمامات .

ويلاحظ أن المتطلب الأساسي هو تفريغ أكبر كمية ممكنة من البضائع .

## 3.3 نزح صهاريج البضائع

ينبغي أن يحتوي هذا القسم على الإجراءات المتبعة خلال نزح كل صهريج للبضائع .

ينبغي أن تتضمن الإجراءات ما يلي :

- تشغيل نظام النزح ؛
- متطلبات الميل الجانبي والوزانة ؛
- ترتيبات صرف الخطوط والنزح أو النفخ ، إن انطبق ذلك .

## 4.3 درجة حرارة البضائع

ينبغي أن يحتوي هذا القسم على معلومات بشأن متطلبات تسخين البضائع التي يشترط أن تكون ذات درجة حرارة دنيا معينة خلال التفريغ .

ينبغي اعطاء معلومات بشأن ضبط نظام التسخين وطريقة قياس درجة الحرارة .

التذييل دال: النموذج القياسي لكتيب الإجراءات والترتيبات

5.3 الإجراءات المتبعة عند تغر تفريغ صهريج للبضائع وفقاً للإجراءات المطلوبة

ينبغي أن يحتوي هذا القسم على معلومات بشأن الإجراءات المتبعة عند تغر تلبية المتطلبات الواردة في القسم 3.3 و/أو 4.3 نتيجة ظروف مثل التالية:

- تعطل نظام نرح صهاريج البضائع ؛
- تعطل نظام تسخين صهاريج البضائع .

6.3 سجل البضائع

ينبغي تدوين البيانات اللازمة في سجل البضائع ، في المواضع المناسبة ، عند انتهاء تفريغ البضائع .

القسم 4 - الإجراءات المتعلقة بتنظيف صهاريج البضائع ، وتصريف المخلفات ، والتصبير ، وتفريغ الصابورة

1.4 يحتوي هذا القسم على الإجراءات التشغيلية المتعلقة بتنظيف الصهاريج ، والتصبير ، ومناولة النفايات ، والواجب اتباعها بغية ضمان الامتثال لمتطلبات المرفق II .

2.4 تعرض الفقرات التالية تسلسل الإجراءات التي يتعين اتخاذها وتحتوي على معلومات أساسية لضمان تصريف المواد السائلة الضارة دون خلق تهديد بالحاق الضرر بالبيئة البحرية .

3.4 من الواجب التأكد مما إذا كانت آخر بضاعة نقلت في الصهريج قد أدرجت في قائمة المواد السائلة الضارة المعتمدة للسفينة (أنظر الجدول 1) . وإذا لم تكن البضاعة مدرجة هناك ، لا تطبق أي إجراءات خاصة بشأن تنظيف الصهاريج ، وتصريف المخلفات ، والتصبير ، وتفريغ الصابورة بموجب أحكام المرفق II .

4.4 وإذا كانت البضاعة الأخيرة في الصهريج مدرجة في القائمة آنفة الذكر ، فإن المعلومات اللازم توافرها لوضع إجراءات تصريف مخلفات البضاعة وتنظيف الصهريج وتصبيره وتفريغ صابورته ينبغي أن تراعي ما يلي :

1.4.4 فئة المادة

يتم الوقوف على فئة المادة بالرجوع إلى الجدول 1 .

## معايير اجراءات وترتيبات

## 2.4.4 كفاءة نزح نظام ضخ الصهاريج

تتعتمد محتويات هذا القسم على تصميم السفينة وما إذا كانت سفينة جديدة أو موجودة . (أنظر الرسوم التخطيطية لتسلسل متطلبات الضخ/النزح)

## 3.4.4 السفينة داخل المنطقة الخاصة أو خارجها

ينبغي أن يحتوي هذا القسم على تعليمات بشأن ما إذا كان بالمستطاع تصريف غسالات الصهريج بحرًا داخل منطقة خاصة (حسب التعريف الوارد في القسم 3.1) أو خارج منطقة خاصة . وينبغي أن تبين بوضوح المتطلبات المختلفة التي ستعتمد على تصميم السفينة ونوع عملها .

## 4.4.4 المادة المتصلبة أو عالية اللزوجة

يتم الوقوف على خصائص المادة بالرجوع إلى وثيقة الشحن .

## 5.4.4 القابلية للامتزاج بالماء

يتم الوقوف على خاصية المادة هذه بالرجوع إلى الجدول 1 .

ملاحظة : ينبغي استكمال هذا القسم للسفن الموجودة وحدها دون سواها ولمواد الفئة B فحسب .

## 6.4.4 التوافق مع النفايات المحتوية على مواد أخرى

ينبغي أن يحتوي هذا القسم على تعليمات بشأن الخلط المسموح وغير المسموح به لنفايات البضائع . وينبغي الرجوع في هذا الصدد إلى أدلة التوافق .

## 7.4.4 التصريف بمرفق للاستقبال

ينبغي أن يحدد هذا القسم المواد التي يجب إخضاع مخلفاتها لغسل أولي وتصريفها في مرفق للاستقبال .

## 8.4.4 التصريف في البحر

ينبغي أن يحتوي هذا القسم على معلومات بشأن العوامل التي يتعين مراعاتها بهدف تحديد ما إذا كان من المسموح به تصريف خلائط المخلفات/المياه بحرًا .

## 9.4.4 استخدام عوامل التنظيف أو المواد المضافة

ينبغي أن يحتوي هذا القسم على معلومات بشأن التخلص من عوامل التنظيف (مثل المذيبات المستخدمة لتنظيف الصهاريج) ومعلومات بشأن استخدام المواد المضافة إلى مياه غسل الصهاريج (مثل المنظفات) .



التذييل دال: النموذج القياسي لكتيب الاجراءات والترتيبات

#### 10.4.4 استخدام إجراءات التهوية في تنظيف الصهاريج

ينبغي أن ينص هذا القسم على الرجوع إلى الجدول 1 للتأكد مما إذا كان من المناسب استخدام إجراءات التهوية .

5.4 وبعد تقييم المعلومات المذكورة أعلاه ، ينبغي تحديد الإجراءات التشغيلية الصحيحة التي يتعين اتباعها باستخدام التعليمات والرسوم التخطيطية لتسلسل العمليات الواردة في هذا القسم . وينبغي ادراج القيود المناسبة في سجل البضائع مع ايضاح الإجراء المتبع .

ينبغي أن يتضمن هذا القسم الإجراءات ، التي ستعتمد على عمر السفينة وكفاءة الضخ ، والتي ستوضع استنادًا إلى المعايير . وتحتوي الإضافة ألف على أمثلة من الرسوم التخطيطية لتسلسل العمليات المشار إليها في هذا القسم ، وتضم المتطلبات الشاملة المنطبقة على السفن الجديدة والموجودة على حد سواء . وينبغي أن يحتوي كتيب سفينة ما على المتطلبات المنطبقة تحديدًا على تلك السفينة فحسب . وينبغي أن يحتوي الكتيب على المعلومات والإجراءات التالية :

- الجدول 1 : قائمة المواد السائلة الضارة المسموح بنقلها .
- الجدول 2 : معلومات عن صهاريج البضائع .
- الإضافة ألف : الرسوم التخطيطية لتسلسل العمليات .
- الإضافة باء : إجراءات الغسل الأولي .
- الإضافة جيم : إجراءات التهوية .
- الإضافة دال : تحديد المعدلات المسموح بها لتصريف مخلفات مواد الفئة B (عند اللزوم) .

ويرد فيما يلي عرض عام للجدول والإضافات الواردة أعلاه .

## معايير اجراءات وترتيبات

## الجدول 1 - قائمة المواد السائلة الضارة المسموح بنقلها

المدة	الفترة	الصهاريج (مجموعات الصهاريج)*	نقطة الانصهار (بالدرجات المئوية)	للزوجة عند 20° مئوية			الصلحية للتهوية نعم/لا	القابلية للامتزاج بالماء نعم/لا
				60≤	60-25	25>		
		الصالحة للنقل						

II المرفق

ملاحظة: بالنسبة للمواد التي تزيد نقطة انصهارها عن 20° مئوية أو التي تزيد لزوجتها عن 25 مليباسكال ثانية عند 20° مئوية تدعو الحاجة فحسب إلى ادراج المعلومات في العمودين الرابع والخامس ، المتعلقين بنقطة الانصهار واللزوجة . وفي حال شحن أكثر من رتبة تجارية وتباين لزوجة أو درجة انصهار تلك الرتب ، تدرج إشارة إلى أن الرتب التجارية الأخرى قد تكون ذات لزوجة أو نقطة انصهار أدنى ، أو تذكر القيم الخاصة بكل رتبة تجارية يزمع شحنها .

\* ينبغي أن تكون أرقام الصهاريج (مجموعات الصهاريج) مماثلة لتلك الواردة في شهادة لياقة السفينة .

## الجدول 2 - معلومات عن صهاريج البضائع

رقم الصهريج	السعة (بالأمتار المكعبة)	الكمية المنزوحة (بالنتر)	اجمالي المخلفات (بالأمتار المكعبة)	مستوى النرح المعتمد بموجب اللائحة 5 ألف

\* بالنسبة للسفن المشار إليها في اللائحة 5 ألف (2) (ب) واللائحة 5 ألف (4) (ب) فقط .

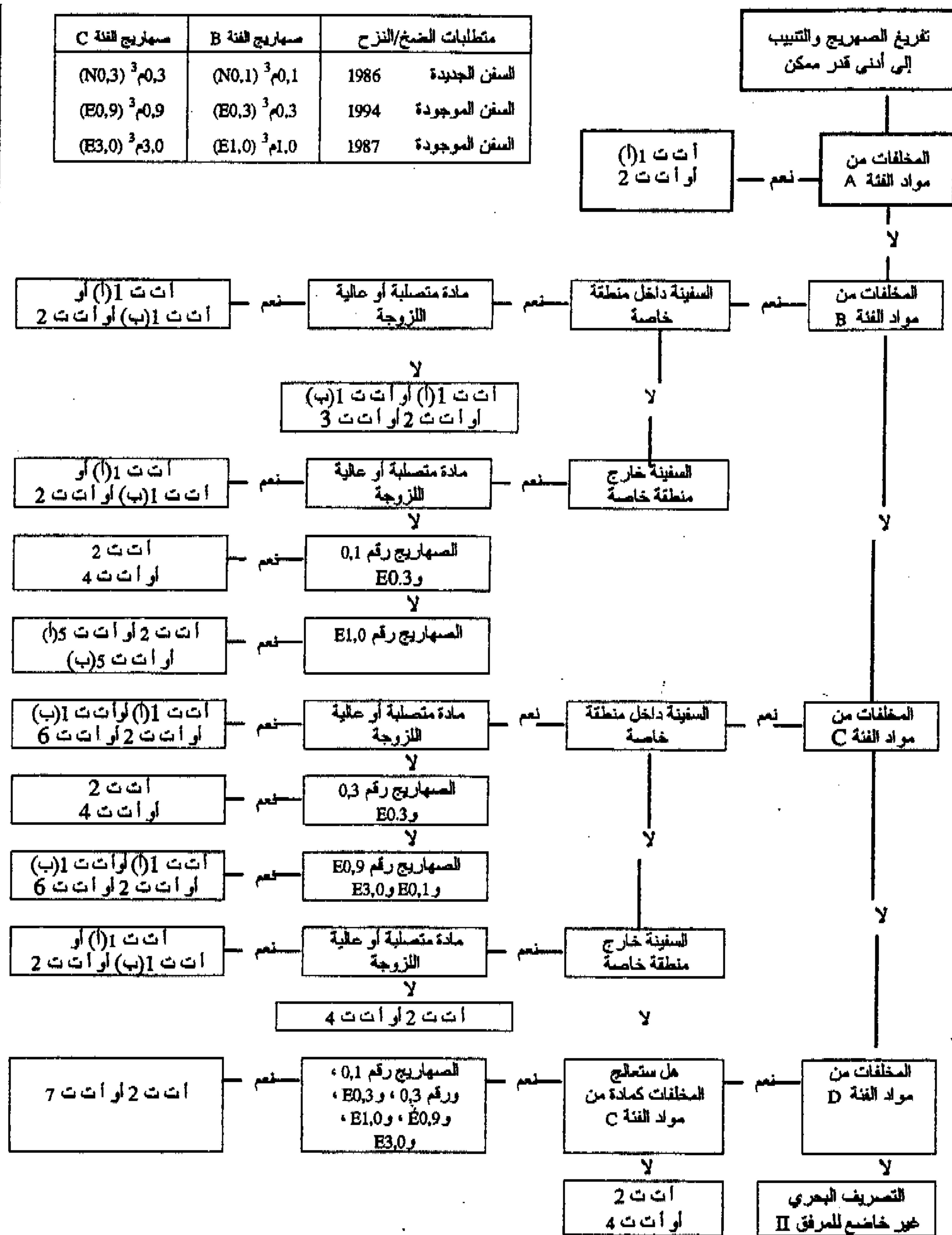
التذييل دال: النموذج القياسي لكتيب الاجراءات والترتيبات

الاضافة ألف

الرسوم التخطيطية لتسلسل العمليات - تنظيف صهاريج البضائع والتخلص من مخلفات الصابورة/الصابورة المحتوية على مخلفات من مواد الفئات A ، B ، C ، و D

صهاريج الفئة C	صهاريج الفئة B	متطلبات الضخ/النزح
(N0,3) 3م0,3	(N0,1) 3م0,1	1986 السفن الجديدة
(E0,9) 3م0,9	(E0,3) 3م0,3	1994 السفن الموجودة
(E3,0) 3م3,0	(E1,0) 3م1,0	1987 السفن الموجودة

المرفق II



ملاحظة: يعرض هذا الرسم التخطيطي لتسلسل العمليات المتطلبات الشاملة المنطبقة على السفن الجديدة والموجودة. وينبغي أن يحتوي الرسم التخطيطي لتسلسل العمليات لسفينة ما على الأجزاء المنطبقة على السفينة المذكورة فحسب.

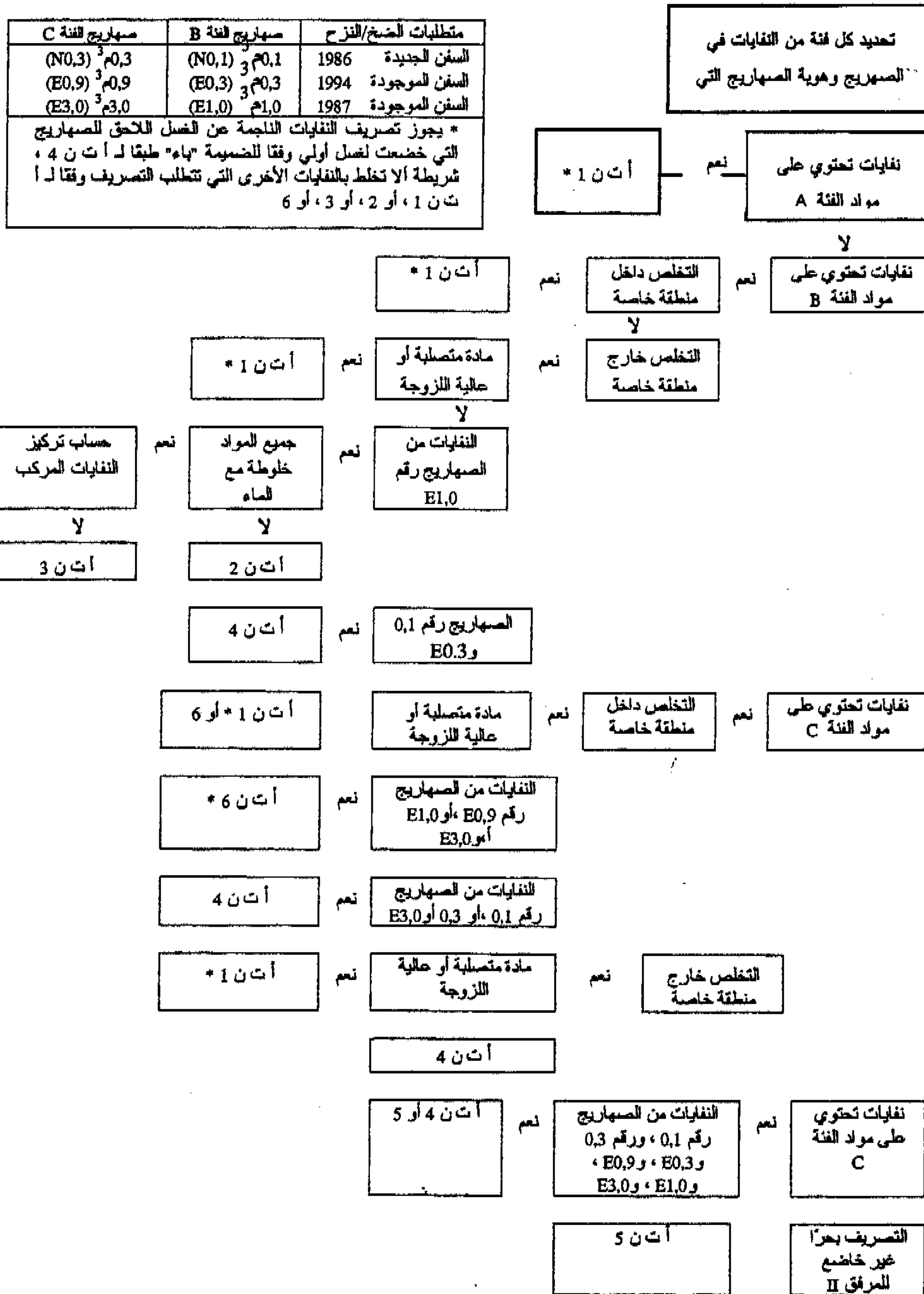
## معايير إجراءات وترتيبات

تسلسل الإجراءات									إجراءات التنظيف والتخلص (أ ت ت)	
8	7	6	(ب)5	(1)5	4	3	2	(1ب)		(1)
								x	x	يطبق الغسل الأولي وفقاً للتذييل B وتصرف المخلفات في مرفق للاستقبال
			x	x						يطبق الغسل الأولي وفقاً للتذييل B وتحول المخلفات إلى صهريج للنفايات لتصريفها في البحر وفقاً لأحكام القسم 5.10 أو 6.10 من الفصل 10
			x					x		يطبق الغسل اللاحق لدورة واحدة على الأقل
							x			تطبق إجراءات التهوية وفقاً للتذييل C
						x				يجوز الاحتفاظ بالمخلفات على متن السفينة وتصريفها خارج المنطقة الخاصة
		x								يجوز الاحتفاظ بمخلفات المواد ذات اللزوجة التي تقل عن 60 ملياسكال ثانية عند درجة حرارة التفرغ على متن السفينة وتصريفها خارج المنطقة الخاصة . وبصورة بديلة ، فإن المستطاع اخضاع الصهريج لغسل أولي وتصريف النفايات في البر .
x										تخفف المخلفات في صهريج البضائع بالماء بحيث يبلغ تركيزها في الخليط 10% أو أقل
	x	x		x	x	x			x	يصبر الصهريج أو يغسل وفقاً للمتطلبات التجارية
										شروط تصريف خلانات الصابورة/المخلفات/المياه بالإضافة إلى الغسل الأولي : البعد عن اليابسة < 12 ميلاً سرعة السفينة < 7 عقد عمق الماء < 25 متراً يستخدم التصريف تحت الماء
x	x	x	x	x	x	x		x	x	
x	x	x	x	x	x	x		x	x	
		x	x	x	x	x		x	x	
	x	x	x	x	x	x		x	x	
			x							إضافة الصابورة إلى الصهريج
			x							شروط تصريف الصابورة : البعد عن اليابسة < 12 ميلاً عمق الماء < 25 متراً
			x							
x	x	x	x	x	x	x		x	x	وبصورة بديلة ، من الجائز تصريف خلانات المخلفات/المياه في البر (ملاحظة : شرط اختياري لا يندرج في متطلبات ماربول)
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	يجوز التصريف البحري لأي مياه تتخلل الصهريج لاحقاً دون قيود

ملاحظة : يبدأ عند قمة العمود الذي يتضمن الرقم أ ت ت المحدد في الرسم التخطيطي واستكمل بالتسلسل كل إجراء مشار إليه بالعلامة x .

التنبييل دل : النموذج القياسي لكتيب الاجراءات والترتيبات

التخلص من مياه الغسل الأولي أو غسالات الصهاريج المحتوية على مواد الفئة A ، أو B ، أو C ، أو D من صهاريج النفايات المتخصصة أو صهاريج البضائع المحتوية على غسالات صهاريج أو نفايات



المرفق II

ملاحظة : يعرض هذا الرسم التخطيطي لتسلسل العمليات المتطلبات الشاملة للمنطقة على السفن الجديدة والموجودة . وينبغي أن يحتوي الرسم التخطيطي لتسلسل العمليات لسفينة ما على الأجزاء المنطبقة على السفينة المذكورة فحسب .



## معايير إجراءات وترتيبات

تسلسل الإجراءات						إجراءات التخلص من النفايات (أ ت ن)
6	5	4	3	2	1	
					x	من الواجب التخلص من النفايات في البر
				x		يحدد معدل تصريف الخليط المزوج من المخلفات/المياه وفقاً للإضافة دال
			x			يقسم معدل التصريف المستخلص للمنتج الصافي على تركيز النفايات المركب
			x	x		يشير للرقم المستخلص إلى المعدل الذي يجوز عنده التصريف
x						يجوز الاحتفاظ بمخلفات المواد ذات اللزوجة التي تقل عن 60 ملياسكال ثانية عند درجة حرارة التبريد على متن السفينة وتصريفها خارج المنطقة الخاصة . ويجوز ، بصورة بديلة ، إخضاع الصهاريح للغسل الأولي وتصريف النفايات في البر
	x					تخفف النفايات بالماء للحصول على محلول يبلغ تركيزه 10% أو أقل - ليست هناك قيود على معدل التصريف
x		x				معدل التصريف هو المعدل الأقصى المسموح به من خلال مخرج التصريف تحت الماء
						شروط التصريف الإضافية :
x	x	x	x	x		- سرعة السفينة 7 عقد على الأقل
x	x	x	x	x		- خارج 12 ميلاً عن أقرب أرض
x		x	x	x		- عمق الماء 25 متراً على الأقل
x		x	x	x	x	- استخدام التصريف تحت الماء

ملاحظة : ابدأ عند قمة العمود الذي يتضمن الرقم أ ت ن المحدد في الرسم التخطيطي واستكمل بالتسلسل كل إجراء مشار إليه بالعلامة x .

## الإضافة باء - إجراءات الغسل الأولي

ينبغي أن تحتوي هذه الاضافة من إضافات الكتيب على إجراءات الغسل الأولي المرتكزة على التذليل باء من المعايير . وينبغي أن تشمل هذه الإجراءات متطلبات محددة بشأن استخدام ترتيبات ومعدات غسل الصهاريح الموفرة على السفينة المعنية ، وأن تتضمن ما يلي :

- مواقع آلات الغسل المزمع استخدامها ؛
- إجراءات ضخ النفايات خارجاً ؛
- متطلبات الغسل الساخن ؛
- عدد دورات آلة الغسل (أو الوقت) ؛
- درجات الضغط التشغيلي الدنيا .

التذييل دال: النموذج القياسي لكتيب الاجراءات والترتيبات

### الإضافة جيم - إجراءات التهوية

ينبغي أن تحتوي هذه الاضافة من إضافات الكتيب على إجراءات التهوية المرتكزة على التذييل جيم من المعايير . وينبغي أن تشمل هذه الاجراءات متطلبات محددة بشأن استخدام نظام تهوية صهاريج البضائع ، أو المعدات المركبة في السفينة المعنية ، وأن تتضمن ما يلي :

- مواقع التهوية المزمع استخدامها ؛
- التدفق الأدنى أو سرعة المراوح ؛
- إجراءات تهوية خطوط أنابيب البضائع ، والمضخات ، والمرشحات ، الخ ؛
- إجراءات ضمان جفاف الصهاريج في ختام العملية .

### الإضافة دال - تحديد معدلات تصريف المخلفات المسموح بها لمواد الفئة B

ينبغي أن تحتوي هذه الاضافة من اضافات الكتيب ، المطلوبة فحسب للسفن العاملة بموجب اللائحة 5ألف(2)(ب) ، على أسلوب يستخدمه طاقم السفينة لتحديد معدلات التصريف المسموح بها لمواد الفئة B . وينبغي أن تركز هذه الطريقة على القسمين 5.10 و 6.10 من المعايير .

**المرفق III لاتفاقية ماريبول 78/73  
(مع التعديلات التي أدخلت عليه)**

**لوائح منع التلوث بالمواد المؤذية  
المنقولة بحرًا في عبوات**

## المرفق III لاتفاقية ماربول 78/73 (مع التعديلات التي أدخلت عليه)

### لوائح منع التلوث بالمواد المؤذية المنقولة بحرًا في عبوات

#### اللاحقة 1 التطبيق

- (1) تنطبق لوائح هذا المرفق على جميع السفن الناقلة لمواد مؤذية في عبوات ، ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك .
- (1.1) لأغراض هذا المرفق ، المواد المؤذية هي تلك المواد المعروفة كملوثات بحرية في المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة (مدونة IMDG) .
- (2.1) يتضمن تذييل هذا المرفق خطوطاً توجيهية لتحديد المواد المؤذية المنقولة في عبوات .
- (3.1) لأغراض هذا المرفق ، تعرف العبوات على أنها أشكال الاحتواء المحددة المخصصة للمواد المؤذية في مدونة IMDG .
- (2) يحظر نقل المواد المؤذية إلا إذا كان ذلك يتماشى مع أحكام هذا المرفق .
- (3) لاستكمال أحكام هذا المرفق ، ينبغي أن تصدر حكومة كل طرف في الاتفاقية ؛ أو تدفع إلى اصدار متطلبات مفصلة بشأن التعبئة ، ووضع العلامات والبطاقات ، والوثائق ، والتستيف ، وحدود الكميات ، والاستثناءات ، والاحتمالات وذلك بغية منع تلوث البيئة البحرية بمواد مؤذية أو الحد منه إلى أقصى قدر .\*
- (4) لأغراض هذا المرفق ، تعامل العبوات الفارغة التي سبق استخدامها لنقل مواد مؤذية على أنها هي ذاتها من المواد المؤذية ما لم تتخذ احتياطات كافية تكفل عدم احتوائها على مخلفات تشكل خطراً على البيئة البحرية .

\* يرجى الرجوع إلى المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة (مدونة IMDG) التي اعتمدها المنظمة بالقرار A.716(17) ، كما عدلت أو كما قد تعدل من جانب لجنة السلامة البحرية ؛ أنظر منشوري المنظمة البحرية الدولية اللين يحملان رقمي المبيع IMO-200E و IMO-210E .

## المرفق III : لوائح منع التلوث بالمواد المؤذية المنقولة بحرًا في عبوات

(5) لا تطبق متطلبات هذا المرفق على مؤن السفينة ومعداتنا .

## اللائحة 2 العبوات

من الواجب أن تكون العبوات مناسبة للتقليل إلى أقصى قدر من الأخطار على البيئة البحرية ، بالنظر إلى المواد المحددة التي تحتوي عليها .

## اللائحة 3 وضع العلامات والبطاقات

(1) ينبغي أن توضع العبوات المحتوية على مادة مؤذية وسمًا ثابتًا بالاسم التقني الصحيح (لا يجوز استخدام الأسماء التجارية وحدها) وأن تحمل وسمًا ثابتًا أو بطاقة ثابتة يشير إلى أن المادة تدرج في عداد الملوثات البحرية . وينبغي استكمال هذا التحديد لطبيعة المادة ، حيثما أمكن ، بأي وسيلة أخرى كاستخدام رقم الأمم المتحدة ذي الصلة مثلًا .

(2) من الواجب أن تكفل طريقة وسم الاسم التقني الصحيح وتثبيت البطاقات على العبوات المحتوية على مادة مؤذية أن تظل هذه المعلومات واضحة على العبوات بعد صمودها للغمر في البحر لمدة ثلاثة أشهر على الأقل . وعند النظر في الطرق المناسبة للوسم وتثبيت البطاقات ، ينبغي مراعاة القدرة التحملية للمواد المستخدمة وسطوح العبوات .

(3) يجوز إعفاء العبوات المحتوية على كميات صغيرة من المواد المؤذية من متطلبات الوسم .\*

## اللائحة 4<sup>†</sup> التوثيق

(1) في جميع الوثائق المتعلقة بنقل المواد المؤذية بحرًا التي تتضمن ذكرًا لهذه المواد يجب أن يستخدم الاسم التقني الصحيح لكل مادة من هذه المواد (لا يجوز استخدام الأسماء التجارية وحدها) وأن يستكمل تحديد طبيعة المادة عن طريق إضافة عبارة "ملوث بحري".

(2) يجب أن تشمل وثائق الشحن التي يقدمها الشاحن شهادة أو إقرارًا موقعين ، أو أن تشفع بشهادة أو إقرار موقعين ، يفيدان أن الشحنة المعروضة للنقل

\* يرجى الرجوع إلى الإعفاءات المحددة المنصوص عليها في المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة (مدونة IMDG) ؛ أنظر منشوري المنظمة البحرية الدولية اللذين يحملان رقمي المبيع IMO-200E و IMO-210E .

† إن الإشارة إلى "الوثائق" في هذه اللائحة لا تعني استبعاد استخدام تقنيات البث المرتكزة على المعالجة الإلكترونية للبيانات (EDP) والتبادل الإلكتروني للبيانات (EDI) كوسيلة تدعم للتوثيق الورقي .



اللائحة 2، 3، 4، 5، 6

قد عُبئت ووُسمت وثُبُتت عليها البطاقات بالشكل المناسب ، وأنها في حالة تقلل إلى أقصى قدر من الأخطار التي يشكلها نقلها على البيئة البحرية .

(3) يجب تزويد كل سفينة تنقل مواد مؤذية بقائمة خاصة أو بيان شحن خاص يوضحان المواد المؤذية الموجودة على متنها ومواقع هذه المواد . ويجوز استخدام خطة تستيف مفصلة تحدد مواقع جميع المواد المؤذية على متن السفينة عوضاً عن القائمة الخاصة أو بيان الشحن الخاص المذكورين . كما يجب أن يحتفظ مالك السفينة أو ممثله بنسخ من هذه الوثائق على البر إلى أن يتم تفريغ المواد المؤذية . ومن الواجب إتاحة نسخة من إحدى الوثائق المذكورة قبل المغادرة للشخص أو المنظمة المعينين من قبل سلطة دولة الميناء .

أنظر التفسير 0.1

(4) عندما تحمل السفينة قائمة خاصة أو بيان شحن خاصاً أو خطة تستيف مفصلة ، وفقاً لما تستوجبه الأحكام المتعلقة بنقل البضائع الخطرة من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار ، لعام 1974 ، في صيغتها المعدلة ، يجوز ضم الوثائق التي تستوجبها هذه اللائحة إلى الوثائق المتعلقة بالبضائع الخطرة . وحيثما تضم تلك الوثائق يجب التمييز بوضوح بين البضائع الخطرة والمواد المؤذية التي يغطيها هذا المرفق .

اللائحة 5

التستيف

من الواجب تستيف ورصاصة المواد المؤذية على النحو السليم للحد من أخطارها على البيئة البحرية إلى أقصى قدر دون الإخلال بسلامة السفينة ومن يوجد على متنها من أشخاص .

اللائحة 6

حدود الكميات

قد تدعو الحاجة ، لأسباب علمية وتقنية وجيهة ، إلى حظر نقل بعض المواد المؤذية أو الحد من الكمية التي يجوز نقلها منها على متن سفينة واحدة . وعند تقييد هذه الكمية فإن من الواجب أن يراعى بالصورة الواجبة حجم هذه السفينة ، وبنائها ومعداتها ، إلى جانب نوعية العبوات المستخدمة والطبيعة المتميزة للمواد .

**المرفق III : لوائح منع التلوث بالمواد المؤذية المنقولة بحرًا في عبوات****اللائحة 7  
الاستثناءات**

- (1) المواد المؤذية المنقولة في عبوات يحظر إلّاؤها في البحر ، إلاّ حينما يكون ذلك ضرورياً لضمان سلامة السفينة أو انقاذ الأرواح في البحار .
- (2) ورهناً بمراعاة أحكام الاتفاقية الحالية ، فإن من الواجب اتخاذ التدابير المناسبة المرتكزة على الخصائص الفيزيائية ، والكيميائية ، والبيولوجية للمواد المؤذية لتنظيم شطف ما يتسرب من هذه المواد على ظهر السفينة ، شريطة ألا يؤدي الامتثال لهذه التدابير إلى إلحاق الضرر بسلامة السفينة ومن يوجد على متنها من أشخاص .

**اللائحة 8****مراقبة دولة الميناء للمتطلبات التشغيلية \***

- (1) تخضع السفينة لدى وجودها في ميناء أو فريضة بحرية تابعين لطرف آخر لتفتيش يجريه مظفون مخولون 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 على غير اطلاع على الإجراءات المتتية الأساسية المتصلة بمنع التلوث بالمواد المؤذية .
- (2) في الظروف المحددة في الفقرة (1) من هذه اللائحة ، يتخذ الطرف الخطوات اللازمة لكفالة عدم إبحار السفينة ما لم يستقم الوضع بما يتماشى مع متطلبات هذا المرفق .
- (3) تنطبق على هذه اللائحة الإجراءات المتصلة بالمراقبة من قبل دولة الميناء ، المنصوص عليها في المادة 5 من الاتفاقية الحالية .
- (4) ليس في هذه اللائحة ما يمكن تفسيره على أنه يحد من حقوق والتزامات طرف ما يراقب المتطلبات التشغيلية المنصوص عليها صراحة في الاتفاقية الحالية .

**تذييل المرفق III****خطوط توجيهية لتحديد هوية  
المواد المؤذية الموجودة في عبوات**

\* يرجى الرجوع إلى إجراءات رقابة متطلبات التشغيل المتصلة بسلامة السفن ومنع التلوث ، المعتمدة من قبل المنظمة بموجب القرار A.787(19) والمعلقة بموجب القرار A.882(21) ؛ أنظر منشور المنظمة الذي يحمل رقم المبيع : IMO-021A .

لأغراض هذا المرفق ، تعتبر المواد التي ينطبق عليها أي معيار من المعايير التالية مواد مؤذية :

- أن المواد التي تتراكم أحيائيًا بقدر كبير والتي يعرف عنها أنها تخلق خطرًا على الحياة المائية أو الصحة البشرية (درجة الخطر "+" في العمود A) ؛ أو
- المواد التي تتراكم أحيائيًا وتقترب بمخاطر على الأحياء المائية أو الصحة البشرية لفترة قصيرة تبلغ نحو أسبوع واحد أو أقل (درجة الخطر "Z" في العمود A) ؛ أو
- المواد ذات السمية العالية للحياة المائية ، والمحددة بتركيز متوسط مهلك قدره 96/LC<sub>50</sub><sup>†</sup> ساعة يقل عن جزء واحد في المليون (درجة الخطر "4" في العمود B) .\*

III  
المرفق

\* يرجى الرجوع إلى القائمة المركبة لخلاصات المخاطر التي اعدتها فريق الخبراء المعني بالجوانب العلمية للتلوث البحري (GESAMP) المشترك بين المنظمة البحرية الدولية ، ومنظمة الأغذية والزراعة ، ومنظمة الأمم المتحدة للتربية والعلم والثقافة ، والمنظمة العالمية للأرصاد الجوية ، ومنظمة الصحة العالمية ، والوكالة الدولية للطاقة الذرية ، والأمم المتحدة ، وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة ، التي تعممها المنظمة البحرية الدولية سنويًا في صورة رسائل دورية لمدونة BLG على جميع الدول الأعضاء في المنظمة .

<sup>†</sup> تركيز المادة الذي يؤدي ، خلال الوقت المعين (96 ساعة عادة) ، إلى قتل 50 بالمائة من المجموعة المعرضة من الأحياء الخاضعة للاختبار . وتحدد الجرعة المهلكة الوسطية LC<sub>50</sub> في كثير من الأحيان بمليغرام/لتر (أجزاء في المليون) .

### تفسير موحد للمرفق III

0.1 في أي توقف أثناء الرحلة ، تنفذ فيه أية عمليات تحميل أو تفريغ ، حتى وإن كانت جزئية ، يجب أن توفّر قبل المغادرة للشخص أو المنظمة المعينين من قبل سلطة دولة الميناء نسخة منقحة من الوثائق التي تتضمن قائمة المواد المؤذية المنقولة تبين موقع هذه المواد على متن السفينة أو توضح خطة التستيف المفصلة .

3.4 اللاحقة

**المرفق IV لاتفاقية ماربول 78/73**  
**لوائح منع التلوث بقاذورات مجاري السفن**



## المرفق IV : لوائح منع التلوث بقانونات مجاري السفن

- (4) "صهريج التخزين" : هو الصهريج المستخدم لجمع قاذورات المجاري وتخزينها .
- (5) "من أقرب أرض" : أي "من خط الأساس" الذي حددت منه المياه الإقليمية للاقليم المعني وفقا للقانون الدولي . أما بالنسبة لأغراض الاتفاقية الحالية فإن مصطلح "من أقرب أرض" 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 حتى نقطة عند خط العرض 10°00' جنوباً ، خط الطول 142°00' شرقاً ، ثم حتى نقطة عند خط العرض 9°10' جنوباً ، خط الطول 143°52' شرقاً ، ثم حتى نقطة عند خط العرض 9°00' جنوباً ، خط الطول 144°30' شرقاً ، ثم حتى نقطة عند خط العرض 13°00' جنوباً ، خط الطول 144°00' شرقاً ، ثم حتى نقطة عند خط العرض 15°00' جنوباً ، خط الطول 146°00' شرقاً ، ثم حتى نقطة عند خط العرض 18°00' جنوباً ، خط الطول 147°00' شرقاً ، ثم حتى نقطة عند خط العرض 21°00' جنوباً ، خط الطول 153°00' شرقاً ، إلى نقطة على الساحل الأسترالي عند خط العرض 24°42' جنوباً وخط الطول 153°15' شرقاً .

اللائحة 2  
التطبيق

تتطبق أحكام هذا المرفق على ما يلي :

- (أ) (i) السفن الجديدة التي تبلغ حمولتها الاجمالية 200 طن فأكثر ؛
- (ii) السفن الجديدة التي تقل حمولتها الاجمالية عن 200 طن والمرخص لها بنقل أكثر من 10 أشخاص ؛
- (iii) السفن التي ليست لها حمولة إجمالية مقيسة والمرخص لها بنقل أكثر من 10 أشخاص ؛
- (ب) (i) السفن الموجودة التي تبلغ حمولتها الاجمالية 200 طن فأكثر ، وذلك بعد 10 سنوات من تاريخ دخول هذا المرفق حيز النفاذ ؛
- (ii) السفن الموجودة التي تقل حمولتها الاجمالية عن 200 طن والمرخص لها بنقل أكثر من 10 أشخاص ، وذلك بعد 10 سنوات من تاريخ دخول هذا المرفق حيز النفاذ ؛
- (iii) السفن الموجودة التي ليست لها حمولة اجمالية مقيسة والمرخص لها بنقل أكثر من 10 أشخاص ، وذلك بعد 10 سنوات من تاريخ دخول هذا المرفق حيز النفاذ .

اللائحة 2 ، 3

اللائحة 3  
المعاينات

(1) تخضع السفن المطالبة بالامتثال لأحكام هذا المرفق والعاملة في رحلات إلى الموانئ أو الفرض البحرية الخاضعة للولاية القضائية لأطراف أخرى في الاتفاقية للمعاينات المحددة أدناه :

(أ) معاينة أولية قبل دخول السفينة حيز الخدمة أو قبل أول اصدار للشهادة المطلوبة بمقتضى اللائحة 4 من هذا المرفق ، ويجب أن تشمل معاينة للسفينة للتحقق من تطبيق الشروط التالية :

(i) عندما تكون السفينة مزودة بوحدة لمعالجة قاذورات المجارير ، يجب أن تفي هذه الوحدة بمتطلبات التشغيل المرتكزة على المعايير وطرق الاختبار التي وضعتها المنظمة\* ؛

(ii) عندما تكون السفينة مجهزة بنظام لسحق وتطهير قاذورات المجارير ، يجب أن يكون هذا النظام من نوع تفره الإدارة ؛

(iii) عندما تكون السفينة مزودة بصهريج تخزين ، فمن الواجب أن يكون هذا الصهريج ذا سعة تكفي ، في رأي الإدارة ، لاحتجاز جميع قاذورات المجارير في ضوء طبيعة تشغيل السفينة وعدد الأشخاص الموجودين على متنها وغير ذلك من العوامل ذات الصلة . ويجب أن يجهز الصهريج بوسيلة توضح بصرياً حجم محتوياته ؛

(iv) أن السفينة مجهزة بخط أنابيب يقود إلى الخارج و يصلح لتصريف قاذورات المجارير إلى مرفق استقبال ، وأن هذا الخط مزود بوصلة ساحلية قياسية تتماشى مع اللائحة 11 من هذا المرفق .

ويجب أن تجرى هذه المعاينة بشكل يكفل التحقق من أن المعدات والتجهيزات والترتيبات والمواد تمتثل امتثالاً كاملاً للمتطلبات هذا المرفق .

(ب) معاينات دورية على فترات تحددها الإدارة على ألا تتجاوز خمس سنوات ، وتنفذ على نحو يكفل التحقق من أن المعدات ، والتجهيزات ، والترتيبات ، والمواد تمتثل امتثالاً كاملاً للمتطلبات واجبة الانطباق من هذا المرفق . إلا أنه عند تمديد الشهادة الدولية لمنع التلوث بقاذورات المجارير (عام 1973) كما هو محدد في اللائحة 27(2) أو (4) من هذا المرفق ، يجوز تمديد الفترة الفاصلة بين المعاينات الدورية بصورة مناظرة .

\* يرجى الرجوع إلى التوصية بشأن المعايير الدولية المتعلقة بالدقيق والخطوط التوجيهية المتصلة باختبارات أداء محطات معالجة قاذورات المجارير ، التي اعتمدها لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة بموجب القرار MEPC.2(VI) ؛ أنظر منشور المنظمة البحرية الدولية الذي يحمل رقم المبيع IMO-592E .

## المرفق IV : لوائح منع التلوث بقاذورات مجاري السفن

- (2) فيما يتعلق بالسفن التي لا تخضع لأحكام الفقرة (1) من هذه اللائحة تحدد الإدارة التدابير التي يتعين اتخاذها لضمان الامتثال لأحكام هذا المرفق .
- (3) يقوم موظفون تابعون للإدارة بإجراء معاينات السفن المتعلقة بإنفاذ أحكام هذا المرفق . إلا أنه يجوز للإدارة أن تعهد بالمعاينات إلى خبراء معاينة تعيينهم لهذا الغرض أو إلى منظمات تحظى باعترافها . وتكفل الإدارة المعنية تمامًا وفي جميع الحالات كمال هذه المعاينات وكفاءتها .
- (4) بعد اتمام أي معاينة للسفينة بمقتضى هذه اللائحة ، لا يجوز ادخال أي تغيير هام ، دون إذن من الإدارة ، على المعدات ، أو التجهيزات ، أو الترتيبات ، أو المواد التي شملتها المعاينة ، إلا إذا كان الأمر يتعلق بالاستبدال البحت لتلك المعدات أو التجهيزات .

اللائحة 4  
إصدار الشهادة

- (1) تمنح الشهادة الدولية لمنع التلوث بقاذورات المجاري (عام 1973) ، بعد إجراء المعاينة بمقتضى أحكام اللائحة 3 من هذا المرفق ، لأية سفينة تقوم برحلات إلى موانئ أو فرض بحرية خاضعة للولاية القضائية لأطراف أخرى في الاتفاقية .
- (2) تقوم الإدارة ، أو من تخوله أصولاً بذلك من الأشخاص أو المنظمات ، بإصدار هذه الشهادة . وتتحمل الإدارة ، في كل حال من الأحوال ، المسؤولية الكاملة بشأن هذه الشهادة .

اللائحة 5  
إصدار الشهادة من قبل حكومة أخرى

- (1) يجوز لحكومة طرف في الاتفاقية ، بناء على طلب الإدارة ، إخضاع سفينة للمعاينة ، ومنح هذه السفينة أو التصريح بمنحها الشهادة الدولية لمنع التلوث بقاذورات المجاري (عام 1973) بمقتضى هذا المرفق ، إذا اقتضت بامتثالها لأحكامه .
- (2) ترسل نسخة من الشهادة ونسخة من تقرير المعاينة بأسرع ما يكون إلى الإدارة الملتزمة .
- (3) يجب أن تتضمن الشهادة الممنوحة على هذا النحو نصاً يفيد أنها صادرة بناء على طلب الإدارة وأنها تتمتع بنفس المفعول الذي تحظى به الشهادة الممنوحة بمقتضى اللائحة 4 من هذا المرفق ، وبذات القدر من الاعتراف .
- (4) لا يجوز منح الشهادة الدولية لمنع التلوث بقاذورات المجاري (عام 1973) لسفينة يحق لها رفع علم دولة غير طرف .

للوائح 4، 5، 6، 7

## اللائحة 6

### نموذج الشهادة

يجب أن تحرر الشهادة الدولية لمنع التلوث بقاذورات المجارير (لعام 1973) بلغة رسمية للبلد الذي يصدرها طبقاً للنموذج المدرج في تذييل هذا المرفق . وإذا لم تكن اللغة المستعملة هي الانكليزية أو الفرنسية ، فمن الواجب أن يشتمل النص على ترجمة إلى إحدى هاتين اللغتين .

## اللائحة 7

### مدة الشهادة

(1) تمنح الشهادة الدولية لمنع التلوث بقاذورات المجارير (لعام 1973) لمدة تحددها الإدارة ، ويجب ألا تتجاوز هذه المدة خمس سنوات من تاريخ الإصدار ، إلا في الحالات المنصوص عليها في الفقرات (2) و (3) و (4) من هذه اللائحة .

(2) وإذا لم تكن السفينة ، وقت انتهاء مدة الشهادة ، موجودة في ميناء أو فرضة بحرية يخضعان للولاية القضائية لطرف في الاتفاقية يحق لهذه السفينة رفع علمه ، يجوز للإدارة أن تمدد فترة الشهادة ، وذلك فقط للسماح للسفينة باستكمال رحلتها إلى الدولة التي يحق لها رفع علمها أو التي ستجري فيها معاينتها ، على أن يقتصر ذلك على الحالات التي يبدو فيها هذا الإجراء مناسباً ومعقولاً .

(3) لا يجوز تمديد فترة الشهادة بهذه الطريقة لمدة تزيد على خمسة أشهر ، ولا يحق لسفينة منحت تمديداً أن تقوم ، بعد وصولها إلى الدولة التي يحق لها رفع علمها أو الميناء الذي ستعاين فيه ، واستناداً إلى التمديد المذكور ، بمغادرة هذا الميناء أو هذه الدولة دون الحصول على شهادة جديدة .

(4) يجوز للإدارة تمديد شهادة لفترة سماح لا تزيد على شهر واحد من تاريخ الانتهاء المحدد فيها ، وذلك عندما لا تكون تلك الشهادة قد مددت بمقتضى أحكام الفقرة (2) من هذه اللائحة .

(5) تفقد الشهادة صلاحيتها إذا أدخلت تغييرات هامة ، دون إذن من الإدارة ، على معدات السفينة ، أو تجهيزاتها ، أو ترتيباتها ، أو المواد المطلوبة ، إلا إذا كان الأمر يتعلق بالاستبدال البحت لهذه المعدات أو التجهيزات .

(6) تفقد الشهادة الصادرة لسفينة صلاحيتها عند نقل السفينة إلى علم دولة أخرى ، مع استثناء ما نصت عليه الفقرة (7) من هذه اللائحة .

(7) عند نقل السفينة إلى علم طرف آخر ، تظل الشهادة سارية المفعول لفترة لا تتجاوز خمسة أشهر شريطة ألا تنتهي مدتها قبل نهاية تلك الفترة ، أو إلى حين قيام الإدارة بإصدار شهادة تحل محلها ، أيهما أولاً . وعلى حكومة الطرف التي كان من حق السفينة رفع علمه ، أن ترسل إلى الإدارة ، بأسرع ما يمكن بعد عملية النقل ، نسخة من الشهادة التي كانت السفينة تحملها قبل تلك العملية ، وكذلك نسخة من تقرير المعاينة المعني ، إذا توافر .

## المرفق IV : لوائح منع التلوث بقاذورات مجارير السفن

## اللائحة 8

## تصريف قاذورات المجارير

(1) مع مراعاة أحكام اللائحة 9 من هذا المرفق ، يحظر تصريف قاذورات المجارير في البحر إلا في الحالات التالية :

(أ) عندما تصرف السفينة قاذورات المجارير مسحوقة ومطهرة ، باستخدام نظام أقرته الإدارة بمقتضى اللائحة 3(1)(أ) ، وذلك على مسافة تتجاوز أربعة أميال بحرية من أقرب أرض ، أو قاذورات مجارير غير مسحوقة أو مطهرة على مسافة تفوق 12 ميلا بحرياً من أقرب أرض ، ويشترط في جميع الحالات ألا تصرف قاذورات المجارير المخزونة في صهاريج التخزين دفعة واحدة ولكن بمعدلات معتدلة عندما تكون السفينة مبحرة بسرعة لا تقل عن 4 عقد . وينبغي أن تقر الإدارة معدل التصريف بناء على المعايير التي وضعتها المنظمة ؛ أو

(ب) عندما تشغل السفينة وحدة معتمدة لمعالجة قاذورات المجارير أقرت الإدارة أنها تلبى المتطلبات التشغيلية المشار إليها في اللائحة 3(1)(أ)(i) من هذا المرفق ، و

(i) أن تكون نتائج اختبار هذه المعدات مدونة في الشهادة الدولية لمنع التلوث بقاذورات المجارير (لعام 1973) التي تحملها السفينة ؛

(ii) وعلاوة على ذلك ، ينبغي ألا يخلّف الدفيق أجساماً صلبة عائمة مرئية في المياه المجاورة وألا يتسبب في تغيير لون هذه المياه ؛ أو

(ج) عندما توجد السفينة في مياه خاضعة للولاية القضائية لدولة ما وتصرف قاذورات المجارير بمقتضى متطلبات أقل صرامة قد تفرضها تلك الدولة .

(2) عندما تكون قاذورات المجارير ممزوجة بنفايات أو بمياه عادمة تخضع لمتطلبات مختلفة ، فإن من الواجب تطبيق متطلبات التصريف الأشد صرامة .

اللائحة 9  
الاستثناءات

لا تنطبق اللائحة 8 على ما يلي :

(أ) تصريف قاذورات المجارير في البحر بغرض ضمان سلامة السفينة ومن على متنها أو انقاذ الأرواح في البحار ؛ أو

(ب) تصريف قاذورات المجارير نتيجة عطب أصاب السفينة أو معداتها ، شريطة أن تكون جميع الاحتياطات المعقولة قد اتخذت قبل وقوع العطب وبعده لمنع هذا التصريف أو التخفيف منه إلى أقصى حد .



اللوائح 8، 9، 10، 11

### اللائحة 10 مرافق الاستقبال

- (1) تتعهد حكومة كل طرف في الاتفاقية بأن تكفل تجهيز الموانئ والفرض بمرافق لاستقبال قاذورات المجاريير تكون كافية لتلبية احتياجات السفن التي تستخدمها دون التسبب في تأخيرها بصورة غير مسوغة .
- (2) تقوم حكومة كل طرف باخطار المنظمة بجميع الحالات التي يدعى فيها بأن المرافق الموفرة بموجب هذه اللائحة غير كافية ، قصد ابلاغ الحكومات المتعاقدة المعنية بذلك .

### اللائحة 11 وصلات التصريف القياسية

كي يتسنى وصل خط أنابيب مرافق الاستقبال بخط أنابيب التصريف في السفينة يجب أن يزود كلا الخطين بوصلة تصريف قياسية وذلك وفقا للجدول التالي :

#### الأبعاد القياسية لشفاه وصلات التصريف

الوصف	البعد
القطر الخارجي	210 ملم
القطر الداخلي	حسب القطر الخارجي للأنبوب
قطر دائرة المسامير الملولة	170 ملم
شقوق الشفة	4 تقووب بقطر 18 ملم محفورة على أبعاد متساوية على دائرة مسامير ملولة بالقطر المذكور أعلاه وفيها شقوق بعرض 18 ملم تصل إلى المحيط الخارجي للشفة
سمك الشفة	16 ملم
المسامير الملولة والعزقات : المقدار والقطر	4 ، قطر كل منها 16 ملم وبطول مناسب
تصمم الشفة لقبول أنابيب ذات قطر داخلي أقصى يبلغ 100 ملم ويجب أن تكون مصنوعة من الفولاذ أو من أي مادة مكافئة ذات وجه مسطح . ويجب أن تكون هذه الشفة والحشية الملائمة لها مناسبتين لضغط خدمة قدره 6 كغ/سم <sup>2</sup>	

وبالنسبة للسفن التي يبلغ عمقها المشكل 5 أمتار فأقل ، يجوز أن يكون طول القطر الداخلي لوصلة التصريف 38 ملم .

## تذييل المرفق IV نموذج الشهادة

### الشهادة الدولية لمنع التلوث بقاذورات المجارير (لعام 1973)

صادرة بمقتضى أحكام الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 ،  
وبتحويل من حكومة

.....  
( الاسم الرسمي الكامل للبلد )

من جانب .....  
( الصفة الرسمية الكاملة للشخص المختص أو المنظمة المختصة بمقتضى  
أحكام الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 )

اسم السفينة	الرقم أو الحرف المميز	ميناء التسجيل	الحمولة الاجمالية	عدد الأشخاص المرخص بنقلهم

سفينة جديدة/موجودة\*

..... تاريخ عقد البناء

..... تاريخ مد الصالب أو بلوغ السفينة  
مرحلة مماثلة من مراحل البناء

..... تاريخ التسليم

\* يحذف النص غير المنطبق .

تذييل : نموذج شهادة التلوث بقاذورات مجارير السفن

نشهد :

(1) أن السفينة مزودة بوحدة معالجة لقاذورات المجارير/بجهاز سحق/بصهرج تخزين \* وبخط أنابيب تصريف امتثالاً لللائحة 3(أ)(i) إلى (iv) من المرفق IV للاتفاقية وذلك على النحو التالي :

(أ) وصف وحدة معالجة قاذورات المجارير : نوع وحدة معالجة قاذورات  
المجارير .....  
اسم المنتج .....  
أقرت الإدارة بأن وحدة معالجة قاذورات المجارير تفي بالبارامترات  
التالية †

\* (ب) وصف جهاز السحق :  
نوع جهاز السحق .....  
اسم المنتج .....  
نوعية قاذورات المجارير بعد التطهير .....

\* (ج) وصف صهرج التخزين :  
السعة الكلية لصهرج التخزين .....<sup>3</sup>  
موقعه .....

(د) خط أنابيب تصريف قاذورات المجارير إلى مرفق استقبال مجهز بوصلة  
ساحلية قياسية .

(2) تمت معاينة السفينة ، وفقاً لللائحة 3 من المرفق IV من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 ، فيما يتعلق بمنع التلوث بقاذورات المجارير ، وتبين من المعاينة أن معدات السفينة وحالتها كانت مرضية من جميع النواحي وأن السفينة تمتثل للمتطلبات ذات الصلة الواردة في المرفق IV للاتفاقية .

هذه الشهادة صالحة حتى .....  
صدرت في .....  
( مكان اصدار الشهادة )

..... ( تاريخ الاصدار )  
..... ( توقيع المسؤول المفوض أصولاً باصدار  
الشهادة )

( شعار أو خاتم السلطة المصدرة للشهادة ، حسب مقتضى الحال )

\* يحذف النص غير المنطبق .  
† ينبغي إدراج البارامترات .

المرفق VI : لوائح منع التلوث بقانونات مجاريير السفن

وفقاً لأحكام اللائحة 7(2) و (4) من المرفق IV للاتفاقية تمديد صلاحية هذه الشهادة حتى

.....

التوقيع  
( توقيع الموظف المفوض أصولاً )

المكان  
التاريخ

( شعار أو خاتم السلطة المسؤولة ، حسب مقتضى الحال )

المرفق V لاتفاقية ماربول 78/73  
(مع التعديلات التي أدخلت عليه)

لوائح منع التلوث بقمامة السفن



## المرفق V لاتفاقية ماربول 78/73 (مع التعديلات التي أدخلت عليه) لوائح منع التلوث بقمامة السفن

### اللائحة 1 تعريف

لأغراض هذا المرفق :

(1) "القمامة" : هي جميع الفضلات الغذائية ، باستثناء الأسماك الطازجة وأجزائها ، والنفايات المنزلية والتشغيلية الناتجة أثناء التشغيل العادي للسفينة والتي قد تدعو الضرورة إلى التخلص منها بصورة متواصلة أو دورية ، فيما عدا المواد المعروفة أو المدرجة في مرافق أخرى من الاتفاقية الحالية .

(2) "من أقرب أرض" : أي "من خط الأساس" الذي حددت منه المياه الإقليمية للاقليم المعني وفقا للقانون الدولي . أما بالنسبة لأغراض الاتفاقية الحالية فإن مصطلح "من أقرب أرض" قبالة الساحل الشمالي الشرقي لأستراليا يعني انطلاقا 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 حتى نقطة عند خط العرض 10°00' جنوباً ، خط الطول 142°00' شرقاً ،  
ثم حتى نقطة عند خط العرض 9°10' جنوباً ، خط الطول 143°52' شرقاً ،  
ثم حتى نقطة عند خط العرض 9°00' جنوباً ، خط الطول 144°30' شرقاً ،  
ثم حتى نقطة عند خط العرض 10°41' جنوباً ، خط الطول 145°00' شرقاً ،  
ثم حتى نقطة عند خط العرض 13°00' جنوباً ، خط الطول 145°00' شرقاً ،  
ثم حتى نقطة عند خط العرض 15°00' جنوباً ، خط الطول 146°00' شرقاً ،  
ثم حتى نقطة عند خط العرض 17°30' جنوباً ، خط الطول 147°00' شرقاً ،  
ثم حتى نقطة عند خط العرض 21°00' جنوباً ، خط الطول 152°55' شرقاً ،  
ثم حتى نقطة عند خط العرض 24°30' جنوباً ، خط الطول 154°00' شرقاً ،  
إلى نقطة على الساحل الأسترالي  
عند خط العرض 24°42' جنوباً وخط الطول 153°15' شرقاً .

(3) "المنطقة الخاصة" : هي منطقة بحرية تستدعي اتباع أساليب إلزامية خاصة لمنع التلوث البحري فيها بالزيوت ، وذلك نظراً لأسباب تقنية معترف بها تتعلق بظروفها الأوقيانوغرافية والايكولوجية والطابع الخاص لحركة الملاحة فيها . وتشمل المناطق الخاصة ما أدرج في اللائحة 5 من هذا المرفق .

المرفق V : لوائح منع التلوث بقمامة السفن

اللائحة 2  
التطبيق

تتطبق أحكام هذا المرفق على جميع السفن ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك .

اللائحة 3

التخلص من القمامة خارج المناطق الخاصة

(1) مع مراعاة أحكام اللوائح 4 ، و 5 ، و 6 من هذا المرفق :

(أ) يحظر التخلص البحري من جميع أنواع اللدائن ، بما فيها على سبيل المثال لا الحصر ، الحبال ، وشباك الصيد التخليقية ، وأكياس القمامة البلاستيكية ، والرماد الناتج عن ترميد المنتجات البلاستيكية التي قد تحتوي على مخلفات سامة أو مخلفات فلزات ثقيلة ؛

(ب) يجب القيام بعملية التخلص البحري من أنواع القمامة التالية على أبعد مسافة ممكنة من أقرب أرض ، ولكن يحظر هذا التخلص في جميع الأحوال إذا كانت المسافة عن أقرب أرض تقل عما يلي :

(i) 25 ميلاً بحرياً بالنسبة للحشايا والبطانات ومواد التعبئة التي تطفو فوق 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 بالتخلص البحري من أنواع القمامة المحددة في الفقرة الفرعية (ب)(ii) من هذه اللائحة بعد إمرارها في جهاز للجرح أو الطحن ، والقيام بذلك على أبعد مسافة ممكنة من أقرب أرض ، ولكن يحظر هذا التخلص في جميع الأحوال إذا كانت المسافة من أقرب أرض دون 3 أميال بحرية . ويجب أن تكون القمامة المجروشة أو المطحونة قابلة للنفاذ من خلال غربال لا يزيد قطر فتحاته على 25 ملليمترًا .

(2) عندما تكون القمامة ممزوجة بنفايات أخرى تخضع لمتطلبات مختلفة فيما يتعلق بالتخلص منها وتصريفها فإن من الواجب تطبيق المتطلبات الأشد صرامة .

اللوائح 2 ، 3 ، 4 ، 5

## اللائحة 4

## متطلبات خاصة للتخلص من القمامة

- (1) مع مراعاة أحكام الفقرة (2) من هذه اللائحة ، يحظر التخلص من أية مواد يتناولها هذا المرفق من المنصات الثابتة أو العائمة المستخدمة في استكشاف الموارد المعدنية لقاع البحر واستغلالها وفي عمليات المعالجة البحرية المرتبطة بذلك ، ومن جميع السفن الأخرى الموجودة بجانب هذه المنصات أو في حدود 500 متر منها .
- (2) يجوز السماح بالتخلص البحري من النفايات الغذائية بعد إمرارها في جهاز سحق أو مطحنة ، وذلك من المنصات الثابتة أو العائمة التي تبعد عن اليابسة بأكثر من 12 ميلاً بحرياً ، ومن جميع السفن الأخرى الموجودة بجانب هذه المنصات أو في حدود 500 متر منها . ويجب أن تكون النفايات الغذائية المجروشة أو المطحونة قابلة للنفاذ عبر غربال لا يزيد قطر فتحاته عن 25 ملليمترًا .

## اللائحة 5

## التخلص من 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 الخلجان" ، ومنطقة بحر الشمال ، ومنطقة القطب الجنوبي ، وإقليم الكاريبي الأوسع بما فيه خليج المكسيك والبحر الكاريبي ، والتي يرد تعريفها فيما يلي :
- (أ) "منطقة البحر المتوسط" وهي البحر المتوسط ذاته بما في ذلك الخلجان والبحار الموجودة فيه ، على أن يكون حده مع البحر الأسود هو خط العرض  $41^{\circ}$  شمالاً ، وإلى الغرب مضيق جبل طارق عند خط الطول  $36^{\circ}5'$  غرباً .
- (ب) "منطقة بحر البلطيق" وهي بحر البلطيق ذاته مع خليج بوثينا ، وخليج فنلندا ، والمدخل إلى هذا البحر ، والتي يحدها خط عرض سكاو في سكاغبيراك عند  $57^{\circ}44,8'$  شمالاً .
- (ج) "منطقة البحر الأسود" وهي البحر الأسود ذاته وحده مع البحر المتوسط هو خط العرض  $41^{\circ}$  شمالاً .
- (د) "منطقة البحر الأحمر" وهي البحر الأحمر ذاته وخليج السويس والعقبة ، ويحدها جنوباً الخط المتوازي بين رأس سي أني ( $12^{\circ}8,5'$  شمالاً ،  $43^{\circ}19,6'$  شرقاً) وحسن مراد ( $12^{\circ}40,4'$  شمالاً ،  $43^{\circ}30,2'$  شرقاً) .

## المرفق V : لوائح منع التلوث بقمامة السفن

(هـ) "منطقة الخلجان" وهي المنطقة البحرية الواقعة شمال غربي الخط المتوازي بين رأس الجد ( $22^{\circ}30'$  شمالاً ،  $59^{\circ}48'$  شرقاً) ورأس الفاسته ( $25^{\circ}04'$  شمالاً ،  $61^{\circ}25'$  شرقاً) .

(و) "منطقة بحر الشمال" هي بحر الشمال ذاته ، بما في ذلك البحار الواقعة فيه وضمن الحدود التالية :

(i) بحر الشمال جنوباً حتى خط العرض  $62^{\circ}$  شمالاً ، وشرقاً حتى خط الطول  $4^{\circ}$  غرباً ؛

(ii) منطقة سكاغيراك ، التي يقع حدها الجنوبي شرق سكاو عند خط العرض  $57^{\circ}44,8'$  شمالاً ؛ و

(iii) القناة الانكليزية ومشارفها شرق خط الطول  $5^{\circ}$  غرباً ، وشمال خط العرض  $48^{\circ}30'$  شمالاً .

(ز) "منطقة القطب الجنوبي" وهي المنطقة البحرية الجنوبية خط العرض  $60^{\circ}$  جنوباً .

(ح) " اقليم الكاريبي الأوسع " ، حسب التعريف الوارد في الفقرة (1) من المادة 2 من اتفاقية حماية وتطوير البيئة البحرية في اقليم الكاريبي الأوسع (قرطاجنة الاندياز ، لعام 1983) هو خليج المكسيك والبحر الكاريبي ذاته بما في ذلك الخلجان والبحور الواقعة فيه وذلك القسم من المحيط الأطلسي الواقع ضمن الحدود المشكّلة بخط العرض  $30^{\circ}$  شمالاً من فلوريدا إلى خط الطول  $77^{\circ}30'$  غرباً ، ثم بخط متزاوي إلى تقاطع خط العرض  $20^{\circ}$  شمالاً وخط الطول  $59^{\circ}$  غرباً ، ثم بخط متزاوي إلى تقاطع خط العرض  $7^{\circ}20'$  شمالاً وخط الطول  $50^{\circ}$  غرباً ، ثم بخط متزاوي يمتد نحو الجنوب الغربي إلى الحدود الشرقية لغينيا الفرنسية .

(2) مع مراعاة أحكام اللائحة 6 من هذا المرفق :

(أ) يحظر التخلص البحري مما يلي :

(i) يحظر التخلص البحري من جميع أنواع اللدائن ، بما فيها على سبيل المثال لا الحصر ، الحبال ، وشباك الصيد التخليقية ، وأكياس القمامة البلاستيكية ، والرماد الناتج عن ترميد المنتجات البلاستيكية التي قد تحتوي على مخلفات سامة أو مخلفات فلزات ثقيلة ؛ و

(ii) جميع أنواع القمامة الأخرى ، بما في ذلك منتجات الورق ، والخرق ، والزجاج ، والقطع المعدنية ، والقوارير ، والفخاريات ، الحشايا ، والبطانات ، ومواد التعبئة ؛

## اللائحة 5

(ب) وبإستثناء ما هو منصوص عليه في الفقرة الفرعية (ج) من هذه الفقرة ، يجب القيام بعملية التخلص البحري من النفايات الغذائية على أبعاد مسافة ممكنة من اليابسة ، على ألا تقل هذه المسافة بأي حال عن 12 ميلا بحرياً من أقرب أرض .

(ج) يجب ، في إقليم الكاريبي الأوسع ، القيام بعملية التخلص من النفايات الغذائية الممررة عبر جهاز للجرش أو الطحن على أبعاد مسافة ممكنة من اليابسة ، على ألا تقل المسافة عن أقرب أرض عن 3 أميال بحرية . ويجب أن تكون النفايات الغذائية المجروشة أو المطحونة قابلة النفاذ عبر غربال لا يزيد قطر فتحاته عن 25 مليمتراً .

(3) عندما تكون القمامة ممزوجة بنفايات أخرى تخضع لمتطلبات مختلفة فيما يتعلق بالتخلص منها وتصريفها فإن من الواجب تطبيق المتطلبات الأشد صرامة .

(4) مرافق الاستقبال داخل المناطق الخاصة :

(أ) تتعهد حكومة كل طرف في الاتفاقية تتأخم سواحله منطقة خاصة بأن تكفل ، في أقرب الآجال ، توفير مرافق استقبال كافية في جميع الموانئ داخل المنطقة الخاصة ، بما يتماشى مع اللائحة 7 من هذا المرفق ، أخذة في الاعتبار الاحتياجات الخاصة للسفن التي تعمل في هذه المناطق .

(ب) يجب أن تخطر حكومة كل طرف معني المنظمة بالتدابير التي اتخذتها بموجب الفقرة الفرعية (أ) من هذه اللائحة . واثرتسليم اخطارات كافية تحدد المنظمة تاريخاً لدخول متطلبات هذه اللائحة بشأن المنطقة المعنية حيز النفاذ . وتخطر المنظمة جميع الأطراف بالتاريخ المحدد بهذه الصورة قبل فترة لا تقل عن اثني عشر شهراً من حلول ذلك التاريخ .

(ج) وبعد التاريخ المحدد بالصورة المذكورة ، يجب أن تمتثل السفن التي تتردد أيضاً على موانئ في هذه المناطق الخاصة لا تتوافر فيها بعد مثل تلك المرافق امتثالاً تاماً لمتطلبات اللائحة الحالية .

(5) وبغض النظر عن أحكام الفقرة 4 من هذه اللائحة ، فإن القواعد التالية تنطبق على منطقة القطب الجنوبي :

(أ) تتعهد حكومة كل طرف في الاتفاقية تستخدم موانئه من قبل السفن عند توجيهها إلى منطقة القطب الجنوبي أو عودتها منها ، بأن تكفل في أسرع الآجال اتاحة مرافق تكفي لاستقبال القمامة من جميع السفن دون التسبب في تأخيرها على نحو غير مسوغ ، وتتناسب مع احتياجات السفن التي تستخدمها .



## المرفق V : لوائح منع التلوث بقمامة السفن

(ب) تكفل حكومة كل طرف في الاتفاقية أن تجهز السفن التي يحق لها رفع علمه ، قبل أن تدخل إلى منطقة القطب الجنوبي ، بسعة كافية للاحتفاظ بالقمامة بأكملها على متنها أثناء عملها في المنطقة ، وأن تبرم ترتيبات لتصريف تلك القمامة في مرفق استقبال بعد مغادرة المنطقة .

## اللاحه 6

## الاستثناءات

لا تنطبق اللوائح 3 ، و 4 ، و 5 من هذا المرفق على ما يلي :

(أ) التخلص من القمامة بغرض ضمان سلامة السفينة ومن يوجدون على متنها ، أو انقاذ الأرواح في البحار ؛ أو

(ب) تسرب القمامة الناتج عن عطب أصاب السفينة أو معداتها ، شريطة أن تكون جميع الاحتياطات المعقولة قد اتخذت قبل وقوع العطب وبعده لمنع التسرب أو التخفيف منه إلى أقصى حد .

(ج) فقد العرضي لشباك الصيد التخليقية ، شريطة أن تكون جميع الاحتياطات المعقولة قد اتخذت لتجنب هذا فقد .

## اللاحه 7

## مرافق الاستقبال

(1) تتعهد حكومة كل طرف في الاتفاقية بأن تكفل تجهيز الموانئ والفرض ومرافق لاستقبال القمامة تتناسب مع احتياجات السفن التي تستخدمها بحيث لا يفرض عليها تأخير لا موجب له .

(2) تقوم حكومة كل طرف باخطار المنظمة بجميع الحالات التي يدعى فيها بأن المرافق الموفرة بموجب هذه اللائحة غير كافية ، قصد ابلاغ الأطراف المعنية بذلك .

للوائح 6 ، 7 ، 8 ، 9

## اللائحة 8

### مراقبة دولة الميناء للمتطلبات التشغيلية \*

- (1) تخضع السفينة لدى وجودها في ميناء أو فرضة بحرية تابعين لطرف آخر لفنتيش يجريه موظفون مخولون أصولاً من قبل هذا الطرف للتحقق من تطبيق المتطلبات التشغيلية المنصوص عليها في هذا المرفق ، وذلك اذا كانت هناك أسباب جلية تبعث على الاعتقاد بأن الربان أو الطاقم على غير اطلاع على الاجراءات المتتية الأساسية المتصلة بمنع التلوث بالقمامة .
- (2) في الظروف المحددة في الفقرة (1) من هذه اللائحة ، يتخذ الطرف الخطوات اللازمة لكفالة عدم ابحار السفينة ما لم يستقم الوضع بما يتماشى مع متطلبات هذا المرفق .
- (3) تنطبق على هذه اللائحة الاجراءات المتصلة بالمراقبة من قبل دولة الميناء المنصوص عليها في المادة 5 من الاتفاقية الحالية .
- (4) ليس في هذه اللائحة ما يمكن تفسيره على أنه يحد من حقوق والتزامات طرف ما يراقب المتطلبات التشغيلية المنصوص عليها صراحة في الاتفاقية الحالية .

## اللائحة 9

### الملصقات ، وخطط إدارة القمامة ، وإمساك سجل القمامة

- (1) (أ) على كل سفينة يبلغ طولها بالكامل 12 متراً فأكثر أن تعلق على متنها ملصقات تبين للطاقم والركاب المتطلبات واجبة الانطباق من اللائحتين 3 و 4 من هذا المرفق فيما يخص التخلص من القمامة .
- (ب) تكتب الملصقات بلغة عمل العاملين في السفينة ، وتكتب بالانكليزية أو الفرنسية أو الاسبانية فيما يتعلق بالسفن التي تقوم برحلات إلى موانئ أو فرض بحرية تخضع لولاية أطراف أخرى في الاتفاقية .
- (2) على كل سفينة تبلغ حمولتها الاجمالية 400 طن فأكثر وكل سفينة حائزة على شهادة ترخيص لها بنقل 15 شخصاً أو أكثر ، أن تحمل على متنها خطة لإدارة القمامة يجب على الطاقم اتباعها . ويجب أن تتضمن هذه الخطة إجراءات مكتوبة بشأن جمع القمامة وتخزينها ومعالجتها والتخلص منها ، بما في ذلك استخدام المعدات المتتية . كما يجب أن تحدد الشخص المكلف

المرفق 7

\* يرجى الرجوع الى اجراءات رقابة متطلبات التشغيل المتصلة بسلامة السفن ومنع التلوث ، المعتمدة من قبل المنظمة بموجب القرار A.787(19) والمعدلة بموجب القرار A. 882(21) ؛ أنظر منشور المنظمة الذي يحمل رقم المبيع : IMO-021A .

المرفق V : لوائح منع التلوث بقمامة السفن

بتنفيذ الخطة . ويجب أن تكون هذه الخطة متفقة مع الخطوط التوجيهية الموضوعة من قبل المنظمة\* ومكتوبة بلغة عمل الطاقم .

(3) يجب على كل سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر ، وكل سفينة حائزة على شهادة ترخيص لها بأن تنقل 15 شخصًا أو أكثر تقوم برحلات إلى موانئ أو فرض بحرية خاضعة لولاية أطراف أخرى في الاتفاقية، وكل منصة ثابتة أو عائمة تقوم باستكشاف واستغلال قاع البحار ، أن تمسك سجلًا للقمامة . ويجب أن يوضع هذا السجل ، سواء أكان يشكل جزءًا من سجل السفينة الرسمي أم لم يكن ، وفقا للنموذج المبين في تذييل هذا المرفق ؛

(أ) يجب أن تسجل أية عملية تصريف أو أي ترميد عند إتمامه في سجل القمامة وأن يوقع الشخص المسؤول على هذا التسجيل في تاريخ ذلك التصريف أو الترميد . ويجب أن يوقع ربان السفينة على كل صفحة اكتمل ملء البيانات فيها . ويجب أن تدون البيانات المدرجة في سجل القمامة بالانكليزية أو الفرنسية أو الإسبانية على الأقل . وإذا أدرجت البيانات أيضًا بلغة رسمية للدولة التي يحق للسفينة رفع علمها ، فإن هذه البيانات هي التي يُعتمد بها في حالة حدوث نزاع أو تباين ؛

(ب) يجب أن يشمل كل قيد يتعلق بعملية ترميد أو تصريف التاريخ والساعة ، وموقع السفينة ، ووصفًا للقمامة ، وتقديرًا لكمية القمامة التي تم ترميدها أو تصريفها ؛

(ج) يحفظ سجل القمامة على متن السفينة في مكان يتيح التفتيش عليه خلال وقت معقول . ويجب الاحتفاظ بهذا السجل لفترة عامين بعد تاريخ إدراج آخر قيد فيه ؛

(د) في حالة حدوث عمليات التصريف أو التسرب أو الفقد العرضي المشار إليها في اللائحة 6 من هذا المرفق ، يدرج في سجل القمامة قيد يبين ظروف ذلك وأسبابه .

\* يرجى الرجوع إلى الخطوط التوجيهية لوضع خطط إدارة القمامة التي اعتمدها لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة بموجب القرار (MEPC.71(38) ؛ أنظر الرسالة الدورية MEPC/Cir.317 ومنشور المنظمة البحرية الدولية الذي يحمل رقم المبيع IMO-656E .

## اللائحة 9

- (4) يجوز للإدارة أن تعفي من المتطلبات المتعلقة بسجل القمامة :
- (أ) أية سفينة تقوم برحلات لا تتجاوز مدتها ساعة واحدة وحائزة على شهادة ترخيص لها بنقل 15 شخصاً أو أكثر ؛ أو
- (ب) المنصات الثابتة أو العائمة التي تعمل في استكشاف واستغلال قاع البحار .
- (5) يجوز للسلطة المختصة في حكومة أحد أطراف الاتفاقية أن تفتش على سجل القمامة على متن أية سفينة تنطبق عليها هذه اللائحة أثناء وجود هذه السفينة في موانئ ذلك الطرف أو فرضة البحرية ، ويجوز لها أن تستسخ أي قيد مدرج في ذلك السجل ، ويجوز لها إلزام الربان بأن يشهد أن المستسخ يمثل نسخة صادقة من القيد المعني . وأية نسخة مستخرجة على هذا النحو شهد ربان السفينة بأنها تمثل نسخة صادقة من قيد مدرج في سجل القمامة الخاصة بالسفينة ، تقبل في أي إجراءات قضائية كدليل على الوقائع المذكورة في القيد ؛ ويجب على السلطة المختصة لدى تفتيشها على سجل القمامة واستخراج النسخة الموثقة بموجب هذه الفقرة أن تقوم بذلك بأسرع ما يمكن دون تعريض السفينة لتأخير لا داعي له .
- (6) في حالة السفن المبنية قبل 1 تموز/يوليو 1997 ، تطبق هذه اللائحة اعتباراً من 1 تموز/يوليو 1998 .

## تذييل المرفق V نموذج سجل القمامة

اسم السفينة : \_\_\_\_\_  
الرقم المميز أو الحروف المميزة: \_\_\_\_\_  
رقم المنظمة البحرية الدولية : \_\_\_\_\_  
المدة : \_\_\_\_\_ من : \_\_\_\_\_ إلى : \_\_\_\_\_

### 1 مقدمة

وفقاً للاتحة 9 من المرفق V من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 ، في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 (اتفاقية ماريول 78/73) ، يجب إمساك سجل تدون فيه كل عملية تصريف أو كل ترميد عند إتمامه . ويشمل هذا عمليات التصريف في البحر ، وفي مرافق الاستقبال ، وعلى متن سفن أخرى .

### 2 القمامة وإدارة القمامة

تشمل القمامة جميع النفايات الغذائية ، باستثناء الأسماك الطازجة وأجزائها ، والنفايات المنزلية والتشغيلية الناتجة أثناء التشغيل العادي للسفينة والتي قد تدعو الضرورة إلى التخلص منها بصورة متواصلة أو دورية فيما عدا المواد المعروفة أو المدرجة في مرافق أخرى لاتفاقية ماريول 78/73 (مثل الزيت ، وقاذورات المجارير ، والمواد السائلة الضارة) .

كما ينبغي الرجوع إلى الخطوط التوجيهية لتنفيذ المرفق V من اتفاقية ماريول 78/73 ، التي تتضمن المعلومات ذات الصلة .

### 3 وصف القمامة

لأغراض سجل القمامة ، يتعين تجميع القمامة تبعاً للفئات التالية :

- 1 اللدائن
- 2 الحشايا والبطانات و مواد التعبئة التي تطفو فوق سطح الماء
- 3 المنتجات الورقية ، والخرق ، والزجاج ، والقطع المعدنية ، و القوارير ، والفخاريات ، وما إلى ذلك من نفايات مجروشة

\* يرجى الرجوع إلى الخطوط التوجيهية لتنفيذ المرفق V من اتفاقية ماريول 78/73 ؛ أنظر منشور المنظمة البحرية الدولية الذي يحمل رقم المبيع IMO-656E .



## المرفق V من اتفاقية ماربول 78/73

- 4 المنتجات الورقية ، والخرق ، والزجاج ، والقطع المعدنية ،  
والقوارير ، والفخاريات ، وما إلى ذلك من نفايات مجروشة  
5 النفايات الغذائية  
6 الرماد الناتج عن الترميد .

## 4 البيانات التي يتعين إدراجها في سجل القمامة

1.4 تدرج في سجل القمامة بيانات بشأن كل من المناسبات التالية :

(أ) عند تصريف القمامة في البحر :

- (i) تاريخ وساعة التصريف  
(ii) موقع السفينة (خط العرض وخط الطول)  
(iii) فئة القمامة التي تم تصريفها  
(iv) الكمية المقدرة من كل فئة قمامة تم تصريفها بالمتر المكعب  
(v) توقيع الضابط المكلف بالعملية .

(ب) عند تصريف القمامة في مرفق استقبال بري أو على متن سفن أخرى :

- (i) تاريخ وساعة التصريف  
(ii) الميناء أو المرفق ، أو اسم السفينة  
(iii) فئة القمامة التي تم تصريفها  
(iv) الكمية المقدرة من كل فئة قمامة تم تصريفها بالمتر المكعب  
(v) توقيع الضابط المكلف بالعملية .

(ج) عند ترميد القمامة :

- (i) تاريخ وساعة الترميد  
(ii) موقع السفينة (خط العرض وخط الطول)  
(iii) الكمية المقدرة من القمامة التي تم ترميدها بالمتر المكعب  
(iv) توقيع الضابط المكلف بالعملية .

(د) التصريف العارض للقمامة أو تصريفها في ظروف استثنائية :

- (i) وقت التصريف  
(ii) ميناء أو موقع السفينة أثناء التصريف  
(iii) الكمية المقدرة وفئة القمامة  
(iv) ظروف التصريف أو التسرب أو الفقد ، وأسباب ذلك ،  
وملاحظات عامة .

تذييل : نموذج سجل منع التلوث بقمامة السفن

#### 2.4 وصولات التسليم

ينبغي أن يحصل الربان من مشغل مرافق الاستقبال في الميناء ، أو من ربان السفينة التي تستقبل القمامة ، وصلاً أو شهادة تبين الكمية المقدرة للقمامة المنقولة . ويجب الاحتفاظ بالوصولات أو الشهادات على متن السفينة رفق سجل القمامة لمدة عامين .

#### 3.4 كمية القمامة

ينبغي أن تقدر كمية القمامة الموجودة على متن السفينة بالمتر المكعب ، وتبعاً لفتتها إن أمكن . ويُراعى أن سجل القمامة يتضمن اشارات كثيرة إلى كمية القمامة المقدرة . ومن المسلم به أن تقدير كميات القمامة أمر يرجع إلى التفسير المعطى لها . فتقديرات الحجم تختلف قبل معالجة القمامة عنها بعد هذه المعالجة . وبعض إجراءات المعالجة قد لا تتيح تقديراً عملياً لحجم القمامة ، مثل المعالجة المتواصلة للنفايات الغذائية . وينبغي مراعاة هذه العوامل لدى تدوين وتفسير البيانات المدرجة في السجل .



## المرفق VI لاتفاقية ماريبول 78/73

لوائح منع تلوث الهواء من السفن

## المرفق VI لاتفاقية ماربول 78/73

## لوائح منع تلوث الهواء من السفن

## الفصل I - عموميات

اللائحة 1  
التطبيق

تتطبق أحكام هذا المرفق على جميع السفن ، ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك في اللوائح 3 و 5 و 6 و 13 و 15 و 18 و 19 من هذا المرفق .

اللائحة 2  
تعريف

لأغراض هذا المرفق ، فإن :

(1) "مرحلة بناء مماثلة" هي مرحلة :

(أ) يبدأ فيها بناء مميز لسفينة محددة ؛ و

(ب) بدأ فيها تجميع لتلك السفينة يشمل ما لا يقل عن 50 طناً أو 1 في المائة من الكتلة المقدرة لجميع المواد الهيكلية ، أيهما أقل .

(2) "التغذية المستمرة" هي العملية التي تُغذى بها غرفة الاحتراق بالنفايات دون تدخل بشري ، والمرمّد يعمل في ظروف التشغيل المعتادة ، وغرفة الاحتراق تعمل في درجة حرارة تتراوح بين 850° مئوية و 1200° مئوية .

(3) "الانبعاث" هو أي إطلاق للمواد الخاضعة للمكافحة بموجب هذا المرفق في الجو أو البحر من جانب السفن .

(4) "المنشآت الجديدة" هي ، فيما يتعلق باللائحة 12 من هذا المرفق ، النظم أو المعدات ، بما في ذلك الوحدات النقالة الجديدة لإخماد الحرائق ، أو المواد العازلة أو المواد الأخرى المركبة على متن السفينة بعد التاريخ الذي يبدأ فيه نفاذ هذا المرفق ، ولكنها لا تشمل إصلاح أو إعادة شحن النظم أو المعدات أو المواد العازلة أو المواد الأخرى التي سبق تركيبها ، أو إعادة شحن الوحدات النقالة لإخماد الحرائق .

(5) "المدونة التقنية بشأن أكاسيد النيتروجين" هي المدونة التقنية بشأن مكافحة انبعاث أكاسيد النيتروجين من محركات الديزل البحرية المعتمدة بموجب



المرفق VI : لوائح منع تلوث الهواء من السفن

القرار 2 للمؤتمر ، بما في ذلك التعديلات التي قد تدخلها عليها المنظمة ، شريطة أن تعتمد هذه التعديلات وأن توضع موضع النفاذ وفقاً لأحكام المادة 16 من الاتفاقية الحالية المتعلقة بإجراءات التعديل المنطبقة على تذييل مرفق من المرفقات .

(6) "المواد المستنفدة للأوزون" هي المواد الخاضعة للمراقبة المعروفة في الفقرة 4 من المادة 1 من بروتوكول مونتريال بشأن المواد المستنفدة لطبقة الأوزون ، لعام 1987 ، والتي ترد قائمتها في المرفقات ألف أو باء أو جيم أو هاء من البروتوكول المذكور ، والسارية وقت تطبيق هذا المرفق أو تفسيره .

وتشمل "المواد المستنفدة للأوزون" التي قد توجد على متن السفن ، دون أن تقتصر على ذلك ، ما يلي :

- هالون 1211 بروموكلورو ثنائي فلورو الميثان
- هالون 1301 برومو ثلاثي فلورو الميثان
- هالون 2402 2 1 - ثنائي برومو - 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 - 2 ، 1 ، 1 - ثلاثي كلورو - 2 ، 2 ، 1 - ثلاثي فلورو الايثان
- CFC-114 - 2 ، 1 - ثنائي كلورو - 1 ، 1 ، 2 ، 2 - رباعي فلورو الايثان
- CFC-115 كلورو خماسي فلورو الايثان

(7) "حمأة الزيت" هو الحمأة الناتجة عن المواد الفاصلة للوقود أو زيت التزليق ، أو نفايات زيت التزليق الناتجة عن الآلات الرئيسية أو المساعدة ، أو نفايات الزيت الناتجة عن المواد الفاصلة لمياه الجمة ، أو معدات ترشيح الزيت ، أو صواني القطر .

(8) "الترميد المتني" هو ترميد النفايات أو أي مواد أخرى على متن السفينة ، إذا كانت هذه النفايات أو المواد الأخرى تنتج أثناء التشغيل العادي لتلك السفينة .

(9) "المرمّد المتني" هو مرفق متني مصمم بغرض أساسي هو الترميد .

(10) "السفن المبنية" هي السفن الممدود صالبتها أو التي تمر بمرحلة بناء مماثلة .

(11) "منطقة لمكافحة انبعاثات أكاسيد الكبريت" هي منطقة يتعين أن تعتمد فيها تدابير الزامية خاصة بشأن انبعاثات أكاسيد الكبريت من السفن من أجل منع أو خفض أو مكافحة تلوث الهواء من أكاسيد الكبريت وما ينجم عنه

## اللائحتان 3، 4

من آثار وخيمة على المناطق البرية والبحرية . وتشمل مناطق مكافحة انبعاثات أكاسيد الكبريت المناطق التي ترد قائمتها في اللائحة 14 من هذا المرفق .

(12) " الناقله " هي ناقله الزيت وفقاً لتعريفها الوارد في اللائحة 1(4) من المرفق I أو ناقله الكيماويات وفقاً لتعريفها الوارد في اللائحة 1(1) من المرفق II للاتفاقية الحالية .

(13) " بروتوكول عام 1997 " هو بروتوكول عام 1997 لتعديل الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها .

## اللائحة 3

## استثناءات عامة

لا تنطبق لوائح هذا المرفق على :

(أ) أي انبعاث ضروري لضمان سلامة السفينة أو إنقاذ الأرواح في البحار ؛ أو

(ب) أي انبعاث ينشأ عن ضرر يصيب السفينة أو معداتها :

(i) شريطة أن تكون جميع الاحتياطات المعقولة قد اتخذت قبل حدوث الضرر أو اكتشاف الانبعاث بغرض منع الانبعاث أو خفضه إلى أدنى حد ؛ و

(ii) إلا إذا تصرف المالك أو الربان عن عمد لإحداث الضرر ، أو باهمال ومع معرفة أن ذلك الضرر سيحدث على الأرجح .

## اللائحة 4

## المكافئات

(1) يجوز للإدارة أن تسمح بتركيب أي تجهيزات أو مواد أو أجهزة أو أدوات على متن السفينة بدلاً من تلك التي يستوجبها هذا المرفق إذا كانت هذه التجهيزات أو المواد أو الأجهزة أو الأدوات تتمتع على الأقل بنفس فعالية تلك التي يتطلبها هذا المرفق .

(2) على الإدارة التي تسمح بتركيب تجهيزات أو مواد أو أجهزة أو أدوات بديلة لتلك التي يستوجبها هذا المرفق أن ترسل تفاصيل ذلك إلى المنظمة كي تعممها على الأطراف في الاتفاقية الحالية لتأخذ بها علماً وتتخذ الإجراءات الواجب إذا اقتضى الأمر .

المرفق VI : لوائح منع تلوث الهواء من السفن

## الفصل II - المعاينة والاجازة ووسائل المكافحة

### اللائحة 5

#### عمليات المعاينة والتفتيش

(1) يجب أن تخضع كل سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر وكل منشأة حفر أو منصة ثابتة أو عائمة للمعاينات المحددة أدناه :

(أ) معاينة أولية قبل وضع السفينة قيد الخدمة أو قبل إصدار الشهادة المطلوبة بموجب اللائحة 6 من هذا المرفق لأول مرة . ويجب أن تتيح هذه المعاينة ضمان أن المعدات والنظم والتجهيزات والترتيبات والمواد تمثل امتثالا كاملا للمتطلبات واجبة الانطباق من هذا المرفق ؛

(ب) معاينات دورية وفقاً للفترات الفاصلة التي تحددها الإدارة ، لكن على ألا تتجاوز فترة سنوات خمس ، ضمانا لامتنال المعدات والنظم والتجهيزات والترتيبات والمواد امتثالا كاملا لمتطلبات هذا المرفق ؛

(ج) معاينة بينية واحدة على الأقل أثناء فترة صلاحية الشهادة ضمانا لامتنال المعدات والترتيبات امتثالا كاملا لمتطلبات هذا المرفق وضمانا لعملها بصورة سليمة . وفي الحالات التي تجري فيها معاينة بينية واحدة فقط أثناء فترة واحدة لصلاحية الشهادة ، والتي تتجاوز فيها هذه الفترة سنتين ونصف سنة ، يجب أن تنفذ المعاينة في غضون الأشهر الستة التي تسبق أو تلي التاريخ الذي تصل فيه الشهادة إلى منتصف فترة صلاحيتها . ويجب أن تدون هذه المعاينات البينية على الشهادة الصادرة بموجب اللائحة 6 من هذا المرفق .

(2) وفي حالة السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 400 طن ، يجوز للإدارة أن تضع تدابير ملائمة لضمان الامتنال للأحكام واجبة الانطباق من هذا المرفق .

(3) يتولى موظفو الإدارة إجراء معاينات السفن المتعلقة بانفاذ أحكام هذا المرفق . إلا أنه يجوز للإدارة أن تسند هذه المعاينات إما إلى خبراء معاينة تسميهم لهذا الغرض وإما إلى منظمات تعترف بها الإدارة . وعلى هذه المنظمات ان تمثل للخطوط التوجيهية الموضوعة من قبل المنظمة . وعلى الإدارة المعنية أن تضمن بصورة كاملة في جميع الحالات تنفيذ المعاينة تنفيذا شاملا وكفئا .

\* يرجى الرجوع إلى الخطوط التوجيهية لتفويض المنظمات العاملة نيابة عن الإدارة ، التي اعتمدها المنظمة بموجب القرار (A.739(18) ، وإلى مواصفات تحديد وظائف المعاينة والاجازة التي تضطلع بها المنظمات المعتمدة نيابة عن الإدارة ، التي اعتمدها المنظمة بموجب القرار (A.789(19) .

## اللائحة 5، 6

(4) وتُجرى معاينة المحركات والمعدات ، بغرض الامتثال لللائحة 13 من هذا المرفق ، وفقا للمدونة التقنية بشأن أكاسيد النيتروجين .

(5) وعلى الإدارة أن تتخذ الترتيبات اللازمة لتنفيذ عمليات تفتيش مفاجئة أثناء فترة صلاحية الشهادة ويجب أن تضمن عمليات التفتيش هذه أن المعدات ما زالت في حالة مرضية من جميع النواحي للخدمة المخصصة لها . ويجوز لها أن تنفذ عمليات التفتيش هذه عن طريق الوحدات التفتيشية التابعة لها ، أو خبراء معاينة تسميهم لهذا الغرض ، أو منظمات معترف بها ، أو عن طريق أطراف أخرى بناء على طلب من الإدارة . وعندما تقرر الإدارة ، بموجب أحكام الفقرة (1) من هذه اللائحة ، إجراء معاينات سنوية إلزامية فان عمليات التفتيش المفاجئة المذكورة أعلاه لا تكون إجبارية .

(6) عندما يقرر خبير معاينة مُسمّى أو منظمة معترف بها أن حالة المعدات لا تتأطر من الناحية الجوهرية بيانات الشهادة ، على هذا الخبير أو هذه المنظمة كفالة اتخاذ التدبير التصحيحي اللازم ، وإخطار الإدارة في الوقت المناسب . وإذا لم يتخذ هذا التدبير التصحيحي ينبغي للإدارة أن تسحب الشهادة . وإذا كانت السفينة راسية في ميناء طرف آخر ، يجب أيضا إخطار السلطات المعنية في دولة الميناء على الفور . وعندما يخطر موظف في الإدارة أو خبير معاينة مُسمّى أو منظمة معترف بها السلطات المعنية في دولة الميناء ، يجب على حكومة دولة الميناء المعنية أن تزود هذا المسؤول أو ذلك الخبير أو تلك المنظمة بأي مساعدة ضرورية لأداء التزاماتهم بموجب هذه اللائحة .

(7) يجب صيانة المعدات بحيث تتفق حالتها مع أحكام هذا المرفق ، ويجب عدم إجراء أي تغييرات في المعدات أو النظم أو التجهيزات أو الترتيبات أو المواد التي تغطيها المعاينة ، دون موافقة صريحة من الإدارة . ويسمح بإحلال هذه المعدات والتجهيزات إحلالا مباشرا بمعدات وتجهيزات تتفق مع أحكام هذا المرفق .

(8) عندما يقع حادث لسفينة أو يكتشف بها خلل يؤثر تأثيرا جوهريا على كفاءة أو اكتمال معداتها التي يغطيها هذا المرفق ، على الربان أو مالك السفينة رفع تقرير بذلك في أقرب فرصة إلى الجهة المسؤولة عن إصدار الشهادة ذات الصلة والتي قد تكون هي الإدارة ، أو خبير معاينة مُسمّى ، أو منظمة معترف بها .

## اللائحة 6

## إصدار الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء

(1) يجب إصدار الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء ، بعد معاينة تُجرى وفقا لأحكام اللائحة 5 من هذا المرفق إلى :

(أ) أية سفينة تبلغ حمولتها الاجمالية 400 طن فأكثر تقوم برحلات إلى موانئ أو فرض بحرية تخضع لولاية أطراف أخرى ؛ و

المرفق VI : لوائح منع تلوث الهواء من السفن

(ب) المنصات وأبراج الحفر التي تقوم برحلات في مياه تخضع لسيادة أو ولاية أطراف أخرى في بروتوكول عام 1997 .

(2) ويجب أن تصدر للسفن المبنية قبل تاريخ بدء نفاذ بروتوكول 1977 شهادة دولية لمنع تلوث الهواء، وفقا للفقرة (1) من هذه اللائحة ، في موعد أقصاه أول موعد وضع هذه السفن في الحوض الجاف بعد بدء نفاذ بروتوكول عام 1997 ، على ألا يتعدى ذلك بأي حال من الأحوال 3 سنوات بعد بدء نفاذ بروتوكول عام 1997 ،

(3) يجب أن تصدر هذه الشهادة إما من جانب الإدارة وإما من جانب أي شخص أو منظمة مفوضين بذلك حسب الأصول . وتتحمل الإدارة في جميع الأحوال المسؤولية الكاملة عن الشهادة .

اللائحة 7

إصدار شهادة من جانب حكومة أخرى

(1) يجوز لحكومة طرف في بروتوكول عام 1997 أن تكفل ، بناء على طلب الإدارة ، معاينة سفينة ما وأن تصدر للسفينة ، إذا اقتضت بامتنالها لأحكام هذا المرفق ، الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء أو أن ترخص باصدار هذه الشهادة لها ، وفقا لهذا المرفق .

(2) يجب أن ترسل نسخة من الشهادة ونسخة من تقرير المعاينة في أقرب وقت ممكن إلى الإدارة التي تقدمت بالطلب .

(3) يجب أن تتضمن الشهادة الصادرة على هذا النحو بياناً يفيد أنها صدرت بناء على طلب الإدارة ، وأن يكون لها نفس مفعول الشهادة الصادرة بموجب اللائحة 6 من هذا المرفق ، وأن تحظى بنفس الاعتراف .

(4) يجب عدم اصدار الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء لسفينة يحق لها رفع علم دولة ليست طرفاً في بروتوكول عام 1997 .

اللائحة 8

نموذج الشهادة

يجب أن تحرر الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء بلغة رسمية للبلد المصدر لها وفقاً للنموذج الوارد في التذييل I لهذا المرفق . وإذا لم تكن اللغة المستخدمة هي الانكليزية أو الفرنسية أو الاسبانية وجب أن يتضمن النص ترجمة إلى إحدى هذه اللغات .



اللوائح 7، 8، 9

### اللائحة 9 مدة الشهادة وصلاحياتها

- (1) تصدر الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء لفترة تحددها الإدارة على ألا تتجاوز خمس سنوات من تاريخ الإصدار .
- (2) لا يجوز السماح بأي تمديد لفترة السنوات الخمس لصلاحية الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء ، إلا وفقا للفقرة (3) .
- (3) إذا كانت السفينة ، في تاريخ انقضاء صلاحية الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء ، غير راسية في ميناء دولة يحق لها أن ترفع علمها أو في ميناء ستخضع فيه للمعاينة ، يجوز للإدارة أن تمدد الشهادة لفترة لا تتجاوز خمسة أشهر . ولا يمنح هذا التمديد إلا بغرض تمكين السفينة من إتمام رحلتها إلى الدولة التي يحق لها أن ترفع علمها أو التي ستخضع فيها للمعاينة ، وذلك فقط في الحالات التي يبدو فيها هذا الإجراء سليماً ومعقولاً . وبعد الوصول إلى الدولة التي يحق للسفينة أن ترفع علمها أو التي ستخضع فيها للمعاينة ، لا يحق للسفينة ، بموجب هذا التمديد ، أن تغادر الميناء أو الدولة دون الحصول على شهادة دولية جديدة لمنع تلوث الهواء .
- (4) وتفقد الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء صلاحيتها في أي ظرف من الظروف التالية :
- (أ) إذا لم تنفذ عمليات التفتيش والمعاينة خلال الفترات المحددة بموجب اللائحة 5 من هذا المرفق ؛
- (ب) إذا أدخلت تغييرات مهمة على المعدات أو النظم أو التجهيزات أو الترتيبات أو المواد التي ينطبق عليها هذا المرفق دون موافقة صريحة من الإدارة ، باستثناء الاحلال المباشر لهذه المعدات أو التجهيزات بمعدات وتجهيزات تتفق مع متطلبات هذا المرفق . ولأغراض اللائحة 13 ، يشمل التغيير المهم أي تغيير أو تعديل في نظم أو تجهيزات أو ترتيبات محرك ديزل يسفر عن توقف الامتثال لحدود أكاسيد النيتروجين واجبة الانطباق على ذلك المحرك ؛ أو
- (ج) إذا انتقلت السفينة إلى علم دولة أخرى ، يجب ألا تصدر شهادة جديدة إلا عندما تقتنع الحكومة المصدرة للشهادة الجديدة اقتناعاً تاماً بأن السفينة تمثل امتثالاً كاملاً لمتطلبات اللائحة 5 من هذا المرفق . وفي حالة انتقال السفينة بين طرفين ، تقوم حكومة الطرف الذي كان يحق للسفينة أن ترفع علمه ، بأسرع ما يمكن ، إذا طلب منها ذلك في غضون ثلاثة أشهر بعد حدوث الانتقال ، بموافقة إدارة الطرف الآخر بنسخة من الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء التي كانت السفينة تحملها قبل الانتقال وبنسخ من تقارير المعاينة ذات الصلة إذا توافرت .

المرفق VI : لوائح منع تلوث الهواء من السفن

اللائحة 10

رقابة دولة الميناء على المتطلبات التشغيلية

- (1) تخضع السفينة عند وجودها في ميناء أو فرضة بحرية تشملهما ولاية طرف آخر في بروتوكول عام 1997 لتفتيش يجريه موظفون مفوضون أصولاً من ذلك الطرف على المتطلبات التشغيلية المبينة في هذا المرفق ، متى وجدت أسباب واضحة تسوغ الاعتقاد بأن الريان أو الطاقم غير ملمين بالاجراءات المتتية الجوهرية المتعلقة بمنع تلوث الهواء من السفن .
- (2) في الظروف المبينة في الفقرة (1) من هذه اللائحة ، يتخذ الطرف الخطوات اللازمة لضمان عدم إحار السفينة حتى يجري تصحيح الوضع وفقاً لمتطلبات هذا المرفق .
- (3) تنطبق على هذه اللائحة الاجراءات المتعلقة برقابة دولة الميناء المنصوص عليها في المادة 5 من الاتفاقية الحالية .
- (4) ليس في هذه اللائحة ما يمكن تفسيره على أنه يحد من حقوق والتزامات طرف ما يراقب المتطلبات التشغيلية المنصوص عليها في الاتفاقية الحالية .

اللائحة 11

اكتشاف الانتهاكات وانفاذ الأحكام

- (1) تتعاون أطراف هذا المرفق على اكتشاف انتهاكات هذا المرفق وإنفاذ أحكامه ، باستخدام جميع التدابير الملائمة والعملية لاكتشاف الانتهاكات ولرصد البيئة ، واجراءات مناسبة للإبلاغ عن الأدلة وتجميعها .
- (2) يجوز أن تخضع السفينة التي ينطبق عليها المرفق الحالي ، في أي ميناء أو فرضة بحرية يتبعان طرفاً من الأطراف ، لتفتيش يجريه موظفون يعينهم أو يفوضهم ذلك الطرف من أجل التحقق مما إذا كانت السفينة قد أطلقت أية مادة من المواد التي يغطيها هذا المرفق على نحو يشكل انتهاكاً لأحكام هذا المرفق . وإذا أظهر التفتيش انتهاكاً لهذا المرفق ، يُرفع تقرير بذلك إلى الإدارة كي تتخذ التدبير الملائم .
- (3) على أي طرف أن يوافي الإدارة بدليل ، إن وجد ، على أن السفينة قد أطلقت أية مادة من المواد التي يغطيها هذا المرفق على نحو يشكل انتهاكاً لأحكام هذا المرفق . وعلى السلطة المختصة لذلك الطرف أن تقوم ، إذا كان ذلك عملياً ، بإخطار ريان السفينة بالانتهاك المدعى به .
- (4) وعلى 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 المدعى بها . وإذا اقتنعت الإدارة بتوافر أدلة كافية تسوغ اتخاذ اجراءات بشأن الانتهاك المدعى به ، عليها أن تكفل اتخاذ

## اللائحتان 10، 11

هذه الاجراءات وفقاً لقانونها بأسرع ما يمكن . وعلى الادارة أن تبادر على وجه السرعة إلى إخطار الطرف الذي أبلغ عن حدوث الانتهاك المدعى به ، بالإضافة إلى المنظمة ، بالتدبير المتخذ .

(5) كما يجوز لطرف من الأطراف أن يفتش سفينة ينطبق عليها هذا المرفق عند دخولها إلى الموانئ والفرص البحرية الخاضعة لولايته ، إذا تلقى من أي طرف طلباً باجراء تحقيق مؤيداً بأدلة كافية على أن السفينة قد أطلقت في أي مكان أية مادة من المواد التي يغطيها 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 الاتفاقية الحالية .

(6) يطبق القانون الدولي المتعلق بمنع تلوث البيئة البحرية من السفن وخفضه ومكافحته ، بما في ذلك القانون المتعلق بالإنفاذ والضمانات ، الساري وقت تطبيق هذا المرفق أو تفسيره ، مع مراعاة الفروق التي يقتضيها المقام ، على القواعد والمعايير المنصوص عليها في هذا المرفق .

المرفق VI : لوائح منع تلوث الهواء من السفن

### الفصل III - متطلبات مكافحة الانبعاثات من السفن

#### اللائحة 12

#### المواد المستفدة للأوزون

- (1) رهناً بأحكام اللائحة 3 ، تُحظر أي انبعاثات متعمدة للمواد المستفدة للأوزون . وتشمل الانبعاثات المتعمدة تلك التي تحدث أثناء صيانة النظم أو المعدات أو خدمتها أو إصلاحها أو التخلص منها ولكنها لا تشمل الانبعاثات الضئيلة التي تصاحب استرداد مادة من المواد المستفدة للأوزون أو إعادة تدويرها . ويجوز للأطراف في بروتوكول عام 1997 أن تنظم الانبعاثات الناشئة عن تسرب مادة من المواد المستفدة للأوزون ، سواء أكان هذا التسرب متعمداً أم لم يكن .
- (2) تحظر المنشآت الجديدة التي تحتوي على مواد مستفدة للأوزون على متن جميع السفن ، أما المنشآت الجديدة التي تحتوي على الهيدروكلوروفلوروكربونات فيسمح بها حتى 1 كانون الثاني/يناير 2020 .
- (3) يجب أن تُسلم المواد المشار إليها في هذه اللائحة والمعدات التي تحتوي على هذه المواد ، عند إزالتها من السفن ، إلى مرافق استقبال ملائمة .

#### اللائحة 13

#### أكاسيد النيتروجين

- (1) (أ) تتطبق هذه اللائحة على :
  - (i) كل محرك ديزل يزيد خرج قدرته على 130 كيلواطاً مركب على متن سفينة مبنية في 1 كانون الثاني/يناير 2000 أو بعد ذلك التاريخ ؛ و
  - (ii) كل محرك ديزل يزيد خرج قدرته على 130 كيلواطاً خضع لتحويل رئيسي في 1 كانون الثاني/يناير 2000 أو بعد ذلك التاريخ .
- (ب) لا تتطبق هذه اللائحة على :
  - (i) محركات ديزل الطوارئ ، والمحركات المركبة في قوارب النجاة وأي أجهزة أو معدات يتوخى استخدامها في حالة الطوارئ فقط ؛ و
  - (ii) المحركات المركبة على سفن لا تقوم إلا برحلات داخل مياه تخضع لسيادة أو ولاية دولة العلم الذي يحق للسفينة أن ترفعه ، شريطة أن تخضع هذه المحركات لتدبير بديل لمكافحة أكاسيد النيتروجين تضعه الإدارة .

## اللائحتان 12، 13

(ج) دون الإخلال بأحكام الفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة ، يجوز للإدارة أن تعفي من تطبيق هذه اللائحة أي محرك ديزل مركب على سفينة مبنية ، أو على سفينة خضعت لتحويل رئيسي ، قبل تاريخ بدء نفاذ البروتوكول الحالي ، شريطة أن تكون هذه السفينة مخصصة فقط للقيام برحلات إلى موانئ أو فرض بحرية تقع داخل دولة العلم الذي يحق للسفينة أن ترفعه .

(2) (أ) لأغراض هذه اللائحة ، فإن عبارة "التحويل الرئيسي" تعني تعديلاً لمحرك يتم بمقتضاه :

(i) إحلال المحرك بمحرك جديد بُني في 1 كانون الثاني/يناير 2000 أو بعد ذلك التاريخ ، أو

(ii) إدخال أي تعديل جوهري ، وفقاً للتعريف الوارد في المدونة التقنية بشأن أكاسيد النيتروجين ، على المحرك ، أو

(iii) زيادة القدرة القصوى المستمرة للمحرك بأكثر من 10% .

(ب) يجب أن يُوثَّق انبعاث أكاسيد النيتروجين الناشيء عن التعديلات المشار إليها في الفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة ، وفقاً للمدونة التقنية بشأن أكاسيد النيتروجين ، لأغراض موافقة الإدارة .

(3) (أ) رهناً بأحكام اللائحة 3 من هذا المرفق يحظر تشغيل أي محرك ديزل تنطبق عليه هذه اللائحة إلا إذا كان انبعاث أكاسيد النيتروجين (المحسوب بوصفه الانبعاث الكلي المرجح لثاني أكسيد النيتروجين) من المحرك يندرج ضمن الحدود التالية :

(i) 17,0 غ/ك و ساعة عندما تكون  $n$  أقل من 130 دورة في الدقيقة .

(ii)  $45,0n^{(-0,2)}$  غ/ك و ساعة عندما تساوي  $n$  130 دورة في الدقيقة أو أكثر ولكنها تقل عن 2000 دورة في الدقيقة

(iii) 9,8 غ/ك و ساعة عندما تساوي  $n$  2000 دورة في الدقيقة أو تزيد على ذلك

حيث  $n$  = السرعة المقدره للمحرك (عدد دورات العمود المرفقي في الدقيقة) .

وعند استخدام وقود مؤلف من خلائط من الهيدروكربونات ناتجة عن تكرير البترول ، يجب أن تكون إجراءات الاختبار وأساليب القياس متفقة مع المدونة التقنية بشأن أكاسيد النيتروجين، مع مراعاة دورات الاختبار وعوامل الترجيح المبينة في التذييل II لهذا المرفق .



المرفق VI : لوائح منع تلوث الهواء من السفن

(ب) دون الإخلال بأحكام الفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة ، يسمح بتشغيل محرك الديزل عندما :

- (i) يكون المحرك مزودًا بنظام لتنقية غازات العادم ، توافق عليه الإدارة وفقًا للمدونة التقنية بشأن أكاسيد النيتروجين ، بغية خفض انبعاثات أكاسيد النيتروجين على متن السفينة إلى الحدود المبينة في الفقرة الفرعية (أ) على الأقل ، أو
- (ii) يُستخدم أي أسلوب آخر مكافئ ، توافق عليه الإدارة مع مراعاة الخطوط التوجيهية ذات الصلة التي يتعين أن تضعها المنظمة ، بغية خفض انبعاثات أكاسيد النيتروجين على متن السفينة إلى الحدود المبينة في الفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة على الأقل .

اللائحة 14  
أكاسيد الكبريت

متطلبات عامة

- (1) يجب ألا يتجاوز الكبريت الذي يحتوي عليه زيت الوقود المستخدم على متن السفن 4,5% كتلة/كتلة .
- (2) يجب رصد المتوسط العالي للكبريت الذي يحتوي عليه زيت الوقود المتبقي المورد لاستخدامه على متن السفن ، مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي ستصوغها المنظمة .

متطلبات واجبة الانطباق داخل مناطق مكافحة انبعاثات أكاسيد الكبريت

- (3) لأغراض هذه اللائحة ، يجب أن تشمل مناطق مكافحة انبعاثات أكاسيد الكبريت :
- (أ) منطقة بحر البلطيق ، وفقًا لتعريفها الوارد في اللائحة 10(1)(ب) من المرفق I ؛ و

\* يرجى الرجوع إلى القرار MEPC. 82(43) ، خطوط توجيهية لرصد المتوسط العالمي لمحتوى الكبريت في زيوت الوقود المتخلفة الموردة بغرض استخدامها على متن السفن ؛ أنظر البند 9 من القسم المعنون "معلومات إضافية" .

## اللائحة 14

(ب) أية مناطق بحرية أخرى ، بما في ذلك مناطق الموانئ ، تُعَيَّنُها المنظمة وفقاً لمعايير وإجراءات تحديد مناطق مكافحة انبعاثات أكاسيد الكبريت لأغراض منع تلوث الهواء من السفن ، الواردة في التذييل III لهذا المرفق .

(4) أثناء وجود السفن داخل مناطق مكافحة انبعاثات أكاسيد الكبريت ، يجب الوفاء بأحد الشروط التالية على الأقل :

(أ) يجب ألا يتجاوز الكبريت الذي يحتوي عليه زيت الوقود المستخدم على متن السفن 1,5% كتلة/كتلة ؛

(ب) يستخدم نظام لتنقية غازات العادم ، توافق عليه الإدارة مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي ستصوغها المنظمة ، بغية خفض المقدار الكلي لأكاسيد الكبريت المنبعث عن السفن، ويشمل ذلك كلاً من محركات الدفع الرئيسية والمساعدة ، إلى 6,0 غرامات من أكاسيد الكبريت/ك و ساعة أو أقل ، وبحسب هذا المقدار بوصفه الوزن الكلي لانبعاث أكاسيد الكبريت . ويجب ألا تصرف تدفقات النفايات الناتجة عن استخدام هذه المعدات في موانئ أو مرافئ أو مصبات خليجية مغلقة ما لم تتمكن السفينة من أن تثبت - مؤيدة في ذلك بوثائق شاملة - أن تدفقات النفايات هذه لا تؤثر تأثيراً سلباً على النظم الأيكولوجية لتلك الموانئ والمرافئ والمصبات الخليجية ، استناداً إلى معايير تقوم سلطات دولة الميناء بإبلاغها إلى المنظمة . وتعمم المنظمة هذه المعايير على جميع الأطراف في الاتفاقية ؛ أو

(ج) تطبيق أي أسلوب تكنولوجي آخر يمكن التحقق منه وإنفاذه لخفض انبعاثات أكاسيد النيتروجين إلى مستوى مكافئ للمستوى المبين في الفقرة الفرعية (ب) . ويجب أن توافق الإدارة على هذه الأساليب واضحة في اعتبارها الخطوط التوجيهية التي يتعين أن تضعها المنظمة .

(5) يجب أن يُوثق المورد محتوى زيت الوقود من الكبريت ، المشار إليه في الفقرة (1) والفقرة (4)(أ) من هذه اللائحة ، وذلك على النحو الذي تستوجبه اللائحة 18 من هذا المرفق .

(6) يجب على السفن التي تستخدم زيوت وقود مستقلة بغية الامتثال للفقرة (4)(أ) من هذه اللائحة أن تتيح وقتاً كافياً ، قبل دخولها إلى منطقة مكافحة انبعاثات أكاسيد الكبريت ، لتفريغ نظام توزيع الوقود تفريغاً كاملاً من جميع أنواع الوقود التي يتجاوز محتواها من الكبريت 1,5% كتلة/كتلة. ويجب أن يُدوّن في السجل الذي تستوجبه الإدارة حجم زيوت الوقود ذات المحتوى المنخفض من الكبريت (أي التي يساوي محتواها من الكبريت 1,5% أو يقل عن ذلك) في كل صهرنج ، بالإضافة إلى التاريخ ، والساعة ، وموقع السفينة عند اتمام أية عملية تغيير للوقود .

المرفق VI : لوائح منع تلوث الهواء من السفن

- (7) خلال الاثني عشر شهرًا التي تلي مباشرة بدء نفاذ البروتوكول الحالي ، أو تعديلًا للبروتوكول الحالي يُعَيَّن منطقة محددة لمكافحة انبعاثات أكاسيد الكبريت بموجب الفقرة (3)(ب) من هذه اللائحة ، تعفى السفن التي تدخل منطقة لمكافحة انبعاثات أكاسيد الكبريت، مشار إليها في الفقرة (3)(أ) من هذه اللائحة أو محددة بموجب الفقرة (3)(ب) من هذه اللائحة ، من تطبيق المتطلبات الواردة في الفقرتين (4) و(6) من هذه اللائحة ومن تطبيق المتطلبات الواردة في الفقرة (5) من هذه اللائحة ، وذلك بقدر ما تتصل هذه المتطلبات بالفقرة (4)(أ) من هذه اللائحة .

اللائحة 15

المركبات العضوية المتطايرة

- (1) إذا تعين تنظيم انبعاثات المركبات العضوية المتطايرة الصادرة عن الناقلات في موانئ أو فرض تخضع لولاية طرف في بروتوكول عام 1997 ، وجب تنظيمها وفقًا لأحكام هذه اللائحة .
- (2) على الطرف في بروتوكول عام 1997 الذي يحدد موانئ أو فرضًا خاضعة لولايته يتعين فيها تنظيم انبعاثات المركبات العضوية المتطايرة ، أن يقدم إخطارًا بذلك إلى المنظمة . ويجب أن يتضمن هذا الإخطار معلومات عن حجم الناقلات التي يتعين مكافحة الانبعاثات الصادرة عنها ، أو البضائع التي تتطلب نظامًا لمكافحة انبعاث الأبخرة ، وتاريخ نفاذ مفعول هذه المكافحة . ويجب تقديم الإخطار قبل ستة أشهر على الأقل من تاريخ نفاذ المفعول .
- (3) على حكومة كل طرف في بروتوكول عام 1997 تُحدد موانئ أو فرضًا يتعين فيها تنظيم انبعاثات المركبات العضوية المتطايرة ، أن تكفل توفير نظم مكافحة انبعاث الأبخرة ، التي توافق عليها الحكومة أخذة في اعتبارها الخطوط التوجيهية الموضوعية من قبل المنظمة ، في الموانئ والفرض المحددة وأن تضمن استخدامها على نحو مأمون وبطريقة تتلافى تأخير السفينة بلا موجب .
- (4) على المنظمة أن تعمم قائمة بالموانئ والفرض التي تحددها الأطراف في بروتوكول عام 1997 على الأطراف الأخرى في بروتوكول عام 1997 وعلى الدول الأعضاء في المنظمة كي تأخذ علمًا بها .
- (5) يجب أن تُزوّد جميع الناقلات ، الخاضعة لمكافحة انبعاث الأبخرة وفقًا لأحكام الفقرة (2) من هذه اللائحة ، بنظام لتجميع الأبخرة توافق عليه الإدارة أخذة في اعتبارها معايير السلامة الموضوعية من قبل المنظمة ، وأن تستخدم هذه النظم أثناء تحميل بضائع من هذا النوع . ويجوز للفرض التي تم فيها تركيب نظم لمكافحة انبعاث الأبخرة وفقًا لهذه اللائحة أن تقبل الناقلات الموجودة غير المزودة بنظم لتجميع الأبخرة لفترة ثلاث سنوات بعد تاريخ نفاذ المفعول المحدد في الفقرة (2) .

\* يرجى الرجوع إلى الرسالة الدورية MSC/Circ.585 ، معايير نظم مكافحة انبعاثات البخار .

## اللائحتان 15 ، 16

(6) لا تنطبق هذه اللائحة على ناقلات الغاز إلا عندما يتيح نوع نظم التحميل والاحتواء الاحتفاظ بالمركبات العضوية المتطايرة التي لا تشتمل على الميثان بصورة مأمونة على متن السفينة ، أو أعادتها بصورة مأمونة إلى البر .

اللائحة 16  
الترميز المتني

(1) باستثناء ما نص عليه في الفقرة (5) ، لا يُسمح بالترميز على متن السفينة إلا في مُرمّد متني .

(2) (أ) باستثناء ما نص عليه في الفقرة الفرعية (ب) من هذه الفقرة ، يجب أن يفي كل مُرمّد تم تركيبه على متن سفينة في 1 كانون الثاني/يناير 2000 أو بعد ذلك التاريخ بالمتطلبات الواردة في التذييل IV لهذا المرفق . ويجب أن توافق الإدارة على كل مُرمّد آخذة في اعتبارها المواصفات المعيارية للمرمّدات المتنية الموضوعه من قبل المنظمة .

(ب) يجوز للإدارة أن تعفي من تطبيق الفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة أي مُرمّد تم تركيبه على متن سفينة قبل تاريخ دخول بروتوكول عام 1997 حيز النفاذ ، شريطة أن تكون هذه السفينة مخصصة فقط للقيام برحلات داخل مياه تخضع لسيادة أو ولاية دولة العلم الذي يحق للسفينة أن ترفعه .

(3) ليس في هذه اللائحة ما يخل بالحظر المقرر بموجب اتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات ومواد أخرى لعام 1972 بصيغتها المعدلة ، وبروتوكول عام 1996 المتعلق بها ، أو بالمتطلبات الأخرى الواردة فيهما .

(4) يحظر ترميد المواد التالية على متن السفن :

(أ) مخلفات البضائع المذكورة في المرافق I و II و III من الاتفاقية الحالية وما يتصل بها من مواد التعبئة الملوثة ؛

(ب) المركبات ثنائية الفينيل متعدد الكلور (PCBs) ؛

(ج) القمامة ، وفقاً لتعريفها الوارد في المرفق V من الاتفاقية الحالية ، التي تحتوي على فلزات ثقيلة بتركيزات تتجاوز التركيزات النذرة ؛ و

(د) المنتجات البترولية المكررة التي تحتوي على مركبات هالوجينية .

\* يرجى الرجوع إلى القرار MEPC.76(40) ، المواصفات القياسية للمرمّدات المتنية ، والقرار MEPC.93(45) ، تعديلات على المواصفات القياسية للمرمّدات المتنية .



المرفق VI : لوائح منع تلوث الهواء من السفن

- (5) كما أن حمأة المجارير وحمأة الزيت الناتجتين أثناء التشغيل المعتاد للسفينة يجوز ترميدهما على متن السفينة في الوحدات الرئيسية أو المساعدة لتوليد القدرة أو في المراجل ، ولكن يجب ألا ينفذ الترميد في تلك الحالات داخل الموانئ والمرافئ والمصبات الخليجية .
- (6) يحظر ترميد مركبات بوليفينيل الكلوريد على متن السفينة ، إلا في مرمرات متتية صدرت لها من المنظمة شهادة موافقة على نوع المرمد .
- (7) يجب أن يتوافر على متن السفن المزودة بمرمرات تخضع لهذه اللائحة دليل تشغيل موضوع من قبل المصنع يبين كيفية تشغيل المرمد ضمن الحدود الموصوفة في الفقرة 2 من التذييل IV لهذا المرفق .
- (8) يجب أن يكون العاملون المسؤولون عن تشغيل أي مرمد حاصلين على تدريب في هذا الشأن ، وأن يكونوا قادرين على تنفيذ التوجيهات الواردة في دليل التشغيل الموضوع من قبل المصنع .
- (9) يجب أن تخضع درجة حرارة غاز الاحتراق الخارج للرصد في كل الأوقات ، ويجب ألا تلتم النفايات إلى مرمد متني مستمر التلقيم عندما تقل درجة الحرارة عن درجة الحرارة الدنيا المسموح بها وهي 850° مئوية . وفيما يتعلق بالمرمرات المتتية منقطة التلقيم ، يجب أن تصمم الوحدات بحيث تصل درجة الحرارة في غرفة الاحتراق إلى 600° مئوية في غضون 5 دقائق بعد بدء التشغيل .
- (10) ليس في هذه اللائحة ما يتسبب استحداث وتركيب وتشغيل أجهزة ذات تصميم بديل للمعالجة الحرارية للنفايات على متن السفن ، تفي بمتطلبات هذه اللائحة أو تفوقها .

اللائحة 17

مرافق الاستقبال

- (1) تتعهد حكومة كل طرف في بروتوكول عام 1997 بأن تضمن توفير مرافق مناسبة لتلبية ما يلي :
- (أ) احتياجات السفن التي تستخدم موانئها المعنية بالإصلاح ، وذلك لاستقبال المواد المستنفدة للأوزون والمعدات التي تحتوي على هذه المواد عند رفعها من السفن ؛
- (ب) احتياجات السفن التي تستخدم موانئها أو فرضها أو موانئها المعنية بالإصلاح ، وذلك لاستقبال مخلفات تنقية غازات العادم الناتجة عن نظام معتمد لتنقية غازات العادم عندما يكون تصريف هذه المخلفات في البيئة البحرية غير مسموح به بموجب اللائحة 14 من هذا المرفق ؛

دون التسبب في تأخير السفن بلا موجب ، و



## اللائحتان 17 ، 18

(ج) الاحتياجات ، في مرافق تفكيك السفن ، وذلك لاستقبال المواد المستنفدة للأوزون والمعدات التي تحتوي على هذه المواد عند رفعها من السفن .

(2) على كل طرف في بروتوكول عام 1997 أن يخطر المنظمة بجميع الحالات التي لا تتوافر فيها المرافق المنصوص عليها في هذه اللائحة ، أو التي تعتبر فيها هذه المرافق غير كافية ، كي تبلغ المنظمة أعضائها بذلك .

## اللائحة 18

## نوعية زيت الوقود

على زيت الوقود المورد المستخدم لأغراض الاحتراق على متن السفن التي ينطبق عليها هذا المرفق أن يفي بالمتطلبات التالية :

(أ) باستثناء ما نصّ عليه في الفقرة الفرعية (ب) :

(i) يجب أن يتألف زيت الوقود من خلأئط هيدروكربونية ناتجة عن تكرير البترول . ولا يستبعد هذا إضافة كميات صغيرة من المواد بهدف تحسين جوانب أداء معينة ؛

(ii) يجب أن يكون زيت الوقود خالياً من الأحماض غير العضوية ؛

(iii) يجب ألا يحتوي زيت الوقود على أية مادة مضافة أو نفاية كيميائية من شأنها :

(1) أن تهدد سلامة السفن أو تؤثر تأثيراً سيئاً على أداء الآلات ، أو

(2) أن تضرر بالعاملين ، أو

(3) أن تسهم بوجه عام في زيادة تلوث الهواء ، و

(ب) زيت الوقود المخصص لأغراض الاحتراق والناتج بأساليب أخرى غير تكرير البترول يجب ألا :

(i) يتجاوز محتواه من الكبريت المقدار المحدد في اللائحة 14 من هذا المرفق ؛

(ii) يؤدي إلى تجاوز المحرك لحدود انبعاث أكاسيد النيتروجين المبينة في اللائحة 13(3)(أ) من هذا المرفق ؛

المرفق VI : لوائح منع تلوث الهواء من السفن

- (iii) يحتوي على أحماض غير عضوية ؛ وألا
- (iv) (1) يهدد سلامة السفن أو يؤثر تأثيراً سيئاً على أداء الآلات ، أو
- (2) يضر بالعاملين ، أو
- (3) يسهم بوجه عام في زيادة تلوث الهواء .
- (2) لا تنطبق هذه اللائحة على الفحم في صورته الصلبة أو على الوقود النووي .
- (3) فيما يتعلق بكل سفينة تخضع للائحتين 5 و6 من هذا المرفق ، يجب أن تسجل تفاصيل زيت الوقود المورد والمستخدم لأغراض الاحتراق على متن السفن في مذكرة توريد الوقود التي يجب أن تتضمن على الأقل المعلومات المحددة في التذييل V لهذا المرفق .
- (4) يجب الاحتفاظ بمذكرة توريد الوقود على متن السفينة في مكان يتيح الوصول إليها بسهولة لأغراض التفتيش في جميع الأوقات المعقولة . ويجب الاحتفاظ بها لفترة ثلاث سنوات بعد توريد زيت الوقود على متن السفينة .
- (5) (أ) يجوز للسلطة المختصة\* في حكومة أحد الأطراف في بروتوكول عام 1997 أن تفتش على مذكرات توريد الوقود على متن أية سفينة ينطبق عليها هذا المرفق عند وجود هذه السفينة في مينائها أو قرضتها البحرية ، وأن تستخرج نسخة من كل مذكرة توريد وقود ، وأن تطلب من الربان أو الشخص المسؤول عن السفينة أن يشهد بأن كل نسخة لها هي نسخة صادقة من مذكرة توريد الوقود المعنية . كما يجوز للسلطة المختصة أن تتحقق من مضمون أية مذكرة عن طريق مشاورات تجريها مع الميناء التي صدرت فيه المذكرة .
- (ب) يجب أن تقوم السلطة المختصة بالتفتيش على مذكرات توريد الوقود وباستخراج النسخ الموثقة ، بموجب هذه الفقرة ، بأسرع ما يمكن ودون التسبب في تأخير السفينة بلا موجب .

\* يرجى الرجوع إلى إجراءات مراقبة السفن من قبل دولة الميناء ، التي اعتمدها المنظمة بموجب القرار A.787(19) وعدلتها بموجب القرار A.882(21) ، أنظر منشور المنظمة البحرية الدولية الذي يحمل رقم المبيع IMO-021A .

## اللائحة 18

(6) يجب أن تُشفَع مذكرة توريد الوقود بعينة نموذجية من زيت الوقود المورد ، مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي يتعين أن تضعها المنظمة . ويجب أن تختم العينة وأن يوقع عليها ممثل المورد والربان أو الضابط المسؤول عن عملية الوقود عند إتمام عمليات الوقود ، وأن يحتفظ بها تحت رقابة السفينة إلى أن يستهلك جزء كبير من زيت الوقود ، ولكن لفترة لا تقل بأي حال من الأحوال عن اثني عشر شهراً من تاريخ التوريد .

(7) تتعهد الأطراف في بروتوكول عام 1997 بأن تضمن قيام السلطات المختصة المعينة من جانبها بما يلي :

(أ) إمساك سجل بالموردين المحليين لزيت الوقود ؛

(ب) إلزام الموردين المحليين بتوفير مذكرة توريد الوقود والعينة اللتين تستوجبهما هذه اللائحة، موثقتين من مورد زيت الوقود بما يؤكد أن زيت الوقود يفي بمتطلبات اللائحتين 14 و 18 من هذا المرفق ؛

(ج) إلزام الموردين المحليين بالاحتفاظ بنسخة من مذكرة توريد الوقود لمدة ثلاث سنوات على الأقل لأغراض التفتيش والتحقق من جانب دولة الميناء إذا استلزم الأمر ؛

(د) اتخاذ التدبير الواجب ضد موردي زيت الوقود الذين يتبين انهم قد وردوا زيت وقود لا يتفق مع ما تضمنته مذكرة توريد الوقود ؛

(هـ) إبلاغ الإدارة بأية حالة تحصل فيها إحدى السفن على زيت وقود يتبين عدم امتثاله لمتطلبات اللائحة 14 أو اللائحة 18 من هذا المرفق ؛ و

(و) إبلاغ المنظمة ، كي تحيط الأطراف في بروتوكول عام 1997 علماً ، بجميع الحالات التي لا يفي فيها مورود زيت الوقود بالمتطلبات المحددة في اللائحة 14 أو اللائحة 18 من هذا المرفق .

(8) فيما يتصل بعمليات التفتيش من جانب دولة الميناء التي تنفذها أطراف في بروتوكول عام 1997، تتعهد الأطراف كذلك بما يلي :

(أ) إبلاغ الطرف أو غير الطرف الذي صدرت ضمن ولايته مذكرة توريد الوقود بالحالات التي يتم فيها توريد وقود لا يفي بالمتطلبات ، مع توفير جميع المعلومات ذات الصلة ؛ و

(ب) كفالة اتخاذ التدبير التصحيحي الملائم بما يجعل الوقود الذي تبين عدم امتثاله يفي بالمتطلبات وأجبة الانطباق .

المرفق VI : لوائح منع تلوث الهواء من السفن

### اللائحة 19

المتطلبات المتعلقة بمنصات وأبراج الحفر

(1) رهناً بأحكام الفقرتين (2) و(3) من هذه اللائحة ، يجب أن تمتثل المنصات وأبراج الحفر الثابتة والعائمة لمتطلبات هذا المرفق .

(2) وفقاً للمادة 2(3) (ب)(ii) من الاتفاقية الحالية ، تُعفى من أحكام هذا المرفق الانبعاثات الناشئة مباشرة عن استكشاف الموارد المعدنية في قاع البحر واستغلالها وما يرتبط بها من عمليات تجهيز بحرية . وتشمل هذه الانبعاثات ما يلي :

(أ) الانبعاثات الناشئة عن ترميد مواد ناتجة حصراً ومباشرة عن استكشاف المواد المعدنية في قاع البحر واستغلالها وما يرتبط بها من عمليات تجهيز بحرية ، وتشمل - دون أن تقتصر على ذلك - توقد الهيدروكربونات وحرق مخلفات الحفر ، و/أو الطين و/أو سوائل التنشيط أثناء عمليات إتمام الآبار واختبارها ، والتوقد الناشيء عن ظروف التفلطح ؛

(ب) انطلاق غازات ومركبات متطايرة منجرفة مع سوائل ومخلفات الحفر ؛

(ج) الانبعاثات المرتبطة حصراً ومباشرةً بتجهيز معادن قاع البحر ومناولتها وتخزينها ؛ و

(د) الانبعاثات من محركات الديزل المخصصة حصراً ومباشرةً لاستكشاف الموارد المعدنية في قاع البحر واستغلالها وما يرتبط بها من عمليات تجهيز بحرية .

(3) لا تنطبق متطلبات اللائحة 18 من هذا المرفق على استخدام الهيدروكربونات التي تنتج ثم تستخدم في الموقع كوقود ، عندما توافق الإدارة على ذلك .

## تذييلات المرفق VI

## I التذييل

نموذج شهادة (IAPP)  
(اللائحة 8)

## الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء

صادرة بموجب أحكام بروتوكول عام 1997 لتعديل الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 ، بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (المشار إليها فيما بعد باسم "الاتفاقية") وبتحويل من حكومة :

.....  
( الاسم الكامل للبلد )

..... من جانب

( الاسم الكامل لمنصب الشخص المختص أو المنظمة  
المختصة المفوضين بمقتضى أحكام الاتفاقية )

اسم السفينة	الرقم المميز أو الأحرف المميزة	رقم المنظمة البحرية الدولية	ميناء التسجيل	الحمولة الإجمالية

ناقلة

نوع السفينة :

سفن أخرى غير الناقلات



## تنبيلات المرفق VI

## نشهد :

1. أن السفينة قد تمت معاينتها وفقاً للائحة 5 من المرفق VI من الاتفاقية ؛  
و
2. أنه تبين من المعاينة أن المعدات والنظم والتجهيزات والترتيبات والمواد  
تمثل بصورة كاملة للمتطلبات واجبة الانطباق من المرفق VI للاتفاقية .

وهذه الشهادة صالحة حتى.....  
رهنًا بالمعاينات المنفذة وفقاً للائحة 5 من المرفق VI للاتفاقية .

صدرت في .....  
(مكان اصدار الشهادة)

..... (تاريخ الاصدار)  
..... (توقيع المسؤول المفوض أصول  
ا بإصدار الشهادة)

(شعار أو خاتم السلطة المصدرة للشهادة ، حسب مقتضى الحال)

التنزيل I: نموذج شهادة IAPP

### المصادقة على المعاينات السنوية والبيئية

نشهد بأنه لدى إجراء معاينة لهذه السفينة بمقتضى اللائحة 5 من المرفق VI للاتفاقية ، تبين أنها تمتثل للأحكام ذات الصلة من الاتفاقية :

معاينة سنوية :  
التوقيع : .....  
( توقيع الموظف المفوض )

المكان : .....  
التاريخ : .....

( شعار أو خاتم السلطة ، حسب مقتضى الحال )

معاينة سنوية \* /بيئية\* :  
التوقيع : .....  
( توقيع الموظف المفوض )

المكان : .....  
التاريخ : .....

( شعار أو خاتم السلطة ، حسب مقتضى الحال )

معاينة سنوية \* /بيئية\* :  
التوقيع : .....  
( توقيع الموظف المفوض )

المكان : .....  
التاريخ : .....

( شعار أو خاتم السلطة ، حسب مقتضى الحال )

معاينة سنوية :  
التوقيع : .....  
( توقيع الموظف المفوض )

المكان : .....  
التاريخ : .....

( شعار أو خاتم السلطة ، حسب مقتضى الحال )

تذييلات المرفق VI

تكملة الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء  
(شهادة IAPP)

سجل البناء والمعدات

وفقاً لأحكام المرفق VI من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 ، بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (المشار إليها فيما بعد باسم "الاتفاقية") .

ملاحظات :

1	يُرفق هذا السجل بشهادة IAPP على الدوام . ويجب أن تتوافر شهادة IAPP على متن السفينة في كل الأوقات .
2	إذا لم تكن لغة السجل الأصلي هي الانكليزية أو الفرنسية أو الاسبانية يجب أن يتضمن النص ترجمة إلى إحدى هذه اللغات .
3	تدون البيانات داخل الأطر بادراج علامة (x) إذا كانت الاجابة هي "نعم" و"ينطبق" ، أو بادراج علامة (-) إذا كانت الاجابة هي "لا" و"لا ينطبق" ، حسب الحالة .
4	تشير اللوائح المذكورة في هذا السجل ، ما لم ينص على خلاف ذلك ، إلى لوائح المرفق VI من الاتفاقية ، وتشير القرارات والرسائل الدورية إلى قرارات ورسائل دورية اعتمدها المنظمة البحرية الدولية .

1 تفاصيل السفينة

1	اسم السفينة.....
2.1	الرقم المميز أو الأحرف المميزة.....
3.1	رقم المنظمة البحرية الدولية.....
4.1	ميناء التسجيل.....
5.1	الحمولة الاجمالية.....
6.1	تاريخ مد صالب السفينة أو بلوغها مرحلة مماثلة من البناء.....
7.1	تاريخ بدء إجراء تحويل رئيسي للمحرك (إذا انطبق) (اللائحة 13) : .....

## التنزيل I: نموذج شهادة IAPP

## 2 مكافحة الانبعاثات الصادرة عن السفينة

## 1.2 المواد المستفدة للأوزون (اللائحة 12)

1.1.2 يجوز أن تستمر قيد الخدمة النظم والمعدات التالية لإخماد الحرائق التي تحتوي على هالونات : .....

الموقع على السفينة	النظام/المعدات

2.1.2 يجوز أن تستمر قيد الخدمة النظم والمعدات التالية التي تحتوي على مركبات الكلوروفلوروكربون : .....

الموقع على السفينة	النظام/المعدات

3.1.2 يجوز أن تستمر قيد الخدمة النظم التالية التي تحتوي على مركبات الهيدروكلوروفلوروكربون والمركبة قبل 1 كانون الثاني/يناير 2020 :

الموقع على السفينة	النظام/المعدات

## 2.2 أكاسيد النيتروجين (اللائحة 13)

1.2.2 محركات الديزل التالية التي يزيد خرج قدرتها على 130 كيلوواطاً ، والمركبة على سفينة مبنية في 1 كانون الثاني/يناير 2000 أو بعد ذلك التاريخ، تمثل لمعايير الانبعاث المبينة في اللائحة 13(3)(أ)، وفقاً للمدونة التقنية بشأن أكاسيد النيتروجين : .....

المُصنِّع والطرز	الرقم التسلسلي	الاستخدام	خرج القدرة (ك و)	السرعة المقدرة (دورة في الدقيقة)

تنبيلات المرفق VI

2.2.2 محركات الديزل التالية التي يزيد خرج قدرتها على 130 كيلوواطًا ، والتي خضعت لتحويل رئيسي وفقًا للتعريف الوارد في اللائحة 13(2) في 1 كانون الثاني/يناير 2000 أو بعد ذلك التاريخ ، تمتثل لمعايير الانبعاث المبينة في اللائحة 13(3)(أ) ، وفقًا للمدونة التقنية بشأن أكاسيد النيتروجين :.....

المُصنِّع والطرز	الرقم التسلسلي	الاستخدام	خرج القدرة (ك و)	السرعة المقدرة (دورة في الدقيقة)

3.2.2 محركات الديزل التالية التي يزيد خرج قدرتها على 130 كيلوواطًا والمركبة على سفينة مبنية في 1 كانون الثاني/يناير 2000 أو بعد ذلك التاريخ ، أو التي يزيد خرج قدرتها على 130 كيلوواطًا وخضعت لتحويل رئيسي وفقًا للتعريف الوارد في اللائحة 13(2) في 1 كانون الثاني/يناير 2000 أو بعد ذلك التاريخ ، مزودة بنظام لتنقية غازات العادم أو بأساليب مكافئة وفقًا لللائحة 13(3) والمدونة التقنية بشأن أكاسيد النيتروجين :.....

المُصنِّع والطرز	الرقم التسلسلي	الاستخدام	خرج القدرة (ك و)	السرعة المقدرة (دورة في الدقيقة)

4.2.2 محركات الديزل التالية ، المذكورة في 1.2.2 ، و 2.2.2 ، و 3.2.2 ، أعلاه مزودة بأجهزة لرصد وتسجيل انبعاثات أكاسيد النيتروجين وفقًا للمدونة التقنية بشأن أكاسيد النيتروجين :.....

المُصنِّع والطرز	الرقم التسلسلي	الاستخدام	خرج القدرة (ك و)	السرعة المقدرة (دورة في الدقيقة)



## التذييل I: نموذج شهادة IAPP

## 3.2 أكاسيد الكبريت (اللائحة 14)

1.3.2 عندما تعمل السفينة داخل منطقة من مناطق مكافحة انبعاثات أكاسيد الكبريت المحددة في اللائحة 14(3)، تستخدم السفينة:

1. زيت وقود لا يتجاوز محتواه من الكبريت 1,5% كتلة/كتلة، كما يستدل على ذلك من مذكرات توريد الوقود؛ أو
2. نظام معتمد لتتنقية غازات العادم من أجل خفض انبعاثات أكاسيد الكبريت إلى أدنى من 6,0 غرامات من أكاسيد الكبريت/ك و ساعة؛ أو
3. تكنولوجيا معتمدة أخرى لخفض أكاسيد الكبريت إلى أدنى من 6,0 غرامات من أكاسيد الكبريت/ك و ساعة

## 4.2 المركبات العضوية المتطايرة (اللائحة 15)

1.4.2 الناقل مزودة بنظام لتجميع الأبخرة مركب ومعتمد وفقاً للرسالة الدورية MSC/Circ.585

## 5.2 السفينة مزودة بمرمّد:

1. يمثل للقرار MEPC.76(40) بصيغته المعدلة
2. تم تركيبه قبل 1 كانون الثاني/يناير 2000 ولا يمثل للقرار MEPC.76(40) بصيغته المعدلة

نشهد أن هذا السجل صحيح من جميع النواحي .

صدر في ..... (مكان إصدار السجل)

..... (تاريخ الإصدار)  
..... (توقيع المسؤول المفوض أصولاً بإصدار السجل)

(شعار أو خاتم السلطة المصدرة للسجل، حسب مقتضى الحال)

## التذييل II

### دورات الاختبار وعوامل الترجيح (اللائحة 13)

ينبغي تطبيق دورات الاختبار وعوامل الترجيح التالية للتحقق من امتثال محركات الديزل البحرية لحدود انبعاث أكاسيد النيتروجين وفقاً لللائحة 13 من هذا المرفق باستخدام الاجراء الاختباري واسلوب القياس الموصوفين في المدونة التقنية بشأن أكاسيد النيتروجين .

1. فيما يتعلق بالمحركات البحرية ثابتة السرعة المستخدمة في الدفع الرئيسي للسفينة ، بما في ذلك ناقل الحركة الديزل الكهربائي ، ينبغي تطبيق دورة الاختبار E2 .
2. فيما يتعلق بالأطقم ذات الرفاس متغير الخطوة ، ينبغي تطبيق دورة الاختبار E2 .
3. فيما يتعلق بالمحركات الرئيسية والمساعدة المطوعة للرفاس ، ينبغي تطبيق دورة الاختبار E2 .
4. فيما يتعلق بالمحركات المساعدة ثابتة السرعة ، ينبغي تطبيق دورة الاختبار D2 .
5. فيما يتعلق بالمحركات المساعدة متغيرة السرعة ومتغيرة الحمل ، ينبغي تطبيق دورة الاختبار C1 .

دورة اختبار " الدفع الرئيسي ثابت السرعة " (بما في ذلك ناقل الحركة الديزل الكهربائي والمنشآت ذات الرفاس متغير الخطوة)

السرعة	%100	%100	%100	%100	دورة اختبار من النوع E2
القدرة	%25	%50	%75	%100	
عامل الترجيح	0,15	0,15	0,5	0,2	

## تدبيلات المرفق VI

دورة اختبار المحركات الرئيسية والمساعدة المطوعة للرفاس "

%63	%80	%91	%100	السرعة	دورة اختبار من النوع E3
%25	%50	%75	%100	القدرة	
0,15	0,15	0,5	0,2	عامل الترجيح	

دورة اختبار " المحركات المساعدة ثابتة السرعة "

%100	%100	%100	%100	%100	السرعة	دورة اختبار من النوع D2
%10	%25	%50	%75	%100	القدرة	
0,1	0,3	0,3	0,25	0,5	عامل الترجيح	

دورة اختبار " المحركات المساعدة متغيرة السرعة ومتغيرة الحمل "

البطئية	المتوسطة			المقدرة				السرعة	دورة اختبار من النوع CI
	%50	%75	%100	%10	%50	%75	%100	عزم اللي %	
0,15	0,1	0,1	0,1	0,1	0,15	0,15	0,15	عامل الترجيح	

### التذييل III

#### معايير واجراءات تحديد مناطق مكافحة انبعاثات أكاسيد الكبريت (اللائحة 14)

#### 1 الأهداف

1.1 الغرض من هذا التذييل هو توفير معايير واجراءات لتحديد مناطق مكافحة انبعاثات أكاسيد الكبريت. والهدف من مناطق مكافحة انبعاثات أكاسيد الكبريت هو منع وخفض ومكافحة تلوث الهواء من انبعاثات أكاسيد الكبريت وما يرتبط بها من آثار سيئة على المناطق البرية والبحرية .

2.1 وينبغي أن تنظر المنظمة في إنشاء منطقة لمكافحة انبعاثات أكاسيد الكبريت إذا ما تبين أن هناك احتياجاً مؤكداً لذلك من أجل منع وخفض ومكافحة تلوث الهواء من انبعاثات أكاسيد الكبريت الصادرة عن السفن .

#### 2 المعايير الواجبة توافرها في اقتراح يدعو إلى تحديد منطقة لمكافحة انبعاثات أكاسيد الكبريت

1.2 الدول المتعاقدة في بروتوكول عام 1997 هي وحدها التي يجوز لها أن تقدم اقتراحاً إلى المنظمة بتحديد منطقة لمكافحة انبعاثات أكاسيد الكبريت . وعندما يكون لدولتين متعاقدين أو أكثر مصلحة مشتركة في منطقة بعينها ينبغي لهما أن تصوغا اقتراحاً مُنسقاً .

2.2 ويجب أن يشمل الاقتراح ما يلي :

1. تحديد واضح للمنطقة المقترح أن تطبق فيها مكافحة انبعاثات أكاسيد الكبريت الصادرة عن السفن إلى جانب خريطة مرجعية تبين عليها المنطقة المعنية ؛

2. وصف المناطق البرية والبحرية المعرضة للتأثر بانبعاثات أكاسيد الكبريت الصادرة عن السفن ؛

3. تقييم يثبت أن انبعاثات أكاسيد الكبريت الصادرة عن السفن العاملة داخل المنطقة المقترح أن تطبق فيها مكافحة انبعاثات أكاسيد الكبريت تسهم في تلوث الهواء من أكاسيد الكبريت ، بما في ذلك ترسب أكاسيد الكبريت ، ويبين ما يرتبط بها من آثار سيئة على المناطق البرية والبحرية موضع النظر . ويجب أن يشمل هذا التقييم وصفاً لآثار انبعاثات أكاسيد الكبريت على النظم

## تنبيلات المرفق VI

الايكولوجية البرية والمائية ، ومناطق الانتاجية الطبيعية ، والموائل الحرجة ، ونوعية المياه ، وصحة الانسان ، والمناطق ذات الأهمية الثقافية والعلمية ، حسب مقتضى الحال . ويجب تحديد مصادر البيانات ذات الصلة ، بما في ذلك المنهجيات المستخدمة ؛

4. المعلومات المفيدة المتعلقة بالأحوال الجوية في المنطقة المقترح أن تطبق فيها مكافحة انبعاثات أكاسيد الكبريت والمناطق البرية والبحرية المعرضة للخطر ، ولا سيما أنماط الرياح السائدة ، أو المتعلقة بالظروف الطبوغرافية أو الجيولوجية أو البحرية أو المورفولوجية أو الظروف الأخرى التي قد تؤدي إلى زيادة محتملة في التلوث الموضوعي للهواء أو في مستويات تكوين الأحماض ؛

5. طبيعة حركة مرور السفن في المنطقة المقترح أن تطبق فيها مكافحة انبعاثات أكاسيد الكبريت ، بما في ذلك أنماط هذه الحركة وكثافتها ؛ و

6. وصف لتدابير المكافحة المتخذة من جانب الدولة أو الدول المتعاقدة المتقدمة بالاقتراح بغية معالجة المصادر البرية لانبعاثات أكاسيد النيتروجين التي تؤثر على المنطقة المعرضة للخطر ، والنافذة والمطبقة بالفعل ، إلى جانب التدابير المتوخى اعتمادها بموجب أحكام اللائحة 14 من المرفق VI للاتفاقية الحالية .

3.2 تُعيّن الحدود الجغرافية لمنطقة مكافحة انبعاثات أكاسيد النيتروجين استناداً إلى المعايير ذات الصلة المبينة أعلاه ، بما في ذلك انبعاثات وترسبات أكاسيد الكبريت الناتجة عن السفن التي تبحر في المنطقة المقترحة ، وأنماط حركة مرور السفن وكثافتها ، وظروف الرياح .

4.2 ينبغي أن يقدم الاقتراح الداعي إلى تحديد منطقة لمكافحة انبعاثات أكاسيد النيتروجين إلى المنظمة وفقاً للقواعد والأجراءات المحددة من جانب المنظمة .

3 الإجراءات التي تتبعها المنظمة لدى تقييم واعتماد مناطق مكافحة انبعاثات أكاسيد الكبريت

1.3 يجب أن تنظر المنظمة في كل اقتراح تقدمه إليها دولة متعاقدة أو دول متعاقدة .

2.3 تحدد منطقة مكافحة انبعاثات أكاسيد الكبريت عن طريق تعديل لهذا المرفق يُبحث ويعتمد ويدخل حيز النفاذ وفقاً للمادة 16 من الاتفاقية الحالية .



### التنزيل III : معايير واجراءات تحديد مناطق مكافحة انبعاثات أكاسيد الكبريت

3.3 تأخذ المنظمة في اعتبارها ، لدى تقييم الاقتراح ، المعايير التي يتعين إراجها في كل اقتراح يقدم لاعتماده والتي ترد في القسم 2 أعلاه ، وكذلك التكاليف النسبية لخفض ترسبات الكبريت الناتجة عن السفن بالمقارنة مع تدابير مكافحة البرية . كما ينبغي مراعاة الآثار الاقتصادية التي ستعرض لها السفن التي تقوم برحلات دولية .

### 4 أداء مناطق مكافحة انبعاثات أكاسيد الكبريت

1.4 تُشجّع الأطراف التي لها سفن تبحر في المنطقة على إحاطة المنظمة علماً بأي شواغل تتعلق بأداء المنطقة .

## التذييل IV

الموافقة على نوع المرممات المتتية ، وحدودها التشغيلية  
(اللائحة 16)

(1) يجب أن يحصل كل مرمد من المرممات المتتية الموصوفة في اللائحة (2)16 على شهادة المنظمة المتعلقة بالموافقة على نوع المرمم . وبغية الحصول على هذه الشهادة ، يجب أن يصمم المرمم ويبنى وفقاً لمعيار معتمد ، على النحو المبين في اللائحة (2)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/النفائيات من أجل تحديد ما إذا كان المرمم يعمل ضمن الحدود المبينة في الفقرة (2) من هذا التذييل :

حمأة زيت تتألف من :  
75% حمأة زيت وقود ثقيل ؛  
5% نفائيات زيت التزليق ؛ و  
20% ماء مستحلب .

نفائيات صلبة تتألف من :  
50% نفائيات غذائية  
50% قمامة تحتوي على  
30% ورق تقريباً  
40% ورق مقوى تقريباً  
10% خرق تقريباً  
20% لدائن تقريباً  
وتصل نسبة الرطوبة في هذا الخليط إلى 50% ونسبة المواد الصلبة غير القابلة للاحتراق إلى 7% .

(2) يجب أن تُشغل المرممات المصنوفة في اللائحة (2)16 ضمن الحدود التالية :

الأكسجين في غرفة الاحتراق : 6-12%

متوسط أقصى كمية لأول أكسيد الكربون في غازات الاحتراق : 200 مغ/م ج

متوسط أقصى رقم للسناج : Bacharach 3 أو Ringelman 1 (20% إعتام)  
(لا يقبل رقم أعلى للسناج إلا أثناء فترات قصيرة للغاية مثل بدء التشغيل)

التنزيل IV : الموافقة على نوع المرممات المنتية ، وحدودها التشغيلية

مكونات غير محروقة في مخلفات الرماد : أقصى نسبة = 10% وزناً

مدى درجات حرارة الغازات الخارجة من غرفة الاحتراق : 850° - 1200° مئوية

## التذييل V

المعلومات التي يتعين إدراجها في مذكرة توريد الوقود  
(اللائحة 18 (3))

اسم السفينة المتلقية للوقود ورقم المنظمة البحرية الدولية الخاص بها  
الميناء

تاريخ بدء التسليم

اسم مُورد زيت الوقود البحري وعنوانه ورقم هاتفه

اسم المنتج (أسماء المنتجات)

الكمية بالأطنان المترية

الكثافة عند 15° مئوية ، كغ/م<sup>3</sup>\*

المحتوى من الكبريت (% كتلة/كتلة)<sup>†</sup>

إعلان موقع ومصدق من ممثل مورد زيت الوقود بما يؤكد أن زيت  
الوقود المورد يمثل لللائحة 14(1) أو 4(أ) واللائحة 18(1) من هذا المرفق

\* ينبغي اختبار زيت الوقود وفقاً للمعيار 3675 (الصادر عن المنظمة الدولية للتوحيد القياسي ISO) .  
† ينبغي اختبار زيت الوقود وفقاً للمعيار 8754 (الصادر عن المنظمة الدولية للتوحيد القياسي ISO) .

# معلومات إضافية



1  
قائمة التفسيرات الموحدة للمرفقات  
I ، و II ، و III لاتفاقية ماربول 78/73

معلومات إضافية

1	قائمة التفسيرات الموحدة للمرفق I لاتفاقية ماربول 78/73
	التفسير الموحد لأحكام المرفق I ، المرفق 2 ، MEPC/Circ.97 والتصويب 1
	تنقيح التفسير الموحد للاتحة 10(3)(ب)(vi) ، الفقرة 17.5 ، MEPC 17/21
	التفسير الموحد للوائح 1(8) ، و 3 ، و 16(1) ، و 16(2)(ب) ، و 25(1) ، و 25(2) ، المرفق 5 ، MEPC 18/18
	التفسير الموحد للاتحتين 1(4) ، و 8 ، المرفق 3 ، MEPC 19/18
	التفسير الموحد للوائح 4 ، و 5 ، و 15(5) ، و 16(3)(أ) ، و 21 ، المرفق 5 ، MEPC 20/19
	التفسير الموحد للاتحتين 1(9) و 10(3) من المرفق I وتفسير قرار الجمعية A.541(13) (غير مدرج في هذا الكتاب) ، المرفق 11 ، MEPC 21/19
	التفسير الموحد لعبارة "كل الخلائط الزيتية" للورد في اللاتحتين 15(5)(أ) ، و 15(5)(ب)(ii)(3) ، الفقرة 7.5 ، MEPC 25/20
	تعديل وتفسير متفق عليهما بشأن اللاتحة 17 من المرفق I ، المرفق 5 ، MEPC 26/25
	التفسير الموحد للاتحة 17 من المرفق I ، المرفق 7 ، MEPC 27/16
	التفسير الموحد للاتحة 1(1) من المرفق I ، المرفق 7 ، MEPC 30/24
	التفسير الموحد للاتحة 1(17) من المرفق I ، المرفق 5 ، MEPC 31/21
	التفسير الموحد للاتحة 26 من المرفق I ، الفقرة 2.5 ، MEPC 32/20 والمرفق 3
	التفسير الموحد للوائح 9(4) ، و 10(3) ، و 16(1) و 16(2) من المرفق I ، الفقرة 5.4 ، MEPC 33/20 والمرفق 5
	التفسيرات الموحدة للوائح 7 ، و 12(2) ، و 13 ، و 13زاي ، و 13واو(3)(د) ، و 13زاي(4) ، و 15(7) ، و 16(6) ، و 21 من المرفق I ، الفقرة 2.2.7 ، MEPC 34/23 والمرفق 6

معلومات إضافية

التفسير الموحد للاتحة 15(7) من المرفق I	MEPC 35/21 ، الفقرة 10.8 والمرفق 5
التفسير الموحد للاتحة 15(5) من المرفق I	MEPC 36/22 ، الفقرة 38.9 والمرفق 7
التفسير الموحد للاتحتين 13(3) (د) و 13(أ) من المرفق I	MEPC 38/20 ، الفقرتان 9.3 و 14.8
التفسير الموحد للاتحة 13(3) (ب) والاتحة 25أ(2) من المرفق I	MEPC 40/21 ، الفقرتان 2.8 و 3.9 والمرفق 4
التفسير الموحد MPC 7 الذي وضعته الرابطة الدولية لجمعيات تصنيف السفن بشأن التحميل في ظل التوازن الهيدروستاتي ، الذي تتضمنه الرسالة الدورية MEPC/Circ.365	MEPC 43/21 ، الفقرات من 23.11 إلى 25.11

معلومات إضافية

2 قائمة التفسيرات الموحدة للمرفق II لاتفاقية ماربول 78/73

نصوص التفسيرات الموحدة المتفق عليها للمرفق II	MEPC 22/21 ، المرفق 7
التفسيرات الموحدة لأحكام المرفق II	MEPC 23/22 ، المرفق 6
تفسير المرفق II فيما يتعلق بسفن الترميد (غير مدرج في هذا الكتاب)	MEPC 23/22 ، المرفق 7
التفسيرات الموحدة لأحكام المرفق II	MEPC 24/19 ، المرفق 2
إضافة على التفسير الموحد للاتحة 3(4) من المرفق II	MEPC 24/19 ، المرفق 3
التفسير الموحد لأحكام المرفق II	MEPC 25/20 ، المرفق 4
تفسير المرفق II فيما يتعلق بالسفن القائمة بعمليات القلب والملاحظات التوضيحية المتعلقة بذلك (غير مدرج في هذا الكتاب)	MEPC 25/20 ، المرفق 5
التفسير الموحد للوائح المرفق II	MEPC 29/22 ، المرفق 2
التفسير الموحد للاتحة 3(4) من المرفق II	MEPC 30/24 ، المرفق 11

1 : قائمة التفسيرات الموحدة للمرفقات

MEPC 33/20 ، الفقرة 19.3 التفسير الموحد للاتحة 3(4) من المرفق II

3 قائمة التفسيرات الموحدة للمرفق III لاتفاقية ماريبول 78/73

MEPC 36/22 ، الفقرة 42.9 التفسير الموحد للاتحة 3.4 للمرفق II  
والمرفق 7

2

## قائمة الوثائق ذات الصلة

1 ترد فيما يلي قائمة الوثائق ذات الصلة التي ادرجت في هذا الكتاب .

معلومات إضافية

الوثيقة	المرجع
	الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973
	بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973
	البروتوكول I : الأحكام المتعلقة برفع التقارير عن الأحداث التي تشمل مواد مؤذية
10 مرفق ، MEPC 22/21	- تعديلات عام 1985 على البروتوكول
2 مرفق ، MEPC 38/20	- تعديل عام 1997 على المادة II(1)
	البروتوكول II : التحكيم
	I المرفق
4 مرفق ، MEPC 20/19	- تعديلات عام 1984
9 مرفق ، MEPC 25/20	- تعديلات عام 1987
5 مرفق ، MEPC 30/24	- تعديلات عام 1990
6 مرفق ، MEPC 31/21	- تعديلات عام 1991
6 مرفق ، MEPC 32/20	- تعديلات عام 1992
MP/CONF.2/8	- تعديلات عام 1994
5 مرفق ، MEPC 40/21	- تعديلات عام 1997
3 مرفق ، MEPC 43/21	- تعديلات عام 1999
3 مرفق ، MEPC 46/23	- تعديلات عام 2001
2 مرفق ، MEPC 46/23	- مخطط تقييم حالة السفينة
	II المرفق
2 مرفق ، MEPC 22/21	- تعديلات عام 1985
5 مرفق ، MEPC 27/16	- تعديلات عام 1989
8 مرفق ، MEPC 33/20	- تعديلات عام 1992
MP/CONF.2/8	- تعديلات عام 1994
3 مرفق ، MEPC 43/21	- تعديلات عام 1999

## 2 : قائمة الوثائق ذات الصلة

4	مرفق ، MEPC 22/21	- معايير إجراءات وترتيبات تصريف المواد السائلة الضارة
3	مرفق ، MEPC 33/20	- تعديلات عام 1992
2	مرفق ، MEPC 35/21	- تعديلات عام 1994
4	مرفق ، MEPC 37/22/Add.1	- تعديلات عام 1995
المرفق III		
6	مرفق ، MEPC 26/25	- مشروع المرفق III المنقح من اتفاقية ماربول 78/73
9	مرفق ، MEPC 33/20	- تعديلات عام 1992
	MP/CONF.2/8	- تعديلات عام 1994
3	مرفق ، MEPC 44/20	- تعديلات عام 2000
المرفق IV		
10	مرفق ، MEPC 44/20	- المرفق IV المنقح لاتفاقية ماربول 78/73
11	مرفق ، MEPC 44/20	- تنفيذ المرفق IV
المرفق V		
2	مرفق ، MEPC 28/4	- تعديلات عام 1989
	MP/CONF.2/8	- تعديلات عام 1994
13	مرفق ، MEPC 37/22/Add.1	- تعديلات عام 1995
3	مرفق ، MEPC 45/20	- تعديلات عام 2000
المرفق VI		

2 ترد فيما يلي قائمة الوثائق ذات الصلة التي لم تدرج في هذا الكتاب .

الوثيقة أو رقم مبيع منشور  
المنظمة البحرية الدولية

المرجع

البروتوكول I

IMO-020A	- القرار A.851(20) : مبادئ عامة بشأن نظم ومتطلبات الإبلاغ السفينية بما في ذلك الخطوط التوجيهية للإبلاغ عن الأحداث التي تشمل بضائع خطيرة و/أو مواد مؤذية و/أو ملوثات بحرية
IMO-516E	- الأحكام المتعلقة برفع التقارير عن الأحداث التي تشمل مواد مؤذية بموجب اتفاقية ماربول 78/73 (طبعة 1999)



معلومات إضافية

- المرفق I
- IMO-526E خطوط توجيهية لعمليات التفتيش المنفذة بموجب المرفق I لماربول 78/73 (طبعة 1983)
- IMO-586E خطوط توجيهية لوضع خطط الطوارئ السفينية للتلوث الزيتي (طبعة 2001)
- IMO-617E أنظمة الغسل بالزيت الخام (طبعة 2000)
- IMO-619E صهاريج الصابورة النظيفة (طبعة 1982)
- IMO-860E شبكات الغاز الخامل (طبعة 1990)
- IMO-265E الخطوط التوجيهية بشأن البرنامج المعزز لعمليات التفتيش أثناء معاينات ناقلات السوائل وناقلات الزيت (طبعة 2001)
- المرفق II
- IMO-653E الخطوط التوجيهية بشأن التقييم المؤقت للسوائل المنقولة سائبة
- المرفق 1 - رسم تخطيطي لتسلسل خطوات التقييم المؤقت للسوائل المنقولة سائبة
- المرفق 2 مدرج في هذا الكتاب
- المرفق 3 - مثال لصحيفة تعديل شهادة لياقة السفينة وكتيب الاجراءات والترتيبات الخاص بها
- المرفق 4 - تفسير الخطوط التوجيهية لتصنيف المواد السائلة الضارة
- المرفق 5 - مفتاح موجز للبيانات المتعلقة بتقييم المخاطر
- المرفق 6 - معايير تحديد المتطلبات المتعلقة بأنواع السفن من زاوية التلوث البحري
- المرفق 7 - نموذج برقيات التلكس/التلغراف لاقتراح اتفاق ثلاثي بشأن التقييم المؤقت للمواد السائلة
- المرفق 8 - نموذج تقييم الكيمائيات السائبة

## 2 : قائمة الوثائق ذات الصلة

معلومات إضافية

- المرفق 9 - أمثلة توضح أسلوب الحساب
- المرفق 10 - تفسير يتعلق بتحديد المتطلبات الدنيا لنقل خلائط المنتجات المدرجة في مدونتي BCH/IBC لأسباب تتعلق بالسلامة
- IMO-099A - المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن الناقله للكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة IBC) (طبعة 1998)
- IMO-508E - خطوط توجيهية لعمليات التفتيش بموجب المرفق II لاتفاقية ماربول 78/73 (طبعة 1987)
- IMO-771A - مدونة بناء وتجهيز السفن الناقله للكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة BCH) (طبعة 1993)
- IMO-586E - خطوط توجيهية لوضع خطط الطوارئ السفينية للتوث البحري (طبعة 2001)
- المرفق III
- IMO-200E - المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة (مدونة IMDG) (طبعة 2000)
- المرفق V
- IMO-656E - خطوط توجيهية بشأن تطبيق المرفق V
- التذييل 1 - نموذج للإبلاغ عن أوجه نقص مدعى بها في مرافق استقبال القمامة
- التذييل 2 - المواصفات القياسية للمرممات السفينية (MEPC.59(33))

معلومات إضافية

عموميات

- IMO-601E - ضبط السفن وعمليات التصريف (طبعة 1986)
- IMO-650E - إجراءات بشأن المراقبة من قبل دولة الميناء (طبعة 2000)
- IMO-597E - كتيب شامل بشأن مرافق الاستقبال في الموانئ (طبعة 1999)
- IMO-646E - معدات منع التلوث المطلوبة بموجب اتفاقية ماربول 78/73 (طبعة 1997)
- IMO-636E - اتفاقية ماربول - كيف تطبقها

معلومات إضافية

## قائمة قرارات لجنة حماية البيئة البحرية

معلومات إضافية

رقم مبيع منشور للمنظمة البحرية الدولية		
-	قرار بشأن وضع قائمة المواد التي سترفق بالبروتوكول المتعلق بالتدخل في أعالي البحار في حالات التلوث بمواد غير الزيت	* MEPC.1(II)
IMO-592E	توصية بشأن المعايير الدولية للدفق ، والخطوط التوجيهية المتعلقة باختبارات أداء منشآت معالجة قاذورات المجارير	MEPC.2(VI)
IMO-617E	توصية بشأن النموذج القياسي لكتيب عمليات ومعدات الغسل بالزيت الخام	MEPC.3(XII)
-	توصية متعلقة بقبول أجهزة قياس المحتوى الزيتي في ناقلات الزيت	MEPC.4(XIII)
IMO-608E (أجهزة فصل الماء والزيت ومعدات لرصد)	مواصفات كواشف السطوح البينية للزيت/الماء	MEPC.5(XIII)
-	تطبيق أحكام المرفق I من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 ، في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها ، بشأن تصريف الزيت في منطقة بحر البلطيق	MEPC.6(XIV)
-	بنود القيد في سجلات الزيت المتعلقة بأساليب التخلص من المخلفات	MEPC.7(XV)
-	تصريف الزيوت غير المحددة في الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالزيت ، لعام 1954 ، في صيغتها المعدلة في عام 1962 و عام 1969	MEPC.8(XVI)

\* تشير الأرقام الرومانية أو العربية الواردة بين الأقواس إلى رقم الدورة ، وقد أُلحقت نصوص هذه القرارات بتقرير لجنة حماية البيئة البحرية الخاص بتلك الدورة .

معلومات إضافية

- |  |   |  |             |
|--|---|--|-------------|
|  | - | تطبيق أحكام المرفق V من اتفاقية ماربول 78/73 على تصريف القمامة في منطقة بحر البلطيق  | MEPC.9(17)  |
|  | - | مخطط تطبيق نظم رصد وضبط تصريف الزيوت   | MEPC.10(18) |
| IMO-526E   |   | خطوط توجيهية للمعاينات المنفذة بموجب المرفق I من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 ، في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها | MEPC.11(18) |
|  | - | الترتيبات الإقليمية لمكافحة الحوادث الرئيسية للتلوث البحري   | MEPC.12(18) |
| IMO-608E<br>(أجهزة فصل الماء والزيوت ومعدات الرصد) |   | خطوط توجيهية لاعتماد الخطط ومعاينة منشآت نظم رصد وضبط تصريف الزيوت المتعلقة بناقلات الزيت والاختبار البيئي لأقسام الضبط في هذه النظم                   | MEPC.13(19) |
|  | - | اعتماد التعديلات على المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73  | MEPC.14(20) |
|  | - | تركيب نظم رصد وضبط تصريف الزيوت في ناقلات الزيت الموجودة   | MEPC.15(21) |
|  | - | اعتماد التعديلات على المرفق II لاتفاقية ماربول 78/73   | MEPC.16(22) |
|  | - | تنفيذ المرفق II من اتفاقية ماربول 78/73  | MEPC.17(22) |
|  | - | اعتماد معايير إجراءات وترتيبات تصريف المواد السائلة الضارة   | MEPC.18(22) |
| IMO-099A   |   | اعتماد المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن الناقلة للكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة IBC)   | MEPC.19(22) |
| IMO-771A   |   | اعتماد مدونة بناء وتجهيز السفن الناقلة للكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة BCH)  | MEPC.20(22) |
|  | - | اعتماد التعديلات على البروتوكول I لاتفاقية ماربول 78/73 ونص البروتوكول الملحق بها ، في صيغته المعدلة   | MEPC.21(22) |



## 3 : قائمة قرارات لجنة السلامة البحرية

معلومات إضافية

-	اعتماد خطوط توجيهية للإبلاغ عن الأحداث التي تشمل مواد مؤذية ونص الخطوط التوجيهية ، الملحق بالقرار	MEPC.22(22)
-	تطبيق المرفق II من اتفاقية ماربول 78/73 على تصريف المواد السائلة الضارة في منطقة بحر البلطيق	MEPC.23(22)
، IMO-608E IMO-124A (أجهزة فصل الماء والزيت ومعدات الرصد)	اعتماد التعديلات على الخطوط التوجيهية المنقحة ومواصفات نظم رصد وضبط تصريف الزيوت حسبما اعتمدها المنظمة بالقرار A.586(14) وكذلك التعديلات على التوصية المتعلقة بالمواصفات الدولية لأداء واختبار معدات فصل الماء والزيت وأجهزة قياس المحتوى الزيتي ، التي اعتمدها المنظمة بالقرار A.393(X)	MEPC.24(22)
IMO-508E	خطوط توجيهية للمعايير المنفذة بموجب المرفق II من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 ، في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (اتفاقية ماربول 78/73)	MEPC.25(23)
IMO-601E (ضبط السفن وعمليات التصريف)	إجراءات بشأن ضبط السفن وعمليات التصريف المنفذة بموجب المرفق II من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (اتفاقية ماربول 78/73).	MEPC.26(23)
-	تصنيف المواد السائلة	MEPC.27(23)
-	الامتثال لأحكام المرفق II من اتفاقية ماربول 78/73	MEPC.28(24)
-	اعتماد تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 (اعتبار خليج عدن منطقة من المناطق الخاصة)	MEPC.29(25)
-	خطوط توجيهية للإبلاغ عن الحوادث التي تشمل مواد مؤذية	MEPC.30(25)

معلومات إضافية

- MEPC.31(26) 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 البلطيق
- IMO-099A اعتماد التعديلات على المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن الناقلة للكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة IBC) MEPC.32(27)
- IMO-771A اعتماد التعديلات على مدونة بناء وتجهيز السفن الناقلة لكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة BCH) MEPC.33(27)
- MEPC.34(27) اعتماد التعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 (التذييلات II و III من المرفق II لاتفاقية ماربول 78/73)
- MEPC.35(27) تنفيذ المرفق III من اتفاقية ماربول 78/73
- MEPC.36(28) اعتماد تعديلات 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 من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 ، في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها ، على تصريف قانورات المجارير في منطقة بحر البلطيق

## 3 : قائمة قرارات لجنة السلامة البحرية

- MEPC.39(29) اعتماد التعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 (استحداث النظام المنسق للمعاينة والاجازة في إطار المرفقين I و II لاتفاقية ماربول 78/73)
- MEPC.40(29) اعتماد التعديلات على المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن الناقلة للكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة IBC) (النظام المنسق للمعاينة والاجازة)
- MEPC.41(29) اعتماد التعديلات على مدونة بناء وتجهيز السفن الناقلة للكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة BCH) (النظام المنسق للمعاينة والاجازة)
- MEPC.42(30) اعتماد التعديلات 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 من اتفاقية ماربول 78/73)
- MEPC.43(30) منع التلوث بالقمامة في البحر المتوسط
- MEPC.44(30) تعيين منطقة شعاب الحاجز الأعظم كمنطقة حساسة بوجه خاص
- MEPC.45(30) حماية منطقة شعاب الحاجز الأعظم
- MEPC.46(30) تدابير لمكافحة الآثار المعاكسة المحتملة المرتبطة باستخدام مركبات ثلاثي البيوتيلين في الطلاء المضاد لنمو الفطر
- MEPC.47(31) اعتماد التعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 (اللائحة الجديدة 26 وتعديلات أخرى على المرفق I من اتفاقية ماربول 78/73)

معلومات إضافية

- MEPC.48(31) اعتماد التعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 (اعتبار منطقة الكاريبي الأوسع منطقة خاصة بموجب المرفق V من اتفاقية ماربول (78/73)
- MEPC.49(31) تنقيح قائمة المواد التي ستلحق بالبروتوكول المتعلق بالتدخل في أعالي البحار في حالات التلوث البحري بمواد غير الزيت ، لعام 1973
- MEPC.50(31) خطوط توجيهية لمنع استخدام كائنات مائية غير مرغوب بها وكائنات ممرضة من جراء تصريف مياه الصابورة والراوسب من السفن
- IMO-518A 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)
- IMO-518A MEPC.52(32) اعتماد تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 (اللائحتان الجديدتان 13 و13زاي ، والتعديلات المتعلقة بالمرفق I لاتفاقية ماربول (78/73)
- MEPC.53(32) تنمية القدرة على تخريد السفن من أجل التنفيذ السلس للتعديلات على المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73
- IMO-586E MEPC.54(32) خطوط توجيهية لوضع خطط طوارئ متتية بشأن التلوث الزيتي
- MEPC.55(33) اعتماد تعديلات على المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن الناقلة للكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة IBC)
- MEPC.56(33) اعتماد تعديلات على مدونة بناء وتجهيز السفن الناقلة للكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة BCH)

## 3 : قائمة قرارات لجنة السلامة البحرية

- IMO-544E 1978 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.57(33)
- IMO-544E 1978 اعتماد تعديلات على مرفق بروتوكول 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 (المرفق III المنقح) MEPC.58(33)
- IMO-656E خطوط توجيهية منقحة لتنفيذ المرفق V لاتفاقية ماربول 78/73 MEPC.59(33)
- IMO-646E الخطوط التوجيهية والمواصفات المتعلقة بمعدات منع التلوث المخصصة لجمع أماكن الآلات في السفن MEPC.60(33)
- حدود روية عمليات تصريف الزيوت المبينة في المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73 MEPC.61(34)
- تعديلات على المعايير المتعلقة بإجراءات وترتيبات تصريف المواد السائلة الضارة MEPC.62(35)
- ائزان ناقلات الزيت وسلامتها لتشغيلية وحماية البيئة البحرية MEPC.63(36)
- خطوط توجيهية للموافقة على ترتيبات هيكلية أو تشغيلية بديلة وفقا لأحكام اللائحة 13(7) من المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73 MEPC.64(36)
- تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 (تعديلات على اللائحة 2 ، ولائحة جديدة تحمل رقم 9 من المرفق V) MEPC.65(37)
- خطوط توجيهية مؤقتة للموافقة على أساليب بديلة لتصميم وبناء ناقلات الزيت بموجب اللائحة 13(5) من المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73 MEPC.66(37)



معلومات إضافية

- MEPC.67(37) خطوط توجيهية بشأن النهج التحوطي
- 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 الناقلة للكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة IBC)
- MEPC.70(38) تعديلات على مدونة بناء وتجهيز السفن الناقلة للكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة BCH)
- IMO-656E MEPC.71(38) خطوط توجيهية لوضع خطط لإدارة القمامة
- IMO-656E 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 الناقلة للكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة IBC) (عبارات غامضة)
- MEPC.74(40) اعتبار أرخبيل سايبانا-كاماغواي منطقة بحرية حساسة بوجه خاص
- MEPC.75(40) تعديلات على المرفق I من بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973
- MEPC.76(40) المواصفات القياسية للمرممات المتينة
- MEPC.77(41) تحديد تاريخ نفاذ مفعول التعديلات على اللائحة 10 من المرفق I لاتفاقية ماربول 78/73 بشأن مياه أوروبا الشمالية الغربية
- MEPC.78(43) تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973

## 3 : قائمة قرارات لجنة السلامة البحرية

- MEPC.79(43) - تعديلات على المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن الناقلة لكيميائيات خطرة سائبة (مدونة IBC)
- MEPC.80(43) - تعديلات على مدونة بناء وتجهيز السفن الناقلة لكيميائيات خطرة سائبة (مدونة BCH)
- IMO-617E MEPC.81(43) - تعديلات على القسم 9 من النموذج الموحد لكتيب الغسل بالزيت الخام (القرار MEPC.3(XII))
- MEPC.82(43) - خطوط توجيهية لرصد المتوسط العالمي لمحتوى الكبريت في زيوت الوقود المتخلفة الموردة بغرض استخدامها على متن السفن
- MEPC.83(44) - خطوط توجيهية لضمان كفاية المرافق المينائية المخصصة لاستقبال النفايات
- MEPC.84(44) - تعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري من السفن لعام 1973
- IMO-586E MEPC.85(44) - خطوط توجيهية لوضع خطط طوارئ سفينية للتلوث البحري بالزيت و/أو بمواد سائلة ضارة
- IMO-586E MEPC.86(44) - تعديلات على الخطوط التوجيهية لوضع خطط طوارئ سفينية للتلوث الزيتي
- MEPC.87(44) - استخدام الاسبانية في إطار اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية المتعلقة بمنع التلوث
- MEPC.88(44) - تنفيذ المرفق IV من اتفاقية 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 الناقلة للكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة IBC)

## معلومات إضافية

- MEPC.91(45) تعديلات على مدونة بناء وتجهيز السفن الناقلة للكيميائيات الخطرة السائبة (مدونة BCH)
- MEPC.92(45) تعديلات على الخطوط التوجيهية المنقحة لتنفيذ المرفق V من اتفاقية ماربول 78/73 (القرار (MEPC.59(33))
- MEPC.93(45) تعديلات على المواصفات القياسية للمرمدات السفينية
- 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

معلومات إضافية

4

## حالة اتفاقية ماربول 78/73 والتعديلات التي أدخلت عليها والصكوك ذات الصلة

معلومات إضافية

تبين هذه القائمة تواريخ بدء نفاذ اتفاقية ماربول 78/73 ، وبروتوكولاتها ، ومرافقها ، وتعديلاتها ، في 1 كانون الثاني/يناير 1997 .

وللاطلاع على تفاصيل التعديلات ، يرجى الرجوع إلى قائمة قرارات لجنة حماية البيئة البحرية .

الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لعام 1973 ، في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (اتفاقية ماربول 78/73 (المعدلة)) .

بدء النفاذ : 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 لم يدخل بعد حيز النفاذ

المرفق V 31 كانون الأول/ديسمبر 1988

تعديلات عام 1984 (MEPC.14(20))  
(تعديلات واسعة النطاق على المرفق 1  
سبق الاتفاق عليها على مر السنين)

تعديلات عام 1985 (MEPC.16(22))  
(تعديلات واسعة النطاق على المرفق II  
في إطار التحضير لتنفيذه - الضخ ،  
التنبيب ، الضبط ، وما إلى ذلك)

تعديلات عام 1985 (البروتوكول I)  
(MEPC.21(22))  
(البروتوكول المتعلق برفع التقارير)

تعديلات عام 1987 (المرفق I)  
(MEPC.29(25))  
(اعتبار خليج عدن منطقة خاصة)

معلومات إضافية

- 13 تشرين الأول/أكتوبر 1990 تعديلات عام 1989 (المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن الناقلة للكيميائيات الخطرة السائبة - مدونة IBC) (MEPC.32(27)) (قائمة الكيميائيات)
- 13 تشرين الأول/أكتوبر 1990 تعديلات عام 1989 (مدونة بناء وتجهيز السفن الناقلة للكيميائيات الخطرة السائبة - مدونة BCH) (MEPC.33(27)) (قائمة الكيميائيات)
- 13 تشرين الأول/أكتوبر 1990 تعديلات عام 1989 (المرفق II) (MEPC.34(27)) (قائمة الكيميائيات)
- 18 شباط/فبراير 1991 تعديلات عام 1989 (المرفق V) (MEPC.36(28)) (اعتبار بحر الشمال منطقة خاصة)
- 3 شباط/فبراير 2000 تعديلات عام 1990 (المرفقان I و II) (MEPC.39(29)) (النظام المنسق للمعاينة والإجازة)
- 3 شباط/فبراير 2000 تعديلات عام 1990 (مدونة IBC) (MEPC.40(29)) (النظام المنسق للمعاينة والإجازة)
- 3 شباط/فبراير 2000 تعديلات عام 1990 (مدونة BCH) (MEPC.41(29)) (النظام المنسق للمعاينة والإجازة)
- 17 آذار/مارس 1992 تعديلات عام 1990 (المرفقان I و V) (MEPC.42(30)) (اعتبار منطقة القطب الجنوبي منطقة خاصة)
- 4 نيسان/أبريل 1993 تعديلات عام 1991 (المرفق I) (MEPC.47(31)) (اللائحة الجديدة 26 (خطة الطوارئ السفينية للتلوث الزيتي) وتعديلات أخرى



## 4 : حالة اتفاقية ماربول 78/73 والتعديلات التي أدخلت عليها والصكوك ذات الصلة

4 نيسان/أبريل 1993	تعديلات عام 1991 (المرفق V) (MEPC.48(31)) (اعتبار منطقة الكاريبي الأوسع منطقة خاصة)
6 تموز/يوليو 1993	تعديلات 1992 (المرفق I) (MEPC.51(32)) (معايير التصريف)
6 تموز/يوليو 1993	تعديلات عام 1992 (المرفق I) (MEPC.52(32)) (تصميم ناقلات الزيت)
1 تموز/يوليو 1994	تعديلات عام 1992 (مدونة IBC) (MEPC.55(33)) (قائمة الكيمائيات ، وترتيبات تنفيس صهاريج البضائع وطرد الغازات منها ، وتعديلات أخرى)
1 تموز/يوليو 1994	تعديلات عام 1992 (مدونة BCH) (MEPC.56(33)) (قائمة الكيمائيات وتعديلات أخرى)
1 تموز/يوليو 1994	تعديلات عام 1992 (المرفق II) (MEPC.57(33)) (قائمة الكيمائيات واعتبار منطقة القطب الجنوبي منطقة خاصة)
28 شباط/فبراير 1994	تعديلات عام 1992 (MEPC.58(33)) (تنقيح كامل للمرفق III ، مع المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة كوسيلة لتنفيذه)
3 آذار/مارس 1996	تعديلات عام 1994 (المرفق I و II و III) (قرارات المؤتمر 1-3) مراقبة دولة الميناء للمتطلبات التشغيلية
1 تموز/يوليو 1997	تعديلات 1995 (المرفق V) (MEPC.65(37)) (التطبيق ، الملصقات ، خطط الإدارة ، وإمساك السجل)
1 كانون الثاني/يناير 1998	تعديلات 1996 (البروتوكول I) (MEPC.68(38)) (المادة II - متى ترفع التقارير)

معلومات إضافية

- 1 تموز/يوليو 1998 تعديلات عام 1996 (مدونة IBC)  
(MEPC.69(38))  
(قائمة الكيماويات)
- 1 تموز/يوليو 1998 تعديلات عام 1996 (مدونة BCH)  
(MEPC.70(38))  
(قائمة الكيماويات)
- 10 تموز/يوليو 1998 تعديلات عام 1997 (مدونة IBC)  
(MEPC.73(39))  
(عبارات غامضة)
- 1 شباط/فبراير 1999 تعديلات عام 1997 (المرفق I)  
(MEPC.75(40))  
(اعتبار منطقة مياه أوروبا الشمالية الغربية منطقة خاصة ؛ اللائحة الجديدة 25 ألف)
- 1 كانون الثاني/يناير 2001 تعديلات عام 1999 (المرفقان I و II)  
(MEPC.78(43))  
(تعديلات على اللائحتين 13 و 26 وشهادة IOPP من المرفق I وإضافة اللائحة الجديدة 16 إلى المرفق II)
- [1 تموز/يوليو 2002] تعديلات عام 1999 (مدونة IBC)  
(MEPC.79(43))  
(ترتيبات تنفيس صهاريج البضائع وطرد الغازات منها)
- [1 تموز/يوليو 2002] تعديلات عام 1999 (مدونة BCH)  
(MEPC.80(43))  
(احتواء البضائع)
- 1 كانون الثاني/يناير 2001 تعديلات عام 2000 (المرفق III)  
(MEPC.84(44))  
(تعديلات على التذييل)
- [1 آذار/مارس 2002] تعديلات عام 2000 (المرفق V)  
(MEPC.89(45))  
(تعديلات على اللوائح 1 ، و 3 ، و 5 ، و 9 ، وسجل تصريف القمامة)

## 4 : حالة اتفاقية ماريبول 78/73 والتعديلات التي أدخلت عليها والصكوك ذات الصلة

[1 تموز/يوليو 2002]	تعديلات عام 2000 (مدونة IBC) (MEPC.90(45)) تعديلات على الفصول 5 ، و 14 ، و 15 ، و 16)
[1 تموز/يوليو 2002]	تعديلات عام 2000 (مدونة BCH) (MEPC.91(45)) تعديلات على الفصول II ، و III ، و IV ، و V)
[1 أيلول/سبتمبر 2002 *]	تعديلات عام 2001 (المرفق I) (MEPC.95(46)) تعديلات على اللائحة 13 زاي وتكملة (شهادة IOPP)

معلومات إضافية

\* رهناً بقبول التعديلات في 1 آذار/مارس 2002 .

## 5

## تنفيذ المرفق IV

## القرار MEPC.88(44)

## تنفيذ المرفق IV من اتفاقية ماربول 78/73

المعتمد في 13 آذار/مارس 1990

## إن لجنة حماية البيئة البحرية ،

إذ تستذكر المادة 38(أ) من اتفاقية المنظمة البحرية الدولية التي تتعلق بالوظائف التي اسندتها إلى اللجنة اتفاقيات دولية من أجل منع التلوث البحري ومكافحته ،

وإذ تضع في اعتبارها أن سبعة وعشرين عامًا تقريبًا قد انقضت منذ اعتماد المرفق IV من اتفاقية ماربول 78/73 ،

وإذ تضع في اعتبارها أيضًا أن عدد الدول التي قبلت المرفق IV من اتفاقية ماربول 78/73 ، حتى 13 آذار/مارس 2000 ، يبلغ سبعة وسبعين دولة تشكل أساطيلها التجارية مجتمعة نحو ثلاثة وأربعين في المائة من الحمولة الاجمالية للأسطول التجاري العالمي ،

وإذ تضع في اعتبارها كذلك أن المرفق IV لاتفاقية ماربول 78/73 سيدخل حيز النفاذ بعد اثني عشر شهرًا من التاريخ الذي تصبح أطرافًا فيه خمس عشرة دولة ، تشكل أساطيلها التجارية مجتمعة ما لا يقل عن خمسين في المائة من الحمولة الاجمالية للأسطول التجاري العالمي ، ومن ثم فإن دخول هذا المرفق حيز النفاذ ما زال يستلزم قبوله من جانب دول تمثل نحو سبعة في المائة من الحمولة الاجمالية العالمية ،

وإذ تأخذ علمًا بأن عددًا كبيرًا من الحكومات الأعضاء ، التي لم تقبل بعد المرفق IV لاتفاقية ماربول 78/73 ، قد أوضحت أنها ستواجه مشكلات في الامتثال لبعض أحكام المرفق IV من اتفاقية ماربول 78/73 ، إن هي قبلت المرفق المذكور في صورته الحالية ،

وإذ تأخذ علمًا أيضًا بأن الأمر يستلزم تعديل هذه الأحكام تيسيرًا لدخول المرفق IV من اتفاقية ماربول 78/73 حيز النفاذ ، إلى جانب الحفاظ في الوقت ذاته على نفس مستوى الحماية المكفول للبيئة البحرية ،

## 5 : تنفيذ المرفق IV : القرار (MEPC.88(44))

وإذ تأخذ علماً كذلك بأن اللجنة قد اعتمدت ، في دورتها الرابعة والأربعين ، نص المرفق IV المنقح من اتفاقية ماربول 78/73 ، بصيغته الواردة في المرفق 10 من الوثيقة MEPC.44/20 ،

1. تتفق على أن تطلب من الأمين العام أن يعمم نص المرفق IV المنقح من اتفاقية ماربول 78/73 على جميع أعضاء المنظمة وعلى جميع الأطراف في اتفاقية ماربول 78/73 التي لا تعد أعضاء في المنظمة ، بعد استيفاء الشروط اللازمة لدخول المرفق IV الحالي من اتفاقية ماربول 78/73 حيز النفاذ ، كي يتسنى اعتماده مستقبلاً فور دخول المرفق IV الحالي حيز النفاذ وفقاً للمادة 16 من اتفاقية ماربول 78/73 ؛

2. تقرر أنه ينبغي للأطراف في المرفق IV من اتفاقية ماربول 78/73 أن تنفذ المرفق IV المنقح على الفور بعد دخول المرفق IV الحالي من اتفاقية ماربول 78/73 حيز النفاذ ، تجنباً لازدواج النظام التعاهدي من جراء وجود المرفق IV من اتفاقية ماربول 78/73 بصيغتيه الحالية والمعدلة ؛

3. تحث الدول التي لم تقبل بعد المرفق IV الحالي من اتفاقية ماربول 78/73 على أن تبادر إلى ذلك في أقرب وقت ممكن ، مع التسليم بأن أحكام المرفق IV المنقح من اتفاقية ماربول 78/73 هي وحدها التي ستنفذ عند دخول المرفق IV الحالي من اتفاقية ماربول 78/73 حيز النفاذ .

معلومات إضافية

\* يرد النص المعدل في البند 6 من هذا القسم المعنون "معلومات إضافية" .



6

## المرفق IV المنقح لاتفاقية ماريبول 78/73

### لوائح منع التلوث بقاذورات مجارير السفن

#### الفصل 1 - عموميات

#### اللائحة 1 تعريف

لأغراض المرفق الحالي فإن :

1 "السفينة الجديدة" هي :

1. السفينة التي أبرم عقد بنائها أو ، إن لم يكن هناك مثل ذلك العقد ، السفينة التي مَدَّ صالبيها أو التي تكون في مرحلة مماثلة من مراحل البناء في تاريخ دخول هذا المرفق حيز النفاذ أو بعده ؛ أو

2. السفينة التي يحل تاريخ تسليمها بعد ثلاث سنوات أو أكثر من تاريخ دخول هذا المرفق حيز النفاذ .

2 "السفينة الموجودة" : هي أية سفينة لا تدرج في عداد السفن الجديدة .

3 "قاذورات المجارير" هي :

1. مياه الصرف وغيرها من النفايات من أي نوع من أنواع المراحيض ، والمباول ، وبالوعات دورات المياه ؛ أو

2. مياه الصرف من المرافق الطبية (العيادة والمستشفى ... إلخ) من خلال أحواض الغسل والاستحمام وبالوعات الموجودة في هذه المرافق ؛ أو

3. مياه الصرف من الأماكن التي تحتوي على حيوانات حية ؛ أو

4. أي مياه عادمة أخرى عندما تكون مختلطة بمياه الصرف التي سبق تعريفها .

4 "صهريج التخزين" : هو الصهريج المستخدم لجمع قاذورات المجارير وتخزينها .

5 "من أقرب أرض" : أي "من خط الأساس" الذي حددت انطلاقاً منه المياه الإقليمية للاقليم المعني وفقاً للقانون الدولي . أما بالنسبة لأغراض الاتفاقية

## 6 : المرفق IV المنقح

الحالية فإن مصطلح "من أقرب أرض" قبالة الساحل الشمالي الشرقي لأستراليا يعني انطلاقاً من خط يرسم من نقطة على الساحل الأسترالي عند :

خط العرض  $11^{\circ}00'$  جنوباً ، وخط الطول  $142^{\circ}08'$  شرقاً إلى نقطة عند خط العرض  $10^{\circ}35'$  جنوباً ، وخط الطول  $141^{\circ}55'$  شرقاً ، ثم حتى نقطة عند خط العرض  $10^{\circ}00'$  جنوباً ، خط الطول  $142^{\circ}00'$  شرقاً ، ثم حتى نقطة عند خط العرض  $9^{\circ}10'$  جنوباً ، خط الطول  $143^{\circ}52'$  شرقاً ، ثم حتى نقطة عند خط العرض  $9^{\circ}00'$  جنوباً ، خط الطول  $144^{\circ}30'$  شرقاً ، ثم حتى نقطة عند خط العرض  $10^{\circ}41'$  جنوباً ، خط الطول  $145^{\circ}00'$  شرقاً ، ثم حتى نقطة عند خط العرض  $13^{\circ}00'$  جنوباً ، خط الطول  $145^{\circ}00'$  شرقاً ، ثم حتى نقطة عند خط العرض  $15^{\circ}00'$  جنوباً ، خط الطول  $146^{\circ}00'$  شرقاً ، ثم حتى نقطة عند خط العرض  $17^{\circ}30'$  جنوباً ، خط الطول  $147^{\circ}00'$  شرقاً ، ثم حتى نقطة عند خط العرض  $21^{\circ}00'$  جنوباً ، خط الطول  $152^{\circ}55'$  شرقاً ، ثم حتى نقطة عند خط العرض  $24^{\circ}30'$  جنوباً ، خط الطول  $154^{\circ}00'$  شرقاً ، إلى نقطة على الساحل الأسترالي عند خط العرض  $24^{\circ}42'$  جنوباً وخط الطول  $153^{\circ}15'$  شرقاً .

6 " الرحلة الدولية " : هي رحلة من بلد تنطبق عليه الاتفاقية الحالية إلى ميناء يقع خارج هذا البلد ، أو العكس .

7 " الشخص " : هو أحد أفراد الطاقم والركاب .

8 " موعد الذكرى السنوية " : هو اليوم والشهر المناظران في كل عام لتاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الدولية لمنع التلوث بقاذورات المجارير .

## اللائحة 2 التطبيق

1 تنطبق أحكام هذا المرفق على السفن التالية التي تقوم برحلات دولية :

1. السفن الجديدة التي تبلغ حمولتها الاجمالية 400 طن فأكثر ؛
2. السفن الجديدة التي نقل حمولتها الاجمالية عن 400 طن والمرخص لها بنقل أكثر من 15 شخصاً ؛
3. السفن الموجودة التي تبلغ حمولتها الاجمالية 400 طن فأكثر ، وذلك بعد 5 سنوات من تاريخ دخول هذا المرفق حيز النفاذ ؛
4. السفن الموجودة التي نقل حمولتها الاجمالية عن 400 طن والمرخص لها بنقل أكثر من 15 شخصاً ، وذلك بعد 5 سنوات من تاريخ دخول هذا المرفق حيز النفاذ ؛

2 تكفل الادارة أن تكون السفن الموجودة ، وفقاً لتعريفها الوارد في الفقرتين الفرعيتين 3.1 و 4.1 من هذه اللائحة ، التي مدت صوابها أو كانت تمر بمرحلة مماثلة من البناء قبل 2 تشرين الأول/أكتوبر 1983 ، مجهزة بقدر الامكان بنظم لتصريف قاذورات المجارير ، وفقاً لمتطلبات اللائحة 11 من هذا المرفق .

## معلومات إضافية

اللائحة 3  
الاستثناءات

1 لا تنطبق اللائحة 11 على ما يلي :

1. تصريف قاذورات المجارير في البحر بغرض ضمان سلامة السفينة ومن على متنها أو انقاذ الأرواح في البحار ؛ أو
2. تصريف قاذورات المجارير نتيجة عطب أصاب السفينة أو معداتها شريطة أن تكون جميع الاحتياطات المعقولة قد اتخذت قبل وقوع العطب وبعده لمنع هذا التصريف أو التخفيف منه إلى أقصى حد .

معلومات إضافية

## 6 : المرفق IV المنقح

## الفصل 2 - المعاينات واصدار الشهادات

اللائحة 4  
المعاينات

1 تخضع كل سفينة مطالبة ، وفقاً لللائحة 2 ، بأن تمتثل لأحكام هذا المرفق للمعاينات المحددة أدناه :

1. معاينة أولية قبل دخول السفينة حيز الخدمة أو قبل إصدار الشهادة المطلوبة بمقتضى اللائحة 5 من هذا المرفق لأول مرة ، وهي تشمل معاينة كاملة لهيكل السفينة ، ومعداتنا ، ونظمها ، وتجهيزاتها ، وترتيباتها ، وموادها بالنسبة لكل ما يشملها هذا المرفق . وتجرى هذه المعاينة على نحو يكفل التحقق من امتثال الهيكل ، والمعدات ، والنظم ، والتجهيزات ، والترتيبات ، والمواد امتثالاً تاماً للمتطلبات واجبة الانطباق من هذا المرفق .

2. معاينة تجديدية تجرى على فترات تحددها الإدارة على ألا تتجاوز خمس سنوات ، إلا حينما انطبقت اللائحة 2.8 أو 5.8 أو 6.8 أو 7.8 من هذا المرفق ، ويجب أن تنفذ المعاينة التجديدية على نحو يكفل التحقق من امتثال الهيكل ، والمعدات ، والنظم ، والتجهيزات ، والترتيبات ، والمواد امتثالاً تاماً للمتطلبات واجبة الانطباق من هذا المرفق .

3. معاينة إضافية ، عامة أو جزئية تبعاً للظروف ، تجرى بعد إصلاح نفذ بناء على الفحوصات المقررة في الفقرة 4 من هذه اللائحة أو تجرى متى نفذت أي عمليات إصلاح أو تجديد هامة . ويجب أن تنفذ المعاينة على نحو يكفل التحقق من أن عمليات الإصلاح أو التجديد الضرورية قد أجريت بصورة فعالة ، وأن المواد المستخدمة في عمليات الإصلاح أو التجديد هذه والمهارة الفنية لمن قاموا بتنفيذ العمليات المذكورة مرضيتان من جميع النواحي ، وأن السفينة تمتثل من جميع النواحي لمتطلبات هذا المرفق .

2 فيما يتعلق بالسفن التي لا تخضع لأحكام الفقرة 1 من هذه اللائحة تحدد الإدارة التدابير التي يتعين اتخاذها لضمان الامتثال لأحكام هذا المرفق .

1.3 يقوم موظفون تابعون للإدارة بإجراء معاينات السفن المتعلقة بإنفاذ أحكام هذا المرفق . إلا أنه يجوز للإدارة أن تسند المعاينات إلى خبراء معاينة تعيينهم لهذا الغرض أو إلى منظمات تحظى باعترافها .

2.3 يجب على أي إدارة تعيين خبراء معاينة أو منظمات معترف بها لإجراء المعاينات وعمليات التفتيش التي تنص عليها الفقرة الفرعية 1.3 من هذه الفقرة أن تمنح أي خبير معاينة معين أو منظمة معترف بها صلاحية القيام بما يلي على الأقل :

1. طلب إجراء اصلاحات على السفينة ؛ و

## معلومات إضافية

2. إجراء معاينات وعمليات تفتيش إذا ما طلبت تلك السلطات المختصة في دولة الميناء .

ويجب على الإدارة اخطار المنظمة بالمسؤوليات المحددة المنوطة بخبراء المعاينة المعيّنين أو الهيئات المعترف بها والشروط المتعلقة بسلطاتهم ، وذلك لتعميمها على أطراف البروتوكول الحالي بغية اطلاع موظفيها عليها .

3.3 عندما يقرر خبير المعاينة المعين أو الهيئة المعترف بها أن حالة السفينة أو معداتها لا تتوافق بصورة جوهرية مع التفاصيل الواردة في الشهادة أو أنها في حالة لا تسمح لها بالبحار بدون أن تشكل تهديدًا شديدًا بالحقاق الضرر بالبيئة البحرية ، يجب على هذا الخبير أو هذه المنظمة كفالة اتخاذ التدابير العلاجية فورًا وإخطار الإدارة بذلك في الوقت المناسب . وإذا لم تتخذ هذه التدابير العلاجية ، ينبغي سحب الشهادة وإخطار الإدارة فورًا ؛ وإذا كانت السفينة في ميناء طرف آخر يجب أيضًا إخطار السلطات المعنية في دولة الميناء فورًا . وعندما يقوم موظف تابع للإدارة أو خبير معين أو منظمة معترف بها بإخطار السلطات المختصة في دولة الميناء ، فإن على حكومة دولة الميناء المعنية توفير أي مساعدة لازمة لهذا الموظف أو خبير المعاينة أو المنظمة لأداء التزاماتهم بموجب هذه اللائحة . ويجب أن تتخذ حكومة دولة الميناء ، إن انطبق ذلك ، الخطوات التي تكفل عدم إبحار السفينة إلا بعد أن تغدو قادرة على الخروج إلى البحر أو مغادرة الميناء للتوجه إلى أقرب حوض إصلاح مناسب متوفر بدون أن تشكل تهديدًا مفرطًا بالحقاق الضرر بالبيئة البحرية .

4.3 تكفل الإدارة المعنية تمامًا وفي جميع الحالات ، كمال المعاينة وعمليات التفتيش وكفاءتهما ، وتتعهد بضمان اتخاذ الترتيبات اللازمة للوفاء بهذا الالتزام .

1.4 تصان السفينة ومعداتها في حالة تتفق مع أحكام الاتفاقية الحالية لكفالة أن تظل السفينة صالحة من جميع الجوانب للتوجه إلى البحر بدون أن تشكل تهديدًا مفرطًا بالحقاق الضرر بالبيئة البحرية .

2.4 بعد اتمام أي معاينة للسفينة بمقتضى الفقرة 1 من هذه اللائحة ، لا يجوز ادخال أي تغيير هام ، دون إذن من الإدارة ، على المعدات ، أو التجهيزات ، أو الترتيبات ، أو المواد التي شملتها المعاينة ، إلا إذا كان الأمر يتعلق بالاحلال البحت لتلك المعدات أو التجهيزات .

3.4 عند تعرض السفينة لحادثة أو اكتشاف عيب فيها يؤثر بصورة جوهرية في سلامة السفينة أو كفاءة أو كمال معداتها التي يشملها هذا المرفق ، فإن على ربان السفينة أو مالكها أن يخطر في أقرب فرصة الإدارة أو المنظمة المعترف بها أو خبير المعاينة المعين المسؤولين عن إصدار الشهادة ذات الصلة ، وترتب 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 ، وجب أيضًا على الربان أو المالك القيام فورًا بتقديم تقرير إلى السلطات المعنية في دولة الميناء ، وعلى خبير المعاينة المعين أو المنظمة المعترف بها التأكد من تقديم مثل هذا التقرير .



## 6 : المرفق IV المنقح

## اللائحة 5

## اصدار الشهادة أو المصادقة عليها

1 تمنح الشهادة الدولية لمنع التلوث بقاذورات المجارير ، بعد إجراء المعاينة بمقتضى أحكام اللائحة 4 من هذا المرفق ، لأية سفينة تقوم برحلات إلى موانئ أو فرض بحرية خاضعة للولاية القضائية لأطراف أخرى في الاتفاقية . وفيما يتعلق بالسفن الموجودة ، يجب أن ينطبق هذا المتطلب بعد خمس سنوات من دخول هذا المرفق حيز النفاذ .

2 تقوم الإدارة ، أو من تخوله أصولاً بذلك من الأشخاص أو المنظمات ، \* باصدار هذه الشهادة أو المصادقة عليها . وتتحمل الإدارة ، في كل حال من الأحوال ، المسؤولية الكاملة بشأن هذه الشهادة .

## اللائحة 6

## اصدار الشهادة أو المصادقة عليها من قبل حكومة أخرى

1 يجوز لحكومة طرف في الاتفاقية أن تخضع ، بناء على طلب الإدارة ، سفينة للمعاينة ، ويجب عليها ، إذا اقتنعت بان السفينة تمتثل لأحكام هذا المرفق ، أن تمنح هذه السفينة أو أن ترخص بمنحها الشهادة الدولية لمنع التلوث بقاذورات المجارير ، أو أن ترخص عند الاقتضاء بالمصادقة على تلك الشهادة على متن السفينة ، وفقاً لهذا المرفق .

2 ترسل نسخة من الشهادة ونسخة من تقرير المعاينة بأسرع ما يكون إلى الإدارة الملتزمة .

3 يجب أن تتضمن الشهادة الممنوحة على هذا النحو نصاً يفيد أنها صادرة بناء على طلب الإدارة وأنها تتمتع بنفس المفعول الذي تحظى به الشهادة الصادرة بمقتضى اللائحة 5 من هذا المرفق ، وبذات القدر من الاعتراف .

4 لا يجوز منح الشهادة الدولية لمنع التلوث بقاذورات المجارير لسفينة يحق لها رفع علم دولة غير طرف .

## اللائحة 7

## نموذج الشهادة

يجب أن تحرر الشهادة الدولية لمنع التلوث بقاذورات المجارير طبقاً للنموذج المدرج في تذييل هذا المرفق . وإذا لم تكن اللغة المستعملة هي الانكليزية أو

\* يرجى الرجوع إلى الخطوط التوجيهية لتفويض المنظمات العاملة نيابة عن الإدارة ، التي اعتمدها المنظمة بموجب القرار (A.739(18) ، وإلى مواصفات تحديد وظائف المعاينة والإجازة التي تضطلع بها المنظمات المعتمدة نيابة عن الإدارة ، التي اعتمدها المنظمة بموجب القرار (A.789(19) .

معلومات إضافية

الفرنسية أو الإسبانية ، فمن الواجب أن يشتمل النص على ترجمة إلى إحدى هذه اللغات .

اللائحة 8

مدة الشهادة وصلاحيتها

1 تمنح الشهادة الدولية لمنع التلوث بقاذورات المجارير لمدة تحددها الإدارة على ألا تتجاوز خمس سنوات .

1.2 دون الإخلال بمتطلبات الفقرة 1 من هذه اللائحة ، عندما تستكمل المعاينة التجديدية في غضون ثلاثة أشهر قبل تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة ، فإن الشهادة الجديدة تظل سارية من تاريخ أتمام المعاينة التجديدية حتى تاريخ لا يتجاوز سنوات خمساً من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة .

2.2 عندما تستكمل المعاينة التجديدية بعد تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة ، فإن الشهادة الجديدة تظل سارية من تاريخ أتمام المعاينة التجديدية حتى تاريخ لا يتجاوز سنوات خمساً من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة .

3.2 عندما تستكمل المعاينة التجديدية قبل انتهاء صلاحية الشهادة بأكثر من ثلاثة أشهر ، فإن الشهادة الجديدة تظل سارية من تاريخ أتمام المعاينة التجديدية حتى تاريخ لا يتجاوز سنوات خمساً من تاريخ أتمام المعاينة التجديدية .

3 إذا أُصدرت شهادة لفترة تقل عن خمس سنوات ، جاز للإدارة أن تمدد صلاحية الشهادة بعد تاريخ انتهائها حتى الفترة القصوى المحددة في الفقرة 1 من هذه اللائحة .

4 إذا استكملت معاينة تجديدية وتعذر إصدار شهادة جديدة أو حملها على متن السفينة قبل تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة ، جاز للشخص المفوض أو للمنظمة المفوضة من جانب الإدارة المصادقة على الشهادة الموجودة ، ويجب أن تقل هذه الشهادة بوصفها شهادة سارية الصلاحية لفترة إضافية لا تتجاوز خمسة أشهر من تاريخ انتهاء الصلاحية .

5 إذا لم تكن السفينة ، وقت انتهاء صلاحية الشهادة ، توجد في الميناء التي ستخضع فيه للمعاينة ، جاز للإدارة أن تمدد فترة صلاحية الشهادة ولكن يجب ألا يمنح هذا التمديد إلا لغرض واحد هو السماح للسفينة باستكمال رحلتها إلى الميناء الذي ستخضع فيه للمعاينة ، وذلك فقط في الحالات التي يبدو فيها من السليم والمعقول القيام بذلك . ولا يجوز تمديد أية شهادة لفترة تزيد على ثلاثة أشهر ، ولا يجوز لسفينة منحت تمديدًا أن تقوم ، عند وصولها إلى الميناء التي ستخضع فيه للمعاينة ، بمغادرة ذلك الميناء - متزعة بتمتعها بذلك التمديد - قبل الحصول على شهادة جديدة . وعند أتمام المعاينة التجديدية ، تسري صلاحية الشهادة الجديدة من تاريخ لا يتجاوز سنوات خمساً من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة قبل منح التمديد .

## 6 : المرفق IV المنقح

6 يجوز للإدارة أن تمدد الشهادة ، التي صدرت لسفينة تقوم برحلات قصيرة والتي لم تمدد بموجب الأحكام السابقة لهذه اللائحة ، لفترة سماح لا تتعدى شهرًا واحدًا من تاريخ انتهاء الصلاحية المبين فيها . وعند اتمام المعاينة التجديدية ، تسري صلاحية الشهادة الجديدة حتى تاريخ لا يتجاوز سنوات خمسًا من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة قبل منح التمديد .

7 في ظروف خاصة تحددها الإدارة ، لا يلزم تأريخ الشهادة الجديدة اعتبارًا من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة ، كما تستوجب ذلك الفقرة 2.2 أو 5 أو 6 من هذه اللائحة . وفي هذه الظروف الخاصة ، يجب أن تكون الشهادة الجديدة سارية الصلاحية حتى تاريخ لا يتجاوز سنوات خمسًا من تاريخ اتمام المعاينة التجديدية .

8 تنتهي صلاحية شهادة صدرت بموجب اللائحة 5 أو 6 من هذا المرفق في أية من الحالات التالية :

1. إذا لم تستكمل المعاينات ذات الصلة في غضون الفترات المحددة بموجب اللائحة 1.4 من هذا المرفق .
2. عند انتقال السفينة لعلم دولة أخرى . ويجب ألا تصدر شهادة بديلة إلا عندما تقتنع الحكومة المصدرة للشهادة الجديدة اقتناعًا تامًا بأن السفينة تمثل لمتطلبات اللائحتين 1.4.4 و 2.4.4 من هذا المرفق . وفي حالة انتقال السفينة فيما بين الأطراف ، يجب على حكومة الطرف الذي كان يحق للسفينة أن ترفع علمه فيما سبق أن تبادر في أقرب وقت ممكن ، إذا طلب منها ذلك في غضون ثلاثة أشهر بعد انتقال السفينة ، إلى موافاة الإدارة بنسخ من الشهادة التي كانت السفينة تحملها قبل انتقالها ، وبنسخ من تقارير المعاينة ذات الصلة ، إن توافرت .

## معلومات إضافية

## الفصل 3 - المعدات وضبط التصريف

## اللائحة 9

## النظم الخاصة بقاذورات المجارير

1 يجب أن تزود كل سفينة مطالبة ، وفقاً لللائحة 2 ، بأن تمتثل لأحكام هذا المرفق بأحد النظم التالية الخاصة بقاذورات المجارير :

1. منشأة لمعالجة قاذورات المجارير من نوع تقره الإدارة ، مع الامتثال للمعايير ولأساليب الاختبار الموضوعة من قبل المنظمة ، أو

2. نظام لسحق وتطهير قاذورات المجارير تقره الإدارة . ويجب أن يكون هذا النظام مزوداً بمرافق ، ترتضيها الإدارة ، للتخزين المؤقت لقاذورات المجارير عندما تبعد السفينة عن أقرب أرض بمسافة تقل عن ثلاثة أميال بحرية ، أو

3. صهريج تخزين ذو سعة ترتضيها الإدارة لاحتجاز جميع قاذورات المجارير في ضوء طبيعة تشغيل السفينة وعدد الأشخاص الموجودين على متنها وغير ذلك من العوامل ذات الصلة . ويجب أن يبنى صهريج التخزين على نحو ترتضيه الإدارة وأن يكون مجهزاً بوسيلة توضح بصرياً حجم محتوياته .

## اللائحة 10

## وصلات التصريف القياسية

كي يتسنى وصل خط أنابيب مرافق الاستقبال بخط أنابيب التصريف في السفينة يجب أن يزود كلا الخطين بوصلة تصريف قياسية وذلك وفقاً للجدول التالي :

\* يرجى الرجوع إلى المواصفات الدولية لمعايير الدقيق ، ولبناء واختبار نظم معالجة قاذورات المجارير التي اعتمدها المنظمة بموجب القرار MEPC.2(VI) في 3 كانون الأول/ديسمبر 1976 . وفيما يتعلق بالسفن الموجودة ، تنطبق المواصفات الوطنية .

## 6 : المرفق IV المنقح

## الأبعاد القياسية لشفاه وصلات التصريف

الوصف	البعد
القطر الخارجي	210 ملم
القطر الداخلي	حسب القطر 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
سمك الشفة	16 ملم
المسامير الملولبة والعزقات : المقدار والقطر	4 ، قطر كل منها 16 ملم وبطول مناسب
تصمم الشفة لقبول أنابيب ذات قطر داخلي أقصى يبلغ 100 ملم ويجب أن تكون مصنوعة من الفولاذ أو من أي مادة مكافئة ذات وجه مسطح . ويجب أن تكون هذه الشفة والحشية الملائمة لها مناسبتين لضغط خدمة قدره 6 كغ/سم <sup>2</sup>	

معلومات إضافية

وبالنسبة للسفن التي يبلغ عمقها المشكل 5 أمتار فأقل ، يجوز أن يكون طول القطر الداخلي لوصلة التصريف 38 ملم .

2 وفيما يتعلق بالسفن المخصصة لرحلات بعينها ، كعبارات الركاب مثلاً ، يجوز كخيار بديل أن يزود خط أنابيب التصريف في السفينة بوصلة تصريف تقبلها الإدارة ، مثل القارنات سريعة التوصيل .

## اللائحة 11

## تصريف قاذورات المجارير

1 مع مراعاة أحكام اللائحة 3 من هذا المرفق ، يحظر تصريف قاذورات المجارير في البحر إلا في الحالات التالية :

1. عندما تصرف السفينة قاذورات المجارير مسحوقة ومطهرة ، باستخدام نظام أقرته الإدارة بمقتضى الفقرة 2.1 من اللائحة 9 من هذا المرفق ، وذلك على مسافة تتجاوز ثلاثة أميال بحرية من أقرب أرض ، أو قاذورات مجارير غير مسحوقة أو مطهرة على مسافة تفوق 12 ميلاً بحرياً من أقرب أرض ، ويشترط في جميع الحالات ألا تصرف قاذورات المجارير المخزونة في صهاريج التخزين دفعة واحدة ولكن بمعدلات معتدلة عندما تكون



## معلومات إضافية

السفينة مبحرة بسرعة لا تقل عن 4 عقد . ويجب أن تقر الإدارة معدل التصريف بناء على المعايير التي وضعتها المنظمة ؛ أو

2. عندما تشغل السفينة وحدة معتمدة لمعالجة قاذورات المجارير أقرت الإدارة أنها تلبى المتطلبات التشغيلية المشار إليها في الفقرة 1.1 من اللائحة 9 من هذا المرفق ، و

1.2. تكون نتائج اختبار هذه المعدات مدونة في الشهادة الدولية لمنع التلوث بقاذورات المجارير التي تحملها السفينة ؛ و

2.2. علاوة على ذلك ، يجب ألا يخلّف الدقيق أجساما صلبة عائمة مرئية في المياه المجاورة وألا يتسبب في تغيير لون هذه المياه .

2 لا تنطبق أحكام الفقرة 1 على السفن العاملة داخل مياه تخضع للولاية القضائية لدولة ما وعلى السفن الزائرة المنتهية لدول أخرى أثناء وجودها في هذه المياه والتي تصرّف قاذورات المجارير وفقا لمتطلبات أقل صرامة تفرضها تلك الدول .

3 عندما تكون قاذورات المجارير ممزوجة بنفايات أو بمياه عادمة تغطيها مرافق أخرى لاتفاقية ماربول 78/73 ، يجب الامتثال لمتطلبات تلك المرافق بالإضافة إلى متطلبات هذا المرفق .

## 6 : المرفق IV المنقح

## الفصل 4 - مرافق الاستقبال

اللائحة 12  
مرافق الاستقبال

- 1 تتعهد حكومة كل طرف في الاتفاقية ، تستوجب من السفن العاملة في مياه تخضع لولايتها القضائية ومن السفن الزائرة أثناء وجودها في مياهها أن تمتثل لمتطلبات اللائحة 1.11 ، بأن تكفل تجهيز الموانئ والفرض بمرافق لاستقبال قاذورات المجارير تكون كافية لتلبية احتياجات السفن التي تستخدمها دون التسبب في تأخيرها بصورة غير مسوغة .
- 2 تقوم حكومة كل طرف باخطار المنظمة بجميع الحالات التي يدعى فيها بأن المرافق الموفرة بموجب هذه اللائحة غير كافية ، بغية إبلاغ الحكومات المتعاقدة المعنية بذلك .

معلومات إضافية

تذييل المرفق IV

نموذج الشهادة

معلومات إضافية

الشهادة الدولية لمنع التلوث بقاذورات المجارير

صادرة بمقتضى أحكام الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها وبصيغتها المعدلة بالقرار MEPC... (..) ، ( المشار إليها فيما يلي باسم "الاتفاقية" ) وبتحويل من حكومة :

.....  
( الاسم الرسمي الكامل للبلد )

من جانب .....

( الصفة الرسمية الكاملة للشخص المختص أو  
المنظمة المختصة بمقتضى أحكام الاتفاقية )

تفاصيل السفينة<sup>1</sup>

اسم السفينة .....

الرقم أو الحروف المميزة .....

ميناء التسجيل .....

الحمولة الاجمالية .....

عدد الأشخاص المرخص للسفينة بنقلهم .....

رقم المنظمة البحرية الدولية<sup>2</sup> .....

سفينة جديدة/موجودة \*

تاريخ مد الصالب أو بلوغ السفينة مرحلة مماثلة من مراحل البناء أو ، عند الاقتضاء ، تاريخ بدء العمل في عملية تحويل أو تغيير أو تعديل رئيسية .....

\* يحذف النص غير المنطبق .

## 6 : المرفق IV المنقح

## تشهد :

1. أن السفينة مزودة بوحدة معالجة لقاذورات المجارير/جهاز سحق/صهرج تخزين ويخط أنابيب تصريف امتثالا للاحتين 9 و10 من المرفق IV للاتفاقية وذلك على النحو التالي :

- 1.1 وصف وحدة معالجة قاذورات المجارير  
 نوع وحدة معالجة قاذورات المجارير .....  
 اسم المنتج .....  
 أقرت الإدارة بأن وحدة معالجة قاذورات المجارير تفي بمعايير الدقيق المبينة في القرار MEPC.2(VI).....
- 2.1 وصف جهاز السحق \*  
 نوع جهاز السحق .....  
 اسم المنتج .....  
 نوعية قاذورات المجارير بعد التطهير .....
- 3.1 وصف صهرج التخزين \*  
 السعة الكلية لصهرج التخزين .....<sup>3</sup>  
 موقعه .....
- 4.1 خط أنابيب تصريف قاذورات المجارير إلى مرفق استقبال مجهز بوصلة ساحلية قياسية .

2. تمت معاينة السفينة ، وفقاً للائحة 4 من المرفق IV من الاتفاقية .

3. وتبين من المعاينة أن هيكل السفينة ومعداتها ونظمها وتجهيزاتها وترتيباتها وموادها وحالتها كانت مرضية من جميع النواحي وأن السفينة تمتثل للمتطلبات ذات الصلة الواردة في المرفق IV للاتفاقية .

هذه الشهادة صالحة حتى .....<sup>3</sup> رهناً بالمعاينات المقررة وفقاً للائحة 4 من المرفق IV للاتفاقية

صدرت في .....  
 (مكان اصدار الشهادة)

.....  
 (تاريخ الاصدار) (توقيع المسؤول المفوض أصولاً  
 باصدار الشهادة)

(شعار أو خاتم السلطة المصدرة للشهادة ، حسب مقتضى الحال)

\* يحذف النص غير المنطبق .

معلومات إضافية

المصادقة على تمديد صلاحية الشهادة إذا كانت سارية لفترة  
تقل عن 5 سنوات في حالة انطباق أحكام اللائحة 3.8

تمتثل السفينة للمتطلبات ذات الصلة من الاتفاقية ، ويجب ، وفقاً لللائحة 3.8 من  
المرفق IV للاتفاقية ، أن تقبل الشهادة باعتبارها سارية الصلاحية حتى .....

التوقيع .....  
( توقيع الموظف المفوض )

المكان .....

التاريخ .....

( شعار أو خاتم السلطة ، حسب مقتضى الحال )

معلومات إضافية

المصادقة على الشهادة في حالة اتمام المعاينة التجديدية  
وانطباق أحكام اللائحة 4.8

تمتثل السفينة للمتطلبات ذات الصلة من الاتفاقية ، ويجب ، وفقاً لللائحة 4.8 من  
المرفق IV للاتفاقية ، أن تقبل الشهادة باعتبارها سارية الصلاحية حتى .....

التوقيع .....  
( توقيع الموظف المفوض )

المكان .....

التاريخ .....

( شعار أو خاتم السلطة ، حسب مقتضى الحال )



## 6 : المرفق IV المنقح

المصادقة على تمديد صلاحية الشهادة حتى بلوغ ميناء المعاينة  
أو لفترة سماح في حالة انطباق أحكام اللائحة 5.8 أو 6.8

يجب ، وفقاً لللائحة 5.8 أو 6.8 \* من المرفق IV للاتفاقية ، أن تقبل الشهادة  
باعتبارها سارية الصلاحية حتى .....

التوقيع .....  
( توقيع الموظف المفوض )

المكان .....

التاريخ .....

( شعار أو خاتم السلطة ، حسب مقتضى الحال )

معلومات إضافية

- 1 يجوز ، كخيار بديل ، ادراج تفاصيل السفينة أفقيًا في خانات .
- 2 وفقا للقرار A.600(15) المعنون "خطة المنظمة البحرية الدولية بشأن رقم تعريف السفينة " ،  
يتسم ادراج هذه المعلومات بطابع طوعي .
- 3 يرجى ادراج تاريخ انتهاء الصلاحية المحدد من قبل الادارة وفقاً لللائحة 1.8 من المرفق  
IV المنقح للاتفاقية . وينظر اليوم والشهر من هذا التاريخ موعد الذكرى السنوية المعرف في  
اللائحة 8.1 من المرفق IV المنقح للاتفاقية .

\* يحذف النص غير المنطبق .

7

## تعديلات مرتقبة على المرفق I

### القرار (MEPC.95(46)

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

(تعديلات على اللائحة 13إزاي من المرفق I لماربول 78/73 وعلى تكملة الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي)  
المعتمد في 27 نيسان/أبريل 2001

### 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 تحيط علمًا بالمادة 16 من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (المشار إليها فيما بعد باسم "اتفاقية عام 1973" ) والمادة VI من بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (المشار إليه فيما بعد باسم "بروتوكول عام 1978" ) اللتين تحددان معًا إجراءات تعديل بروتوكول عام 1978 وتسدان إلى الهيئة المختصة في المنظمة مهمة دراسة واعتماد التعديلات على اتفاقية عام 1973 ، بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 (ماربول 78/73) ،

وإذ نظرت في التعديلات المقترحة على اللائحة 13إزاي من المرفق I لماربول 78/73 ، التي وافقت عليها اللجنة في دورتها الخامسة والأربعين وعمت بموجب المادة 16(2)(أ) من اتفاقية عام 1973 ،

وإذ نظرت أيضًا في التعديلات المقترحة على تكملة الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي تأسيسًا على التعديلات المقترحة على اللائحة 13إزاي من المرفق I لماربول 78/73 ،

1. تعتمد ، وفقًا للمادة 16(2)(د) من اتفاقية عام 1973 ، التعديلات على اللائحة 13إزاي من المرفق I لماربول 78/73 وعلى تكملة الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي ، الوارد نصها في مرفق القرار الحالي ؛

## 7: تعديلات على المرفق I: القرار MEPC.95(46)

2. تقرر ، وفقاً للمادة 16(2)(و)(iii) من اتفاقية عام 1973 ، اعتبار التعديلات مقبولة في 1 آذار/مارس 2002 ، ما لم يقر ، قبل هذا التاريخ ، ما لا يقل عن ثلث الأطراف أو أطراف تشكل أساطيلها التجارية مجتمعة 50 في المائة على الأقل من الحمولة الاجمالية للأسطول التجاري العالمي ، بالاخطار عن اعتراضها على التعديلات ؛
3. تدعو الأطراف إلى أن تحيط علماً بأن التعديلات ستدخل ، وفقاً للمادة 16(2)(ز)(ii) من اتفاقية عام 1973 ، حيز التنفيذ في 1 أيلول/سبتمبر 2002 اثر قبولها وفقاً للمادة 2 أعلاه ؛
4. تطلب إلى الأمين العام ، وفقاً للمادة 16(2)(هـ) من اتفاقية عام 1973 ، أن يرسل نسخاً مصدقة من القرار الحالي ونص التعديلات الواردة في المرفق ، إلى جميع الأطراف في ماربول 78/73 ؛ و
5. تطلب كذلك إلى الأمين العام أن يرسل إلى أعضاء المنظمة غير الأطراف في ماربول 78/73 نسخاً من هذا القرار ومرفقه .

## مرفق

## تعديلات على المرفق I لماربول 78/73

1 يستعاض عن النص الحالي للاتحة 13زاي بالنص التالي :

## " اللاتحة 13زاي

منع التلوث الزيتي في حال التصادم أو الجنوح - تدابير للناقلات الموجودة

(1) إن هذه اللاتحة :

- (أ) تنطبق على ناقلات النفط التي تبلغ حمولتها الساكنة 5000 طن فأكثر ، المبرمة عقودها ، أو الممدودة صوابها ، أو المسلمة قبل التواريخ المحددة في اللاتحة 13واو(1) من هذا المرفق ؛ و
- (ب) لا تنطبق على ناقلات الزيت الممتلئة لأحكام اللاتحة 13واو(1) من هذا المرفق ، المبرمة عقودها ، أو الممدودة صوابها ، أو المسلمة قبل التواريخ المحددة في اللاتحة 13واو(1) من هذا المرفق ؛ و
- (ج) لا تنطبق على ناقلات الزيت المشمولة بالفقرة الفرعية (أ) أعلاه التي تمتثل لأحكام اللاتحة 13واو(3)(أ) و(ب) أو اللاتحة 13واو(4)

معلومات إضافية

أو اللائحة 13 و(5) من هذا المرفق ، باستثناء أنه لا حاجة إلى تلبية المتطلب المتعلق بالمسافات الدنيا بين حدود صهاريج البضائع والألواح الجانبية والقاعية للسفينة من كافة جوانبه . وفي تلك الحالة ، فإن مسافات الحماية الجانبية يجب ألا تقل عما هو محدد في المدونة الدولية للكيميائيات السائبة لمواقع صهاريج البضائع في السفن المصنفة ضمن النوع 2 ، كما يجب أن تمثل مسافات الحماية القاعية لأحكام اللائحة 13 هاء(4)(ب) من هذا المرفق .

(2) ولأغراض هذه اللائحة فإن :

(أ) " زيت الديزل الثقيل " هو زيت الديزل ، بخلاف المستقطرات التي يستقطر أكثر من 50% منها حجمًا في درجة حرارة لا تتجاوز 340° مئوية عند اختبارها بأسلوب تقبله المنظمة .

(ب) " زيت الوقود " هو المستقطرات الثقيلة أو مخلفات النفط الخام أو خلائط هذه المواد التي يتوخى استخدامها كوقود من أجل إنتاج الحرارة أو القدرة ، بكمية تعادل المواصفات التي تقبلها المنظمة .<sup>†</sup>

(3) ولأغراض هذه اللائحة ، تقسم ناقلات الزيت إلى الفئات التالية :

(أ) " ناقلة زيت من الفئة 1 " هي ناقلة زيت تبلغ حمولتها الساكنة 20 000 طن فأكثر وتنقل زيتًا خامًا ، أو زيت وقود ، أو زيت ديزل ثقيلًا ، أو زيت تزليق ، على هيئة بضائع ، أو ناقلة زيت تبلغ حمولتها الساكنة 30000 طن فأكثر وتنقل زيوتًا غير الزيوت المذكورة أعلاه ولا تمثل لمتطلبات ناقلات الزيت الجديدة المحددة في اللائحة 1(26) من هذا المرفق ؛

(ب) " ناقلة زيت من الفئة 2 " هي ناقلة زيت تبلغ حمولتها الساكنة 20 000 طن فأكثر وتنقل زيتًا خامًا ، أو زيت وقود ، أو زيت ديزل ثقيلًا ، أو زيت تزليق ، على هيئة بضائع ، أو ناقلة زيت تبلغ حمولتها الساكنة 30000 ألف طن وتنقل زيوتًا غير الزيوت المذكورة أعلاه ، وتمثل لمتطلبات ناقلات الزيت الجديدة المحددة في اللائحة 1(26) من هذا المرفق ؛

(ج) " ناقلة زيت من الفئة 3 " هي ناقلة زيت تبلغ حمولتها الساكنة 5 000 طن فأكثر ولكنها تقل عن الحمولة الساكنة المحددة في الفقرتين الفرعيتين (أ) أو (ب) من هذه الفقرة .

\* يرجى الرجوع إلى أسلوب الاختبار الموحد (D86) ، الذي وضعت الجمعية الأمريكية للاختبارات والمواد .  
† يرجى الرجوع إلى مواصفات زيت الوقود رقم 4 (D396) أو زيوت الوقود الأثقل ، التي وضعتها الجمعية الأمريكية للاختبارات والمواد .

## 7 : تعديلات على المرفق 1 : القرار (MEPC.95(46)

(4) وأي ناقلة زيت تنطبق عليها هذه اللائحة يجب أن تمتثل لمتطلبات اللائحة 13 و13 ومن هذا المرفق في موعد لا يتجاوز الذكرى السنوية لتاريخ تسليم السفينة من السنة المحددة في الجدول التالي :

معلومات إضافية

السنة	فئة ناقلة الزيت
2003 للسفن المسلمة في 1973 أو قبل ذلك التاريخ 2004 للسفن المسلمة في 1974 و1975 2005* للسفن المسلمة في 1976 و1977 2006* للسفن المسلمة في 1978 ، 1979 و1980 2007* للسفن المسلمة في 1981 أو بعد ذلك التاريخ	الفئة 1
2003 للسفن المسلمة في 1973 أو قبل ذلك التاريخ 2004 للسفن المسلمة في 1974 و1975 2005 للسفن المسلمة في 1976 و1977 2006 للسفن المسلمة في 1978 و1979 2007 للسفن المسلمة في 1980 و1981 2008 للسفن المسلمة في 1982 2009 للسفن المسلمة في 1983 2010* للسفن المسلمة في 1984 2011* للسفن المسلمة في 1985 2012* للسفن المسلمة في 1986 2013* للسفن المسلمة في 1987 2014* للسفن المسلمة في 1988 2015* للسفن المسلمة في 1989 أو بعد ذلك التاريخ	الفئة 2
2003 للسفن المسلمة في 1973 أو قبل ذلك التاريخ 2004 للسفن المسلمة في 1974 و1975 2005 للسفن المسلمة في 1976 و1977 2006 للسفن المسلمة في 1978 و1979 2007 للسفن المسلمة في 1980 و1981 2008 للسفن المسلمة في 1982 2009 للسفن المسلمة في 1983 2010 للسفن المسلمة في 1984 2011 للسفن المسلمة في 1985 2012 للسفن المسلمة في 1986 2013 للسفن المسلمة في 1978 2014 للسفن المسلمة في 1988 2015 للسفن المسلمة في 1989 أو بعد ذلك التاريخ	الفئة 3

\* رهناً بالامتثال لأحكام الفقرة (7) .



## معلومات إضافية

(5) ودون الاخلال بأحكام الفقرة (4) من هذه اللائحة :

(أ) في حالة ناقلة الزيت من الفئة 2 أو الفئة 3 المزودة فقط بقيعان مزدوجة أو بجوانب مزدوجة لا تستخدم في نقل الزيت وتمتد بطول منطقة صهاريج البضائع بأكملها ، أو المزودة فقط بأماكن للبدن المزدوج لا تستخدم في نقل الزيت وتمتد بطول منطقة صهاريج البضائع بأكملها ، لكنها لا تستوفي الشروط اللازمة للاعفاء من أحكام الفقرة 1(ج) من هذه اللائحة ، يجوز للإدارة أن تسمح باستمرار تشغيل هذه السفينة بعد التاريخ المحدد في الفقرة (4) من هذه اللائحة شريطة أن :

(i) تكون السفينة في حيز الخدمة في 1 تموز/يوليو 2001 ؛

(ii) تقتنع الإدارة ، عن طريق فحص السجلات الرسمية ، بأن السفينة تمتثل للشروط المحددة أعلاه ؛

(iii) تظل شروط السفينة المحددة أعلاه على حالها دون تغيير ؛  
و

(iv) لا يتجاوز استمرار تشغيل السفينة التاريخ الذي يبلغ فيه عمر السفينة 25 عامًا بعد تاريخ تسليمها ؛

(ب) في حالة ناقلة الزيت من الفئة 2 أو الفئة 3 ، بخلاف ناقلات الزيت المشار إليها في الفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة ، والتي تمتثل أحكام الفقرة (6)(أ) أو (ب) من هذه اللائحة ، يجوز للإدارة أن تسمح باستمرار تشغيل هذه السفينة بعد التاريخ المحدد في الفقرة (4) من هذه اللائحة ، شريطة ألا يتجاوز استمرار تشغيلها هذا الذكرى السنوية لتاريخ تسليم السفينة من عام 2017 ، أو التاريخ الذي يبلغ فيه عمر السفينة 25 عامًا بعد تاريخ تسليمها ، أيهما حل أولاً .

(6) يجب على ناقلة الزيت من الفئة 1 التي يبلغ عمرها 25 عامًا فأكثر بعد تاريخ تسليمها أن تمتثل لأحد الحكمين التاليين :

(أ) الصهاريج الجانبية أو أماكن القاع المزدوج ، التي لا تستخدم في نقل الزيت والتي تقي بمتطلبات العرض والارتفاع المبينة في اللائحة 13هـ(4) ، تغطي ما لا يقل عن 30% من الطول  $L_h$  ، بعمق السفينة الكامل على كل جانب ، أو تغطي ما لا يقل عن 30% من المنطقة المسقطة للجدار القاعي ضمن الطول  $L_h$  وفقاً لتعريف  $L_h$  الوارد في اللائحة 13هـ(2) ؛ أو

## 7: تعديلات على المرفق I: القرار MEPC.95(46)

(ب) تشغيل الناقله باسلوب التحميل المتوازن هيدرروستاتيًا ، مع مراعاة الخطوط التوجيهية الموضوعه من جانب المنظمة .

(7) ويجوز للادارة أن تسمح باستمرار تشغيل ناقله زيت من الفئة I بعد حلول الذكرى السنوية لتاريخ تسليم السفينة من عام 2005 ، وناقله زيت من الفئة 2 بعد حلول الذكرى السنوية لتاريخ تسليم السفينة من عام 2010 ، رهنا بالامتثال لمخطط تقييم حالة السفينة الذي اعتمده لجنة حماية البيئة البحرية بموجب قرارها MEPC.94(46) ، بالصيغ التي قد يعدل بها ، شريطة أن تعتمد هذه التعديلات وتدخل حيز النفاذ ويسري مفعولها وفقا لأحكام المادة 16 من الاتفاقية الحالية التي تتعلق باجراءات التعديل واجبة الانطباق على تذييل لأحد المرفقات .

(8) (أ) على ادارة الدولة التي تسمح بتطبيق الفقرة (5) من هذه اللائحة ، أو تجيز ، أو تعلق ، أو تسحب ، أو ترفض تطبيق الفقرة (7) من هذه اللائحة على سفينة يحق لها أن ترفع علمها أن ترسل تفاصيل ذلك على الفور إلى المنظمة كي تعممها على الأطراف في الاتفاقية الحالية ، لتحيط بها علماً وتتخذ بشأنها الاجراء المناسب عند الضرورة .

(ب) يحق لأي طرف في الاتفاقية الحالية أن يرفض دخول ناقلات زيت تشغيل وفقا لأحكام الفقرة (5) من هذه اللائحة إلى الموانئ أو الفرض البحرية الخاضعة لولايته . وفي هذه الحالات ، يجب على ذلك الطرف أن يرسل تفاصيل ذلك إلى المنظمة كي تعممها على الأطراف في الاتفاقية الحالية ، لتحيط بها علماً .

## تعديلات على التذييل II للمرفق I من ماربول 78/73

تعديلات على تكملة الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي ( النموذج باء )

2 يستعاض عن الفقرة 4.8.5 الحالية بالنص التالي :

4.8.5" تخضع السفينة للائحة 13زاي و:

1. يتعين عليها أن تمتثل للائحة 13واو في موعد أقصاه  
 .....
2. هي مرتبة بحيث لا تستخدم الصهاريج والأماكن  
 التالية في نقل الزيت .....

\* يرجى الرجوع إلى الخطوط التوجيهية للموافقة على ترتيبات هيكلية أو تشغيلية بديلة ، التي اعتمدت بموجب القرار MEPC.64(36) ؛ أنظر التذييل 8 للتفسيرات الموحدة للمرفق I .  
† أنظر البند 8 من هذه المعلومات الاضافية .

معلومات إضافية

3. هي مزودة بكتيب التشغيل المعتمد في .....  
 وفقاً للقرار MEPC.64(36).....
4. سمح بأن يستمر تشغيلها وفقاً للائحة 13 زاي(5)(أ)
5. سمح بأن يستمر تشغيلها وفقاً للائحة 13 زاي(5)(ب)
6. سمح بأن يستمر تشغيلها وفقاً للائحة 13 زاي(7)

معلومات إضافية

8

## مخطط تقييم حالة السفينة للاتحة المعدلة 13ازاي \* من المرفق I

معلومات اضافية

القرار MEPC.94(46)

مخطط تقييم حالة السفينة

المعتمد في 27 نيسان/أبريل 2001

إن لجنة حماية البيئة البحرية ،

إذ تستذكر المادة 38(أ) من اتفاقية المنظمة البحرية الدولية التي تتعلق بوظائف لجنة حماية البيئة البحرية (اللجنة) التي تسندها إلى اللجنة اتفاقيات دولية من أجل منع التلوث البحري ومكافحته ،

وإذ تستذكر أيضاً أن اللجنة قد اعتمدت ، بموجب قرارها MEPC.52(32) ، اللاتحتين 13واو و13ازاي من المرفق I لبروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 بصيغتها المعدلة (ماربول 78/73) ، بغية تحسين المتطلبات المتعلقة بتصميم ناقلات الزيت وبنائها من أجل منع التلوث الزيتي في حال التصادم أو الجنوح ،

وإذ اعتمدت ، في دورتها السادسة والأربعين ، تعديلات على اللاتحة 13ازاي من المرفق I لماربول 78/73 بموجب قرارها MEPC.95(46) من أجل الاسراع بالوقف التدريجي لتشغيل الناقلات مفردة البدن بهدف المضي في تعزيز حماية البيئة البحرية ،

وإذ تحيط علماً بأنه يجوز للإدارة ، وفقاً للاتحة 13ازاي المنقحة من المرفق I لماربول 78/73 ، أن تسمح باستمرار تشغيل ناقلة من الفئة 1 بعد حلول الذكرى السنوية لتاريخ تسليم السفينة من عام 2005 ، وناقلة من الفئة 2 بعد حلول الذكرى السنوية لتاريخ تسليم السفينة من عام 2010 ، شريطة الامتثال لمتطلبات مخطط تقييم حالة السفينة الذي اعتمده اللجنة ،

\* أنظر البند 7 من هذه المعلومات الاضافية .

معلومات إضافية

وإذ تعترف بضرورة توفير مخطط تقييم حالة السفينة ، المطلوب لأغراض تطبيق اللائحة 13زاي المنقحة من المرفق 1 لماربول 78/73 ،

وإذ نظرت في مشروع مخطط تقييم حالة السفينة ، الذي أعده فريق العمل فيما بين الدورات التابع للجنة والذي عدلته اللجنة بعد ذلك في دورتها السادسة والأربعين ،

1. تعتمد مخطط تقييم حالة السفينة ، الوارد نصه في مرفق القرار الحالي ، على أن يكون من المفهوم أن نموذج خطة المعاينة سيوضع في الدورة السابعة والأربعين للجنة وسيكون ذا طابع الزامي ؛

2. تطلب إلى الأمين العام أن يرسل إلى جميع الأطراف في ماربول 78/73 نسخاً مصدقة من القرار الحالي ونص مخطط تقييم حالة السفينة الوارد في المرفق ؛

3. تطلب كذلك إلى الأمين العام أن يرسل إلى أعضاء المنظمة غير الأطراف في ماربول 78/73 نسخاً من القرار الحالي ومرفقه ؛

4. تدعو لجنة السلامة البحرية إلى أن تحيط علماً بمخطط تقييم حالة السفينة ؛

5. تحت لجنة السلامة البحرية على أن تتظر، لدى استعراضها الخطوط التوجيهية بشأن برنامج التفتيش المعزز أثناء معاينات ناقلات السوائب وناقلات الزيت التي اعتمدت بموجب القرار A.744(18) بصيغتها المعدلة بالقرار 2 الصادر عن مؤتمر سولاس لعام 1997 وبالقرارين MSC.49(66) ، و MSC.105(73) ، في ادراج وادماج العناصر والأحكام ذات الصلة من مخطط تقييم حالة السفينة في تلك الخطوط التوجيهية ؛ و

6. تحت كذلك الأطراف في ماربول 78/73 على ما يلي :

1. أن ترسل ، عند انتقال سفينة ترفع علمها إلى علم طرف آخر في ماربول 78/73 ، إذا طلب منها هذا الطرف في ماربول 78/73 ذلك ، ولأغراض كفاءة التنفيذ الموحد والمتسق لأحكام مخطط تقييم حالة السفينة ، نسخاً من جميع الوثائق والسجلات المتعلقة بتقييم حالة السفينة المعنية امتثالاً لمتطلبات مخطط تقييم حالة السفينة ،

2. أن تقبل ، بالنظر إلى أن بعض ناقلات الزيت من الفئة 1 ستخضع قبل 1 أيلول/سبتمبر 2002 لمعاينة يستوجبها مخطط تقييم حالة السفينة ، بيانات الامتثال السليمة الصادرة عملاً بأحكام مخطط تقييم حالة السفينة في أعقاب الإتمام المرضي للمعاينات التي استهلكت في إطار هذا المخطط قبل 1 أيلول/سبتمبر 2002 .



## 8 : مخطط تقييم حالة السفينة للاتحة المعدلة 13 ازي من المرفق I

## مرفق

## مخطط تقييم حالة السفينة

## 1 ديباجة

1.1 يستهدف مخطط تقييم حالة السفينة استكمال متطلبات المرفق باء للخطوط التوجيهية بشأن البرنامج المعزز لعمليات التفتيش أثناء معاينات ناقلات السوائب وناقلات الزيت (المشار إليه فيما بعد باسم "برنامج المعاينات المعزز" ) ، الذي اعتمده جمعية المنظمة البحرية الدولية بموجب القرار A.744(18) ، بصيغته المعدلة. والهدف من مخطط تقييم حالة السفينة هو التحقق من أن حالة هيكل ناقلات الزيت ذات البدن المفرد وقت المعاينة حالة مقبولة ، وأن هذه الحالة ستظل مقبولة أثناء فترة استمرار التشغيل المحددة في " بيان الامتثال " ، شريطة اتمام المعاينات الدورية اللاحقة على نحو مرضٍ وقيام مشغل السفينة بصيانتها على نحو فعال .

2.1 وتشمل متطلبات مخطط تقييم حالة السفينة فحصًا معززًا وشفافًا للحالة المعلنة لهيكل السفينة ، وللسفينة ذاتها ، والتحقق من أن الاجراءات المتعلقة بالوثائق والمعاينات قد نفذت واستكملت على النحو السليم .

3.1 ويقضي المخطط بأن يُقيم الامتثال له في اطار برنامج المعاينات المعزز أثناء اجراء المعاينات البينية أو التجديدية التي يستوجبها في الوقت الحاضر القرار A.744(18) ، بصيغته المعدلة .

4.1 ولا يتضمن مخطط تقييم حالة السفينة معايير هيكلية أكثر صرامة من المعايير الواردة في سائر اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية ومدوناتها وتوصياتها .

5.1 وقد وضع مخطط تقييم حالة السفينة استنادًا إلى متطلبات القرار A.744(18) ، بصيغته المعدلة ، التي كانت معروفة \* وقت اعتماد المخطط . ومن المتوخى تحديث هذا المخطط عند اللزوم متى أدخلت تعديلات على القرار A.744(18) ، بصيغته المعدلة .

## 2 الغرض

الغرض من مخطط تقييم حالة السفينة هو توفير معيار دولي يتيح تلبية متطلبات اللاتحة 13 ازي(7) من المرفق 1 للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، بصيغتها المعدلة ببروتوكول 1978 المتعلق بها ، كما عدلت تلك المتطلبات بموجب القرار MEPC.95(46) .

\* قرار الجمعية A.744(18) بصيغته المعدلة بالقرار 2 الصادر عن مؤتمر سولاس لعام 1997 ، والقرار MSC.49(66) ، والقرار MSC.105(73) .

معلومات إضافية

3 تعاريف

لأغراض مخطط تقييم حالة السفينة ، وما لم ينص صراحة على غير لك ، فإن :

1.3 "ماربول 78/73" هو بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، بصيغتها المعدلة .

2.3 "اللائحة" هي اللوائح الواردة في المرفق 1 لماربول 78/73 .

3.3 "القرار A.744(18) ، بصيغته المعدلة" هو الخطوط التوجيهية بشأن البرنامج المعزز لعمليات التفتيش أثناء معاينات ناقلات الشوائب وناقلات الزيت التي اعتمدها جمعية المنظمة البحرية الدولية بموجب القرار A.744(18) ، بصيغته المعدلة بالقرار 2 الصادر عن مؤتمر سولاس لعام 1997 وبالقرارين MSC.94(66) و MSC.105(73) .

4.3 "المنظمة المعترف بها" هي منظمة تعترف بها الإدارة لأغراض إجراء المعاينات التي تستوجبها أحكام اللائحة (3)4 من المرفق 1 لماربول 78/73 .

5.3 "الإدارة" هي حكومة الدولة وفقاً لتعريفها الوارد في المادة (5)2 من ماربول 78/73 .

6.3 "ناقلة زيت من الفئة 1" هي ناقلة زيت تبلغ حمولتها الساكنة 20 000 طن فأكثر وتنقل زيتاً خاماً ، أو زيت وقود ، أو زيت ديزل ثقيلًا أو زيت ترليق ، على هيئة بضائع ، أو ناقلة زيت تبلغ حمولتها الساكنة 30 000 طن فأكثر وتنقل زيوتاً غير تلك المذكورة أعلاه ولا تمثل لمتطلبات ناقلات الزيت الجديدة المحددة في اللائحة 1(26) من المرفق 1 لماربول 78/73 .

7.3 "ناقلة زيت من الفئة 2" هي ناقلة زيت تبلغ حمولتها الساكنة 20 000 طن فأكثر وتنقل زيتاً خاماً أو زيت وقود ، أو زيت ديزل ثقيلًا ، أو زيت ترليق ، على هيئة بضائع ، أو ناقلة زيت تبلغ حمولتها الساكنة 30 000 طن فأكثر وتنقل زيوتاً غير تلك المذكورة أعلاه وتمثل لمتطلبات ناقلات الزيت الجديدة المحددة في اللائحة 1(26) من المرفق 1 لماربول 78/73 .

8.3 "الشركة" هي مالك السفينة أو منظمة أخرى أو شخص آخر مثل المدير أو مستأجر السفينة عارية ، الذي يتولى مسؤولية تشغيل السفينة نيابة عن مالكيها والذي يوافق ، بتوليئه هذه المسؤولية ، على تحمل جميع الواجبات والمسؤوليات التي تفرضها المدونة الدولية لإدارة السلامة .

9.3 "التآكل الشديد" هو تآكل اتسع مداه بحيث بات الضرر الذي سببه يتجاوز - كما يستدل على ذلك من تقييم أنماطه - 75% من الهوامش المسموح بها ، ولكنه يظل محصوراً ضمن حدود مقبولة .

\* بموجب اللائحة 1/XI من اتفاقية سولاس لعام 1974 ، ينطبق القراران A.739(18) و A.789(19) على المنظمات المعترف بها .

## 8 : مخطط تقييم حالة السفينة للاتحة المعدلة 13ازاي من المرفق I

- 10.3 " حالة جيدة " هي حالة كسوة لا يظهر عليها سوى تبقع طفيف بالصدأ .
- 11.3 " شركة قياس السماكة " هي شركة مؤهلة معتمدة من منظمة معترف بها وفقا للمبادئ المنصوص عليها في المرفق 7 من المرفق باء للقرار (18)A.744 ، بصيغته المعدلة .
- 12.3 " المناطق الهيكلية الحرجة " هي مواقع تحدد الحسابات أنها تتطلب رصدًا خاصًا ، أو يتبين من الخدمة السابقة للسفينة المعنية أو لسفن مماثلة أو لسفن شقيقة أنها مواقع حساسة للتصدع أو الانبعاج أو التآكل بما ينال من المناعة الهيكلية للسفينة .
- 13.3 " المناطق المشبوهة " هي مواقع يظهر عليها تآكل شديد و/أو تعتبر معرضة للتلف السريع .
- 14.3 " المنظمة " هي المنظمة البحرية الدولية .

معلومات إضافية

## 4 أحكام عامة

- 1.4 تصدر الإدارة ، أو تدفع إلى اصدار ، تعليمات مفصلة للمنظمة المعترف بها بما يكفل أن تنفذ المعاينات المتعلقة بمخطط تقييم حالة السفينة وفقا لأحكام الأقسام 5 إلى 10 من هذا المخطط .
- 2.4 ليس في هذا المخطط ما يمنع ادارة تنفيذ بنفسها المعاينات التي يستوجبها هذا المخطط ، شريطة: أن تتمتع هذه المعاينات ، على الأقل ، بنفس فعالية المعاينات المنصوص عليها في الأقسام 5 إلى 10 من هذا المخطط .
- 3.4 على الإدارة أن تلتزم ناقلات الزيت من الفئة 1 والفئة 2 التي ترفع علمها بأن تبقى خارج نطاق الخدمة أثناء الفترات المشار إليها في الفقرتين 1.1.5 و 2.1.5 على التوالي ، ما لم يصدر لناقلات الزيت هذه " بيان امتثال " ساري الصلاحية .

## 5 التطبيق والنطاق والجدول الزمني

## 1.5 التطبيق

تطبق متطلبات مخطط تقييم حالة السفينة على ما يلي:

1. ناقلات الزيت من الفئة 1 ، المعرفة في القسم 3 ، في الحالات التي تستوجب ترخيصًا لاستمرارها في حيز الخدمة ، بعد حلول الذكرى السنوية لتاريخ تسليم السفينة من عام 2005 ، حتى التاريخ المحدد في الجدول الزمني الوارد في اللائحة 13او او والذي يتعين فيه على هذه الناقلات أن تمتثل للمتطلبات المنطبقة على السفن مزدوجة البدن والمبينة في اللائحة 13ازاي .

## معلومات إضافية

2. ناقلات الزيت من الفئة 2 ، المعرفة في القسم 3 ، في الحالات التي تستوجب ترخيصًا لاستمرارها في حيز الخدمة ، بعد حلول الذكرى السنوية لتاريخ تسليم السفينة من عام 2010 ، حتى التاريخ المحدد في الجدول الزمني الوارد في اللائحة 13 واو والذي يتعين فيه على هذه الناقلات أن تمتثل للمتطلبات المنطبقة على السفن مزدوجة البدن والمبينة في اللائحة 13 ازي .

## 2.5 نطاق مخطط تقييم حالة السفينة

ينطبق مخطط تقييم حالة السفينة على معاينات هيكل البدن قبالة صهاريج البضائع ، وغرف المضخات ، والفراغات العازلة ، وأنفاق الأنابيب ، والأماكن الفارغة داخل منطقة البضائع ، وجميع صهاريج الصابورة .

## 3.5 الجدول الزمني

1.3.5 يجب أن تتسق المعاينة الأولى المنفذة في اطار المخطط مع برنامج المعاينات المعزز وأن تنفذ في نفس وقت تنفيذ المعاينة البيئية أو التجديدية المقرر اجراؤها قبل حلول الذكرى السنوية لتاريخ تسليم السفينة من عام 2005 وذلك فيما يخص ناقلات الزيت من الفئة 1 ، وقبل حلول الذكرى السنوية لتاريخ تسليم السفينة من عام 2010 فيما يخص ناقلات الزيت من الفئة 2 .

2.3.5 وأي معاينات لاحقة تجرى في اطار مخطط تقييم حالة السفينة وتكون ضرورية لتجديد " بيان الامتثال " ، يجب أن تنفذ في وقت واحد مع المعاينة البيئية أو التجديدية التي يتعين اتمامها بحلول تاريخ انتهاء صلاحية " بيان الامتثال " .

3.3.5 ويجوز للشركة ، دون الاخلال بما تقدم ، وبالاتفاق مع الادارة ، أن تختار تنفيذ المعاينة الأولى من معاينات مخطط تقييم حالة السفينة في تاريخ مختلف عن التاريخ الذي يتعين فيه اجراء المعاينة المقررة المشار إليها أعلاه ، شريطة الامتثال لجميع متطلبات مخطط تقييم حالة السفينة .

## 6 المتطلبات المتعلقة بتخطيط المعاينة

## 1.6 الاستعدادات للمعاينة المنفذة في اطار مخطط تقييم حالة السفينة

## 1.1.6 اجراءات عامة

1.1.1.6 يعدّ التخطيط المبكر والمفصل الرامي إلى تحديد مناطق الخطر المحتمل شرطًا مسبقًا ضروريًا لنجاح مخطط تقييم حالة السفينة واطمأنه في الوقت المناسب . ويجب في هذا الصدد مراعاة تسلسل الأحداث التالي .

## 8 : مخطط تقييم حالة السفينة للاتحة المعدلة 13 تراي من المرفق 1

2.1.1.6 يجب أن توجه الشركة إلى الإدارة وإلى المنظمة المعترف بها أخطارًا باعتزامها تنفيذ مخطط تقييم حالة السفينة ، وذلك قبل ثمانية أشهر على الأقل من البداية المقررة للمعاينة المتعلقة بالمخطط .

3.1.1.6 وفور تسلم هذا الاخطار يجب على المنظمة المعترف بها :

1. أن ترسل إلى الشركة " استبيان تخطيط المعاينة " (أنظر التذييل 2) قبل سبعة أشهر على الأقل من البداية المقررة للمعاينة المنفذة في اطار مخطط تقييم حالة السفينة ؛ و

2. أن تبلغ الشركة بأي تغييرات تكون قد طرأت على المستويات القصوى المقبولة للتآكل الهيكلي المطبقة على السفينة .

4.1.1.6 تملأ الشركة " استبيان تخطيط المعاينة " وتعيده إلى المنظمة المعترف بها قبل خمسة أشهر على الأقل من البداية المقررة للمعاينة المنفذة في اطار مخطط تقييم حالة السفينة . وترسل الشركة إلى الإدارة نسخة من الاستبيان بعد ملء بياناته .

5.1.1.6 تستكمل الشركة " خطة المعاينة " المنفذة في اطار مخطط تقييم حالة السفينة وتقدمها موقعة إلى المنظمة المعترف بها قبل شهرين على الأقل من البداية المقررة لتلك المعاينة . وترسل الشركة إلى الإدارة نسخة من خطة المعاينة المذكورة .

6.1.1.6 في ظروف خاصة ، مثل اعادة تشغيل سفينة سحبت من الخدمة أو وقوع أحداث غير متوقعة مثل توقف تشغيل السفينة لفترة طويلة من جراء ضرر أصاب البدين أو الآلات ، يجوز للإدارة ، بعد دراسة كل حالة على حدة ، التساهل في الاطار الزمني ، المحدد في الفقرات 2.1.1.6 إلى 5.1.1.6 ، لبدء الاجراءات المتعلقة بمخطط تقييم حالة السفينة .

7.1.1.6 ويرتهن هذا التساهل ، في جميع الأحوال ، بتوافر وقت كاف للمنظمة المعترف بها كي تستكمل المعاينة المنفذة في اطار مخطط تقييم حالة السفينة ، ووقت كاف للإدارة كي تستعرض التقرير الختامي عن مخطط تقييم حالة السفينة وتصدر " بيان الامتثال " قبل حلول التواريخ المشار إليها في الفقرة 1.5 .

## 2.1.6 خطة المعاينة المنفذة في اطار مخطط تقييم حالة السفينة

1.2.1.6 يجب أن تضع الشركة خطة المعاينة المنفذة في اطار مخطط تقييم حالة السفينة ، بالتعاون مع المنظمة المعترف بها . ويجوز للإدارة أن تشارك في وضع خطة المعاينة ، إذا رأت ذلك ضروريًا . ويجب أن تقتنع المنظمة المعترف بها اقتناعًا تامًا بأن خطة المعاينة تمتثل لمتطلبات الفقرة 2.2.6 قبل الشروع في هذه المعاينة . ويجب ألا تستهل المعاينة المذكورة قبل الموافقة على خطة المعاينة .



معلومات إضافية

2.2.1.6 يوضع " استبيان تخطيط المعاينة " استنادًا إلى النموذج الوارد في التذييل 2 .

2.6 وثائق خطة المعاينة

1.2.6 لدى وضع خطة المعاينة ، يجب جمع الوثائق التالية واستعراضها لتحديد الصهاريج والمناطق والعناصر الهيكلية التي يتعين فحصها :

1. المعلومات الأساسية عن السفينة وقائمة المعاينات المنفذة ؛
2. الرسومات الهيكلية الأساسية لصهاريج البضائع والصابورة (رسومات الأبعاد الانشائية) ، بما في ذلك معلومات عن استخدام الفولاذ عالي مقاومة الشد ؛
3. التقرير المتعلق بتقييم حالة السفينة ، المنصوص عليه في المرفق 9 من المرفق باء للقرار (A.744(18) ، بصيغته المعدلة ، وأي تقارير ختامية سابقة بشأن مخطط تقييم حالة السفينة متى كانت ذات صلة ؛
4. تقارير قياس السماكة ؛
5. قائمة الأضرار والإصلاحات السابقة ذات الصلة ؛
6. تقارير كل من المنظمة المعترف بها والشركة عن عمليات المعاينة والتفتيش السابقة ذات الصلة ؛
7. قائمة عمليات شحن البضائع وعمليات التصبير خلال السنوات الثلاث الماضية ، بما في ذلك نقل البضائع المسخنة ؛
8. تفاصيل منشأة الغاز الخامل واجراءات تنظيف الصهاريج ، المبينة في استبيان تخطيط المعاينة ؛
9. المعلومات والبيانات الأخرى ذات الصلة بشأن تحويل أو تعديل صهاريج البضائع وصهاريج الصابورة في السفينة منذ وقت بنائها ؛
10. وصف الكسوات ونظام الوقاية من التآكل (بما في ذلك الأنودات والبيانات السابقة التي سجلتها شركة التصنيف) ، إن توافر هذا النظام ، وتوفير سرد تاريخي لتطور حالتهما ؛
11. عمليات التفتيش التي نفذها موظفو الشركة خلال السنوات الثلاث الماضية مع تحديد ما يلي :

1. التدهور الذي أصاب الهيكل بوجه عام ؛

## 8 : مخطط تقييم حالة السفينة للاتحة المعدلة 3 تراي من المرفق I

2. التسرب من الحدود الفاصلة المحيطة بالصهاريج ، ومن الأنابيب ؛
3. حالة الكسوات ونظام الوقاية من التآكل (بما في ذلك الأنودات) ، إن توافر هذا النظام ؛
12. المعلومات المتعلقة بمستوى الصيانة ذات الصلة أثناء التشغيل ، بما في ذلك ما يلي :
  1. تقارير عمليات التفتيش التي نفذت في اطار رقابة دولية الميناء والتي وقفت على عيوب في البدن ؛
  2. مظاهر عدم الامتثال لنظام ادارة السلامة فيما يتعلق بصيانة البدن ، بما في ذلك التدابير التصحيحية ذات الصلة ؛ و
  13. أي معلومات أخرى تساعد في تحديد المناطق المشبوهة والمناطق الهيكلية الحرجة .

2.2.6 ويجب أن تتضمن خطة المعاينة معلومات تتيح تنفيذ المعاينة المتعلقة بمخطط تقييم حالة السفينة تنفيذًا ناجحًا وكفئًا ، وأن تحدد المتطلبات المتصلة بالمعاينات المنفذة عن كثب وبقياسات السماكة . ويجب أن تشمل خطة المعاينة على ما يلي :

1. المعلومات الأساسية عن السفينة وتفاصيل السفينة ،
2. الرسومات الهيكلية الرئيسية لصهاريج البضائع والصابورة (رسومات الأبعاد الانشائية) ، بما في ذلك المعلومات المتعلقة باستخدام الفولاذ عالي مقاومة الشد ؛
3. ترتيب الصهاريج ؛
4. قائمة الصهاريج مع توفير معلومات عن استخدامها ، والنطاق التي تغطيه كسواتها ، ونظم وقايتها من التآكل ؛
5. ظروف المعاينة (مثل المعلومات المتعلقة بتنظيف الصهاريج ، وطردهم الغازات ، والتهوية ، والاضاءة وما إلى ذلك) ؛
6. وسائل وأساليب الوصول إلى الهياكل ؛
7. المعدات اللازمة للمعاينات ؛

## معلومات إضافية

8. تحديد الصهاريج والمناطق التي يتعين اخضاعها للمعاينة المنفذة عن كتب ؛
9. تحديد الصهاريج التي سيتم اختبارها ، وذلك بالطريقة المبينة في المرفق 3 من المرفق بآء للقرار (A.744(18) ، بصيغته المعدلة ؛
10. تحديد المناطق والأقسام التي ستقاس سماكتها ؛
11. تحديد الشركة التي ستقوم بقياس السماكة ؛
12. الأعطاب التي تعرضت لها السفينة المعنية ؛ و
13. المناطق الهيكلية الحرجة والمناطق المشبوهة ، حسب مقتضى الحال .

## 3.6 الوثائق التي يتعين توافرها على متن السفينة

1.3.6 تكفل الشركة أن تتوافر على متن السفينة وقت اجراء المعاينة المنفذة في اطار مخطط تقييم حالة السفينة ، بالإضافة إلى خطة المعاينة المتفق عليها ، جميع الوثائق الأخرى المستخدمة في وضع خطة المعاينة المشار إليها في الفقرة 1.2.6 .

2.3.6 وقبل استهلال أي جزء من المعاينة المنفذة في اطار مخطط تقييم حالة السفينة ، يجب على خبير المعاينة المشارك (أو خبراء المعاينة المشاركين) دراسة الوثائق الموجودة على متن السفينة والتأكد من اكتمالها واستعراض محتوياتها بما يضمن أن تظل خطة المعاينة مناظرة لواقع الحال .

## 7 متطلبات المعاينة المنفذة في اطار مخطط تقييم حالة السفينة

## 1.7 عموميات

1.1.7 قبل استهلال أي جزء من المعاينة المنفذة في اطار مخطط تقييم حالة السفينة ، يجب عقد اجتماع بين خبير المعاينة المشارك (خبراء المعاينة المشاركين) ، وممثل الشركة الحاضر (ممثلي الشركة الحاضرين) ، وموظف شركة قياس السماكة (حسب الحالة) ، وربان السفينة ، بغرض التأكد من اتخاذ جميع الترتيبات المتوخاة في خطة المعاينة ، بما يضمن أن تنفذ أعمال المعاينة بشكل آمن وكفاء .

2.1.7 ويجب أن تنفذ المعاينة المتعلقة بمخطط تقييم حالة السفينة من جانب خبيري معاينة متخصصين مؤهلين ، على الأقل ، من خبراء المنظمة المعترف بها . ويجب أن يكون خبير معاينة مؤهل موفد من المنظمة المعترف بها حاضراً على متن السفينة أثناء أخذ قياسات السماكة بغرض مراقبة هذه العملية .

## 8 : مخطط تقييم حالة السفينة للاتحة المعدلة 3 آراي من المرفق 1

3.1.7 ويجب أن تعين المنظمة المعترف بها الخبير (أو الخبراء) أو الموظفين الآخرين الذين سيشاركون في مخطط تقييم حالة كل سفينة وأن تمسك سجلات لهذا الغرض . ويجب أن يتمتع خبير المعاينة المؤهل (خبراء المعاينة المؤهلون) بخبرة - تؤكدها الوثائق - في اجراء المعاينات البيئية أو التجديدية وفقا للبرنامج المعزز لعمليات التفتيش أثناء معاينات الناقلات . وبالإضافة إلى ذلك ، يجب أن يكون موظفو المنظمة المعترف بها الذين ستسند إليهم مهام تتصل بمخطط تقييم حالة السفينة قد أتموا ، قبل اسناد هذه المهام إليهم ، برنامجاً تدريبياً وتعريفياً ملائماً يكفل للمنظمة المعترف بها تطبيق مخطط تقييم حالة السفينة تطبيقاً متسقاً وموحداً . ويجب على الادارة أن تلتزم المنظمة المعترف بها بأن تمسك سجلات بمؤهلات وخبرات خبراء المعاينة والموظفين الآخرين الذين تعينهم لتنفيذ أعمال تتصل بمخطط تقييم حالة السفينة . ويجب على الادارة أن تلتزم المنظمة المعترف بها بأن ترصد أداء الموظفين الذين نفذوا المهام المتصلة بمخطط تقييم حالة السفينة أو شاركوا في أي منها ، وأن تمسك سجلات لهذا الغرض .

4.1.7 عندما تنفذ المعاينة المتعلقة بالمخطط في عدة محطات ، يجب أن يزود خبراء المعاينة المشاركين ، في محطة المعاينة التالية ، قبل أن يواصلوا المعاينة المتعلقة بالمخطط ، بقائمة البنود التي تم فحصها مع توضيح ما إذا كانت هذه المعاينة قد استكملت أم لا .

5.1.7 إذا رأى خبراء المعاينة المشاركون ضرورة اجراء اصلاحات ، وجب عليهم أن يحددوا ، على قائمة مرقمة ، كل بند يتعين اصلاحه . وعندما تنفذ الاصلاحات ، يجب تقديم وثائق عن تفاصيلها تتضمن إحالة خاصة إلى البنود ذات الصلة التي تم تحديدها في القائمة المرقمة .

6.1.7 وعندما يرى خبراء المعاينة المشاركون أن من المقبول تأجيل عمليات لاصلاح البدن بعد التاريخ المقرر الذي سبق تحديده ، يجب ألا يترك هذا القرار لتقدير خبراء المعاينة المشاركين وحدهم . ويجب أن يستشار مقر المنظمة المعترف بها في هذه الظروف وأن يصدر موافقة محددة على التدبير الموصى به .

7.1.7 لا تعتبر المعاينة المنفذة في اطار مخطط تقييم حالة السفينة منتهية إلا إذا تم تطبيق جميع توصيات/شروط الاحتفاظ بفترة التصنيف التي تتصل بهياكل البدن الخاضعة للفحص في اطار هذه المعاينة تطبيقاً ترتضيه المنظمة المعترف بها .

## 2.7 نطاق المعاينة العامة والمعاينة المنفذة عن كئب

## 1.2.7 المعاينة العامة

تنفذ في اطار المعاينة المتعلقة بمخطط تقييم حالة السفينة معاينة عامة لجميع الأماكن المنصوص عليها في الفقرة 2.5 .

معلومات إضافية

2.2.7 المعاينة المنفذة عن كئب

يتضمن الجدول الوارد أدناه متطلبات المعاينات المنفذة عن كئب في اطار المعاينة المتعلقة بمخطط تقييم حالة السفينة .

الجدول 2.2.7 - المتطلبات المتعلقة بالمعاينات المنفذة عن كئب

جميع الحلقات الهيكلية الوترية في جميع صهاريج الصابورة (أنظر الملاحظة 1)
جميع الحلقات الهيكلية الوترية في صهريج بضائع جانبي (أنظر الملاحظة 1)
30% على الأقل من جميع الحلقات الهيكلية الوترية في كل صهريج من صهاريج البضائع الجانبية المتبقية (أنظر الملاحظة 1)
جميع الفواصل الانشائية العرضية في جميع صهاريج البضائع والصابورة (أنظر الملاحظة 2)
30% على الأقل من العرضيات السطحية والقاعية ، بما في ذلك العناصر الهيكلية المجاورة ، في كل صهريج بضائع مركزي
حلقات هيكلية وترية عرضية كاملة إضافية أو عرضيات سطحية وقاعية بما في ذلك العناصر الهيكلية المجاورة التي تعتبر ضرورية في رأي خبير المعاينة المشارك

معلومات إضافية

ملاحظتان :

- 1 حلقة هيكلية وترية عرضية كاملة ، بما في ذلك العناصر الهيكلية المجاورة .
- 2 فاصل انشائي عرضي كامل ، بما في ذلك نظم العوارض والدعامات والعناصر المجاورة .

3.2.7 يجوز لخبراء المعاينة المشاركين أن يوسعوا نطاق المعاينة الدقيقة عند الضرورة ، مع مراعاة خطة المعاينة ، وحالة الأماكن الخاضعة للمعاينة ، وحالة نظام الوقاية من التآكل ، بالإضافة إلى ما يلي :

1. أي معلومات قد تتوافر بشأن المناطق الهيكلية الحرجة ؛
2. الصهاريج التي تعد هياكلها ذات أبعاد انشائية منخفضة ، في ارتباط مع نظام للوقاية من التآكل معتمد من المنظمة المعترف بها .

4.2.7 وفيما يتعلق بمناطق الصهاريج التي تبين أن كسواتها في حالة جيدة ، يجوز أن يكون نطاق المعاينات المنفذة عن كئب التي تستوجبها الفقرة 2.2.7 محل نظر خاص من المنظمة المعترف بها . ولكن يجب ، في جميع الأحوال ، إجراء



## 8 : مخطط تقييم حالة السفينة للائحة المعدلة 3 لآزي من المرفق I

عدد كاف من المعاينات عن كثب لتأكيد الحالة المتوسطة الفعلية للهيكل وتسجيل أقصى بلى ملاحظ أصاب الهيكل .

## 3.7 نطاق قياسات السماكة

1.3.7 يجب أن تسجل قياسات السماكة باستخدام الجداول الواردة في التذييل 2 للمرفق 10 من المرفق باء للقرار A.744(18) ، بصيغته المعدلة . ويوصى بحفظ هذه السجلات على وسيط الكتروني .

2.3.7 ويجب أن تجري قياسات السماكة إما قبل المعاينة المنفذة عن كثب وإما أن تجري ، بقدر الامكان ، في نفس وقت تنفيذ هذه المعاينة .

3.3.7 ويتضمن الجدول الوارد أدناه المتطلبات الدنيا لقياسات السماكة لأغراض المعاينات المنفذة في اطار تقييم حالة السفينة :

## الجدول 3.3.7 - المتطلبات المتعلقة بقياسات السماكة

1	داخل منطقة البضائع : 1. كل لوح سطحي 2. ثلاثة أقسام عرضية 3. كل لوح قاعي
2	قياسات العناصر الهيكلية الخاضعة للمعاينة المنفذة عن كثب وفقاً للفقرة 2.2.7 ، من أجل تقييم نمط التآكل بوجه عام وتسجيل نتائج هذا التقييم
3	المناطق المشبوهة
4	بعض صفائف الجزء الظاهر والجزء المغمور من البدن خارج منطقة البضائع .
5	جميع صفائف الجزء الظاهر والجزء المغمور من البدن داخل منطقة البضائع .
6	الهيكل الداخلي في الصهاريج الطرفية الأمامية والخلفية
7	جميع ألواح السطح الرئيسية خارج منطقة البضائع وجميع الألواح السطحية المكشوفة للهيكل الفوقي للمستوى الأول

4.3.7 عند اكتشاف تآكل شديد ، يجب توسيع نطاق قياسات السماكة وفقاً للمرفق 4 من المرفق باء للقرار A.744(18) ، بصيغته المعدلة .

5.3.7 وبالإضافة الى ذلك ، يجوز توسيع نطاق قياسات السماكة إذا رأى خبراء المعاينة المشاركون ضرورة لذلك .

## معلومات إضافية

6.3.7 وفيما يتعلق بتلك المناطق من الصهاريج التي يتبين أن كسواتها في حالة جيدة ، يجوز أن يكون نطاق قياسات السماكة ، الذي تستوجبه الفقرة 3.3.7 ، محل نظر خاص من المنظمة المعترف بها . ولكن يجب ، في جميع الأحوال ، أخذ قياسات سماكة تكفي لتأكيد الحالة المتوسطة الفعلية ، وأقصى تلف ملاحظ أصاب الهيكل .

7.3.7 يجب أخذ قياسات سماكة تكفي لإجراء حسابات المتانة الاحتياطية وفقاً للمرفق 12 من المرفق بآء للقرار A.744(18) ، بصيغته المعدلة .

8.3.7 يجب اختيار الأقسام العرضية التي ينتظر أن يحدث فيها أقصى قدر من التلف أو الذي تبين فيها ، من قياسات سماكة ألواح السطح ، حدوث هذا القدر من التلف . ويجب أن يشمل قسم عرضي واحد على الأقل صهريج صابورة يقع ضمن مسافة 0.5L من منتصف السفينة .

معلومات إضافية

## 8 معايير القبول

يجب أن تكون معايير القبول واجبة الانطباق على مخطط تقييم حالة السفينة هي تلك المنصوص عليها في القرار A.744(18) ، بصيغته المعدلة .

## 9 التقارير عن المعاينات المنفذة في اطار مخطط تقييم حالة السفينة

1.9 و وضع تقرير معاينة عن كل معاينة منفذة في اطار المخطط ، ويجب أن يوضح هذا التقرير تاريخ ومكان المعاينة وما اذا كانت هذه المعاينة قد تمت في الحوض الجاف أو في البحر . واذا أجريت المعاينة في عدة محطات مختلفة ، يجب وضع تقرير عن كل قسم نفذ من أقسام المعاينة .

2.9 ويجب أن تشكل سجلات المعاينة المنفذة في اطار المخطط ، بما في ذلك التدابير المتخذة ، وثيقة تتيح مراجعة تسلسل اجراءات المعاينة ، ويجب أن توفر هذه السجلات للإدارة إذا طلبتها .

3.9 وبالإضافة إلى ذلك ، يجب أن يشمل تقرير المعاينة المنفذة في اطار المخطط ما يلي :

1. نطاق المعاينة :
  1. تحديد الأماكن التي أجريت بشأنها معاينة عامة ؛
  2. تحديد الموقع ، في كل منطقة ، الذي أجريت بشأنه معاينة عن كئيب ، وتحديد الوسيلة التي استخدمت في الوصول إليه ؛

## 8 : مخطط تقييم حالة السفينة لائحة المعدلة 3 لراي من المرفق 1

3. تحديد المناطق ، والمواقع في كل منطقة ، التي أجريت بشأنها قياسات السماكة ؛ و

2. نتائج المعاينة :

1. نطاق وحالة الكسوة في كل منطقة . وتحديد المناطق المزودة بأنودات والحالة العامة لهذه الأودات ؛

2. تقرير عن الحالة الهيكلية لكل منطقة ، ويجب أن يشمل معلومات عما يلي حسب مقتضى الحال :

1. التآكل (موقع التآكل ونوعه مثل التحزيز ، والتتقير ، وما إلى ذلك) ؛

2. الصدوع (الموقع والوصف والنطاق) ؛

3. الانبعاج (الموقع والوصف والنطاق) ؛

4. التعرجات (الموقع والوصف والنطاق) ؛ و

5. مناطق التآكل الشديد ؛ و

3. التدابير المتخذة فيما يتعلق بالنتائج المكتشفة :

1. تفاصيل الإصلاحات المنفذة على العناصر الهيكلية في المناطق المحددة ، بما في ذلك أسلوب الإصلاح ونطاقه ؛ و

2. قائمة البنود التي يتعين اخضاعها للملاحظة لأغراض تخطيط عمليات التفتيش والمعاينة المقبلة ، بما في ذلك أي قياسات للسماكة .

4.9 وفي حالة عدم اكتشاف عيوب ، يجب تسجيل ذلك في التقرير الخاص بكل منطقة .

5.9 ويجب أن يشفع نص التقرير بصور فوتوغرافية تبين الحالة العامة لكل منطقة ، بما في ذلك صور فوتوغرافية أو رسومات تمثيلية لأي بند من البنود السابقة التي شملها التقرير .

6.9 ويجب أن يفحص خبير المعاينة المشارك تقرير قياسات السماكة وأن يصادق عليه .

7.9 ويجب أن يوقع خبراء المعاينة المشاركون على تقرير المعاينة المنفذة في إطار تقييم حالة السفينة .

## معلومات إضافية

## 10 التقرير الختامي المقدم إلى الإدارة بشأن مخطط حالة السفينة

## 1.10 استعراض مخطط تقييم حالة السفينة من جانب المنظمة المعترف بها

1.1.10 يجب أن يُجرى مقر المنظمة المعترف بها استعراضًا لفحص تقارير المعاينة المنفذة في إطار مخطط تقييم حالة السفينة ، والوثائق والصور التوفراغية والسجلات الأخرى المتعلقة بالمخطط والمحددة في القسم 9 بغرض التحقق من استيفاء متطلبات المخطط ، وتأكيد ذلك .

2.1.10 يجب على موظفي المنظمة المعترف بها الذين يقومون بالاستعراض المذكور ألا يشاركون على أي نحو كان في المعاينة المنفذة في إطار المخطط والخاضعة للاستعراض .

## 2.10 التقرير الختامي المقدم إلى الإدارة بشأن مخطط تقييم حالة السفينة

1.2.10 يجب أن تعد المنظمة المعترف بها تقريرًا ختاميًا عن مخطط تقييم حالة السفينة تقدمه إلى الإدارة فور اتمام المعاينة المنفذة في إطار المخطط ، وإثر استعراض مقر المنظمة المعترف بها للتقارير المتعلقة بالمعاينة المذكورة على النحو المبين في الفقرة 1.1.10 .

2.2.10 يجب أن يقدم التقرير الختامي عن مخطط تقييم حالة السفينة من جانب المنظمة المعترف بها إلى الإدارة دون تأخير وفي موعد لا يتجاوز بأي حال من الأحوال شهرين قبل التاريخ الذي يتعين أن يصدر فيه للسفينة " بيان الامتثال " .

3.2.10 ويجب أن يتضمن التقرير الختامي عن مخطط تقييم حالة السفينة البيانات التالية على الأقل :

## 1. التفاصيل العامة التالية :

- اسم السفينة
- رقم المنظمة البحرية الدولية
- دولة العلم
- ميناء التسجيل
- الحمولة الاجمالية
- الحمولة الساكنة (بالأطنان المترية)
- غاطس خط التحميل الصيفي
- تاريخ التسليم
- فئة السفينة
- تاريخ الامتثال للاتحة 13 او
- الشركة
- رقم الاحالة الذي يتيح تحديد التقرير ؛

## 8 : مخطط تقييم حالة السفينة للاتحة المعدلة 13 ازاي من المرفق I

2. موجز يبين مكان وتواريخ وكيفية اجراء المعاينة المنفذة في اطار المخطط ومن قام باجرائها ؛
3. بيان يحدد جميع وثائق المعاينة ، بما فيها خطة المعاينة ؛
4. بيان عن حالة نظام (نظم) الوقاية من التآكل المستخدم (المستخدمة) في المناطق المعنية ؛
5. بيان يحدد جميع تقارير قياسات السماكة ؛
6. موجز لنتائج المعاينات العامة ؛
7. موجز لنتائج المعاينات المنفذة عن كتب ؛
8. موجز عن اصلاحات البدن التي تم تنفيذها ؛
9. تحديد جميع المناطق المعرضة لتآكل شديد ، بالاضافة إلى موقعها ونطاقها وحالتها ؛
10. موجز عن نتائج تقييم قياسات السماكة ، بما في ذلك تحديد المناطق والأقسام التي أجريت فيها هذه القياسات ؛
11. تقييم للمتانة الهيكلية للسفينة ، وتقييم لمدى الامتثال لمعايير المقبول المبينة في القسم 8 ؛
12. بيان عما اذا كان قد تم الامتثال لجميع متطلبات المخطط واجبة الانطباق ؛
13. توصية مقدمة إلى الادارة بشأن ما إذا كان ينبغي السماح باستمرار تشغيل السفينة حتى التاريخ المقرر في اللائحة 13 ازاي بشأن الامتثال لمتطلبات اللائحة 13 او او ، أو حتى فترة انتهاء صلاحية مخطط تقييم حالة السفينة ، أيهما حل أولاً ؛
14. الاستنتاجات

## 11 فحص مخطط تقييم حالة السفينة من جانب الادارة

- 1.11 يجب على الادارة ، بالاضافة إلى أي تعليمات تكون قد زودت بها المنظمة التي اعترفت بها كي تجري نيابة عنها المعاينات المبينة في برنامج المعاينات المعزز ، أن تصدر تعليمات إلى المنظمة المعترف بها والشركات التي تشغل ناقلات زيت من الفئة 1 والفئة 2 التي ترفع علمها ، كي يتسنى للادارة أن ترصد أداء مخطط تقييم حالة السفينة وتتحقق من الامتثال لمتطلباته .



معلومات إضافية

2.11 ويجب علي الإدارة ، لأغراض ضمان التنفيذ الموحد والمتسق لمخطط تقييم حالة السفينة ، أن تحدد ، على الأقل ، اجراءات تتيح لها القيام بما يلي :

1. وضع متطلبات المخطط موضع النفاذ ؛
2. رصد الأعمال المتصلة بالمخطط التي تنفذها المنظمة المعترف بها نيابة عنها ؛
3. استعراض التقرير الختامي عن مخطط تقييم حالة السفينة ؛
4. استعراض حالات السفن التي يقترح إعادة تقييمها في اطار المخطط ؛
5. اصدار " بيان شامل " .

3.11 ويجب أن تستعرض الإدارة التقرير الختامي عن المخطط قبل أن تصدر " بيان الامتثال " ، ويجب أن تسجل وتوثق نتائج الاستعراض واستنتاجاته ، وأن تسوغ قرارها بقبول هذا التقرير الختامي أو رفضه ، وأن تضع تقريراً عن هذا الاستعراض .

4.11 ويجب أن تضمن الإدارة أن يتمتع أي أشخاص يعهد إليهم برصد تنفيذ المخطط أو استعراض التقرير الختامي عن المخطط بما يلي :

1. تأهيل وخبرة كافيان ترتضيها الإدارة ؛
2. الخضوع للإشراف المباشر للإدارة ؛
3. عدم الارتباط بأي صلة كانت مع المنظمة المعترف بها التي تجري المعاينة المنفذة في اطار المخطط والخاضعة للاستعراض .

## 12 إعادة تقييم السفن التي لم تكن مستوفية لمتطلبات مخطط تقييم حالة السفينة

1.12 أي سفينة لم تستوف في رأي الإدارة متطلبات المخطط ، يجوز اخضاعها لتقييم جديد في اطار المخطط . وفي هذه الحالة يجب دراسة الأسباب التي دفعت الإدارة إلى رفض اصدار " بيان الامتثال " للسفينة ، ثم يجب بعد ذلك استعراض التدابير التصحيحية بغرض التأكد من مدى الامتثال لمتطلبات المخطط .

2.12 ويجب أن تجري عملية إعادة التقييم هذه ، كقاعدة عامة ، من جانب المنظمة المعترف بها والإدارة اللتين نفذتا المخطط السابق .

## 8 : مخطط تقييم حالة السفينة للاتحة المعدلة 3 لزاوي من المرفق I

3.12 وإذا قامت سفينة لم تحصل على " بيان امتثال " بتغيير العلم ، وفقاً لأحكام اللاتحة 8(3) ، يجب على الإدارة الجديدة أن تطلب من الإدارة السابقة أن ترسل إليها نسخاً من وثائق المخطط المتعلقة بتلك السفينة بغرض التأكد مما إذا كانت الأسباب التي استندت إليها الإدارة السابقة في رفض اصدار " بيان امتثال " للسفينة قد عولجت ومما إذا كان مخطط تقييم حالة السفينة قد نفذ بطريقة متسقة وموحدة .

4.12 ويجب أن تجري عملية اعادة تقييم المنفذة في اطار المخطط ، كقاعدة عامة ، في أقرب وقت ممكن وفي موعد لا يتجاوز بأي حال من الأحوال ، رهناً بأحكام الفقرة 3.5 ، ستة أشهر بعد التاريخ الذي اتخذت فيه الإدارة قرارها برفض اصدار " بيان الامتثال " للسفينة .

## 13 بيان الامتثال

1.13 يجب على الإدارة أن تصدر ، وفقاً لاجراءاتها ، لكل سفينة تمتثل لمخطط تقييم حالة السفينة على نحو ترتضيه الإدارة ، " بيان امتثال " .

2.13 ويجب أن يوضع بيان الامتثال هذا باللغة الرسمية للإدارة المصدرة له وفي شكل يناظر النموذج الوارد في التذييل 1 . وإذا لم تكن اللغة المستخدمة هي الانجليزية أو الفرنسية أو الاسبانية ، يجب أن يتضمن نص البيان ترجمة إلى إحدى هذه اللغات .

3.13 ويجب أن يودع أصل بيان الامتثال على متن السفينة بوصفه تكملةً للشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي الخاصة بالسفينة .

4.13 وبالإضافة إلى ذلك ، يجب أن تودع على متن السفينة نسخة من التقرير الختامي عن مخطط تقييم حالة السفينة الذي استعرضته الإدارة لأغراض اصدار بيان الامتثال ، ونسخة من سجل الاستعراض المشار إليه في الفقرة 3.11 ، كي تشفعا ببيان الامتثال .

5.13 ويجب أن ترسل الإدارة إلى المنظمة المعترف بها نسخة مصدقة من بيان الامتثال ونسخة من سجل الاستعراض المشار إليه في الفقرة 3.11 ، وأن يحتفظ بهما مع التقرير الختامي عن مخطط تقييم حالة السفينة .

6.13 ويجب أن يكون بيان الامتثال ساري الصلاحية ، بعد اتمام المعاينة المنفذة في اطار تقييم حالة السفينة ، حتى أول تاريخ من التاريخين التاليين :

1. أقرب تاريخ تلزم فيه السفينة باتمام :

1. معاينة بينية ، وفقاً للاتحة 4(1)(ج) ؛ أو

2. معاينة تجديدية ، وفقاً للاتحة 4(1)(ب) ؛

معلومات إضافية

أو

2. التاريخ الذي يتعين فيه على السفينة ، وفقاً للائحة 13ازاي ، أن تمتثل لمتطلبات اللائحة 13او او .

7.13 وإذا انتهت صلاحية بيان الامتثال قبل حلول التاريخ الذي يتعين فيه على السفينة ، وفقاً للائحة 13ازاي ، أن تمتثل لمتطلبات اللائحة 13او او وجب على تلك السفينة ، كي يستمر تشغيلها بعد انتهاء صلاحية بيان الامتثال الخاص بها ، أن تخضع لمعاينة تجديدية في اطار مخطط تقييم حالة السفينة وفقاً لمتطلبات الأقسام 5 إلى 10 .

8.13 ويجوز للادارة أن تعتبر وتعلن أن بيان امتثال سفينة من السفن ما زال صالحاً وما زال نافذ المفعول بصورة كاملة إذا :

1. نُقلت السفينة إلى منظمة معترف بها غير المنظمة التي قدمت التقرير الختامي عن مخطط تقييم حالة السفينة الذي تم استعراضه وقبوله لأغراض اصدار بيان الامتثال ؛ أو

2. شُغلت السفينة من جانب شركة أخرى غير الشركة التي كانت تشغلها وقت اتمام المعاينة المنفذة في اطار مخطط تقييم حالة السفينة ؛

شريطة أن تظل فترة صلاحية بيان الامتثال المعني وشروطه وظروفه مطابقة لتلك التي تعتمدها الادارة وقت اصدار بيان الامتثال .

9.13 وإذا انتقلت سفينة تحمل بيان امتثال ساري الصلاحية إلى علم طرف آخر ، جاز للادارة الجديدة أن تصدر لتلك السفينة بيان امتثال جديدًا استنادًا إلى بيان الامتثال الصادر عن الادارة السابقة ، شريطة أن :

1. تطلب الادارة الجديدة وتتلقى من الادارة السابقة ، وفقاً للائحة 8(3) ، نسخاً من جميع وثائق مخطط تقييم حالة السفينة المتعلقة بتلك السفينة والتي استندت إليها الادارة السابقة في اصدار أو تجديد بيان الامتثال الذي كانت تحوزه السفينة وقت نقلها ، وفي تمديد صلاحيته ؛

2. تقرر الادارة الجديدة أن المنظمة المعترف بها التي قدمت التقارير الختامية عن مخطط تقييم حالة السفينة إلى الادارة السابقة تعد منظمة معترفاً بها ومرخصاً لها بأن تعمل نيابة عنها ؛

3. استعرضت الادارة الجديدة الوثائق المشار إليها في الفقرة الفرعية 1. واقتنعت بأن متطلبات مخطط تقييم حالة السفينة قد تم الامتثال لها ؛

4. قررت الادارة الجديدة لصلاحية بيان الامتثال الذي تصدره فترةً وشروطاً وظروفاً مناظرة لتلك التي قررتها الادارة السابقة .

## 8 : مخطط تقييم حالة السفينة للائحة المعدلة 3 لآراي من المرفق I

10.13 ويجب على الإدارة :

1. أن تعلق و/أو تسحب بيان الامتثال اذا توقفت احدى السفن عن الامتثال لمتطلبات مخطط تقييم حالة السفينة ؛
2. أن تسحب بيان الامتثال من السفينة إذا لم يعد من حقها أن ترفع علمها .

## 14 ابلاغ المعلومات إلى المنظمة

1.14 يجب على الإدارة أن تبلغ المنظمة بما يلي :

1. تفاصيل بيانات الامتثال التي تصدرها ، ؛
2. تفاصيل تعليق أو سحب بيانات الامتثال التي تصدرها ؛ و
3. تفاصيل السفن التي رفضت أن تصدر لها بيان امتثال وأسباب هذا الرفض .

2.14 ويجب على المنظمة أن تعمم المعلومات المذكورة أعلاه على جميع الأطراف في ماربول 78/73 وأن تستحدث قاعدة بيانات الكترونية تتضمن المعلومات سابقة الذكر ولا يطلع عليها سوى الأطراف في ماربول 78/73 .

معلومات إضافية

التذييل 1

نموذج بيان الامتثال

بيان امتثال

صدر بموجب أحكام مخطط تقييم حالة السفينة الذي اعتمده المنظمة بمقتضى القرار MEP.94(46) وبتحويل من حكومة :

.....  
( الاسم الكامل للبلد )

تفاصيل السفينة

..... اسم السفينة  
..... الرقم المميز أو الحروف المميزة  
..... ميناء التسجيل  
..... الحمولة الاجمالية  
..... الحمولة الساكنة للسفينة (بالأطنان المترية)  
..... رقم المنظمة البحرية الدولية  
..... فئة الناقل

شاهد :

- 1 أن السفينة قد تمت معاينتها وفقاً لمتطلبات مخطط تقييم حالة السفينة (القرار (MEPC.94(46) ؛
- 2 وأنه تبين من المعاينة أن الحالة الهيكلية للسفينة مرضية من جميع النواحي وأن السفينة تمثل لمتطلبات مخطط تقييم حالة السفينة .

..... بيان الامتثال هذا ساري الصلاحية حتى

..... صدر في

(مكان الاصدار)

.....  
(توقيع الموظف الموض أصولاً  
بإصدار البيان)

.....  
(تاريخ الاصدار)

(خاتم أو شعار السلطة ، حسب مقتضى الحال)



8 : مخطط تقييم حالة السفينة للاتحة المعدلة ل3 اراي من المرفق 1

## التذييل 2

### استبيان لتخطيط المعاينة

تتيح المعلومات التالية للشركة أن تضع ، بالتعاون مع المنظمة المعترف بها ، خطة معاينة تمتثل لمتطلبات مخطط تقييم حالة السفينة .

ومن الجوهري أن تقدم الشركة ، وهي تملأ هذا الاستبيان ، أحدث المعلومات .

ويجب أن يتضمن الاستبيان الحالي ، بعد ملئه ، جميع المعلومات والمواد التي يستوجبها مخطط تقييم حالة السفينة .

### تفاصيل السفينة

- اسم السفينة :
- رقم المنظمة البحرية الدولية :
- دولة العلم :
- ميناء التسجيل :
- الحمولة الاجمالية :
- الحمولة الساكنة (بالأطنان المترية) :
- غاطس خط التحميل الصيفي :
- تاريخ التسليم :
- سعة السفينة :
- تاريخ الامتثال للاتحة 13 او او :
- الشركة :
- رقم الاحالة الذي يتيح تحديد التقرير :

معلومات عن سبل الوصول التي تسمح باجراء المعاينات المنفذة عن كذب ، وقياسات السماكة :

يرجى من الشركة أن توضح ، في الجدول الوارد أدناه ، سبل الوصول إلى الهياكل الخاضعة للمعاينة المنفذة عن كذب ، ولقياس السماكة .

والمعاينة المنفذة عن كذب هي فحص تقع فيه تفاصيل العناصر الهيكلية ضمن حدود التفتيش البصري عن كذب لخبير المعاينة المشارك ، أي يُفضل أن تقع هذه التفاصيل في متناول اليد .

معلومات إضافية

المنطقة	الدخول	سقالات مؤقتة	أطواف	سلام	وصول مباشر	وسائل أخرى (يرجى تحديدها)
المنطقة	حيز المقدمة					
	المنطقة الجانبية	تحت السطح				
		الجدار الجانبي				
		القاع				
		فاصل طولي				
		فاصل عرضي				
المنطقة المركزية	تحت السطح					
	القاع					
	فاصل عرضي					

معلومات إضافية

إجراءات تنظيف الصهاريج
يرجى تحديد مدى تواتر غسيل الصهاريج وخاصة الصهاريج غير المزودة بكسوة
عامل الغسيل المستخدم: : نפט خام : نعم/لا ماء بحر مسخن : نعم/لا عامل آخر (يرجى تحديده):

نظام الغاز الخامل مركب : نعم/لا
يرجى تحديد متوسط المحتوى الاكسجيني أثناء التخميل
تفاصيل استخدام منشأة الغاز الخامل

8 : مخطط تقييم حالة السفينة لائحة المعدلة 3 تراي من المرفق 1

قائمة البضائع المنقولة خلال السنوات الثلاث الماضية مع توضيح ما اذا كانت هذه البضائع قد تم تسخينها

معلومات إضافية

عمليات الصابورة المنفذة خلال السنوات الثلاث الماضية

معلومات إضافية

عمليات التفتيش التي نفذتها الشركة

ينبغي للشركة أن توفر ، باستخدام نموذج مماثل للجدول الوارد أدناه (المدرج هنا كمثال) ، تفاصيل نتائج عمليات التفتيش التي نفذتها خلال السنوات الثلاث الماضية وفقا لمتطلبات القرار (A.744(18) ، بصيغته المعدلة ، ولمخطط تقديم حالة السفينة - وذلك فيما يخص جميع صهارج البضائع والصابورة والأماكن الفارغة داخل منطقة صهاريج البضائع .

معلومات إضافية

سرد لتاريخ الصهريج (5)	التدهور الهيكلية (4)	حالة الكسوة (3)	نطاق الكسوة (2)	الوقاية من التآكل (1)	المناطق (يرجى ادراج أرقام الأطر والميسرة والميمنة)
					صهاريج البضائع المركزية
					صهاريج البضائع الجانبية
					صهاريج المخلفات
					صهاريج الصابورة*
					حيز المقدمة
					حيز المؤخرة
					مناطق أخرى :

\* يرجى تحديد الصهاريج المستخدمة لنقل الزيت/الصابورة

(1) - HC - كسوة صلبة ؛ SC - كسوة لينة ؛

A - أنودات ؛ NP - دون وقاية

(2) - U - الجزء العلوي ؛ M - الجزء الأوسط ؛ L - الجزء الأدنى ؛

C - كامل

(3) - G - جيدة ؛ F - متوسطة ؛ P - رديئة ؛ RC = كسوة مجددة

(4) - N - لم تلاحظ أي عيوب

Y = سجلت العيوب ، ويتعين إرفاق وصف هذه العيوب بالاستبيان

(5) - D&R - الأضرار والإصلاحات ؛ L - التسرب

CV - التعويل ؛ CPS - نظام الوقاية من التآكل

(ترفق التقارير ذات الصلة)

الشركة.....:

الاسم/التوقيع.....:

التاريخ.....:

8 : مخطط تقييم حالة السفينة للاتحة المعدلة ل3 آراي من المرفق 1

### التقارير المنفذة عن عمليات التفتيش المنفذة في اطار رقابة دولة الميناء

قائمة التقارير عن عمليات التفتيش المنفذة في اطار رقابة دولة الميناء والتي  
تحدد عيوب البدن وتتضمن ما يتصل بذلك من معلومات

معلومات اضافية

### نظام ادارة السلامة

يرجى ادراج مظاهر عدم الامتثال المتعلقة بصيانة البدن ، بما في ذلك  
التدابير التصحيحية المناظرة

اسم الشركة المكلفة باجراء قياسات السماكة



معلومات إضافية

9

القرار MEPC.82(43)

خطوط توجيهية لرصد المتوسط العالمي لمحتوى الكبريت في زيوت الوقود المتخلفة الموردة بغرض استخدامها على متن السفن

المعتمد في 1 تموز/يوليو 1999

إن لجنة حماية البيئة البحرية ،

إذ تستذكر المادة 38(أ) من اتفاقية المنظمة البحرية الدولية التي تتعلق بالوظائف التي أسندتها إلى اللجنة اتفاقيات دولية من أجل منع التلوث البحري ومكافحته ،

وإذ تدرك أن مؤتمر الأطراف في اتفاقية ماربول 78/73 ، الذي عقد في أيلول/سبتمبر 1997 ، قد اعتمد بروتوكول عام 1997 لتعديل الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها ، الذي يتضمن مرفقه المرفق VI الجديد المعنون " لوائح لمنع تلوث الهواء من السفن " ، وثمانية قرارات اتخذها المؤتمر ، من بينها القرار 4 الذي يقضي بوضع خطوط توجيهية لرصد المتوسط العالمي لمحتوى الكبريت في زيوت الوقود المتخلفة الموردة بغرض استخدامها على متن السفن ،

وإذ تضع في اعتبارها اللائحة 14 من VI الاتفاقية ماربول 78/73 ، التي تستوجب من الأطراف في المرفق VI لاتفاقية ماربول 78/73 أن ترصد المتوسط العالمي لمحتوى الكبريت في زيوت الوقود المتخلفة الموردة بغرض استخدامها على متن السفن ، مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي ستضعها المنظمة ،

1. تعتمد الخطوط التوجيهية لرصد المتوسط العالمي لمحتوى الكبريت في زيوت الوقود المتخلفة الموردة بغرض استخدامها على متن السفن ، التي يرد نصها في مرفق القرار الحالي ؛

2. تحث الدول الأعضاء والمنظمات المهمة على توفير الموارد والخبرات اللازمة لتنفيذ هذه الخطوط التوجيهية.

9 : خطوط توجيهية لرصد المتوسط العالمي لمحتوى الكبريت في زيوت الوقود المتخلفة

## مرفق

خطوط توجيهية لرصد المتوسط العالمي لمحتوى الكبريت  
في زيوت الوقود المتخلفة الموردة بغرض  
استخدامها على متن السفن

معلومات إضافية

### تصدير

1 الهدف الرئيسي لهذه الخطوط التوجيهية وضع أسلوب متفق عليه لرصد المتوسط العالمي لمحتوى الكبريت في زيوت الوقود المتخلفة الموردة بغرض استخدامها على متن السفن . ويتمثل هدف آخر للخطوط التوجيهية في إعادة فتح باب المناقشة ، في إطار لجنة حماية البيئة البحرية ، بشأن تدابير خفض انبعاثات أكاسيد الكبريت من السفن ، إذا ما ظهرت زيادة مطردة في متوسط مستوى الكبريت في الوقود ، وهو المتوسط المحسوب استنادًا إلى هذه الخطوط التوجيهية .

### مقدمة

2 يرد الأساس الذي تركز عليه هذه الخطوط التوجيهية في اللائحة (2)14 من المرفق VI لاتفاقية ماربول 78/73 وفي القرار 4 (الوارد في الوثيقة MP/CONF.3/35) ، بشأن رصد المتوسط العالمي لمحتوى الكبريت في زيوت الوقود الموردة بغرض استخدامها على متن السفن . ومن بين الانبعاثات التي يتناولها المرفق VI الانبعاثات الناتجة عن احتراق أنواع الوقود المحتوية على الكبريت . وقد عيّن حد أعلى لمحتوى الكبريت في الوقود ، وتقرر كذلك رصد متوسط محتوى الكبريت في الوقود .

وتشير التقديرات إلى أن شركات الاختبار المستقلة تجري اختبارات يصل عددها إلى 50 000 اختبار سنويًا ، تغطي نسبة تتراوح بين 25 % و 35 % من جميع الشحنات الموردة . واستنادًا إلى البيانات التي تجمعها تلك المنشآت ، يمكن اشتقاق القيم الراهنة لمتوسط محتوى الكبريت في زيوت الوقود المتخلفة . ومن الجدير بالذكر أن هذه القيم تنشر بصفة منتظمة وأنها تبلغ في الوقت الحاضر 3 % من الكتلة .

### تعريف

3 لأغراض هذه الخطوط التوجيهية ، تطبق التعاريف التالية :

## معلومات إضافية

## (1) الوقود المتخلف :

هو زيت وقود مورد ومستخدم لأغراض الحرق على متن السفن ،  
وتساوي لزوجته الحركية عند 100° مئوية 10.0 سنتي ستوك أو  
تزيد على ذلك\*

(2) الجهة التي تقدم خدمات أخذ العينات واجراء الاختبارات :  
هي شركة تقدم ، على أساس تجاري ، خدمات أخذ العينات  
واجراء الاختبارات فيما يخص أنواع الوقود الموردة للسفن ،  
وذلك بغرض تقييم بارامترات الجودة الخاصة بأنواع الوقود هذه ،  
وتشمل تلك البارامترات المحتوى الكبريتي .

(3) القيمة المرجعية  $A_w$  :  
هي قيمة المتوسط العالمي لمحتوى الكبريت في زيوت الوقود  
المتخلفة الموردة بغرض استخدامها على متن السفن ، المحددة  
استناداً إلى البيانات المجمعة خلال السنوات الثلاث الأولى  
والمحسوبة بالاسلوب المبين في الفقرتين 4 و 5 من هذه الخطوط  
التوجيهية .

4 رصد وحساب المتوسط السنوي والمتوسط التتابعي  
لثلاث سنوات متعاقبة

## 1.4 الرصد

يجب أن يستند الرصد إلى حساب متوسط محتوى الكبريت في الوقود المتخلف ،  
استناداً إلى عمليات لأخذ العينات ولإجراء الاختبارات تقوم بها إدارات اختبار  
مستقلة . ويجب أن يُحسب لكل سنة متوسط محتوى الكبريت في الوقود المتخلف .  
وبعد انقضاء ثلاث سنوات ، تحدد القيمة المرجعية للرصد على النحو المبين في  
الفقرة 5 .

## 2.4 حساب المتوسط السنوي

يرتكز الرصد على حساب متوسط محتوى الكبريت في الوقود المتخلف ، وذلك  
بصفة سنوية .

ويجري حساب متوسط محتوى الكبريت على النحو التالي :

فيما يخص سنة تقويمية بعينها ، تسجل المحتويات الكبريتية في العينات  
التي خضعت للتحليل (عينة واحدة لكل شحنة موردة ، يحسب محتوى  
الكبريت فيها عن طريق تحليل زيت الوقود) . ثم يتم جمع المحتويات  
الكبريتية للعينات التي خضعت للتحليل وتقسّم على عدد العينات . ويكون  
ناتج هذه القسمة هو متوسط محتوى الكبريت في الوقود المتخلف ، عن  
تلك السنة .

\* يرجى الرجوع إلى المعيار 8217 للمنظمة الدولية للتوحيد القياسي ، 1996 .

### 9 : خطوط توجيهية لرصد المتوسط العالمي لمحتوى الكبريت في زيوت الوقود المتخلفة

وكيما تستند القرارات المتخذة إلى معلومات وافية ، يُوفر بحلول 31 كانون الثاني/يناير من كل عام رسم بياني لتوزيع المحتوى العالمي للكبريت في الوقود المتخلف ، معبراً عنه بالنسبة المئوية للكبريت ، بمقادير زيادة تبلغ 0,5 % بالقياس إلى كمية الوقود المناظرة لكل نطاق تزايدى لمحتوى الكبريت .

ويتضمن التذييل 1 لهذه الخطوط التوجيهية المعادلة الرياضية المستخدمة في أسلوب الحساب المبين .

#### 3.4 المتوسط التتابعى لثلاث سنوات متعاقبة

يجب أن يحسب متوسط تتابعى لثلاث سنوات متعاقبة على النحو التالى :

$$A_{cr} = (A_{c1} + A_{c2} + A_{c3})/3$$

حيث :

$A_{cr}$  = المتوسط التتابعى لمحتوى الكبريت في جميع الشحنات التي خضعت للاختبار خلال فترة سنوات ثلاث

$A_{c1}, A_{c2}, A_{c3}$  = متوسط محتوى الكبريت في جميع الشحنات التي خضعت للاختبارات في كل سنة من السنوات موضع النظر

ويعاد حساب المتوسط التتابعى  $A_{cr}$  كل سنة باضافة أحدث قيمة للمتوسط  $A_c$  وحذف أقدم قيمة له .

#### تحديد القيمة المرجعية

5 تكون القيمة المرجعية للمتوسط العالمي لمحتوى الكبريت في زيوت الوقود المتخلفة الموردة بغرض استخدامها على متن السفن هي  $A_w$  ، حيث  $A_{cr} = A_w$  بقيمته المحسوبة في كانون الثاني/يناير من السنة التالية للسنوات الثلاث الأولى التي جمعت فيها البيانات استناداً إلى هذه الخطوط التوجيهية . ويعبر عن القيمة المرجعية  $A_w$  بالنسبة المئوية .

#### دراسة التدابير الرامية إلى خفض انبعاثات أكاسيد الكبريت

6 إذا حدث ، في أية سنة تلى تحديد القيمة المرجعية ، أن زادت قيمة  $A_{cr}$  على قيمة  $A_w$  بنسبة تساوي 0,2% أو أكثر ، وجب على لجنة حماية البيئة البحرية أن تنظر في مدى الحاجة إلى اتخاذ تدابير اضافية لخفض انبعاثات أكاسيد الكبريت الصادرة عن السفن ، وأن تقرر ما إذا كانت هذه المسألة ينبغي أن تدرس من جانب اللجنة على سبيل الأولوية العالمية . وما أن يتم تحديد القيمة المرجعية ، يجب على لجنة حماية البيئة البحرية أن تخضع هذه القيمة الزائدة (0,2 % في الوقت الحاضر) ، للاستعراض بصفة مستمرة .

معلومات إضافية

الجهات التي تقدم خدمات أخذ العينات وإجراء الاختبارات

7 لأغراض فترة السنوات الخمس التشغيلية الأولية ، توجد في الوقت الحاضر ثلاث جهات تقدم خدمات أخذ العينات وإجراء الاختبارات بموجب هذه الخطوط التوجيهية .

ويجب أن تخضع أية جهة إضافية تتولى تقديم خدمات أخذ العينات وإجراء الاختبارات للمعايير التالية :

1. يفضل أن تكون من أعضاء الرابطة الدولية لجمعيات تصنيف السفن ، ولكن يجب في جميع الأحوال أن تخضع لموافقة لجنة حماية البيئة البحرية المنوط بها تطبيق هذه المعايير .
2. يجب أن تضم موظفين فنيين واداريين يتألفون من مهندسين مؤهلين يوفر تغطية جغرافية وافية وتمثيلاً محلياً كافياً ، ضماناً لتقديم خدمات رفيعة الجودة في وقت مناسب .
3. يجب أن تخضع الخدمات التي تقدمها لمدونة تنظم آداب المهنة .
4. يجب أن تكون مستقلة إزاء الجهات ذات المصلحة التجارية في نتيجة الرصد .
5. يجب أن تنفذ وتصون نظاماً للجودة معترفاً به على الصعيد الدولي ، تصادق عليه هيئة مراجعة مستقلة ، ويكفل قابلية الخدمات ، الخاضعة للمراجعة الداخلية والمرصودة والمنفذة في ظل ظروف تحكمها الضوابط ، للإعادة والتكرار .
6. يجب أن تأخذ عددًا كافيًا من العينات بصفة سنوية لأغراض رصد متوسط محتوى الكبريت في الوقود المتخلف ، على الصعيد العالمي .

الأسلوب الحسابي الموحد

8 يجب أن توفر كل جهة تقدم خدمات أخذ العينات وإجراء الاختبارات المعلومات اللازمة لحساب متوسط محتوى الكبريت في الوقود المتخلف إلى أمانة المنظمة البحرية الدولية أو إلى طرف ثالث متفق عليه ، وذلك في صورة متفق عليها تقرها لجنة حماية البيئة البحرية. ويقوم هذا الطرف بمعالجة المعلومات وتقديم النتيجة ، في الصورة المتفق عليها ، إلى لجنة حماية البيئة البحرية . ويجب اعتبار هذه المعلومات ذات طابع حساس من وجهة نظر المواقف التنافسية . ومن ثم ، فإن المعلومات التي يشير أي طرف معني آخر إلى أنها معلومات سرية يجب أن تعامل بهذه الصفة من جانب الطرف الثالث المعني ، وذلك دون المساس بالمعلومات التي تطلبها اللجنة لأغراض الرصد واتخاذ القرارات ذات الصلة .



## 9 : خطوط توجيهية لرصد المتوسط العالمي لمحتوى الكبريت في زيوت الوقود المتخلفة

### الترتيبات المالية

9 تتألف تكاليف الرصد من مبلغ أولي يخصص لتنفيذ الرصد من جانب الجهات المبينة في الفقرة 7 ، ومن رسم سنوي تحصله هذه الجهات نظير القيام بمهمة تحديث البيانات .

وتتحمل الدول الأعضاء المحددة في التذييل 2 لهذه الخطوط التوجيهية ، بصفة طوعية ، تكاليف الرصد خلال فترة تشغيلية تغطي سنوات خمساً . ويجب أن تقيم الخبرة المكتسبة في نهاية السنة التشغيلية الرابعة . وبناء على ذلك ، تدعى لجنة حماية البيئة البحرية إلى أن تتظر ، بالتشاور مع الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية ، في وضع ترتيبات مالية أكثر اتساماً بطابع الاستمرار لتغطية تكاليف نظام الرصد المتفق عليه .

## معلومات إضافية

## التذييل 1

## حساب متوسط محتوى الكبريت

ملاحظة : تعني عبارة " جميع الشحنات " ، حيثما وردت ، جميع الشحنات التي أخذت عينات منها وأجريت اختبارات لها من أجل تحديد محتواها من الكبريت وأدخلت في الحساب لأغراض الرصد .

حساب غير مرجح تبعاً للكمية

$$A_{cj} = \frac{\sum_{i=1,2,3...N} a_i}{N_j}$$

حيث :

- $A_{cj}$  = متوسط محتوى الكبريت في جميع الشحنات التي أخذت عينات منها على الصعيد العالمي في السنة z
- $a_i$  = محتوى الكبريت في عينة مفردة من الشحنة i
- $N_j$  = العدد الكلي للعينات التي تم أخذها في السنة z .

## التذييل 2

قائمة البلدان التي تتحمل تكاليف الرصد خلال فترة سنوات خمس

الدانمرك

السويد

فنلندا

المملكة المتحدة

النرويج

هولندا