الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الإشتراكية العظمى
اللجنة الشعبية العامة للمواصلات والنقل
مصلحة الموانئ والنقل البحري

رقم الملف: 2388/1/15/2

التاريخ : ...../...../..... 13و.ر

الموافق : 20/10/04 20 ف

تعميم رقم 3

إلى : مالكي السفن، المشغلين، المدراء، الربابنة، والمنظمات المعترف بها.

الموضوع : اتفاقية أنظمة مكافحة التلوث.

ملخص

أن التعميم الارشادى يفيد بمعلومات بشأن:

موقف ليبيا بشأن الاتفاقية الدولية حول مراقبة أنظمة مكافحة التلوث الضارة على السفن 2001 (AFS Convention)

اتفاقية أنظمة مكافحة التلوث :

مقدمة :

لم تصادق الجماهيرية العظمى بعد على الاتفاقية الدولية بشأن مراقبة أنظمة مكافحة التلوث الضارة على السفن، 2001، (AFS Convention) التي دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 17 سبتمبر 2008 مسيحي. على الرغم من حقيقة أن السفن الليبية التي تتردد على موانئ دول أطراف في الاتفاقية يجب عليها أن تثبت أذا طلب منها ذلك بأنها تطابق الأحكام لقابلة لتطبيق الاتفاقية أذا لم تقم بإثبات ذلك فإنه قد يتم احتجازها من قبل سلطات المراقبة بالموانئ المحلية .

أهداف الاتفاقية :

أن أهداف اتفاقية أنظمة مكافحة التلوث (AFS 2001) هي منع استخدام مركبات الأورجانوتين (Organotin Compound) التي تعمل كمبيدات حيوية في أنواع الطلاء المكافح للتلوث على السفن نتيجة للتأثيرات الضارة التي تحدث للبيئة البحرية الحياة البحرية ولصحة الإنسان عندما تختلط بمياه البحر.

التطبيق :

بحلول 17 سبتمبر 2008 مسيحي على السفن أما :

أ- أنها سوف لن تحمل مثل تلك المركبات على أجسامها (وهياكلها)أو الأجزاء أو الأسطح الخارجية لها.

ب- أنها سوف تشكل حاجزا لمثل تلك المركبات التي تنص من أنظمة مكافحة التلوث غير الممثلة.

ملاحظة :

هذا الأمر لا ينطبق على المنصات الثابتة والعائمة ووحدات التخزين العائمة (FSUs)، ووحدات التخزين الإنتاجية العائمة ووحدات التفريغ (FPSOs) التي صنعت قبل 1 يناير 2003 مسيحي والذي لم تكن بعد في حوض جاف منذ ذلك التاريخ .

ليبيا كدولة غير متعاقدة :

أن ليبيا ليست عضوا في الاتفاقية ولكن مصلحة الموانئ والنقل البحري (LP&MTA) سوف توصى بالمصادقة عليها من قبل "الحكومة" في المستقل القريب في الوقت الذي تتردد فيه السفن الليبية على دول أطراف في الاتفاقية ويجب عليها إثبات الامتثال للاتفاقية فإنه يجب إتباع الأدلة الإرشادية التالية :

1- من قبل المنظمات المعترف بها المفوضة من قبل مصلحة الموانئ والنقل البحري.

أ- بناء على طلب مالكي السفن بعد الامتثال للأحكام المعنية بالاتفاقية يجوز الإصدار من قبل منظمة معترف بها لمستند الامتثال (DOC) يخص هذه الاتفاقية.

ب- أن المنظمة المعترف بها التي قد أصدرت المستند (DOC) المشار إليه (وفى المستقبل) يجب أن ترسل صورة منه إلى مصلحة الموانئ والنقل البحري (LP&MTA) .

2- من قبل مالكي السفن :

أن السفن الليبية التي ليس لديها مستند الامتثال (DOC) صادرة من قبل منظمة معترف بها ((RO) المشار إليه في الفقرة الفرعية 1.أ) سوف لن تتردد على موانئ دول أطراف في اتفاقية أنظمة مكافحة التلوث (AFS). قبل أن تتوجه سفينة نحو أحد تلك الموانئ يجب أن يتصل بالمنظمة المعترف بها (RO) لطلب الخدمات الضرورية لأجل إصدار مستند الامتثال اللازم (DOC) .

ملخص الاتفاقية :

أن ملخص الاتفاقية مبين في الملحق .

ملحق

أن صيغة الاتفاقية مكونة من مواد أو بنود متتالية زائدا أربعة ملاحق .يحتوى الجزء الذي يضم المواد أو البنود المتتالية الواجبات الإجرائية والجوهرية المعتادة لاتفاقيات المنظمة البحرية الدولية (IMO)

مثل التعريفات ، التطبيق ، المسومات ، المعاينات والشهادات، ... الخ

تشير الملاحق إلى التعريف والمراقبة لأنظمة مكافحة التلوث المستندات المطلوبة عند تقديم مقترح مبدئي لتضنين منتج معين في الملحق 1 المواد المستندة التفصيلية لتحديد ما أذا كان نظام مكافحة التلوث ضارا وشروط التعرف على والمصادقة على (أو إصدار شهادات) أنظمة مكافحة التلوث على السفن .

تطبق الاتفاقية على سفن ترفع علم دولة عضو فيها بما يشمل المنصات الثابتة أو لعائمة وحدات التخزين العائمة وعلى سفن دول أخرى تدخل موانئ دولة طرف في الاتفاقية أما بشأن الدول غير الأعضاء في الاتفاقية فقد تم التعبير على أن الدول الأعضاء عليها واجب تطبيق نفس الشروط (أو المتطلبات) حسبما قد تكون ضرورية لضمان انه لا معالجة أكثر مراعاة تعطى لمثل تلك السفن .

تحدد الاتفاقية مراقبة استخدامها والمخلفات الناتجة عن تطبيقها أو القضاء عليها، بالإضافة إلى إجراء عملية إدخال نظام جديد لمكافحة التلوث. في هذا السياق تحظر الاتفاقية بداية من 1 يناير 2003 مسيحي التطبيق أو أعادة التطبيق على السفن أي مركبات للأورجانوتين (Organotin Compounds) التي تعمل كمبيدات حيوية في أنظمة مكافحة التلوث خاصة "التريبولتين " (TBT). وبداية من 1 يناير 2008 مسيحي سوف لن يسمح لسفينة ما أن تحمل مثل تلك المركبات على جسمها (وهيكلها) ما لم تتم حمايته بطبقة تكسيه تشكل حاجزا لمثل تلك المركبات. فيما يتعلق بواجبات الدولة الرافعة للعلم المرتبطة بمعاينات وإصدار شهادات للسفن فإن الاتفاقية تفرض على الدول الأعضاء، واجب ضمان أن سفنهم معترف بها – مبدئيا وعندما تتعرض لتعديلات في نظامها لمكافحة التلوث – من قبل مسئولين رسميين بالإدارة أو من قبل منظمة معترف بها (RO) والحصول على شهادة مطابقة عندما يتم تعديل نظامها وفقا لما تفرضه الاتفاقية .

أن المسئول الرسمي "PSC " يجوز له الصعود على متن السفينة للتحقق من الامتثال للإتفاقيه. أذا لم تتوفر مؤشرات واضحة بشأن عدم الإيفاء فان المعاينة سوف تحدد بالتحقق من أن السفن التي تتجاوز حمولتها الإجمالية 400 طن لديها شهده دولية سارية المفعول (فيما يخص تلك الأصغر حجما ولكن يفوق طولها 24 متر فإن إعلانا نافذا من قبل مشغلها سوف يكون كافيا) أو أخذ عينة من نظامها لمكافحة التلوث مع الأخذ بعين الاعتبار أن مغادرة السفينة سوف لا تكون مشروطة بنتيجة تحليل مثل عملية أخذ العينة تلك. في حالة وجود إشارة واضحة عن عدم

الإيفاء بالمتطلبات فإن تفتيشاً دقيقا سيتم ويجوز للطرف القائم بالتفتيش أن يتخذ خطوات الإنذار والاحتجاز التسريح أو الإبعاد للسفن من موانئه.

أخيرا فإن الانتهاكات للمتطلبات سوف تكون موضوع عقوبات من قبل الدولة الرافعة للعلم وللدولة التي تم تحت اختصاصها القضائي ارتكاب الانتهاك المطابق والذي يمتد فيما يخص التلوث البحري لغاية 200 ميل بحري من المنطقة الاقتصادية الحصرية.

المهندس : حسن عبدالمولى نوارة

مدير أدارة السلامة وحماية البيئة البحرية