قرار مجلس الوزراء
رقم (345) لسنة 2025 ميلادية
باعتماد اللائحة التنظيمية للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973م وتعديلاتها وملاحقها

مجلس الوزراء:-

- بعد الاطلاع على الإعلان الدستوري الصادر بتاريخ 3 أغسطس 2011م، وتعديلاته
- وعلى الاتفاق السياسي الليبي الموقع بتاريخ 17 ديسمبر 2015ميلادي.
- وعلى مخرجات ملتقى الحوار الليبي المنعقد بتاريخ 9/ نوفمبر /2020م.
- وعلى قانون النظام المالي للدولة ولائحة الميزانية والحسابات والمخازن وتعديلاتهما.
- وعلى القانون البحري الليبي
- وعلى قانون رقم (15) لسنة 2003م بشأن حماية البيئة .
- وعلى القانون رقم (53) لسنة 1970 م بشأن رسوم الموانئ وتعديلاته.
- وعلى القانون رقم (81) لسنة 1970 م بشأن الموانئ وتعديلاته.
- وعلى القانون رقم (12) لسنة 2010 م بإصدار قانون علاقات العمل ولائحته التنفيذية.
- وعلى ما قرره مجلس النواب في جلسته المنعقدة بتاريخ 10/مارس / 2021م، في مدينة سرت بشأن منح الثقة لحكومة الوحدة الوطنية.
- وعلى كتاب وزير المواصلات رقم (1466) المؤرخ في 06 / 03 / 2024.
- وعلى كتاب مدير الإدارة العامة لشؤون مجلس الوزراء رقم (17793) المؤرخ في 29 / 10 / 2024م.
- وعلى ما قرره مجلس الوزراء في اجتماعه العادي الثالث لسنة 2024م.

قـــــــرر

مـــادة (1)

تعتمد اللائحة التنظيمية للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973م وتعديلاتها وملاحقها المرفقة نصوصها بهذا القرار.

مـــادة (2)

يعمل بهذا القرار من تاريخ صدوره وعلى الجهات المختصة تنفيذه.

مجلس الوزراء

صدر في 21 ذي القعدة /1446هـ
الموافق 20 / 5 /2025م
ط. ب / الكوت

اللائحة التنظيمية للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973م

المرفقة بقرار مجلس الوزراء رقم (345) لسنة 2025 ميلادي

أحكام عامة

المـــادة (1)

التعريفـــات

يقصد بالمصطلحات التالية المعاني المبينة قرينها ما لم يقتض السياق خلاف ذلك : -

الدولة	الدولة الليبية
السلطة البحرية	مصلحة الموانئ والنقل البحري أو سلطة علم السفينة.
رقابة دولة الميناء	هي الرقابة التي تتم على السفن الأجنبية المتواجدة في الموانئ الليبية .
السلطة المختصة	الجهة المناط بها القيام بأعمال التفتيش والرقابة على كافة السفن القاصدة للميناء واتخاذ الإجراءات ضد السفن التي لا تمتثل لمتطلبات السلامة البحرية وللاتفاقيات والمعاهدات الدولية .
المنظمة	المنظمة البحرية الدولية IMO
الاتفاقية	الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (ماربول) لعام 78/1973م وملاحقها المصادق عليها وتعديلاتها (Marpol 73/78)
الملحق واللوائح والمرافق	المواد الواردة في اتفاقية ماربول 73/78 وملاحقها ومرافقها
الرحلة الدولية	هي رحلة لأي سفينة من ميناء داخل حدود الدولة إلى ميناء يقع خارجها أو العكس.
الشركة (المجهز)	هي مالك السفينة أو أي هيئة أخرى أو شخص آخر كالمدير أو مستأجر السفينة، الذي يتولى مسؤولية تشغيل السفينة عن مالكها والذي يوافق بمجرد تولي هذه المسؤولية على أن يتحمل كل الالتزامات والمسؤوليات التي تفرضها المدونة الدولية لسلامة الإدارة ISM من أجل التشغيل الآمن للسفن ومنع التلوث في صيغتها المعدلة .
الشخص	هو أحد أفراد طاقم السفينة أو المنصات البحرية المكلف بتنفيذ مهام محددة .
الزيـــت	يعني النفط بأي شكل من الأشكال بما في ذلك النفط الخام وزيت الوقود ومخلفات ورواسب الزيت والمنتجات المكررة (بخلاف البتروكيماويات التي تخضع لأحكام الملحق الثاني من هذه الاتفاقية) ويشمل المواد المدرجة في المرفق(ا) للملحق الأول لهذه الاتفاقية .
الخليط الزيتي	هو خليط ذو محتوى زيتي .
زيت الوقود	الوقود الزيتي يعني أي زيت يستخدم كوقود فيما يتعلق بالدفع والآلات المساعدة للسفينة التي يتم نقل مثل هذا الزيت فيها.
ناقلات النفط	هي السفن المبنية أو المكيفة أساسا لنقل النفط سائبا في أماكن نقل البضائع، وتشمل ناقلات البضائع المختلطة وأي (ناقلة كيمياويات) حسب تعريفها الوارد في (الملحق الثاني) للاتفاقية عندما تقوم بنقل الزيت السائل كبضاعة .
ناقلة الصب المختلطة	هي السفينة المصممة لنقل الزيت السائب أو البضائع الصلبة عندما تقوم بنقل الزيت السائل كبضاعة .
السفينة الجديدة (كما ورد تعريفها في الملحق الرابع من الاتفاقية)	هي السفينة التي أبرم عقد بنائها أو السفينة المستوى قرينتها (Keel) أو التي تكون في مرحلة مماثلة من مراحل البناء في تاريخ دخول الملحق حيز النفاذ أو بعده، إن لم يكن هناك مثل ذلك العقد أو السفينة التي يعل تاريخ تسليمها بعد ثلاث سنوات أو أكثر من تاريخ دخول الملحق حيز التنفيذ .

السفينة الموجودة	أي سفينة لا تندرج في عداد السفن الجديدة .
التحوير الرئيسي طبقا لماربول	هو عملية تحوير لسفينة موجودة وتشمل: أ. العمليات التي تغير جوهريا من أبعاد السفينة أو سعة حملها. ب. العمليات التي تغير نوع السفينة. ت. العمليات التي يكون القصد منها، في رأي السلطة البحرية تمديد أجل خدمة السفينة بشكل جوهري. د. العمليات التي تسفر عن إدخال تغييرات أخرى على السفينة بحيث تصبح خاضعة لأحكام الاتفاقية ذات الصلة.
من أقرب أرض	تقاس من خط الأساس الأرضي إلى حدود المياه الإقليمية أو الاقتصادية للدولة الليبية
المنطقة الخاصة	تحدد اتفاقية ماربول بعض المناطق البحرية باعتبارها "مناطق خاصة" حيث يتطلب الأمر، لأسباب فنية تتعلق بحالتها المحيطية والبيئية وحركة الملاحة البحرية فيها، اعتماد أساليب إلزامية خاصة لمنع تلوث البحر. وبموجب الاتفاقية، تتمتع هذه المناطق الخاصة بمستوى أعلى من الحماية مقارنة بالمناطق البحرية الأخرى. وقد تم تحديدها من قبل لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية من خلال التعديلات على ملاحق اتفاقية ماربول ذات الصلة.
المعدل اللحظي لتصريف المحتوى الزيتي	هو معدل تصريف الزيت مقاسا باللتر في الساعة في أية لحظة مقسوما على سرعة السفينة مقاسة بالعقدة في اللحظة ذاتها
مدونة الكيماويات السائبة (BCH Code)	مدونة بناء وتجهيز السفن الناقلة للكيماويات الضارة السائبة التي تم بناؤها قبل 1 يوليو 1986 والتي اعتمدتها لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة بالقرار MEPC.22(22) وما قد تدخله المنظمة من تعديلات عليها شريطة أن تعتمد تلك التعديلات وتدخل حيز النفاذ بما يتماشى مع أحكام المادة (16) من الاتفاقية المتعلقة بإجراءات التعديل التي تطبق على مرافق أحد الملحقات.
المدونة الدولية للكيماويات السائبة (IBC Code)	المدونة الدولية بشأن بناء وتجهيز السفن الناقلة للكيماويات الضارة السائبة التي تم بناؤها بعد 1 يوليو 1986. والتي اعتمدتها لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة بالقرار (22) MEPC19. وما قد تدخله المنظمة من تعديلات عليها، شريطة أن تعتمد تلك التعديلات وتدخل حيز النفاذ بما يتماشى مع أحكام المادة (16) من الاتفاقية المتعلقة بإجراءات التعديل التي تطبق على مرافق أحد الملحقات.
الميناء	أحد الموانئ الليبية
السجل الإلكتروني	دفتر السجلات الإلكتروني يعني جهازا أو نظاما معتمدا من قبل السلطة المختصة، يستخدم لتسجيل البيانات المطلوبة للتصريفات والنقل والعمليات الأخرى للزيوت إلكترونيا كما هو مطلوب بموجب الملحق الأول لاتفاقية ماربول بدلا من دفتر السجلات المطبوع.
الدفع التقليدي	هو وسيلة دفع يشكل فيها محرك احتراق داخلي ترددي رئيسي واحد أو أكثر (القوة المحركة الأساسية ويكون مقترنا بعمود إدارة للدفع إما مباشرة أو عبر علبة تروس).
الدفع غير التقليدي	هو وسيلة دفع، بخلاف الدفع التقليدي، بما في ذلك نُظم الدفع بمحرك ديزل كهربائي والدفع بواسطة التربينات ونُظم الدفع الهجينة.
الصهريج (الخزان)	الصهريج يعني مساحة مغلقة مكونة من هيكل دائم للسفينة ومصممة لنقل السوائل السائبة.

الصهريج الجانبي	وهو أي صهريج جانبي ملاصق لألواح الجدار الجانبي
الصهريج المركزي	وهو أي خزان يقع داخل حاجز طولي.
صهريج النفايات الزيتية (Slop Tank)	يعني خزانا مخصصا لجمع بقايا مخلفات الصهاريج والمخاليط الزيتية الأخرى.
صهريج التخزين (Holding tank)	هو الصهريج المستخدم لجمع مخلفات الصرف الصحي وتخزينها .
مياه الاتزان النظيفة	هي المياه الموجودة في صهريج نُظف منذ آخر مرة نقل النفط فيه إلى درجة أنه إذا حدث تصريف من سفينة راسية في مياه نظيفة وساكنة وفي يوم صاف فإنه لن يترك آثار زيت ظاهرة على سطح الماء أو على السواحل المجاورة ، كما لن يتسبب في ترسب مخلفات زيوت أو مستحلب تحت سطح الماء أو على السواحل المتاخمة ، وإذا صرفت مياه الاتزان من نظام أقرته السلطة المختصة لرصد وضبط تصريف الزيت ، فإن المعلومات المستخلصة من هذا النظام التي تبين أن نسبة الزيت في هذا التدفق لا يتعدى 15) جزءا في المليون(تعتبر شهادة حاسمة بأن المياه نظيفة حتى لو كانت هناك آثار زيتية ظاهرة
مياه الاتزان المعزولة	هي المياه المعبأة في صهريج معزول تماما عن أنظمة شبكات الشحنات الزيتية وزيت الوقود ومخصص بصورة دائمة لنقل مياه الاتزان أو لنقل مياه أو بضائع أخرى غير الزيت والمواد الضارة بمختلف تعاريفها الواردة في ملاحق الاتفاقية
الطول (L)	ويساوي (96٪) في المائة من الطول الإجمالي على خط الماء عند (85٪) من العمق الأدنى المشكل للسفينة والمقاس من قمة الصالب(القرينة) / أو الطول من الجانب الأمامي لمقدم السفينة إلى محور الدفة على محور خط الماء المذكور أيهما كان أكبر، وفي حالة السفن المصممة بصالب مائل فمن الواجب أن يكون خط الماء الذي يقاس عليه هذا الطول موازيا لخط الماء التصميمي، ويقاس الطول (L) بالأمتار
الحمولة الساكنة (DW)	تعني الفرق بالأطنان بين إزاحة السفينة في الماء بكثافة نسبية تبلغ 1.025 عند خط الماء المحمل المقابل للحد الحر الصيفي المخصص ووزن السفينة الخفيف (LW).
التمديد السنوي	تاريخ الذكرى (Anniversary date) يعني اليوم والشهر من كل عام، والذي يتوافق مع تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الدولية لمنع التلوث بالزيت أو الشهادة الدولية لمنع التلوث بالمواد السائلة الضارة السائبة أو الشهادة الدولية لمنع التلوث بمخلفات الصرف الصحي للسفن.
المواد الضارة	هي أي مادة يمكن أن يسفر إدخالها إلى البحر عن تعريض صحة الإنسان للخطر، أو الإضرار بالموارد الحية والحياة البحرية أو إتلاف المرافق الاستجمامية.
المواد الخطرة الملوثة	هي تلك المواد التي تم تحديدها كملوثات بحرية في مدونة البضائع الخطرة البحرية الدولية (مدونة IMDG) * أو التي تفي بالمعايير الواردة في مرفق الملحق الثالث للاتفاقية ماربول.
العبوات	أشكال الاحتواء المحددة المخصصة للمواد الضارة في مدونة (IMDG).
المواد الضارة السائلة	وهي أي مادة مبينة في عمود فئة التلوث في الفصل (17) أو (18) من المدونة الدولية للكيماويات السائبة (IBC Code) أو تم تقييمها مؤقتا بموجب أحكام اللائحة 6.3 على أنها تندرج ضمن الفئة X أو Y أو Z.

مياه الصرف	هي مياه الصرف وغيرها من النفايات من أي نوع من أنواع المراحيض وبالوعات دورات المياه أو مياه الصرف من المرافق الطبية (العيادة والمستشفى...إلخ) من خلال أحواض الغسل والاستحمام والبالوعات الموجودة في هذه المرافق أو مياه الصرف من الأماكن التي تحتوي على حيوانات حية أو أي مياه أخرى عندما تكون مختلطة بمياه الصرف.
القمامة	تعني القمامة جميع أنواع النفايات الغذائية والنفايات المنزلية والنفايات التشغيلية وجميع المواد البلاستيكية وبقايا الشحن ورماد محارق النفايات وزيت الطهي ومعدات الصيد وجثث الحيوانات الناتجة أثناء التشغيل العادي للسفينة والتي يمكن التخلص منها بشكل مستمر أو دوري باستثناء المواد المحددة أو المدرجة في ملاحق أخرى لهذه الاتفاقية. لا تشمل القمامة الأسماك الطازجة وأجزاء منها الناتجة عن أنشطة الصيد التي تتم أثناء الرحلة، أو نتيجة لأنشطة تربية الأحياء المائية التي تنطوي على نقل الأسماك بما في ذلك المحار لوضعها في منشأة تربية الأحياء المائية ونقل الأسماك المحصودة بما في ذلك المحار من هذه المرافق إلى الشاطئ للمعالجة.
الحرق على متن السفن	حرق النفايات أو أي مواد أخرى على متن السفينة إذا كانت هذه النفايات أو المواد الأخرى تنتج أثناء التشغيل العادي لتلك السفينة
الفرن محرقة السفينة	تعني محرقة السفن المنشأة على متن السفينة مصممة للغرض الأساسي وهو حرق النفايات.

المـــادة (2)
(أهداف اللائحة)

تهدف هذه اللائحة إلى وضع الآلية التنظيمية لما تضمنته الاتفاقية من أحكام ومتطلبات واشتراطات بما يحقق أهداف الاتفاقية وهي حماية البيئة البحرية وتقوم السلطة البحرية بمتابعة تطبيق هذه اللائحة.

المـــادة (3)

1. يحظر على جميع السفن تصريف المواد الملوثة وفقا لأحكام هذه اللائحة.
2. يلتزم ربابنة السفن بالإبلاغ عن أي مواد ملوثة يكتشف وجودها داخل نطاق المياه البحرية للدولة سواء كانت مصدرها سفينته أو أي سفينة أخرى.
3. يتم التحقيق في الحوادث البحرية المتعلقة بأحكام اللائحة من الجهات المعنية مع مراعاة الخطوط التوجيهية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية ودون الأخلال بالأحكام والقواعد ذات الصلة الواردة في المدونات الدولية والنصوص الداخلية ذات الصلة.
4. يتم التنسيق والتعاون بين الجهات المعنية داخل الدولة أو مع الجهات المعنية في الدول ذات العلاقة لجمع الأدلة ذات الصلة بالحادث البحري والمحافظة عليها كما يتم اتخاذ التدابير اللازمة للحد من الاحتجاز غير المبرر للسفن.
5. يجوز أن تخضع السفينة التي تنطبق عليها هذه اللائحة في أي ميناء أو حوض صيانة في الدولة لتفتيش أو فحص يجريه موظفون تعينهم أو تفوضهم السلطة المختصة من أجل التحقق مما إذا كانت السفينة قد صرفت أي مادة من المواد التي تتناولها الاتفاقية على نحو يشكل انتهاكا لأحكامها وإذا أظهر التفتيش انتهاكا للاتفاقية يرفع تقرير بذلك إلى هذه الجهة كي تتخذ التدبير الملائم.

المـــادة (4)
(نطاق تطبيق اللائحة)

1. تنطبق أحكام هذه اللائحة على جميع السفن التي ترفع العلم الليبي أينما وجدت والسفن الأجنبية أثناء تواجدها في المياه الإقليمية أو الاقتصادية الليبية.

2. تعد أحكام الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 78/1973م وملاحقها المصادق عليها والمدونات ذات الصلة وقرارات المنظمة السارية المفعول متممة لأحكام هذه اللائحة (فيما لم يرد به نص في أحكام هذه اللائحة).
3. دون الإخلال بأحكام ومتطلبات السلامة وحماية البيئة البحرية تلتزم السفن التي تعمل في المياه القطبية بمتطلبات وأحكام المدونات ذات الصلة.

المـــادة (5)
(الإعفاءات والاستثناءات)

للسلطة البحرية منح الإعفاءات والاستثناءات من بعض المتطلبات وفقا لأحكام الاتفاقية وملاحقها مع مراعاة الخطوط التوجيهية الصادرة عن المنظمة وما تضعه الدولة من لوائح وقرارات ذات العلاقة.

تقوم السلطة البحرية بإبلاغ المنظمة خلال مدة لا تتجاوز تسعون يوما عن أية إعفاءات أو استثناءات من الاتفاقية أو أحكام هذه اللائحة تم منحها بحيث يتضمن هذا الإبلاغ تفاصيل الإعفاء أو الاستثناء وأسبابه.

الملحق الأول
منع التلوث بالزيوت

المـــادة (6)

لا تنطبق اللوائح (15) و(34) من الملحق الأول في الاتفاقية، والفقرة 1.1.1 من الجزء الثاني (أ) من المدونة الدولية لسلامة السفن التي تعمل في المناطق القطبية على ما يلي:

1. الزيوت أو الخلائط الزيتية التي يتحتم تصريفها في البحر بغرض تأمين سلامة السفينة أو إنقاذ الأرواح في البحار.
2. الزيوت أو الخلائط الزيتية التي تصرف في البحر نتيجة عطب لحق بالسفينة أو معداتها مع مراعاة الشروط الآتية:
   أ. أن تكون جميع الاحتياطات المناسبة قد اتخذت لمنع التصريف أو التخفيف منه إلى أقصى حد ممكن بعد حدوث العطب أو اكتشاف التصريف.
   ب. ألا يكون العطب حدث عن عمد أولا مبالاة.
3. تصريف مواد تحتوي على زيوت في البحر بموافقة السلطة البحرية عندما يكون الغرض من ذلك مكافحة حوادث تلوث محددة للتخفيف إلى أقصى قدر ممكن من أضرار التلوث، ويجب أن تخضع عمليات التصريف هذه لموافقة الجهات المعنية التي تعتزم تنفيذ هذه العمليات في ظل رقابتها.

المـــادة (7)
(البدائل المكافئة)

1. يجوز للسلطة البحرية السماح بتركيب أي أجهزة أو مواد أو أدوات على السفينة كبدائل لما تتطلبه هذه اللائحة، ولا تقل فعالية عنها دون أن يؤثر ذلك على المتطلبات التشغيلية للسفينة.
2. تقوم السلطة البحرية في حال السماح بتركيب أي أجهزة أو مواد أو أدوات على السفينة وفقا للفقرة السابقة بتزويد المنظمة بتفاصيل ذلك لتعميمها على الأطراف في الاتفاقية للاطلاع عليها واتخاذ التدابير المناسبة بشأنها إذا اقتضى الأمر ذلك.

المـــادة (8)
المعاينات

1. تخضع ناقلات النفط التي تبلغ حمولتها الإجمالية (150) طنا فأكثر (وجميع السفن الأخرى ذات الحمولة الإجمالية البالغة 400) طن فأكثر (إلى المعاينات الآتية:
   أ. معاينة أولية قبل دخول السفينة الخدمة، أو قبل إصدار الشهادة المطلوبة بمقتضى المادة (9) من هذه اللائحة لأول مرة، وهي تشمل معاينة كاملة لهيكل السفينة، ومعداتها، وتجهيزاتها، وترتيباتها وموادها

بالنسبة لكل ما تشمله هذه اللائحة وينبغي أن تجرى هذه المعاينة على نحو يكفل التحقق من خضوع الهيكل، والمعدات والتجهيزات، والترتيبات والمواد تماما للشروط ذات الصلة الواردة في هذه اللائحة.

ب- معاينة تجديدية على فترات تحددها السلطة البحرية على ألا تتجاوز (خمس سنوات)، على أن تنفذ المعاينة التجديدية على نحو يكفل التحقق من امتثال الهيكل والمعدات والنظم والتجهيزات والترتيبات والمواد امتثالا تاما للمتطلبات واجبة الانطباق من الاتفاقية وملاحقها.

ج. معاينة بينية في غضون (3 أشهر) قبل أو بعد تاريخ (التمديد السنوي الثاني) أو في غضون (3 أشهر) قبل أو بعد تاريخ (التمديد السنوي الثالث) للشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي ويمكن (للمعاينة البينية) أن تحل محل إحدى (المعاينات السنوية) المذكورة في الفقرة (1 د) من هذه اللائحة ، يجب أن تنفذ (المعاينة البينية) على نحو يكفل التحقق من امتثال المعدات وما يتصل بها من شبكات الضخ والأنابيب ، بما فيها نظم رصد وضبط تصريف الزيوت ، ومعدات فصل الزيت عن الماء ، ونظم ترشيح الزيت امتثالا تاما مع الشروط ذات الصلة الواردة في هذا الملحق وأنها تعمل في حالة جيدة ، تدون هذه المعاينة البينية على الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي الصادرة حسب المادتين (8) و (9) من هذه اللائحة .

د. معاينة سنوية في غضون (3 أشهر) قبل أو بعد كل تاريخ تمديد للشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي بما في ذلك الفحص العام على الهيكل والمعدات والنظم والتجهيزات والترتيبات والمواد المشار إليها في الفقرة 1/ (أ) من هذه المادة لضمان امتثال السفينة لمتطلبات الفقرتين (4/1) و(4/2) من اللائحة (6) في الملحق الأول، وأن تظل بحالة جيدة.

هـ- تدون هذه المعاينة السنوية على الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي الصادرة وفق المادتين (8) و(9) من أحكام هذه اللائحة.

2- تحدد السلطة البحرية التدابير المناسبة بشأن السفن التي لا تخضع لأحكام الفقرة (1) من هذه المادة بغية ضمان امتثالها لأحكام هذه اللائحة الواجب تطبيقها.

3- يقوم معاينو السلطة البحرية بإجراء معاينات للسفن المتعلقة بإنفاذ أحكام هذه اللائحة ويجوز للسلطة البحرية أن تفوض إلى خبراء معاينة تعينهم لهذا الغرض أو إلى منظمات تحظى باعترافها، وللسلطة البحرية التحقق من فعالية كافة المعاينات المطلوبة.

4- عندما يقرر المعاين المرشح أو المنظمة المعترف بها أن حالة السفينة أو معداتها لا تتطابق بشكل جوهري مع تفاصيل الشهادة أو أن السفينة لا تصلح للإبحار دون أن تعرض البيئة البحرية للإضرار أو التهديد يجب على هذا المعاين أو المنظمة المعترف بها القيام على وجه السرعة باتخاذ الإجراءات التصحيحية وأن يبلغ السلطة البحرية في الوقت المناسب، وفي حالة عدم اتخاذ هذا الإجراء التصحيحي يتم سحب الشهادة وإبلاغ السلطة البحرية فورا.

وإذا كانت السفينة في ميناء لطرف آخر يتم أيضا إخطار السلطات المختصة في دولة الميناء على الفور وعندما يخطر أحد موظفي السلطة البحرية أو معاين معين أو منظمة معترف بها السلطات المختصة في دولة الميناء ، تقوم حكومة دولة الميناء المعنية بإعطاء هذا الموظف أو المعاين أو المنظمة أي مساعدة ضرورية للوفاء بالتزاماتها بموجب هذه المادة وعند الاقتضاء تتخذ حكومة دولة الميناء المعنية خطوات من شأنها أن تكفل عدم إبحار السفينة حتى تتأكد من صلاحيتها للإبحار أو مغادرة الميناء لغرض الانتقال إلى أقرب ساحة إصلاح مناسبة متاحة دون أن تشكل تهديدا أو تلحق الضرر بالبيئة البحرية .

5- بعد إتمام أي معاينة للسفينة بمقتضى هذه المادة، لا يجوز إدخال أي تغيير هام عليها من حيث الهيكل أو المعدات، أو التجهيزات، أو الترتيبات أو المواد التي شملتها المعاينة دون طلب الموافقة المسبقة من السلطة البحرية إلا إذا كان الأمر يتعلق بالاستبدال الكامل لتلك المعدات أو التجهيزات.

المـــادة (9)
(إصدار الشهادة أو المصادقة عليها)

1. تصدر الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي، بعد إجراء معاينة أولية أو تجديدية وفقا لأحكام المادة (8) من هذه اللائحة ، لأي ناقلة نفط يبلغ حمولتها الإجمالية 150 طنا فأكثر وأي سفن أخرى يبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر والتي تقوم برحلات إلى الموانئ أو المحطات البحرية الخاضعة لولاية أطراف أخرى في الاتفاقية.
2. تقوم السلطة البحرية أو المعاين او المنظمة المعترف بها بإصدار هذه الشهادة أو التصديق عليها حسب الاقتضاء وفي كل الأحوال تتحمل السلطة البحرية المسؤولية الكاملة عن الشهادة.

المـــادة (10)
إصدار الشهادة من قبل سلطة بحرية أخرى

1. يجوز لحكومة طرفا في الاتفاقية بناء على طلب السلطة البحرية أن تخضع سفينة للمعاينة ويتعين على تلك الحكومة إذا اقتنعت بأن السفينة مستوفية لمتطلبات الملحق الأول في الاتفاقية أن تصدر أو ترخص بإصدار شهادة دولية لمنع التلوث بالزيت لتلك السفينة وأن تصادق أو ترخص بالمصادقة عند الاقتضاء على الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي للسفينة وفقا لأحكام الملحق الأول من الاتفاقية.
2. ترسل نسخة من الشهادة ونسخة من تقرير المعاينة بأسرع وقت ممكن إلى السلطة البحرية الطالبة.
3. يجب أن تتضمن الشهادة الصادرة نصا يفيد أنها صادرة بناء على طلب من السلطة البحرية وأنها تتمتع بالفاعلية ذاتها وبالقدر ذاته من الاعتراف الذى تحظى بها الشهادة الصادرة بمقتضى المادة (9) من هذه اللائحة.
4. لا يجوز منح الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي، للسفن التي ترفع علم دولة غير طرف في الاتفاقية.

المـــادة (11)
نموذج الشهادة

تحرر الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي، باللغة (العربية والإنجليزية) طبقا للنموذج المعتمد في المرفق الثاني للملحق الأول في الاتفاقية.

المـــادة (12)
مدة الشهادة وصلاحيتها

1. دون الإخلال بما هو منصوص عليه في المادة (10) من الملحق الأول من الاتفاقية، تصدر الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي لفترة تحددها السلطة البحرية على ألا تتجاوز (5) سنوات، ويجوز للسلطة البحرية تمديد مدة صلاحية الشهادة في حالات خاصة إذا لزم الأمر وفق ما هو محدد في لوائح الملحق الأول من الاتفاقية.
2. تنتهي صلاحية الشهادة في أي من الحالات التالية: -

أ- إذا لم تنجز المعاينات ذات الصلة في غضون الفترات المحددة في المادة (6.1) من الملحق الأول من الاتفاقية.

ب- إذا لم يتم المصادقة على الشهادة وفقا للفقرة 6.1.3 أو 6.1.4 من الملحق الأول من الاتفاقية.

ت- عند نقل السفينة إلى علم دولة أخرى ولا يجوز إصدار شهادة جديدة إلا عندما تكون الحكومة التي تصدر الشهادة الجديدة مقتنعة تماما بأن السفينة تمتثل لمتطلبات اللوائح (6.4.1) و (6.4.2) من الملحق الأول من الاتفاقية وفي حالة النقل بين الطرفين ، إذا طلب ذلك في غضون 3 أشهر بعد حدوث النقل، فإن حكومة الطرف الذي كانت السفينة تحمل علمه سابقا يجب أن ترسل إلى السلطة البحرية الجديدة في أقرب وقت ممكن نسخا من الشهادة التي تحملها السفينة قبل النقل وإذا كانت متاحة ، نسخا من تقارير المعاينة ذات الصلة.

المـــادة (13)
رقابة دولة الميناء والجهات ذات العلاقة

تخضع السفن والناقلات الموجودة في المياه الإقليمية أو الاقتصادية للدولة الليبية للرقابة وذلك للتحقق من تطبيق المتطلبات المشار إليها في الملحق الأول من الاتفاقية إذا كانت هناك أسباب موجبة لذلك وذلك بعد إطلاع الربان أو الطاقم على الإجراءات الأساسية المتصلة بمنع التلوث بالزيت.

عند توافر أسباب موجبة توضح عدم امتثال السفينة للمتطلبات التي تفرضها الاتفاقية، تتخذ السلطة المختصة الخطوات اللازمة لضمان عدم إبحار السفينة ما لم يتم تصحيح وضعها وفقا لمتطلبات الملحق الأول من الاتفاقية.

تطبق على هذه المادة الإجراءات المتصلة بالرقابة من قبل دولة الميناء المنصوص عليها في المادة (5) من الاتفاقية.

لا يوجد في هذه المادة ما يمكن تفسيره على أنه تقييد لحقوق والتزامات طرف ما يقوم بالرقابة على المتطلبات التشغيلية المنصوص عليها صراحة في الاتفاقية.

المـــادة (14)
صهاريج مخلفات الرواسب الزيتية

تزود كل سفينة بصهريج أو صهاريج ذات سعة كافية، بما يراعي طراز الآلات وطول الرحلة لاستيعاب المخلفات التي لا يمكن معالجتها بطريقة أخرى بموجب متطلبات الاتفاقية، لتخزين المخلفات (الرواسب) الزيتية التي لا يمكن التعامل معها وفقا لمتطلبات الاتفاقية، وأن تكون السفينة مجهزة بمضخة للتصريف قادرة على السحب من صهاريج المخلفات لتصريفها في مرافق الاستقبال على النحو المعتمد في الدولة.

يجب التخلص من الرواسب الموجودة في الصهاريج بشكل مباشر فقط في مرافق الاستقبال وفقا للقواعد والنصوص المعمول بها في الدولة.

المـــادة (15)
معدات ترشيح الزيوت

يجب على كل سفينة يبلغوزنها الإجمالي (400) طن او أكثر أن تزود بمعدات ترشيح الزيوت التي تمتثل لمتطلبات الواردة في الملحق الأول من الاتفاقية.

المـــادة (16)
ضبط تصريف الزيوت

1- يحضر إلقاء الزيت أو الخليط الزيتي أو غسل الصهاريج أو صرف الزيوت الثقيلة أو الخفيفة في المياه الإقليمية والاقتصادية الليبية.

2- مع مراعاة أحكام المادة (4) من الملحق الأول للاتفاقية والفقرات (2) و (3) و (6) من نفس المادة يحظر أي تصريف للزيوت أو الخلائط الزيتية في البحر من السفن.

3- عند تصريف الزيوت داخل المناطق الخاصة يحظر أي تصريف للزيوت أو الخلائط الزيتية في البحر من السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية (400 طن) فأكثر إلا إذا تم استيفاء الشروط التالية:

أ- أن تكون السفينة مبحرة.

ب- أن تتم معالجة الخليط الزيتي بواسطة معدات لتنقية الزيوت تستوفي متطلبات المادة (14.7) من الملحق الأول للاتفاقية.

ج- ألا يتجاوز التدفق الزيتي، دون تخفيف (15 جزءا في المليون).

د- ألا يكون مصدر الخليط الزيتي من مخلفات حجرة مضخات الشحنة على متن ناقلات النفط.

هـ- ألا يكون الخليط الزيتي في حال ناقلات النفط ممزوجا مخلفات الشحنات الزيتية.

4- عند تصريف الزيوت الخاصة بالسفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن (400 طن) في كافة المناطق يجب الاحتفاظ بالزيوت والخلائط الزيتية على متن السفينة ليتم تصريفها في وقت لاحق في مرافق الاستقبال أو تصريفها في البحر وفقا للأحكام التالية:

أ- أن تكون السفينة مبحرة.

ب- أن تكون السفينة لديها معدات تشغيلية ذات تصميم وافقت عليه السلطة البحرية يضمن أن المحتوى الزيتي للخليط دون تخفيف لا يتجاوز (15 جزءا في المليون).

ج- ألا يكون مصدر الخليط الزيتي من مخلفات حجرة مضخات الشحنة على متن ناقلات النفط.

د- ألا يكون الخليط الزيتي في حال ناقلات النفط ممزوجا بمخلفات الشحنات الزيتية.

5- تشارك السلطة البحرية في التحقيق في الوقائع المتعلقة بمخالفة أحكام هذه اللائحة ويجب أن يؤخذ في الاعتبار بصورة خاصة، حالة الرياح والبحر، ومسار السفينة وسرعتها، والمصادر الأخرى المحتملة للآثار المرئية في المنطقة، وأي سجلات لتصريف الزيوت ذات صلة بالأمر.

6- ألا يحتوي أي تصريف بالبحر على مواد كيميائية أو مواد أخرى بكميات أو درجات تركيز تشكل خطرا على البيئة البحرية أو على مواد كيمائية أو مواد أخرى أدخلت بغرض التحايل على شروط التصريف المحددة في هذه المادة.

7 - يجب الاحتفاظ برواسب الزيوت التي لا يمكن تصريفها في البحر على متن السفينة لتصريفها في وقت لاحق في مرافق الاستقبال المعتمدة.

المـــادة (17)
دفتر سجل الزيوت الجزء الأول (عمليات غرفة المحركات)

- يجب تزويد كل ناقلة نفط تبلغ حمولتها الإجمالية (150) طنا فأكثر وكل سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية (400) طن فأكثر بخلاف ناقلة النفط بدفتر تسجيل الزيت الجزء الأول (عمليات حجرة المحركات). يجب أن يكون دفتر تسجيل الزيت، سواء كجزء من سجل السفينة الرسمي أو دفتر سجل زيت مستقل او سجل إلكتروني على ان يكون معتمد في جميع الحالات من سلطة دولة العلم، بالشكل المحدد في المرفق الثالث للملحق الأول للاتفاقية.
- يجب أدخال بيانات كل عملية في الجزء الأول من دفتر سجل الزيت، كلما حدثت أي عملية من عمليات غرفة المحركات التالية في السفينة:

1 - موازنة أو تنظيف خزانات الوقود.

2 - تصريف مياه موازنة ملوثة أو مياه التنظيف من خزانات الوقود.

3 - التجميع والتخلص من بقايا الزيت (مخلفات الزيوت).

4 - تصريف مياه الاتزان في البحر أو التخلص من بقايا خليط الزيوت في قاع غرفة المحركات.

5- عند تزود السفن بالوقود أو زيت التزييت.

- في حالة حدوث تسرب للزيت أو الخليط الزيتي كما هو مذكور في المادة (4) من الملحق الأول للاتفاقية أو في حالة حدوث تسرب عرضي أو استثنائي آخر للزيت غير منصوص عليه في تلك المادة، يجب أدراج بيان في الجزء الأول من دفتر سجل الزيت عن ظروف وأسباب التسرب.
- يجب تسجيل كل عملية موصوفة في الفقرة (2) من المادة (17) من هذه اللائحة بالكامل دون تأخير في الجزء الأول من دفتر سجل الزيت، بحيث يتم استكمال جميع البيانات في الموضع المناسب بالدفتر لتلك العملية. ويجب توقيع كل عملية مكتملة من قبل الضابط أو الضباط المسؤولين عن العمليات المعنية ويجب توقيع كل صفحة مكتملة من قبل ربان السفينة. يجب أن تكون البيانات في الجزء الأول من دفتر

سجل الزيت، بالنسبة للسفن التي تحمل شهادة دولية لمنع التلوث الزيتي، باللغة الإنجليزية أو الفرنسية أو الإسبانية على الأقل.

- يجب تسجيل أي فشل في معدات تصفية الزيت في دفتر سجل الزيت الجزء الأول.
- يجب حفظ دفتر سجل الزيت الجزء الأول في مكان يسهل الوصول إليه للفحص في جميع الأوقات، و يجب الاحتفاظ به على متن السفينة، و يجب الاحتفاظ به لمدة ثلاث سنوات بعد إجراء آخر إدخال للبيانات.
- يجوز للسلطة المختصة أن تفحص الجزء الأول من دفتر سجل الزيت على متن أي سفينة ينطبق عليها الملحق الأول من الاتفاقية أثناء وجود السفينة في المياه الإقليمية والاقتصادية الليبية، و يجوز لها الحصول على نسخة من أي بيانات في دفتر سجل الزيت و يجوز لها أن تطلب من ربان السفينة أن يشهد بأن النسخة هي نسخة طبق الأصل من البيانات. وأي نسخة يتم الحصول عليها بهذه الطريقة والتي تم التصديق عليها من قبل ربان السفينة على أنها نسخة طبق الأصل من قيد في الجزء الأول من دفتر سجل الزيت الخاص بالسفينة، و يجب أن تكون مقبولة في أي إجراءات قضائية كدليل على الوقائع المذكورة في القيد. و يجب أن يتم فحص الجزء الأول من دفتر سجل الزيت وأخذ نسخة مصدقة منه من قبل السلطة المختصة بموجب هذه الفقرة بأسرع ما يمكن دون التسبب في تأخير السفينة بشكل غير مبرر.

المـــادة (18)

صهاريج مياه الاتزان المعزولة (Segregated Ballast Tanks)

1 يجب أن تكون كل ناقلة نفط خام يبلغ وزنها الساكن (20000) طن فأكثر وكل ناقلة منتجات نفطية يبلغ وزنها الساكن (30000) طن فأكثر والتي تم تسليمها بعد 1 يونيو 1982، كما هو محدد في المادة (18) من الملحق الأول في الاتفاقية، أن تكون مزودة بخزانات أتزان معزولة و يجب أن تمتثل للفقرات 2 و3 و4 أو 5 حسب الاقتضاء من المادة المذكورة.

2 يجب تحديد سعة خزانات الاتزان المعزولة بحيث يمكن للسفينة أن تعمل بأمان في رحلات الاتزان دون اللجوء إلى استخدام خزانات البضائع كخزنات مياه أتزان باستثناء ما هو منصوص عليه في الفقرة 3 أو 4 من المادة (18) من الملحق الأول في الاتفاقية. ، وفي جميع الأحوال، يجب أن تكون سعة خزانات الاتزان المعزولة على الأقل بحيث، في أي وقت من رحلة السفينة التي تشمل السفينة فارغة مضافا اليها خزنات الاتزان المعزولة فقط ،يكون غاطس السفينة وزاوية الميل الطولية لها تتوافق مع المتطلبات المذكورة في المادة (18) من الملحق الأول في الاتفاقية.

3 مع مراعاة أحكام الفقرة 7 من المادة (18) من الملحق الأول في الاتفاقية، يجب أن تكون كل ناقلة نفط خام تبلغ حمولتها الساكنة (40000) طن فأكثر، والتي تم تسليمها في أو قبل 1 يونيو 1982، كما هو محدد فيمن المادة المذكورة، مزودة بخزانات أتزان معزولة و يجب أن تمتثل لمتطلبات الفقرتين 2 و3 من نفس المادة.

4 يجوز لناقلات النفط الخام المشار إليها في الفقرة 6 من المادة (18) من الملحق الأول في الاتفاقية، بدلا من تزويدها بخزانات معزولة، أن تعمل بإجراء تنظيف خزانات الشحن باستخدام غسيل النفط الخام وفقا للمادتين 33 و35 من الملحق الأول من الاتفاقية ما لم تكن ناقلة النفط الخام مخصصة لنقل النفط الخام غير المناسب لغسيل النفط الخام.

5 يجب أن تكون كل ناقلة منتجات نفطية يبلغ وزنها الساكن (40000) طن فأكثر، والتي يتم تسليمها في أو قبل 1 يونيو 1982، كما هو محدد في المادة (18) من الملحق الأول في الاتفاقية، مزودة بخزانات أتزان معزولة و يجب أن تمتثل لمتطلبات الفقرتين 2 و3 من نفس المادة، أو تعمل بدلا من ذلك بخزانات أتزان نظيفة مخصصة وفقا للأحكام التالية:

1- يجب أن تكون لدى ناقلة المنتجات النفطية سعة خزان كافية، مخصصة فقط لنقل مياه الاتزان النظيفة كما هو محدد في المادة (18) من الملحق الأول في الاتفاقية، لتلبية متطلبات الفقرتين (2 و3) من ذات المادة.

2- يجب أن تتوافق الترتيبات والإجراءات التشغيلية لخزانات مياه الاتزان النظيفة المخصصة مع المتطلبات التي وضعتها السلطة المختصة. يجب أن تحتوي هذه المتطلبات على الأقل على جميع أحكام المواصفات المنقحة لناقلات النفط ذات خزانات مياه الاتزان النظيفة المخصصة التي اعتمدتها المنظمة بموجب القرار (A.495(XII)).

3- يجب أن تكون ناقلة المنتجات النفطية مزودة بمقياس محتوى الزيت، معتمد من قبل الإدارة على أساس المواصفات التي أوصت بها المنظمة، لتمكين الإشراف على محتوى الزيت في مياه الاتزان التي يتم تصريفها.

4- يجب تزويد كل ناقلة منتجات نفطية تعمل بخزانات مياه أتزان نظيفة مخصصة، بدليل تشغيل خزان مياه الاتزان النظيفة المخصصة، الذي يوضح النظام ويحدد الإجراءات التشغيلية. ويجب أن يكون هذا الدليل مرضيا للسلطة البحرية ويجب أن يحتوي على جميع المعلومات المنصوص عليها في المواصفات المشار إليها في الفقرة الفرعية 8.2 من المادة (18) من الملحق الأول للاتفاقية. إذا تم إجراء أي تغيير يؤثر على نظام خزان مياه الاتزان النظيفة المخصص، فيجب مراجعة دليل التشغيل وفقا لذلك.

المـــادة (19)
متطلبات البدن المزدوج والقاع المزدوج لناقلات النفط

1. تطبق كافة التفاصيل الواردة في المواد (19) و (20) في الملحق الأول من الاتفاقية على ناقلات النفط ذات البدن المزدوج والقاع المزدوج.
2. تقوم السلطة البحرية في حال السماح بتطبيق أحكام المواد ذات الصلة من الملحق الأول في الاتفاقية فيما يتعلق بمتطلبات البدن المزدوج والقاع المزدوج، أوعند تعليق أو رفض تطبيق بعض هذه الأحكام من الملحق الأول في الاتفاقية على سفينة ترفع العلم الليبي، أن ترسل تفاصيل ذلك على الفور إلى المنظمة لتعميمها على الأطراف في هذه الاتفاقية لاتخاذ الإجراء المناسب بشأنها عند الضرورة.
3. يجوز للسلطة البحرية بالسماح باستمرار تشغيل ناقلات النفط من الفئة 2 أو 3 بعد عام 2010 بشرط الحصول على نتائج مرضية من مخطط تقييم الحالة (CAS)، ولكن يجب ألا يتجاوز التشغيل المستمر الذكرى السنوية لتاريخ تسليم السفينة في عام 2015 أو التاريخ الذي تصل فيه السفينة إلى 25 عاما من العمر بعد تاريخ تسليمها، أيهما أقرب، حسب ما هو مذكور في المادة (20) من الملحق الأول للاتفاقية ماربول.

المـــادة (20)
(ناقلات النفط التي تنقل الزيت الثقيل على هيئة بضائع)

1. تطبق كافة التفاصيل الواردة في المادة (21) في الملحق الأول من الاتفاقية على ناقلات الزيت الثقيل وما في حكمه.
2. تلتزم السلطة البحرية عندما تسمح أوعند تعليق أو سحب أو رفض تطبيق الفقرات (5) أو (6) أو (7) أو بعض منها من المادة (21) في الملحق الأول من الاتفاقية على سفينة ترفع العلم الليبي بإرسال تفاصيل ذلك على الفور إلى المنظمة كي تعممها على الأطراف في هذه الاتفاقية كيتتخذ بشأنها الإجراء المناسب عند الضرورة.
3. للسلطة البحرية رفض دخول ناقلات نفط تشغل وفقا لأحكام الفقرة (5) و (6) من المادة (21) من الملحق الأول في الاتفاقية ، إلى المياه الإقليمية أو الاقتصادية الليبية وأن ترفض عملية نقل الزيت الثقيل من سفينة إلى أخرى في مياهها الإقليمية أو الاقتصادية إلا في الحالات التي يكون فيها ذلك ضروريا لضمان سلامة السفينة أو لإنقاذ الأرواح في البحار وفي هذه الحالات على السلطة البحرية إرسال تفاصيل ذلك إلى المنظمة كي تعممها على الأطراف فى هذه الاتفاقية لإحاطتها علما بها .

المـــادة (21)
(حماية قاع غرفة مضخات الشحنة)

يجب على ناقلات النفط التي يبلغ وزنها الساكن 5000 طن فأكثر، والتي تم بناؤها في الأول من يناير 2007 أو بعده فيما يخص حماية قاع غرفة مضخات الشحنة أن تتوافق مع المتطلبات الواردة في الفقرات (2)، (3)، (4)، و(5) من المادة (22) من الملحق الأول من الاتفاقية.

المـــادة (22)
(التسرب العرضي للزيت عند الاصطدام أو الشحط)

1. تطبق هذه المادة على ناقلات النفط التي تسلم في (1 يناير 2010م)، أو بعد ذلك التاريخ وفقا للتعريف الوارد في المادة (8.28.1) من الملحق الأول من الاتفاقية.
2. بالنسبة لناقلات النفط التي حمولتها الساكنة (5000) طن او اكثر وناقلات الصب المختلطة التي تبلغ حمولتها الساكنة (5000 طن حتى 200000 متر مكعب) وناقلات النفط التي حمولتها الساكنة اقل من (5000) طن، يكون حساب معامل متوسط التسرب للزيت على النحو الوارد في الفقرات الواردة في المادة (23) من الملحق الأول في الاتفاقية.
3. تنطبق الأحكام التالية فيما يتعلق بترتيبات الأنابيب:
4. يجب أن تكون متطلبات ترتيبات خطوط الأنابيب التي تمر عبر خزانات البضائع وفقا للفقرة (11) من المادة (23) من الملحق الأول للاتفاقية.

المـــادة (23)
(التسرب الافتراضي للزيت)

تطبق كافة التفاصيل الواردة في المادتين (24)، (25) و (26) من الملحق الأول للاتفاقية.
يجوز للسلطة البحرية أن تعتمد نظام ضخ للتقليل من تسرب الزيت عند حدوث عطب في قاع السفينة، يتميز بالقدرة على الشفط من منسوب أعلى أثناء حالات الطوارئ في كل صهريج من صهاريج الشحنات الزيتية ، على أن يكون قادرا على تنفيذ عمليات المناقلة من صهريج مثقوب أو أكثر إلى صهاريج مياه الاتزان المعزولة أو صهاريج البضائع المتاحة في أن تلك الصهاريج تتمتع بفراغات ذات سعة كافية ، يعتمد هذا النظام في حال مقدرة النظام على أن ينقل خلال ساعتين من التشغيل ، كمية من الزيت تساوي نصف سعة أكبر الصهاريج المعطوبة المعنية وعلى توافر طاقة استيعاب مكافئة لتلك الكمية في صهاريج مياه الاتزان أو البضائع.

المـــادة (24)
(الاتزان السليم)

1. يجب على كل ناقلة نفط يبلغ وزنها الساكن (5000) طن فأكثر، والتي تم تسليمها في الأول من فبراير 2002 أو بعده ، كما تم تعريفها في الفقرة (1.28.7) من الملحق الأول للاتفاقية أن تمتثل لمعايير الاتزان السليم لأي غاطس تشغيلي في أسوأ الظروف الممكنة لتحميل البضائع ومياه الاتزان، بما يتفق مع الممارسات التشغيلية الجيدة، بما في ذلك المراحل المتوسطة من عمليات نقل السوائل. كما هو محدد في الفقرتين (1.1 و1.2) من المادة (27) من الملحق الأول من الاتفاقية.
2. يجب أن تكون الإجراءات التشغيلية التكميلية البسيطة لعمليات نقل السوائل، المشار إليها في الفقرة (2) من المادة (27) من الملحق الأول في الاتفاقية، مكتوبة والتي يزود بها ربان السفينة على النحو التالي: -

أ- معتمدة من السلطة البحرية.

ب- تشير إلى خزانات الشحن ومياه الاتزان التي قد تكون ممتلئة جزئيا في ظل أي حالة محددة لنقل السوائل ونطاق محتمل لكثافات الشحن، ولا تزال تسمح بتلبية معايير الاستقرار. قد تتباين الخزانات

الممتلئة جزئيا أثناء عمليات نقل السوائل ويمكن أن تكون مجموعة من الصهاريج بشرط استيفائها للمعايير.

ج- أن يسهل على الضابط المسؤول عن عمليات نقل السوائل فهمها.

د- أن توفر تسلسل مخطط لعمليات نقل البضائع/ مياه الاتزان.

هـ- السماح بالمقارنة بين الاتزان السليم المحقق والمطلوب باستخدام معايير أداء الاتزان السليم في شكل رسومات أو جداول.

و- ألا تتطلب من الضابط المسؤول أن يجري حسابات رياضية مستفيضة.

ز- أن تتيح للضابط المسؤول اتخاذ التدابير التصحيحية في حالة الابتعاد عن القيم الموصى بها وفي حالات الطوارئ.

ح- أن تعرض بشكل واضح في كتيب الاتزان المعتمد ومحطة التحكم في نقل البضائع/ مياه الاتزان وأي برنامج حاسوبي يستخدم في إجراء حسابات الاتزان.

المـــادة (25)
(التقسيم الداخلي والاتزان عند الضرر)

1. يجب أن تكون جميع ناقلات النفط مزودة بأداة الاتزانالسليم قادرة على التحقق من الامتثال لمتطلبات الاتزان السليم التي وافقت عليها السلطة البحرية مع مراعاة معايير الأداء التي أوصت بها المنظمة.
2. تعتبر ناقلات النفط متوافقة مع معايير الاتزان عند الضرر إذا تم استيفاء المتطلبات الواردة في المادة (28) من الملحق الأول في الاتفاقية.

المـــادة (26)
صهاريج مخلفات الشحنة

1. مع مراعاة أحكام الفقرة 4 من المادة (3) من الملحق الأول للاتفاقية، يجب تزويد ناقلات النفط التي تبلغ حمولتها الإجمالية 150 طنا فأكثر بترتيبات خزانات مخلفات بقايا الشحنة (Slop tanks) وفقا لمتطلبات الفقرات 2.1 إلى 2.3 من المادة (29) من الملحق الأول للاتفاقية. في ناقلات النفط التي تم تسليمها في أو قبل 31 ديسمبر 1979، كما هو محدد في المادة 1.28.1، من الملحق الأول للاتفاقية يمكن تسمية أي خزان بضائع بخزان بقايا مخلفات الشحنة.
2. يجب توفير الوسائل الكافية لتنظيف خزانات البضائع ونقل بقايا مخلفات الشحنة وغسيل الخزانات من خزانات البضائع إلى خزان بقايا مخلفات الشحنة معتمد من قبل السلطة البحرية.
3. في هذا النظام يجب توفير الترتيبات اللازمة لنقل بقايا مخلفات الشحنة الزيتية إلى خزان بقايا مخلفات الشحنة أو مجموعة من خزانات مخلفات الشحنة بطريقة تجعل أي بقايا مخلفات يتم تصريفها في البحر متوافقة مع أحكام المادة (34) من الملحق الأول للاتفاقية.
4. يجب أن تكون ترتيبات خزان بقايا مخلفات الشحنة أو مجموعة الخزانات ذات سعة ضرورية لاحتجاز بقايا مخلفات الشحنة الناتجة عن غسل الخزانات وبقايا الزيت وبقايا مياه الاتزانالملوثة لا تقل السعة الإجمالية لخزان أو خزانات بقايا المخلفات عن (3٪) من سعة السفينة الحاملة للزيت حسب الفقرة (2.3) من المادة (29) من الملحق الأول للاتفاقية.
5. يجب أن يتم تزويد ناقلات النفط التي يبلغ وزنها الساكن 70000 طن فأكثر، والتي تم تسليمها بعد 31 ديسمبر 1979، كما هو محدد في المادة 1.28.2 من الملحق الأول للاتفاقية، بخزانين على الأقل لبقايا مخلفات الشحنة.

المـــادة (27)
ترتيبات الضخ والتصريف

1. يجب أن يتواجد في كل ناقلة نفط مجمع تصريف لتوصيله بمرافق الاستقبال لتصريف مياه الاتزان الملوثة أو المياه الملوثة بالزيت على السطح المفتوح على جانبي السفينة.

2. في كل ناقلة نفط حمولتها الإجمالية 150 طنا فأكثر، يجب توصيل خطوط الأنابيب لتصريف مياه الاتزان أو المياه الملوثة بالزيت إلى البحر من مناطق خزانات الشحنة التي يجوز السماح بها بموجب المادة (34) من الملحق الأول للاتفاقية إلى السطح المفتوح أو إلى جانب السفينة فوق خط الماء في أعمق حالة أتزان للسفينة. يجوز قبول ترتيبات أنابيب مختلفة للسماح بالتشغيل بالطريقة المسموح بها في الفقرات الفرعية من (6.1 إلى 6.5) من المادة (30) من الملحق الأول للاتفاقية.

المـــادة (28)
نظام المراقبة والتحكم في تصريف الزيت

1. مع مراعاة أحكام الفقرتين (4 و5) من المادة (3) من الملحق الأول للاتفاقية، يجب أن تكون ناقلات النفط التي تبلغ حمولتها الإجمالية 150 طنا فأكثر مجهزة بنظام مراقبة وتحكم لتصريف الزيت، معتمد من قبل السلطة البحرية.
2. عند النظر في تصميم مقياس محتوى الزيت المراد دمجه في النظام، يجب على السلطة البحرية أن تأخذ في الاعتبار المواصفات التي أوصت بها المنظمة.
3. يجب تصميم وتركيب نظام مراقبة وتحكم تصريف الزيت وفقًا للمبادئ التوجيهية والمواصفات الخاصة بنظام مراقبة وتحكم تصريف الزيت لناقلات النفط التي وضعتها المنظمة و يجوز للسلطات البحرية قبول مثل هذه الترتيبات المحددة كما هو مفصل في المبادئ التوجيهية والمواصفات.
4. يجب أن تكون التعليمات الخاصة بتشغيل النظام وفقًا لدليل تشغيل معتمد من قبل السلطة البحرية و يجب أن تشمل هذه التعليمات التشغيل اليدوي والآلي، و يجب أن تهدف إلى ضمان عدم تفريغ الزيت في أي وقت إلا وفقًا للشروط المحددة في المادة (34) من الملحق الأول للاتفاقية.

المـــادة (29)
مستشعر سطح التماس للزيت والماء

مع مراعاة أحكام الفقرتين (4) و (5) من المادة (3) من الملحق الأول للاتفاقية ، تجهز ناقلات النفط التي تبلغ حمولتها الإجمالية (150) طنا فأكثر، بمستشعرات فعالة لسطح تماس الزيت والماء تعتمدها السلطة البحرية وذلك لتحديد هذا السطح بسرعة ودقة في صهاريج بقايا المخلفات الزيتية، وأن تكون متاحة للاستخدام في الصهاريج الأخرى التي تفصل فيها الزيوت عن الماء.

المـــادة (30)
متطلبات الغسيل بالنفط الخام

1. تجهز كل ناقلة نفط تبلغ حمولتها الساكنة (20000 طنا فأكثر)، على النحو المعرف في المادة (4.28.1) من الملحق الأوللاتفاقيةبنظام غسيل صهاريج البضائع باستخدام الزيت الخام على أن تستوفي متطلبات هذه المادة.
2. يجب أن تستوفي منشأة الغسيل بالنفط الخام والمعدات والترتيبات المرتبطة بها المتطلبات التي تحددها السلطة البحرية ، ويجب أن تشمل هذه المتطلبات على الأقل ، جميع أحكام مواصفات تصميم وتشغيل وضبط نظم الغسيل بالنفط الخام التي اعتمدتها المنظمة (القرار رقم (A.446(XI) وتعديلاته (A.497(XII & A.897(21)) ، عندما لا يتوجب وفقا للفقرة (1) من هذه المادة أن تكون السفينة مجهزة بمعدات للغسيل بالنفط الخام ، ولكنها مجهزة بهذه المعدات فيجب أن تستوفي جوانب السلامة المنصوص عليها في المواصفات المذكورة في الفقرتين (1) و(2) من هذه المادة .
3. يجب أن يتوافق كل نظام غسيل للنفط الخام المطلوب توفيره وفقا للمادة (18.7) من الملحق الأول للاتفاقية.

المـــادة (31)
(ضبط تصريف الزيت)

أ. التصريف خارج المناطق الخاصة:

1. مع مراعاة أحكام المادة (4) من الملحق الأول للاتفاقية والفقرة (2) من المادة (34) من الملحق الأول للاتفاقية، يحظر تصريف الزيوت أو الخلائط الزيتية في البحر من منطقة البضائع في ناقلة نفط باستثناء الحالات المستوفية لجميع الشروط التالية: -

أ- ألا تكون الناقلة داخل منطقة خاصة.

ب- أن تكون الناقلة على مسافة تتجاوز (50 ميلا بحريا) من أقرب أرض.

ج- أن تكون الناقلة مبحرة.

د- ألا يتجاوز المعدل اللحظي لتصريف المحتوى الزيتي (30 لترا لكل ميل بحري).

هـ- لا تتجاوز الكمية الإجمالية من المياه الزيتية المفرغة في البحر بالنسبة للناقلات التي تم تسليمها في أو قبل 31 ديسمبر 1979، كما هو محدد في المادة 1.28.1 من الملحق الأول للاتفاقية 1/15000 من الكمية الإجمالية للشحنة المعينة التي شكلت البقايا جزءا منها، وبالنسبة للناقلات التي تم تسليمها بعد 31 ديسمبر 1979، كما هو محدد في المادة 1.28.2من الملحق الأول للاتفاقية 1/30000 من الكمية الإجمالية للشحنة المعينة التي شكلت البقايا جزءا منها.

و- أن تحتوي الناقلة على نظام مراقبة وتحكم في تصريف الزيت وترتيب خزان بقايا مخلفات الشحنة كما هو مطلوب بموجب المواد (29 و31) من الملحق الأول للاتفاقية.

2. المتطلبات الواردة في الفقرة السابقة من هذه المادة لا تنطبق على تصريف مياه الاتزان النظيفة أو مياه الاتزان من الخزانات المعزولة.

3. لغايات التصريف في المناطق الخاصة يحظر تصريف أي زيت أو خليط زيتي من ناقلة نفط في البحر عندما تكون في منطقة خاصة.

4. لا تسري أحكام الفقرة (1) من هذه المادة على تفريغ مياه الاتزان النظيفة أو مياه الاتزان في الخزانات المعزولة.

ب. التصريف داخل المناطق الخاصة:

1. مع مراعاة أحكام الفقرة (4) من المادة (34) من الملحق الأول للاتفاقية، يحظر تصريف أي زيت أو خليط زيتي إلى البحر من منطقة الشحن الخاصة بناقلة النفط أثناء التواجد في منطقة خاصة (المادة (38.8) من الملحق الأول للاتفاقية.

2. لا تسري أحكام الفقرة (1) السابقة على تفريغ مياه الاتزان النظيفة والمعزولة.

3. لا يجوز لأي شيء في هذه المادة أن يمنع سفينة في رحلة يكون جزء منها فقط في منطقة خاصة من التفريغ خارج المنطقة الخاصة وفقا للفقرة (1) من المادة (34) من الملحق الأول للاتفاقية.

ج. متطلبات ناقلات النفط التي يقل وزنها الإجمالي عن 150 طنا

لا تنطبق متطلبات المواد (29 و31 و32) من الملحق الأول للاتفاقية على ناقلات النفط التي تقل حمولتها الإجمالية عن 150 طنا، حيث يتم التحكم في تصريف الزيت بموجب المادة (34) من الملحق الأول للاتفاقية عن طريق الاحتفاظ بالزيت على متن السفينة ثم تصريف جميع الغسيل الملوث إلى مرافق الاستقبال و يجب تصريف الكمية الإجمالية من الزيت والماء المستخدمة في الغسيل والتي يتم إعادتها إلى خزان التخزين إلى مرافق الاستقبال ما لم يتم اتخاذ الترتيبات الكافية لضمان مراقبة أي بقايا مخلفات مسموح بتصريفها في البحر بشكل فعال لضمان الامتثال لأحكام المادة (34) من الملحق الأول للاتفاقية.

د. المتطلبات العامة

كلما لوحظت آثار مرئية للزيت على سطح الماء أو تحته في المنطقة المجاورة مباشرة لسفينة أو حولها يتعين على حكومات الأطراف في هذه الاتفاقية، إلى الحد الذي تستطيع فيه القيام بذلك بشكل معقول، أن تحقق على الفور في الحقائق المتعلقة بمسألة ما إذا كان هناك انتهاك لأحكام المادة (34) من الملحق الأول للاتفاقية.

وينبغي أن يشمل التحقيق، على وجه الخصوص، ظروف الرياح والبحر، ومسار السفينة وسرعتها وغير ذلك من المصادر المحتملة للآثار المرئية في المنطقة المجاورة وأي سجلات ذات صلة بتصريف الزيت.

المـــادة (32)
(عمليات الغسيل بالزيت الخام)

1. يجب أن يتم تزويد كل ناقلة نفط تعمل بأنظمة غسيل النفط الخام بدليل تشغيل ومعدات، يوضح النظام والمعدات و يحدد الإجراءات التشغيلية. و يجب أن يكون هذا الدليل مرضيًا للسلطة البحرية و يجب أن يحتوي على جميع المعلومات الموضحة في المواصفات المشار إليها في الفقرة (2) من المادة (33) من الملحق الأول للاتفاقية.
إذا تم إجراء تغيير يؤثر على نظام غسيل النفط الخام، فيجب مراجعة دليل التشغيل والمعدات وفقا لذلك.
راجع الشكل القياسي لدليل تشغيل ومعدات غسيل النفط الخام (القرار MEPC.3(XII)، كما تم تعديله بموجب القرار MEPC.81(43)).
2. فيما يتعلق بموازنة خزانات البضائع، يجب غسل عدد كافئ من خزانات البضائع بالنفط الخام قبل كل رحلة بحيث يتم ضخ مياه الموازنة فقط في خزانات البضائع التي تم غسلها بالنفط الخام، مع مراعاة جدول رحلات الناقلة وظروف الطقس المتوقعة.
3. ما لم تحمل ناقلة النفط نفطا خاما غير مناسب لغسله بالنفط الخام، فيجب على ناقلة النفط تشغيل نظام غسل النفط الخام وفقا لدليل العمليات والمعدات.

المـــادة (33)
دفتر سجل الزيت الجزء الثاني (عمليات البضائع/مياه الاتزان)

1. يجب تزويد كل ناقلة نفط حمولتها الإجمالية 150 طنا فأكثر بدفتر سجل الزيت الجزء الثاني (عمليات الشحن/مياه الاتزان). يجب أن يكون هذا الدفتر، سواء كجزء من دفتر السجل الرسمي للسفينة أو غير ذلك، بالشكل المحدد في المرفق الثالث للملحق الأول للاتفاقية.
- يجب استكمال دفتر سجل الزيت الجزء الثاني، كلما حدثت أي من عمليات الشحن/مياه الاتزان التالية في السفينة:
- تحميل شحنة النفط.
- النقل الداخلي لشحنة النفط أثناء الرحلة.
- تفريغ شحنة النفط.
- موازنة خزانات البضائع وخزانات مياه الاتزان النظيفة المخصصة.
- تنظيف خزانات البضائع بما في ذلك غسل النفط الخام.
- تفريغ مياه الاتزان باستثناء خزانات مياه الاتزان المعزولة.
- تفريغ المياه من خزانات بقايا مخلفات الشحنة.
- إغلاق جميع الصمامات أو الأجهزة المماثلة المعمول بها بعد عمليات تفريغ خزانات بقايا مخلفات الشحنة.
- إغلاق الصمامات اللازمة لعزل خزانات مياه الاتزان النظيفة المخصصة عن خطوط الشحن والشفط بعد عمليات تفريغ خزانات مياه الاتزان.
- التخلص من المخلفات.

3. بالنسبة لناقلات النفط المشار إليها في المادة (34.6) من الملحق الأول للاتفاقية، يجب تسجيل الكمية الإجمالية من الزيت والماء المستخدمة في الغسيل والمعاد إلى خزان التخزين في الجزء الثاني من دفتر سجل الزيت.

4. في حالة تصريف الزيت أو الخليط الزيتي كما هو مذكور في المادة (4) من الملحق الأول للاتفاقية أو في حالة التصريف العرضي أو الاستثنائي للزيت غير المستثنى بموجب تلك المادة، يجب تقديم بيان في الجزء الثاني من سجل الزيت عن ظروف وأسباب التصريف.

5. يجب تسجيل كل عملية موصوفة في الفقرة (2) من هذه المادة بالكامل دون تأخير في الجزء الثاني من دفتر سجل الزيت بحيث يتم استكمال جميع القيود في الدفتر المناسبة لتلك العملية ويجب أن يوقع الضابط أو الضباط المسؤولون عن العمليات المعنية على كل عملية مكتملة و أن يوقع ربان السفينة على كل صفحة مكتملة ويجب أن تكون القيود في الجزء الثاني من دفتر سجل الزيت باللغة الإنجليزية أو الفرنسية أو الإسبانية على الأقل.

6 يجب تسجيل أي فشل في نظام مراقبة وتحكم تصريف الزيت في الجزء الثاني من دفتر سجلات الزيت.

7. يجب حفظ سجل الزيت في مكان يسهل الوصول إليه للفحص في جميع الأوقات، ويجب الاحتفاظ به على متن السفينة ويجب الاحتفاظ به لمدة ثلاث سنوات بعد إجراء آخر إدخال.

8. يجوز للسلطة المختصة في حكومة أي طرف في الاتفاقية أن تفحص الجزء الثاني من دفتر سجلات الزيت على متن أي سفينة ينطبق عليها الملحق الأول للاتفاقية أثناء وجود السفينة في موانئها أو محطاتها البحرية، ويجوز لها أن تصنع نسخة من أي قيد في ذلك الدفتر ويجوز لها أن تطلب من ربان السفينة أن يشهد بأن النسخة هي نسخة طبق الأصل من ذلك القيد ويتم التصديق عليها من قبل ربان السفينة على أنها نسخة طبق الأصل من قيد في الجزء الثاني من دفتر سجلات الزيت على السفينة مقبولة في أي إجراءات قضائية كدليل على الوقائع المذكورة في القيد. ويجب أن يتم فحص الجزء الثاني من دفتر سجلات الزيت وأخذ نسخة مصدقة منه من قبل السلطة المختصة بموجب هذه الفقرة بأسرع ما يمكن دون التسبب في تأخير السفينة بشكل غير مبرر.

9 بالنسبة لناقلات النفط التي تقل حمولتها الإجمالية عن 150 طنا والتي تعمل وفقا للمادة (34.6) من الملحق الأول للاتفاقية، يجب على السلطة البحرية إعداد دفتر سجل زيت مناسب.

10. يجب أن يكون دفتر سجل الزيت الجزء الثاني، سواء كجزء من سجل السفينة الرسمي أو كسجل إلكتروني يجب أن توافق عليه السلطة البحرية مع مراعاة المبادئ التوجيهية التي وضعتها المنظمة، أو غير ذلك، في النموذج المحدد في المرفق الثالث للملحق الأول للاتفاقية.

المـــادة (34)
(خطة الطوارئ لمكافحة التلوث النفطي)

1. يجب على كل ناقلة نفط تبلغ حمولتها الإجمالية 150 طنا فأكثر وكل سفينة بخلاف ناقلة النفط التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر أن تحمل على متنها خطة طوارئ للتلوث النفطي على متن السفينة معتمدة من السلطة البحرية.

2. يجب إعداد هذه الخطة على أساس المبادئ التوجيهية التي وضعتها المنظمة القرار (MEPC.86(44) والمكتوبة بلغة عمل الربان والضباط. يجب أن تتكون الخطة على الأقل من:

- الإجراء الذي يتعين على الربان أو غيره من الأشخاص المسؤولين عن السفينة اتباعه للإبلاغ عن حادثة تلوث نفطي، كما هو مطلوب في المادة (8) من الملحق الأول من هذه الاتفاقية، استنادا إلى المبادئ التوجيهية التي وضعتها المنظمة (القرار MEPC.138(53))).
- قائمة السلطات أو الأشخاص الذين يتعين الاتصال بهم في حالة وقوع حادث تلوث نفطي.
- وصف مفصل للإجراءات التي يتعين على الأشخاص على متن السفينة اتخاذها على الفور للحد من أو السيطرة على تصريف النفط بعد الحادث.
- الإجراءات ونقطة الاتصال على متن السفينة لتنسيق الإجراءات على متن السفينة مع السلطات الوطنية والمحلية في مكافحة التلوث.

3. في حالة السفن التي تنطبق عليها أيضا المادة (17) من الملحق الثاني من الاتفاقية، يجوز دمج هذه الخطة مع خطة الطوارئ الخاصة بالتلوث البحري على متن السفينة للمواد السائلة الضارة المطلوبة بموجب المادة (17) من الملحق الثاني من الاتفاقية. وفي هذه الحالة، يكون عنوان هذه الخطة "خطة الطوارئ الخاصة بالتلوث البحري على متن السفينة".
4. يجب أن تتمتع جميع ناقلات النفط التي يبلغ وزنها الساكن 5000 طن أو أكثر بإمكانية الوصول الفوري إلى برامج حساب الاتزان عند الضرر وبرامج حساب القوة الهيكلية الحسابية الموجودة على الأرض.

المـــادة (35)
مرافق الاستقبال
مرافق الاستقبال داخل المناطق الخاصة

1. تضمن حكومة كل طرف في الاتفاقية يحد خط ساحله أي منطقة خاصة معينة أن جميع محطات تحميل النفط وموانئ الإصلاح داخل المنطقة الخاصة مزودة بمرافق كافية لاستقبال ومعالجة جميع مياه الاتزان الملوثة ومياه غسيل الخزانات من ناقلات النفط. بالإضافة إلى ذلك، يجب تزويد جميع الموانئ داخل المنطقة الخاصة بمرافق استقبال كافية للمخلفات الأخرى والمخاليط الزيتية من جميع السفن.
و يجب أن تكون هذه المرافق ذات سعة كافية لتلبية احتياجات السفن التي تستخدمها دون التسبب في تأخير غير مبرر حسب المبادئ التوجيهية للمنظمة لضمان كفاية مرافق الاستقبال القرار (MEPC.83(44).
2. يتعين على السلطة البحرية أن تخطر المنظمة بجميع الحالات التي يزعم فيها أن مرافق الاستقبال المقدمة بموجب هذه المادة غير كافية لدى أطراف أخرى.
3. على جميع السفن التي ترفع العلم الليبي، قبل دخول المنطقة القطبية (Antarctic area) ، أن تكون مزودة بخزان أو خزانات ذات سعة كافية على متنها للاحتفاظ بجميع بقايا مخلفات الزيوت ومياه الاتزان الملوثة ومياه غسيل الخزانات والمخلفات الزيتية الأخرى والمخاليط أثناء العمل في هذه المنطقة وعلى أن توجد هناك ترتيبات لتصريف هذه المخلفات الزيتية في مرفق استقبال بعد مغادرة المنطقة.
4. يجوز للجهات المختصة التنسيق والتعاون الإقليمي مع الجهات المختصة في الدول المجاورة لترتيبات مرافق الاستقبال.

المـــادة (36)
المتطلبات الخاصة للمنصات الثابتة أو العائمة

1. تنطبق هذه المادة على المنصات الثابتة أو العائمة بما في ذلك منصات الحفر ومرافق الإنتاج والتخزين والتفريغ العائمة (FPSOs) المستخدمة لإنتاج وتخزين النفط بعيدا عن الشاطئ (offshore) ووحدات التخزين العائمة (FSUs) المستخدمة لتخزين النفط المنتج بعيدا عن الشاطئ.
2. يجب أن تمتثل المنصات الثابتة أو العائمة عند استخدامها في استكشاف واستغلال ومعالجة الموارد المعدنية في قاع البحر والمنصات الأخرى لمتطلبات الملحق الأول للاتفاقية المطبق على السفن التي يبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن وما فوق بخلاف ناقلات النفط، باستثناء ما يلي:
- يجب أن تكون مجهزة قدر الإمكان بالمنشآت المطلوبة في المواد (12 و14) من الملحق الأول للاتفاقية.
- يجب أن تحتفظ بسجل لجميع العمليات التي تنطوي على تصريف الزيت أو الخليط الزيتي في نموذج معتمد من قبل السلطة البحرية.
- مع مراعاة أحكام المادة (4) من الملحق الأول للاتفاقية، يحظر تصريف الزيت أو الخليط الزيتي في البحر إلا عندما لا يتجاوز محتوى الزيت في التفريغ بدون تخفيف 15 جزءا في المليون.

3. عند التحقق من الامتثال للملحق الأول للاتفاقية فيما يتعلق بالمنصات المخصصة كوحدات إنتاج وتفريغ وتخزين عائمة أو وحدات تخزين عائمة، بالإضافة إلى متطلبات الفقرة (2)، ينبغي للسلطة البحرية أن تأخذ في الاعتبار المبادئ التوجيهية التي وضعتها المنظمة القرار رقم (MEPC.311(73) وتعديلاته.

المـــادة (37)

منع التلوث أثناء مناقلة شحنات النفط بين ناقلات النفط في البحر

1. تنطبق المواد (40،41،42) الواردة في الملحق الأول للاتفاقية على ناقلات النفط التي تبلغ حمولتها الإجمالية 150 طنا فأكثر والتي تعمل في نقل شحنات النفط بين ناقلات النفط في البحر (STS OPERATION) يجب أن تكون وفقا لخطة عمليات نقل النفط في سفينة واحدة قدر الإمكان ومعتمدة من السلطة البحرية.
2. لا تنطبق أحكام المواد المذكورة في الفقرة (1) على عمليات نقل النفط المرتبطة بالمنصات الثابتة أو العائمة بما في ذلك منصات الحفر؛ ومرافق الإنتاج والتخزين والتفريغ العائمة (FPSOs) المستخدمة لإنتاج وتخزين النفط بعيدا عن الشاطئ ووحدات التخزين العائمة (FSUs) المستخدمة لتخزين النفط المنتج بعيدا عن الشاطئ.
3. لا تنطبق أحكام المواد المذكورة في الفقرة (1) على عمليات التزود بالوقود.
4. لا تنطبق أحكام المواد المذكورة في الفقرة (1) على عمليات STS اللازمة لغرض تأمين سلامة السفينة أو إنقاذ الأرواح في البحر، أو لمكافحة حوادث التلوث المحددة من أجل تقليل الضرر الناجم عن التلوث.
5. يجب أن يكون الشخص الذي يتولى الرقابة الاستشارية الشاملة لعمليات STS مؤهلا لأداء جميع الواجبات ذات الصلة، مع الأخذ في الاعتبار المؤهلات الواردة في دليل إرشادات أفضل الممارسات لعمليات STS التي حددتها المنظمة ومنتدى شركات النفط البحرية الدولية (OCIMF).
6. يجب الاحتفاظ بسجلات العمليات الخاصة بنقل البضائع من سفينة إلى أخرى على متن السفينة لمدة (3) سنوات و يجب أن تكون متاحة بسهولة للتفتيش من قبل أي طرف في الاتفاقية الحالية.
7. يجب على كل ناقلة نفط تخضع لهذه المادة وتخطط لعمليات نقل من سفينة إلى أخرى داخل المياه الإقليمية أو المنطقة الاقتصادية لدولة ليبيا أن تخطر السلطة البحرية قبل (48) ساعة على الأقل من العمليات المقررة بالمعلومات الواردة في الفقرة (2) من المادة (42) من الملحق الأول للاتفاقية.

الملحق الثاني

مكافحة التلوث بالمواد الضارة السائلة السائبة

المـــادة (38)

ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك، تنطبق أحكام الملحق الثاني للاتفاقية على جميع السفن المعتمدة لنقل المواد الضارة السائلة السائبة.

عندما يتم نقل حمولة تخضع لأحكام الملحق الأول للاتفاقية في مساحة الشحن في ناقلة مواد ضارة سائلة سائبة (NLS)، فإن المتطلبات المناسبة الواردة في الملحق الأول للاتفاقية تنطبق أيضا.

المـــادة (39)

الاستثناء

لا تنطبق متطلبات التصريف الواردة في الملحق الثاني للاتفاقية والفصل (2) من (الجزء الثاني-أ) من مدونة المنطقة القطبية (polar code) بموجب القرار (MEPC.265(68)) على تصريف المواد الضارة السائلة أو المخاليط المحتوية على مثل هذه المواد في البحر عندما يكون هذا التصريف: -

1. ضروريا لغرض تأمين سلامة السفينة أو إنقاذ الأرواح في البحر.
2. ينتج عن تلف السفينة أو معداتها بشرط اتخاذ جميع الاحتياطات المعقولة بعد حدوث الضرر أو اكتشاف التفريغ لغرض منع أو تقليل التفريغ، إلا إذا تصرف المالك أو القبطان إما بقصد التسبب في ضرر أو بتهور ومع العلم بأن الضرر من المحتمل أن يحدث.

3. تمت الموافقة عليها من قبل السلطة البحرية، عند استخدامها لغرض مكافحة حوادث تلوث محددة من أجل تقليل الضرر الناجم عن التلوث. يجب أن يخضع أي تصريف من هذا القبيل لموافقة أي حكومة من المتوقع أن يحدث التصريف في ولايتها القضائية.

المـــادة (40)
الإعفاءات

- فيما يتعلق بأية تعديلات على متطلبات نقل المواد الضارة السائلة السائبة بسبب ترقية تصنيف المواد تسري جميع الأحكام الواردة في المادة (4) من الملحق الثاني للاتفاقية.
- على السلطة البحرية ابلاغ المنظمة بتفاصيل اية إعفاءات، إن وجدت، لتوزيعها على أطراف الاتفاقية لإعلامها واتخاذ الإجراء المناسب.

المـــادة (41)
البدائل المكافئة

- للسلطة البحرية السماح بتركيب أي تجهيزات أو مواد أو أدوات أو أجهزة على السفينة كبدائل وفقا لما يشترطه الملحق الثاني للاتفاقية إذا كانت هذه التركيبات ذات فعالية تساوي تلك المنصوص عليها في الملحق الثاني للاتفاقية، ولا يشمل نطاق صلاحية السلطة البحرية هذه استبدال الطرق التشغيلية لضبط تصريف المواد السائلة الضارة باعتبار أن البدائل تعد مكافئة للسمات التصميمية والهيكلية المنصوص عليها في مواد الملحق الثاني للاتفاقية.
- تقوم السلطة البحرية عند السماح بتركيب تجهيزات أو مواد أو أدوات أو أجهزة كبدائل لما يتطلبه الملحق الثاني من الاتفاقية، بموجب هذه المادة، أن تزود المنظمة بتفاصيل ذلك لتعميمها على أطراف الاتفاقية للإحاطة واتخاذ التدابير المناسبة عند الاقتضاء.
- على الرغم مما ورد في (الفقرتين السابقتين) من هذه المادة فإن سمات البناء والمعدات في ناقلات الغاز المسال المرخص لها بنقل المواد الضارة السائلة المدرجة بالمدونة المنطبقة على ناقلات الغاز ستعتبر مكافئة لمتطلبات البناء والمعدات المدرجة في المادتين (11) و(12) من الملحق الثاني للاتفاقية بشرط أن تلبي ناقلة الغاز الشروط التالية: -

1. أن تحمل شهادة لياقة وفقا لمدونة ناقلات الغاز المناسبة فيما يتعلق بالسفن التي تحمل غازات سائلة سائبة.
2. أن تحمل الشهادة الدولية لمنع التلوث المتعلقة بنقل المواد الضارة السائلة السائبة على أن يرخص لها فيها أن تحمل فقط المواد الضارة السائلة السائبة الواردة والمدرجة في مدونة ناقلات الغاز المناسبة.
3. أن تكون مجهزة بترتيبات مياه الاتزان المعزولة.
4. أن تكون مجهزة بترتيبات للضخ ونظام الأنابيب موافق عليه من السلطة البحرية على ألا تتجاوز كمية مخلفات الشحنة المتبقية في الصهريج والأنابيب المتصلة به بعد تفريغ كمية المخلفات المطابقة والمسموح بها في المادة (12.1) و(12.2) و(12.3) من الملحق الثاني للاتفاقية.
5. أن تكون مجهزة بكتيب معتمد من السلطة البحرية يضمن عدم حدوث مزج تشغيلي لمخلفات الشحنة والمياه وعدم بقاء مخلفات الشحنة بالصهريج بعد تطبيق إجراءات التهوية الموصوفة بالكتيب.

المـــادة (42)
تصنيف وجدولة المواد الضارة السائلة والمواد الأخرى

لأغراض هذا الملحق، تقسم المواد الضارة السائلة إلى أربع فئات كما يلي:

1. الفئة (X) المواد الضارة السائلة التي تؤدي، إذا ما صرفت في البحر بعد عمليات تنظيف الصهاريج أو تفريغ مياه الاتزان، إلى تعريض الموارد البحرية أو الصحة البشرية إلى خطر شديد، مما يبرر حظر تصريفها إلى البيئة البحرية.

2. الفئة (Y) المواد الضارة السائلة التي تؤدي، إذا ما صرفت في البحر بعد عمليات تنظيف الصهاريج أو تفريغ مياه الاتزان، إلى تعريض الموارد البحرية أو الصحة البشرية للخطر، أو إلى إلحاق الضرر بالمرافق الاستجمامية أو غيرها من الاستخدامات المشروعة للبحر، مما يبرر فرض قيود على نوعية وكمية التصريف إلى البيئة البحرية.
3. الفئة (Z) المواد الضارة السائلة التي تؤدي، إذا ما صرفت في البحر بعد عمليات تنظيف الصهاريج أو تفريغ مياه الاتزان، إلى تعريض الموارد البحرية أو الصحة البشرية لخطر ثانوي، مما يبرر فرض قيود أقل صرامة على نوعية وكمية التصريف إلى البيئة البحرية.
4. المواد الأخرى المشار إليها على أنها مواد أخرى (Other Substance) في عمود فئة التلوث المدرج بالفصل (18) من المدونة الدولية للكيماويات السائبة (IBC Code) والتي تم تقييمها وتبين أنها تقع خارج فئات المواد (X) أو(Y) أو(Z) على نحو ما هو محدد في المادة (6.1) من الملحق الثاني للاتفاقية لأنها تصنف في الوقت الراهن على أنها لا تلحق أي ضرر بالمواد البحرية والصحة البشرية والمرافق الاستجمامية أو الاستخدامات المشروعة الأخرى للبحر إذا ما صرفت في البحر بعد عمليات تنظيف الصهاريج أو تفريغ مياه الاتزان ولا يخضع تصريف المياه الملوثة في قعر السفينة أو مياه الاتزان أو الأخلاط المحتوية فقط على مواد يشار إليها على أنها مواد أخرى إلى أي متطلبات واردة في الملحق الثاني للاتفاقية.
5. ترد الخطوط التوجيهية المستخدمة في تصنيف المواد الضارة السائلة في المرفق رقم (1) من الملحق الثاني للاتفاقية.
6. عند اقتراح نقل مادة ضارة سائلة لم تصنف بمقتضى الفقرة (1) من هذه المادة ، تضع الجهات المعنية بالعملية المقترحة تقييما مؤقتا للمادة لأغراض عملية النقل هذه وتتفق على ذلك التقييم بناء على الخطوط التوجيهية المشار إليها في الفقرة (2) من هذه المادة ، ويجب التوقف عن نقل هذه المادة إلى أن تتوصل الحكومات المعنية إلى اتفاق كامل ، وتقوم السلطة البحرية بأسرع وقت ممكن وفي موعد لا يتجاوز بأي حال من الأحوال مدة (30) يوما من التوصل إلى الاتفاق ، بإخطار المنظمة وتقديم تفاصيل عن المادة والتقييم المؤقت لها من أجل تعميمها على جميع الجهات بغرض الاطلاع عليها.

المـــادة (43)
المعاينات

1. على الرغم من أحكام المواد (8 و9 و10) من الملحق الثاني للاتفاقية، فإن ناقلات المواد الكيميائية التي تم معاينتها وإصدار شهادات لها من قبل الدول الأطراف في هذه الاتفاقية وفقا لأحكام المدونة الدولية للمواد الكيماوية السائبة أو مدونة المواد الكيماوية السائبة حسب الاقتضاء تعتبر قد امتثلت لأحكام المواد المذكورة، وتكون للشهادة الصادرة بموجب المدونات نفس القوة وتتلقى نفس الاعتراف مثل الشهادة الصادرة بموجب المادة (9) من هذا الملحق.
2. تخضع السفن التي تحمل مواد ضارة سائلة سائبة للمعاينات المحددة أدناه:

- معاينة أولية قبل وضع السفينة في الخدمة، أو قبل إصدار الشهادة المطلوبة لأول مرة بمقتضى المادة (9) من الملحق الثاني للاتفاقية، و يجب أن تشمل تفتيشا كاملا على هيكل السفينة، ومعداتها ونظمها، وتجهيزاتها.
- معاينة (تجديدية دورية) تجرى على فترات تحددها السلطة البحرية على ألا تتجاوز (5) سنوات إلا حيثما تنطبق المادة (10.2، 10.5، 10.6، 10.7) من الملحق الثاني من الاتفاقية، وتنفذ هذه المعاينة التجديدية على نحو يكفل التحقق من امتثال خضوع الهيكل، والمعدات، والنظم والتجهيزات، والترتيبات، والمواد، امتثالا تاما للمتطلبات الإلزامية الواردة في الملحق الثاني من الاتفاقية.

- معاينة بينية تجرى في غضون (3) أشهر قبل أو بعد التمديد السنوي الثاني أو الثالث للشهادة، وتحل محل إحدى المعاينات السنوية المحددة وفقا للفقرة (د) من هذه المادة ، وتنفذ هذه المعاينة البينية على نحو يكفل امتثال المعدات وما يتصل بها من نظم الضخ في أنابيب امتثالا تاما للمتطلبات واجبة الانطباق من الملحق الثاني من الاتفاقية ، وأنها تعمل بصورة جيدة ، ويجب أن تدون هذه المعاينات البينية على الشهادة الصادرة بمقتضى المادة (44) من هذه اللائحة.
- معاينة سنوية تجرى في غضون (3) أشهر قبل أو بعد التمديد السنوي للشهادة، وتشمل فحصا عاما على الهيكل والمعدات والنظم والتجهيزات والترتيبات والمواد المشار إليها في الفقرة (أ) من هذه المادة، للتأكد من أنه قد تمت صيانتها وفقا للفقرة (ج) من هذه المادة، وأنها ما زالت تؤدي الغرض المطلوب منها، ويجب أن تدون هذه المعاينات السنوية على الشهادة الصادرة بموجب المادة (44) من هذه اللائحة.
- معاينة إضافية عامة أو جزئية تبعا للظروف تجرى بعد عملية إصلاح تتم بناء على المعاينات المقررة في الفقرة (ج) من هذه المادة أو تجرى عندما يتم تنفيذ أي عمليات إصلاح أو تجديد هام: 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 مناسبا من جميع النواحي وأن السفينة امتثلت من جميع النواحي لمتطلبات الملحق الثاني من الاتفاقية .

3. تقوم السلطة البحرية بإجراء المعاينات المنصوص عليها في الفقرة (1) من هذه المادة، ولها أن تعهد بتلك المعاينات إلى خبراء معاينة تعينهم لهذا الغرض أو إلى هيئات التصنيف الدولية المعتمدة لديها.
4. تتولى السلطة البحرية تخويل هيئات التصنيف، وفقا لأحكام الاتفاقية الحالية ومدونة الهيئات المعترف بها (مدونة RO)، كما اعتمدتها المنظمة بموجب بالقرار (Res.MEPC.238(65))، كما قد تعدلها المنظمة.
5. يجب على السلطة البحرية عند ترشيح معاينين أو تخول الهيئات المعترف بها لإجراء المعاينات على النحو المنصوص عليه في الفقرة (2) من هذه المادة، على الأقل أن تمكن أي معاين مرشح أو هيئة معترف بها من:
   - تتطلب إصلاح السفينة.
   - إجراء المعاينات إذا طلبت السلطات المختصة في دولة الميناء ذلك.
6. على السلطة البحرية أن تخطر المنظمة بالمسؤوليات والشروط المحددة للسلطة المفوضة للمعاينين المرشحين أو الهيئات المعترف بها، لتوزيعها على الأطراف في هذه الاتفاقية لإعلام موظفيها.
7. عندما يقرر معاين مرشح أو هيئة معترف بها أن حالة السفينة أو معداتها لا تتوافق جوهريا مع تفاصيل الشهادة، أو أنها غير صالحة للإبحار دون أن تشكل تهديدا غير معقول بالضرر للبيئة البحرية، يجب على هذا المعاين أو الهيئة المعترف بها التأكد فورا من اتخاذ الإجراء التصحيحي وإخطار السلطة البحرية في الوقت المناسب. إذا لم يتم اتخاذ هذا الإجراء التصحيحي، فيجب سحب الشهادة وإخطار السلطة البحرية فورا، وإذا كانت السفينة في ميناء تابع لطرف آخر، فيجب أيضا إخطار السلطات المختصة في دولة الميناء على الفور. عندما يخطر مسؤول السلطة البحرية أو المعاين أو الهيئة معترف بها السلطات المختصة في دولة الميناء، تقدم حكومة دولة الميناء المعنية لهذا المسؤول أو المعاين أو الهيئة المعترف أي مساعدة ضرورية للوفاء بالتزاماتهم بموجب هذه المادة.

عند الاقتضاء تتخذ حكومة دولة الميناء المعنية الخطوات التي تضمن عدم إبحار السفينة حتى تتمكن من الإبحار أو مغادرة الميناء بغرض التوجه إلى أقرب ساحة إصلاح مناسبة متاحة دون أن تشكل تهديدا غير معقول بالضرر للبيئة البحرية.

8. تضمن السلطة البحرية المعنية بشكل كامل أهلية وكفاءة المعاين، وتتعهد بضمان الترتيبات اللازمة للوفاء بهذا الالتزام.
9. يجب الحفاظ على حالة السفينة ومعداتها بما يتفق مع أحكام هذه الاتفاقية لضمان أن تظل السفينة في جميع النواحي صالحة للإبحار دون أن تشكل تهديدا غير معقول بالإضرار بالبيئة البحرية.

10. بعد الانتهاء من أي معاينة للسفينة مطلوب بموجب هذه المادة، لا يجوز إجراء أي تغيير في الهيكل أو المعدات أو الأنظمة أو التجهيزات أو الترتيبات أو المواد التي تغطيها المعاينة، دون موافقة السلطة البحرية، باستثناء الاستبدال المباشر لهذه المعدات والتجهيزات.
11. عند وقع حادث لسفينة أو اكتشف عيب يؤثر بشكل كبير على سلامة السفينة أو كفاءة أو اكتمال معداتها المشمولة بهذا الملحق، يتعين على ربان السفينة أو مالكها الإبلاغ في أقرب فرصة إلى السلطة البحرية أو الهيئة المعترف بها أو المعاين المسؤول عن إصدار الشهادة ذات الصلة، والذي يتعين عليه أن يأمر بإجراء التحقيقات لتحديد ما إذا كانت المعاينة كما هو مطلوب بموجب الفقرة (1) من هذه المادة ضرورية. وإذا كانت السفينة في ميناء تابع لطرف آخر، يتعين على الربان أو المالك أيضا الإبلاغ فورا إلى السلطات المختصة في دولة الميناء ويتعين على المعاين أو المنظمة المعترف بها التأكد من تقديم هذا البلاغ.

المـــادة (44)
إصدار الشهادة أو المصادقة عليها

- يجب إصدار شهادة دولية لمنع التلوث لنقل المواد الضارة السائلة السائبة، بعد إجراء معاينة أولية أو تجديدية وفقا لأحكام المادة (43) من هذه اللائحة، لأي سفينة ليبية مخصصة لنقل المواد الضارة السائلة السائبة والتي تقوم برحلات إلى الموانئ أو المحطات الخاضعة لولاية أطراف أخرى في الاتفاقية.
- يجب أن يتم إصدار أو تصديق هذه الشهادة من قبل السلطة البحرية أو من قبل أي شخص أو هيئة مخولة من قبلها. وفي كل الأحوال، تتحمل الإدارة المسؤولية الكاملة عن الشهادة.
- يجوز لحكومة أي طرف في الاتفاقية بناء على طلب السلطة البحرية أن تأمر بمعاينة السفينة وإذا اقتنعت بأن أحكام هذا الملحق قد تم الالتزام بها، فإنها تصدر أو تأذن بإصدار شهادة دولية لمنع التلوث لنقل المواد الضارة السائلة السائبة على السفينة، وعند الاقتضاء تصادق أو تأذن بالمصادقة على هذه الشهادة على متن السفينة، وفقا لهذا الملحق.
- ترسل نسخة من الشهادة ونسخة من تقرير المعاينة بأسرع وقت ممكن إلى السلطة البحرية الطالبة.
- يجب أن تتضمن الشهادة التي صدرت على هذا النحو،نصا يفيد أنها صادرة بناء على طلب السلطة البحرية وأنها تتمتع بنفس المفعول الذي تحظى به الشهادة الصادرة بمقتضى الفقرة (1) من هذه المادة وبالقدر ذاته من الاعتراف.
- لا يجوز اصدار الشهادة الدولية لمنع التلوث المتعلقة بنقل المواد الضارة السائلة للسفن التي يحق لها رفع علم دولة غير طرف في الاتفاقية.
- تحرر الشهادة الدولية لمنع التلوث المتعلقة بنقل المواد الضارةالسائلة طبقا للنموذج المدرج في المرفق (3) من الملحق الثاني للاتفاقية، وإذا لم تكن اللغة المستعملة هي العربية أو الإنجليزية يجب أن يشتمل النص على ترجمة إلى إحدى هاتين اللغتين وعند استخدام القيود باللغة الرسمية للدولة التي ترفع السفينة علمها يتم الاحتكام إلى هذه اللغة عند النزاع أو الاختلاف.

المـــادة (45)
مدة الشهادة وصلاحيتها

- تصدر الشهادة الدولية لمنع التلوث المتعلقة بنقل المواد الضارة السائلة لمدة تحددها السلطة البحرية على الا تتجاوز (5) سنوات.
- دون الإخلال بمتطلبات الفقرة (1) من هذه المادة، عندما تستكمل المعاينة التجديدية في غضون (3) أشهر قبل تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة، تبقى الشهادة الجديدة سارية من تاريخ إتمام المعاينة التجديدية حتى تاريخ لا يتجاوز (5) سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة.

- عندما تستكمل المعاينة التجديدية بعد تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة، تبقى الشهادة الجديدة سارية من تاريخ إتمام المعاينة التجديدية حتى تاريخ لا يتجاوز (5) سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة.
- عندما تستكمل المعاينة التجديدية قبل انتهاء صلاحية الشهادة بأكثر من (3) أشهر، تبقى الشهادة الجديدة سارية من تاريخ إتمام المعاينة التجديدية حتى تاريخ لا يتجاوز (5) سنوات من تاريخ إتمام المعاينة التجديدية.
- إذا أصدرت شهادة لفترة تقل عن (5) سنوات، للسلطة البحرية أن تمدد صلاحية الشهادة بعد تاريخ انتهائها حتى الفترة القصوى المحددة في الفقرة (1) من هذه المادة، شريطة أن تنفذ حسب الاقتضاء، المعاينات المشار إليها في هذه اللائحة والتي تكون واجبة التطبيق عند إصدار شهادة تغطي فترة صلاحيتها (5) سنوات.
- إذا استكملت معاينة تجديدية وتعذر إصدار شهادة جديدة أو حملها على متن السفينة قبل تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة، يجوز للمعاين أو هيئة التصنيف المعترفبها من جانب السلطة البحرية،المصادقة على الشهادة الموجودة، ويجب أن تقبل هذه الشهادة بوصفها شهادة سارية الصلاحية لفترة إضافية لا تتجاوز (5) أشهر من تاريخ انتهاء الصلاحية.
- إذا لم تكن السفينة وقت انتهاء صلاحية الشهادة موجودة في الميناء الذي ستخضع فيه للمعاينة للسلطة البحرية 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 المناسب القيام بذلك ، ولا يجوز تمديد أية شهادة لفترة تزيد على (3) أشهر، ولا يجوز لسفينة منحت تمديدا أن تقوم ، عند وصولها إلى الميناء الذي ستخضع فيه للمعاينة ، بمغادرة ذلك الميناء (متذرعة بتمتعها بذلك التمديد قبل الحصول على شهادة جديدة) ، وعند إتمام المعاينة التجديدية ، تسري صلاحية الشهادة الجديدة لفترة لا تتجاوز (5) سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة قبل منح التمديد .
- يجوز للسلطة البحرية أن تمدد الشهادة، التي صدرت لسفينة تقوم برحلات قصيرة والتي لم تمدد بموجب الأحكام السابقة لهذه المادة، لفترة سماح لا تتعدى (30) يوما من تاريخ انتهاء الصلاحية المبين فيها وعند إتمام المعاينة التجديدية، تسري صلاحية الشهادة الجديدة إلى تاريخ لا يتجاوز (5) سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة قبل منح التمديد.
- في ظروف خاصة تحددها السلطة البحرية، لا يلزم تحديد تاريخ الشهادة الجديدة اعتبارا من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة، كما يستوجب ذلك الفقرة (3) أو الفقرة (5) والفقرة (6) من هذه المادة وفي هذه الظروف الخاصة ، يجب أن تكون الشهادة الجديدة سارية حتى تاريخ لا يتجاوز (5) سنوات من تاريخ إتمام المعاينة التجديدية.
- إذا استكملت معاينة سنوية أو بينية قبل الفترة المحددة حسب المادة (43) من هذه اللائحة فإن: -
- تعديل التمديد السنوي المبين في الشهادة يجب أن يتم عن طريق المصادقة، إلى تاريخ لا يتعدى (3) أشهر بعد التاريخ الذي استكملت فيه المعاينة.
- إتمام المعاينة السنوية /أو البينية اللاحقة التي تستجوبها المادة (43) من هذه اللائحة وفقا للفترات المنصوص عليها في تلك المادة باستخدام الذكرى السنوية الجديدة.
- يجوز أن يبقى تاريخ انتهاء الصلاحية كما هو شريطة أن تنفذ معاينة سنوية أو بينية واحدة أو أكثر، حسب الاقتضاء، بما يكفل عدم تجاوز فترة فاصلة بين المعاينات المقررة بموجب المادة (43) من هذه اللائحة.
- تفقد الشهادة الصادرة بموجب المادة (44) من هذه اللائحة صلاحيتها في أي من الحالات التالية:
- إذا لم تستكمل المعاينات ذات الصلة في غضون الفترات المحددة وفقا لأحكام الفقرة (1) من المادة (43) من هذه اللائحة.

- إذا لم يصادق على الشهادة وفقا لأحكام الفقرتين (2ج - 2د) من المادة (43) من هذه اللائحة.
- عند انتقال السفينة لعلم دولة أخرى، يجب ألا تصدر شهادة بديلة إلا عندما تقتنع الحكومة المصدرة للشهادة الجديدة اقتناعا تاما بأن السفينة تمتثل لمتطلبات الفقرات (9 - 10) من المادة (43) من هذه اللائحة 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 وفي غضون (3) أشهر بعد انتقال السفينة إلى موافاة السلطة المختصة بنسخ من الشهادة التي كانت السفينة تحملها قبل انتقالها ، وبنسخ من تقارير المعاينة ذات الصلة إن توافرت .

المـــادة (46)
التصميم والبناء والمعدات والعمليات

1. يجب أن يكون تصميم وبناء وتجهيز وتشغيل السفن المعتمدة لنقل المواد الضارة السائلة السائبة والمحددة في الفصل (17) من المدونة الدولية للمواد الكيماوية السائبة، متوافقة مع المتطلبات الواردة في الفقرة (1) من المادة (11) للاتفاقية، لتقليل التصريف غير المنضبط لهذه المواد في البحر.
2. بالنسبة للسفن غير ناقلات المواد الكيماوية أو ناقلات الغاز المسال المعتمدة لنقل المواد الضارة السائلة السائبة والمحددة في الفصل (17) من المدونة الدولية للمواد الكيماوية السائبة، يتعين على السلطة البحرية، أن تضع التدابير المناسبة استنادا إلى المبادئ التوجيهية التي وضعتها المنظمة من أجل ضمان أن تكون الأحكام من شأنها أن تقلل من التصريف غير المنضبط لهذه المواد في البحر حسب القرار (MEPC.158(55) وMEPC.148(54)).

المـــادة (47)
الضخ والأنابيب وترتيبات التفريغ وصهاريج بقايا مخلفات الشحنة

1. يجب أن تزود كل سفينة تم بناؤها قبل 1 يوليو 1986 بترتيبات ضخ وأنابيب لضمان عدم احتفاظ كل خزان معتمد لنقل المواد من الفئة X أو Y بكمية من المخلفات تزيد عن 300 لتر في الخزان والأنابيب المرتبطة به وألا يحتفظ كل خزان معتمد لنقل المواد من الفئة Z بكمية من المخلفات تزيد عن 900 لتر في الخزان والأنابيب المرتبطة به. ويجب إجراء اختبار الأداء وفقا للمرفق (5) من الملحق الثاني للاتفاقية.
2. يجب أن تزود كل سفينة تم بناؤها في 1 يوليو 1986 أو بعده ولكن قبل 1 يناير 2007 بترتيبات ضخ وأنابيب لضمان عدم احتفاظ كل خزان معتمد لنقل المواد من الفئة X أو Y بكمية من المخلفات تزيد عن 100 لتر في الخزان والأنابيب المرتبطة به وألا يحتفظ كل خزان معتمد لنقل المواد من الفئة Z بكمية من المخلفات تزيد عن 300 لتر في الخزان والأنابيب المرتبطة به. ويجب إجراء اختبار الأداء وفقا للمرفق (5) من الملحق الثاني للاتفاقية.
3. يجب أن تزود كل سفينة تم بناؤها في 1 يناير 2007 أو بعده بترتيبات ضخ وأنابيب لضمان عدم احتفاظ كل خزان معتمد لنقل المواد من الفئة X أو Y أو Z بكمية من المخلفات تزيد عن 75 لترا في الخزان والأنابيب المرتبطة به. ويجب إجراء اختبار الأداء وفقا للمرفق (5) من الملحق الثاني للاتفاقية.
4. بالنسبة للسفن بخلاف ناقلات المواد الكيماوية التي تم بناؤها قبل 1 يناير 2007 والتي لا تستطيع تلبية متطلبات ترتيبات الضخ والأنابيب للمواد من الفئة Z المشار إليها في الفقرتين (1 و2) من هذه المادة، لا ينطبق أي متطلب خاص بالكمية ويعتبر الامتثال محققا إذا تم إفراغ الخزان إلى أقصى حد ممكن.
5. يجب أن تتم الموافقة من قبل السلطة البحرية على اختبارات أداء الضخ المشار إليها في الفقرات (1 و2 و3) من هذه المادة ويجب أن تستخدم اختبارات أداء الضخ الماء كوسيلة للاختبار.
6. يجب أن تحتوي السفن المعتمدة لنقل المواد من الفئة X أو Y أو Z على منفذ (أو منافذ) تصريف تحت الماء.

7. بالنسبة للسفن التي تم بناؤها قبل 1 يناير 2007 والمعتمدة لحمل مواد من الفئة Z، فإن منفذ التصريف تحت الماء كما هو مطلوب بموجب الفقرة (6) من هذه المادة ليس إلزاميا.

8. يجب أن يقع منفذ (أو منافذ) التصريف تحت الماء داخل منطقة الشحن بالقرب من مؤخرة السفينة ويجب ترتيبه لتجنب إعادة دخول مخاليط البقايا/المياه عن طريق مداخل مياه البحر في السفينة.

9. يجب أن يكون ترتيب مخرج التصريف تحت الماء بحيث لا يمر خليط البقايا/الماء الذي يتم تصريفه في البحر عبر طبقة حدود السفينة.

المـــادة (48)
التحكم في تصريف مخلفات المواد الضارة السائلة

1. أحكام التصريف

1.1 يحظر تصريف بقايا المواد المصنفة ضمن الفئة (X أو Y أوZ) أو تلك التي تم تقييمها مؤقتا على هذا النحو أو مياه الاتزان أو غسيل الخزانات أو غيرها من المخاليط التي تحتوي على مثل هذه المواد في البحر ما لم يتم إجراء مثل هذه التصريف وفقا للامتثال الكامل لمتطلبات التشغيل المعمول بها الواردة في الملحق الثاني للاتفاقية.

1.2 قبل إجراء أي عملية غسيل أولي أو تصريف وفقا لهذه المادة، يجب تفريغ الخزان المعني إلى أقصى حد وفقا للإجراءات المنصوص عليها في كتيب الإجراءات والترتيبات (P&A manual).

1.3 يحظر نقل المواد التي لم يتم تصنيفها أو تقييمها مؤقتا أو تقييمها على النحو المشار إليه في المادة (6) من الملحق الثاني للاتفاقية أو مياه الاتزان أو غسيل الخزانات أو غيرها من المخاليط التي تحتوي على مثل هذه المخلفات إلى جانب أي تصريف لاحق لهذه المواد في البحر.

2. معايير التصريف

2.1 حيث تسمح الأحكام الواردة في هذه المادة بتصريف بقايا المواد من الفئة X أو Y أو Z أو تلك التي تم تقييمها مؤقتا على هذا النحو أو مياه الاتزان أو غسيل الخزانات أو غيرها من المخاليط التي تحتوي على مثل هذه المواد في البحر، تنطبق معايير التصريف الواردة في الفقرات (2.1 و2.2) من المادة (13) من الملحق الثاني للاتفاقية.

2.2 يجوز للسلطة البحرية التنازل عن متطلبات الفقرة (2.1.3) من المادة (13) من الملحق الثاني للاتفاقية من الفئة Z، فيما يتعلق بمسافة لا تقل عن 12 ميلا بحريا من أقرب أرض للسفن الليبية التي تشارك فقط في رحلات داخل المياه الخاضعة لسيادة أو ولاية الدولة، بالإضافة إلى ذلك يجوز للسلطة البحرية التنازل عن نفس المتطلب فيما يتعلق بمسافة التصريف التي لا تقل عن 12 ميلا بحريا من أقرب أرض لسفينة معينة يحق لها رفع علم دولتها، عندما تشارك في رحلات داخل المياه الخاضعة لسيادة أو ولاية دولة مجاورة واحدة بعد إبرام اتفاق كتابيا على التنازل بين الدولتين الساحليتين المعنيتين بشرط عدم تأثر أي طرف ثالث.

ويجب إبلاغ المنظمة بالمعلومات المتعلقة بهذه الاتفاقية في غضون (30) يوما لمزيد من التوزيع على الأطراف في الاتفاقية للعلم واتخاذ الإجراء المناسب إن وجد.

3. تهوية خزان مخلفات الشحنة

يمكن استخدام إجراءات التهوية المعتمدة من قبل السلطة البحرية لإزالة بقايا مخلفات الشحنة من الخزان.

ويجب أن تكون هذه الإجراءات وفقا المرفق (7) من الملحق الثاني للاتفاقية. ويجب اعتبار أي مياه يتم إدخالها لاحقا إلى الخزان نظيفة ولا تخضع لمتطلبات أحكام التصريف في هذه المادة.

4. الإعفاء من الغسيل المسبق

بناء على طلب ربان السفينة، يجوز لحكومة الطرف المتلقي منح إعفاء من الغسيل المسبق إذا اقتنعت بما يلي:

1. أن الخزان المفرغ سيتم إعادة تحميله بنفس المادة أو مادة أخرى متوافقة مع المادة السابقة وأن الخزان لن يتم غسله أو موازنة الخزان قبل التحميل.
2. أن الخزان المفرغ لا يتم غسله أو موازنة الخزان في البحر. يجب إجراء الغسيل المسبق وفقا للفقرة المنطبقة بها من هذه المادة في ميناء آخر شريطة التأكد كتابيا من توفر مرفق استقبال في ذلك الميناء وكفايته لهذا الغرض، أو
3. سيتم إزالة بقايا مخلفات الشحنة من خلال إجراء تهوية معتمدة من قبل السلطة البحرية وفقا الفقرة (3) من هذه المادة.

5. استخدام مواد التنظيف أو المواد المضافة

5.1 عندما يتم استخدام وسيط غسيل غير الماء، مثل الزيت المعدني أو المذيب المكلور، بدلا من الماء لغسل الخزان ، يجب أن يخضع تصريفه لأحكام الملحق الأول أو الملحق الثاني، والتي تنطبق على الوسيط إذا تم نقله كبضائع.

يجب تحديد إجراءات غسل الخزان التي تنطوي على استخدام مثل هذا الوسيط في كتيب الإجراءات والترتيبات (P&A manual). ويجب أن تصادق عليه السلطة البحرية.

5.2 عندما يتم إضافة كميات صغيرة من إضافات مواد التنظيف إلى الماء لتسهيل غسل الخزان لا يجوز استخدام أي إضافات تحتوي على مكونات من مواد الفئة (X) باستثناء تلك المكونات القابلة للتحلل البيولوجي بسهولة والموجودة بتركيز إجمالي أقل من 10٪ من مادة التنظيف المضافة لا تنطبق أي قيود إضافية على تلك المطبقة على الخزان بسبب الشحنة السابقة.

6. تصريف مخلفات مواد الفئة X

6.1 مع مراعاة أحكام الفقرة (1) الواردة في هذه المادة، يجب ان تنطبق الأحكام الواردة في الفقرة (6) من المادة (13) من الملحق الثاني للاتفاقية.

7. تصريف مخلفات مواد الفئتين Y وZ

7.1 مع مراعاة أحكام الفقرة (1) الواردة في هذه المادة، يجب ان تنطبق الأحكام الواردة في الفقرة (7) من المادة (13) من الملحق الثاني للاتفاقية.

8. عمليات التصريف في المنطقة القطبية (Antarctic area)

يحظر أي تصريف في البحر للمواد السائلة الضارة أو الخلائط التي تحتوي على مثل هذه المواد في المنطقة القطبية.

المـــادة (49)

كتيب الإجراءات والترتيبات (P & A Manual)

1. يجب أن يكون على متن كل سفينة معتمدة لنقل مواد من الفئة X أو Y أو Z كتيب معتمد من السلطة البحرية ، ويجب أن يكون هذا الكتيب بتنسيق قياسي يتوافق مع المرفق رقم (4) في الملحق الثاني للاتفاقية
2. وفي حالة السفن التي تشارك في رحلات دولية لا تستخدم فيها اللغة الإنجليزية أو الفرنسية أو الإسبانية يجب أن يتضمن النص ترجمة إلى إحدى هذه اللغات.
3. الغرض الرئيسي من الكتيب هو تحديد الترتيبات المادية وجميع الإجراءات التشغيلية فيما يتعلق بمناولة الشحنة وتنظيف الخزانات ومعالجة المخلفات وموازنة خزانات الشحن وتفريغها من مياه الاتزان لضباط السفينة والتي يجب اتباعها من أجل الامتثال لمتطلبات الملحق الثاني للاتفاقية.

المـــادة (50)

دفتر سجل الشحنة (Cargo record book)

1. يجب أن تزود كل سفينة ينطبق عليها متطلبات الملحق الثاني للاتفاقية بدفتر سجل شحن، سواء كجزء من السجل الرسمي للسفينة، أو كسجل إلكتروني ويجب أن توافق عليه السلطة البحرية مع مراعاة المبادئ التوجيهية التي وضعتها المنظمة (MEPC.314(74))، في النموذج المحدد في المرفق (II) في الملحق الثاني للاتفاقية.
2. بعد الانتهاء من أي عملية محددة في المرفق (II) في الملحق الثاني للاتفاقية، يجب تسجيل العملية على الفور في دفتر سجل الشحنة.
3. في حالة التفريغ العرضي لمادة ضارة سائلة أو خليط يحتوي على مثل هذه المادة أو التصريف بموجب أحكام المادة (3) في الملحق الثاني للاتفاقية، يجب إدخال بيانات في دفتر سجل الشحنة يوضح ظروف التصريف وسببه.
4. يجب أن يوقع الضابط أو الضباط المسؤولون عن العملية المعنية على كل إدخال للبيانات ويجب أن يوقع ربان السفينة على كل صفحة أو مجموعة من الإدخالات الإلكترونية.
5. يجب أن تكون الإدخالات في دفتر سجل الشحنة، بالنسبة للسفن التي تحمل شهادة دولية لمنع التلوث لنقل المواد الضارة السائلة السائبة أو شهادة مذكورة في المادة (7) من الملحق الثاني للاتفاقية باللغة الإنجليزية أو الفرنسية أو الإسبانية على الأقل. وفي حالة استخدام الإدخالات بلغة وطنية رسمية للدولة التي يحق للسفينة رفع علمها، فإن هذا هو السائد في حالة وجود نزاع أو تناقض.
6. يجب حفظ دفتر سجل الشحنة في مكان يسهل الوصول إليه للتفتيش، ويجب الاحتفاظ به على متن السفينة، باستثناء السفن غير المأهولة التي يتم سحبها. ويجب الاحتفاظ به لمدة ثلاث سنوات بعد إجراء آخر إدخال للبيانات.
7. يجوز للسلطة المختصة في حكومة أي طرف في الاتفاقية أن تفحص دفتر سجل الشحنة على متن أي سفينة ينطبق عليها الملحق الثاني للاتفاقية أثناء وجود السفينة في موانئها، ويجوز لها أن تأخذ نسخة من أي قيد في ذلك السجل ويجوز لها أن تطلب من ربان السفينة أن يشهد بأن النسخة هي نسخة طبق الأصل من ذلك القيد. ويجب أن تكون أي نسخة تم أخذها بهذه الطريقة والتي تم التصديق عليها من قبل ربان السفينة كنسخة طبق الأصل من قيد في دفتر سجل الشحنة الخاص بالسفينة مقبولة في أي إجراءات قضائية كدليل على الوقائع المذكورة في القيد. ويجب أن يتم فحص دفتر سجل الشحنة وأخذ نسخة مصدقة من قبل السلطة المختصة بموجب هذه الفقرة بأسرع ما يمكن دون التسبب في تأخير السفينة بشكل غير مبرر.

المـــادة (51)

تدابير الرقابة التي تتخذها السلطة المختصة

1. تعين السلطة البحرية أو تفوض خبراء معاينة بحريين بغرض إنفاذ هذه المادة، ويجري خبراء المعاينة عمليات الرقابة وفقا للإجراءات المعتمدة من قبل المنظمة.
2. عندما يتحقق المعاين البحري من أن العملية قد تم تنفيذها وفقا لمتطلبات كتيب الإجراءات والترتيبات (P & A Manual)، أو منح إعفاء للغسيل المسبق، فيجب على هذا المعاين إجراء الإدخال المناسب في دفتر سجل الشحنة.
3. يجب على ربان السفينة المعتمدة لنقل المواد الضارة السائلة السائبة التأكد من الامتثال لأحكام المادة (13) من الملحق الثاني للاتفاقية، والمتطلبات الواردة في الفصل (2) من الجزء الثاني - أ من مدونة المنطقة القطبية (Polar Code) عندما تعمل السفينة في منطقة المياه القطبية ومن استكمال إدخال البيانات في دفتر سجل الشحنة وفقا للمادة (15) من الملحق الثاني للاتفاقية كلما حدثت العمليات المشار إليها في تلك المادة.

4. يجب غسل الخزان الذي يحمل مادة من الفئة X مسبقا وفقا للمادة (13.6) من الملحق الثاني للاتفاقية ويجب إدخال البيانات المناسبة لهذه العمليات في دفتر سجل الشحنة والتصديق عليها من قبل المعاين البحري المشار إليه في الفقرة (1) من هذه المادة.

5. عندما تقتنع حكومة الطرف المستقبل للشحنة بأنه من غير العملي قياس تركيز المادة في المخلفات السائلة دون التسبب في تأخير غير مبرر للسفينة، يجوز لهذا الطرف قبول الإجراء البديل المشار إليه في المادة (13.6.3) من الملحق الثاني للاتفاقية شريطة أن يشهد المعاين البحري المشار إليه في الفقرة (1) من هذه المادة في دفتر سجل الشحنة على ما يلي :

1- تم تفريغ الخزان ومضخته وأنظمة الأنابيب الخاصة به.

2- تم إجراء الغسيل الأولي وفقا لأحكام المرفق رقم (6) من الملحق الثاني للاتفاقية.

3- تم تفريغ غسيل الخزان الناتج عن هذا الغسيل الأولي الى مرفق استقبال وكان الخزان فارغا.

6. يجوز لحكومة الطرف المستقبل للشحنة، بناء على طلب ربان السفينة، إعفاء السفينة من متطلبات الغسيل المسبق المنصوص عليها في الفقرات المعمول بها في المادة (13) من الملحق الثانللاتفاقية، عندما يتم استيفاء أحد شروط المادة (13.4) من الملحق الثانللاتفاقية.

7. لا يجوز منح الإعفاء المشار إليه في الفقرة السابقة إلا من قبل حكومة الطرف المستقبل للشحنة لسفينة تقوم برحلات إلى موانئ أو محطات خاضعة لولاية دول أخرى أطراف في هذه الاتفاقية. وعندما يتم منح مثل هذا الإعفاء، يجب أن يصادق على الإدخال المناسب في دفتر سجل الشحنة من قبل المعاين البحري المشار إليه في الفقرة (1) من هذه المادة.

8. إذا لم يتم التفريغ وفقا لشروط الضخ للخزان المعتمدة من قبل السلطة البحرية واستنادا إلى المرفق رقم (5) من الملحق الثاني للاتفاقية، يجوز اتخاذ تدابير بديلة يوافق عليها المعاين البحري لإزالة بقايا مخلفات الشحنة من السفينة بالكميات المحددة في المادة (12) من الملحق الثانللاتفاقية حسب الاقتضاء. ويجب إجراء الإدخالات المناسبة في دفتر سجل الشحنة.

9.إجراءات رقابة دولة الميناء على المتطلبات التشغيلية

1.9 تخضع السفينة الأجنبية عندما تكون في ميناء ليبي للتفتيش من قبل مفتشين بحريين مخولين من السلطة البحرية فيما يتعلق بالمتطلبات التشغيلية بموجب الملحق الثاني للاتفاقية، حيث توجد أسباب جلية وواضحة للاعتقاد بأن الربان أو الطاقم ليسوا على دراية بالإجراءات الأساسية على متن السفينة المتعلقة بمنع التلوث بالمواد الضارة السائلة.

2.9 على السلطة المختصة أن تضمن عدم إبحار السفينة في الحالة المشار إليها في القفرة 1.9 حتى يتم التأكد من أن الترتيبات المتعلقة بمنع التلوث بالمواد الضارة السائلة قد اصبحت وفقا لمتطلبات الملحق الثاني للاتفاقية.

3.9 تنطبق لائحة إجراءات الرقابة على السفن الأجنبية الصادرة عن السلطة البحرية المتعلقة برقابة دولة الميناء على المتطلبات التشغيلية بمنع التلوث بالمواد الضارة السائلة.

4.9 لا يجوز تفسير أي شيء في هذه المادة على أنه يحد من حقوق والتزامات السلطة المختصة التي تمارس الرقابة على المتطلبات التشغيلية المنصوص عليها صراحة في الملحق الثاني للاتفاقية.

المـــادة (52)

خطة الطوارئ الخاصة بالتلوث البحري للسفن الناقلة للمواد الضارة السائلة

1. على كل سفينة ذات حمولة إجمالية قدرها (150 طنا فأكثر) ومرخص لها بأن تنقل مواد ضارة سائلة سائبة أن تحمل على متنها خطة طوارئ للتلوث البحري من المواد الضارة السائلة (SMPEP) معتمدة من السلطة البحرية.

2. يجب أن توضع هذه الخطة وفقا للخطوط التوجيهية التي أعدتها المنظمة (MEPC.137(53)) وتعديلاتها، وأن تكتب بلغة أو لغات عمل يفهمها الربان والضباط، ويجب أن تتضمن الخطة على الأقل مما يلي:

- الإجراء الذي يتعين أن يتبعه الربان أو الأشخاص الآخرون المسئولون عن السفينة للإبلاغ عن حادث تلوث بمواد ضارة سائلة على النحو المنصوص عليه في اللائحة 8 من البروتوكول I من الاتفاقية على أساس الخطوط التوجيهية للمنظمة الواردة في القرار A.851(20) كما تم تعديله بالقرار (MEPC.138(53)).
- قائمة السلطات أو الأشخاص الواجب الاتصال بهم في حال وقوع حادث تلوث بمواد ضارة سائلة.
- وصف مفصل للتدابير التي يتعين أن يتخذها فورا الأشخاص على متن السفينة لتقليل أو ضبط تصريف المواد الضارة السائلة بعد الحادث.
- الإجراءات ونقطة الاتصال للسفينة لتنسيق التدابير على متن السفينة مع السلطات الوطنية والمحلية لمكافحة التلوث.

3. في حالة السفن التي تنطبق عليها أيضا المادة (37) من الملحق الأول للاتفاقية، يجوز الجمع بين هذه الخطة وخطة الطوارئ للسفينة للتلوث الزيتي التي تقتضيها اللائحة (37) من الملحق الأول من الاتفاقية، وفي هذه الحالة يكون عنوان الخطة هو خطة الطوارئ للتلوث البحري للسفينة (Shipboard Marine Pollution Emergency Plan).

المـــادة (53)
مرافق الاستقبال وترتيبات تفريغ الشحنة

1. تقوم السلطة البحرية بالأشراف على الجهات ذات العلاقة لضمان توفير مرافق استقبال مخلفات السفن وفقا لاحتياجات السفن التي تستخدم موانئها أو محطاتها أو موانئ الإصلاح فيها على النحو التالي:

1.1 يجب أن تكون الموانئ والمحطات المشاركة في مناولة شحنات السفن مزودة بمرافق كافية لاستقبال المخلفات والمخاليط التي تحتوي على مثل هذه البقايا من المواد الضارة السائلة الناتجة عن الامتثال لمتطلبات الملحق الثاني للاتفاقية، دون تأخير غير مبرر للسفن الواصلة لهذه الموانئ.

2.1 يجب على الموانئ التي يجرى بها إصلاح السفن توفير مرافق كافية لاستقبال البقايا والمخاليط التي تحتوي على مواد ضارة سائلة للسفن التي ترسو في تلك الموانئ.

2. على السلطة البحرية أن تخطر المنظمة بجميع أنواع مرافقالاستقبال في كل ميناء تحميل وتفريغ البضائع ومحطة وميناء إصلاح السفن في أراضيها.

3. يجب على السلطة البحرية إخطار المنظمة بأي حالة يزعم فيها أن مرافق الاستقبال المطلوبة غير كافية.

الملحق الثالث
منع التلوث بالمواد الضارة المنقولة بحرا في عبوات

المـــادة (54)

ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك، فإن مواد الملحق الثالث للاتفاقية ينطبق على جميع السفن التي تحمل مواد ضارة في عبوات.

المـــادة (55)
التلوث بالمواد الضارة

1 يحظر التخلص من المواد الضارة التي تحمل في عبوات، إلا إذا كان ذلك ضروريا لضمان سلامة السفينة أو إنقاذ الأرواح في البحر.

2 مع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية تتخذ التدابير المناسبة استنادا إلى الخصائص الفيزيائية والكيميائية والبيولوجية للمواد الضارة لتنظيم غسل المواد المتسربة من على متن السفينة بشرط ألا يؤدي الالتزام بهذه التدابير إلى الإضرار بسلامة السفينة والأشخاص الموجودين على متنها.

3. على السلطات الحكومية المختصة إصدار أو تأمر بإصدار متطلبات تفصيلية بشأن التعبئة والعلامات والتوثيق والتخزين والقيود والكمية والاستثناءات لمنع أو تقليل تلوث البيئة البحرية بالمواد الضارة حسب المتطلبات الواردة في مدونة نقل البضائع الخطرة (IMDG) التي اعتمدتها المنظمة بموجب القرار MSC.122(75)، المعدل من قبل لجنة السلامة البحرية بالمنظمة.

المادة (56)

العبوات

يجب أن تكون العبوات مناسبة للحد من الأخطار على البيئة بأقصى قدر ممكن، وفقا للمواد التي تحتوي عليها.

تعامل العبوات الفارغة التي سبق استخدامها لنقل مواد ضارة بأنها من المواد الضارة إلا إذا تم أخذ الاحتياطات الكافية التي تكفل عدم احتوائها على مخلفات تشكل خطرا على البيئة البحرية.

المادة (57)

وضع العلامات والملصقات

1 يجب وضع علامات أو ملصقات دائمة على العبوات التي تحتوي على مادة ضارة للإشارة إلى أن المادة هي مادة ضارة وفقا للأحكام ذات الصلة من مدونة البضائع الخطرة (IMDG Code).

2 يجب أن تكون طريقة وضع العلامات أو الملصقات على العبوات التي تحتوي على مادة ضارة وفقا للأحكام ذات الصلة من مدونة IMDG.

المادة (58)

التوثيق

1. يجب أن تكون معلومات النقل المتعلقة بنقل المواد الضارة متوافقة مع الأحكام ذات الصلة من مدونة IMDG ويجب أن تكون متاحة للشخص أو الجهة التي تعينها السلطة المختصة بالميناء.
2. يجب أن يكون لدى كل سفينة تحمل مواد ضارة قائمة خاصة وبيان أو خطة تخزين توضح وفقا للأحكام ذات الصلة من مدونة IMDG، المواد الضارة الموجودة على متنها وموقعها.
3. ويجب توفير نسخة من إحدى هذه الوثائق قبل المغادرة للشخص أو الجهة التي تعينها السلطة المختصة بالميناء.

المادة (59)

تكديس (تستيف)

يجب تكديس المواد الضارة بشكل صحيح وتأمينها لتقليل المخاطر على البيئة البحرية دون المساس بسلامة السفينة والأشخاص على متنها.

المادة (60)

حدود نقل كمية المواد الضارة

يجوز للسلطة البحرية وبناء على أسباب علمية وفنية صحيحة حظر نقل بعض المواد الضارة على متن سفينة معينة أوالحد من الكمية المسموح بنقلها على متن تلك السفينة.

وعند تحديد الكمية يجب مراعاة حجم السفينة وبنيتها ومعداتها، وكذلك طريقة التعبئة والطبيعة الاصيلة لهذه المواد.

المادة (61)

تدابير الرقابة التي تتخذها السلطة المختصة

1. تخضع السفنالأجنبية لدى وجودها في المياه الإقليمية أو الاقتصادية الليبية للتفتيش والمعاينة من قبل السلطة المختصة للتأكد من تطبيق المتطلبات التشغيلية المنصوص عليها في الملحق الثالث من الاتفاقية.

2. حيث توجد أسباب جلية وواضحة للاعتقاد بأن الربان أو الطاقم ليسوا على دراية بالإجراءات الأساسية على متن السفينة المتعلقة بمنع التلوث بالمواد الضارة، يتعين على السلطة المختصة اتخاذ إجراء تفتيش أكثر تفصيلا وإذا لزم الأمر، ضمان عدم إبحار السفينة حتى يتم تصحيح الوضع وفقا لمتطلبات الملحق الثالث للاتفاقية.

3. تنطبق لائحة إجراءات الرقابة على السفن الأجنبية الصادرة عن السلطة البحرية المتعلقة برقابة دولة الميناء على المتطلبات التشغيلية بمنع التلوث بالمواد الضارة في عبوات.

4. لا يجوز تفسير أي شيء في هذه المادة على أنه يحد من حقوق والتزامات السلطة المختصة التي تمارس الرقابة على المتطلبات التشغيلية المنصوص عليها صراحة في الملحق الثالث للاتفاقية.

الملحق الرابع
منع التلوث بمخلفات الصرف الصحي للسفن

المـــادة (62)
التطبيق

1. تطبق أحكام هذا الملحق على السفن التالية والتي تقوم برحلات دولية: -

1.1 السفن الجديدة (التي وضع قرينتها Keel Laid في أو بعد 27 / 9 /2003) التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400) طن) فأكثر.

1.2 السفن الجديدة التي تقل حمولتها الإجمالية عن (400) طن (والمرخص لها بنقل أكثر من 15) شخصا.

1.3 السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية (400 طن) فأكثر، بعد خمس سنوات من تاريخ دخول الملحق الرابع للاتفاقية حيز النفاذ وهو 2003/9/27.

1.4 السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن (400 طن) والمرخص لها بنقل أكثر من 15 شخصا، بعد خمس سنوات من تاريخ دخول الملحق الرابع للاتفاقية حيز النفاذ.

2. تعمل السلطة البحرية على ضمان أن السفن الموجودة، وفقا للفقرتين (1.3 و1.4) من هذه المادة والتي تم وضع قرينتها (KEEL) أو التي وصلت إلى مرحلة مماثلة من البناء قبل (2 أكتوبر 1983) يجب أن تكون مجهزة في أقرب أجل ممكن، لتصريف مياه الصرف الصحي وفقا لمتطلبات المادة (11) من الملحق الرابع للاتفاقية.

المـــادة (63)
الاستثناءات والاعفاء

يستثنى من أحكام المادة (11) من الملحق الرابع للاتفاقية والقسم 2.4 من الباب الرابع الجزء الـأ من مدونة القطب تصريف مخلفات الصرف الصحي في البحر بغرض سلامة السفينة ومن على متنها أو إنقاذ الأرواح في البحار أو نتيجة عطب أصاب السفينة أو معداتها، بشرط أخذ جميع الاحتياطات المناسبة قبل وقوع العطب وبعده لمنع هذا التصريف أو التخفيف منه إلى أقصى حد ممكن.

يجوز للسلطة البحرية إعفاء السفينة غير المأهولة وغير ذاتية الدفع من متطلبات المادتين (1.4 و1.5) من الملحق الرابع للاتفاقية، وذلك بموجب شهادة إعفاء دولية لمنع تلوث مياه الصرف الصحي للسفينة غير المأهولة وغير ذاتية الدفع، لمدة لا تتجاوز (5) سنوات شريطة أن تخضع السفينة لمعاينة للتأكد من استيفاء الشروط المشار إليها في المادتين (1.16.1 إلى 4.16.1) من الملحق الرابع للاتفاقية.

المـــادة (64)
المعاينات

1. تخضع السفن الواردة في المادة (62) من هذه اللائحةوالممثلة لأحكام الملحق الرابع للاتفاقية للمعاينات المحددة أدناه:

1.1 معاينة أولية قبل وضع السفينة في الخدمة أو قبل إصدار الشهادة المطلوبة بموجب المادة (5) من الملحق الرابع للاتفاقية لأول مرة، والذي يجب أن يشمل معاينة كاملة لبنيتها ومعداتها وأنظمتها وتجهيزاتها وترتيباتها وموادها وتتوافق تماما مع المتطلبات المعمول بها في الملحق الرابع للاتفاقية.

1.2 معاينة تجديدية على فترات زمنية تحددها السلطة البحرية، لا تتجاوز خمس سنوات، باستثناء الحالات التي تنطبق فيها المادة (8.2 أو 8.5 أو 8.6 أو 8.7) من الملحق الرابع للاتفاقية.

1.3 معاينة إضافية عامة أو جزئية، وفقا للظروف، بعد الإصلاح الناتج عن التحقيقات المنصوص عليها في الفقرة (4) من هذه المادة، أو كلما تم إجراء أي إصلاحات أو تجديدات مهمة. و يجب أن تكون المعاينة على النحو الذي يضمن إجراء الإصلاحات أو التجديدات اللازمة بشكل فعال، وأن تكون المواد وطريقة العمل في هذه الإصلاحات أو التجديدات مرضية من جميع النواحي وأن السفينة تمتثل من جميع النواحي لمتطلبات الملحق الرابع للاتفاقية .

2. تضع السلطة البحرية التدابير المناسبة للسفن التي لا تخضع لأحكام الفقرة (1) من هذه المادة وذلك لضمان الامتثال للأحكام المعمول بها في الملحق الرابع للاتفاقية .

3. يجب أن يقوم معاينين السلطة البحرية بإجراء عمليات المعاينة للسفن فيما يتعلق بتنفيذ أحكام الملحق الرابع للاتفاقية و يجوز للسلطة البحرية أن تعهد بإجراء عمليات المعاينة إما إلى معاينين يتم ترشيحهم لهذا الغرض أو إلى هيئات معترف بها.

4. يجب على السلطة البحرية التي ترشح معاينين أو هيئات معترف بها لأجراء المعاينات على النحو المنصوص عليه في الفقرة (3) من هذه المادة، أن تخول أي معاين مرشح أو هيئة معترف بها ما يلي:

1.4 يطلب إصلاحات للسفينة.

2.4 إجراء المعاينات إذا طلبت السلطات المختصة في دولة الميناء ذلك.

على السلطة البحرية أن تخطر المنظمة بالمسؤوليات والشروط المحددة للسلطة المفوضة للمعاينين المرشحين أو الهيئات المعترف بها، لتعميمها على الأطراف في هذه الاتفاقية لإعلام موظفيها.

5. عندما يقرر المعاين أو الهيئة المعترف بها أن حالة السفينة أو معداتها لا تتوافق جوهريا مع تفاصيل الشهادة أو أنها غير صالحة للإبحار دون أن تشكل تهديدا غير معقول يضر البيئة البحرية ، يجب على هذا المعاين أو الهيئة المعترف بها التأكد فورا من اتخاذ الإجراء التصحيحي وإخطار السلطة البحرية في الوقت المناسب و إذا لم يتم اتخاذ هذا الإجراء التصحيحي ، فيجب سحب الشهادة وإخطار السلطة البحرية فورا.

6. يجب على السلطة البحرية أن تضمن بشكل كامل أن عملية المعاينة قد تمت بكفاءة.

7. يجب الحفاظ على حالة السفينة ومعداتها بما يتفق مع أحكام هذه الاتفاقية لضمان أن تظل السفينة في جميع النواحي صالحة للإبحار دون أن تشكل تهديدا غير معقول يضر البيئة البحرية.

8. بعد الانتهاء من أي معاينة للسفينة بموجب الفقرة (1) من هذه المادة ، لا يجوز إجراء أي تغيير في الهيكل أو المعدات أو الأنظمة أو التجهيزات أو الترتيبات أو المواد التي تغطيها المعاينة ، دون موافقة السلطة البحرية ، باستثناء الاستبدال المباشر لهذه المعدات والتجهيزات.

9. يتعين على ربان السفينة أو مالكها أبلاغ السلطة البحرية أو الهيئة المعترف بها أو المعاين المسئول عن إصدار الشهادة ذات الصلة كلما وقع حادث لسفينة أو تم اكتشاف عيب يؤثر بشكل كبير على سلامة السفينة أو كفاءة أو اكتمال معداتها المشمولة بهذا الملحق، ، والذي يتعين عليه أن يأمر بإجراء التحقيقات لتحديد ما إذا كانت المعاينة كما هو مطلوب بموجب الفقرة (1) من هذه المادة ضروريا ، إذا كانت السفينة في ميناء طرف آخر، يتعين على الربان أو المالك أيضا الإبلاغ فورا إلى السلطات المختصة في دولة الميناء ويتعين على المعاين أو الهيئة المعترف بها التأكد من هذا الإبلاغ.

المـــادة(65)

شهادة دولية لمنع تلوث مياه الصرف الصحي

1. تصدر شهادة دولية لمنع تلوث مياه الصرف الصحي، بعد إجراء معاينة أولية أو تجديدية وفقا لأحكام المادة (64) من هذه اللائحة ، لأي سفينة تقوم برحلات إلى موانئ أو محطات بحرية خاضعة لولاية أطراف

أخرى في الاتفاقية. وفي حالة السفن الموجودة قبل دخول الملحق الرابع للاتفاقية حيز النفاذ (2003/9/27) يسري هذا الشرط بعد خمس سنوات من تاريخ النفاذ.

2. تصدر هذه الشهادة أو تصادق عليها إما السلطة البحرية أو أي أشخاص أو هيئة مخولة من قبلها على النحو الواجب وفي كل الأحوال ، تتحمل السلطة البحرية المسؤولية الكاملة عن الشهادة.

3. يجوز لأي حكومة طرف في الاتفاقية، بناء على طلب السلطة البحرية، أن تطلب معاينة السفينة وإذا اقتنعت بأن أحكام الملحق الرابع للاتفاقية قد تم الالتزام به ، عليها أن تصدر أو تأذن بإصدار شهادة دولية لمنع تلوث مياه الصرف الصحي للسفينة ، وعند الاقتضاء، تصادق أو تأذن بمصادقة هذه الشهادة على السفينة وفقا لهذا الملحق و يجب إرسال نسخة من الشهادة ونسخة من تقرير المعاينة في أقرب وقت ممكن إلى السلطة البحرية التي تطلب المعاينة.

4. يجب أن تتضمن الشهادة الصادرة بهذه الطريقة بيانا يفيد أنها صدرت بناء على طلب السلطة البحرية و يجب أن يكون لها نفس الفعالية وتتلقى نفس الاعتراف .

5. لا يجوز إصدار شهادة دولية لمنع تلوث مياه الصرف الصحي لأي سفينة ترفع علم دولة ليست طرفا في الاتفاقية.

المـــادة(66)
شكل الشهادة وصلاحيتها

1. يجب أن يتم إعداد شهادة منع تلوث مياه الصرف الصحي الدولية بالشكل المطابق للنموذج الوارد في مرفق الملحق الرابع للاتفاقية و يجب أن تكون باللغة الإنجليزية أو الفرنسية أو الإسبانية على الأقل.

2. يجب إصدار شهادة دولية لمنع تلوث مياه الصرف الصحي لمدة تحددها السلطة البحرية شرط ألا تتجاوز خمس سنوات.

1.2 على الرغم مما ورد في الفقرة (1) من هذه المادة ، عندما يتم الانتهاء من المعاينة التجديدية خلال (3) أشهر قبل تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الحالية، تكون الشهادة الجديدة صالحة من تاريخ الانتهاء من المعاينة التجديدية إلى تاريخ لا يتجاوز (5) سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة السابقة.

2.2 عندما يتم الانتهاء من المعاينة التجديدية بعد تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الحالية، تصبح الشهادة الجديدة صالحة من تاريخ الانتهاء من المعاينة التجديدية إلى تاريخ لا يتجاوز (5) سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة السابقة.

2.3 عندما يتم الانتهاء من المعاينة التجديدية قبل أكثر من (3) أشهر من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الحالية، تصبح الشهادة الجديدة صالحة من تاريخ الانتهاء من المعاينة التجديدية إلى تاريخ لا يتجاوز (5) سنوات من تاريخ الانتهاء من المعاينة التجديدية.

3. إذا تم إصدار الشهادة لمدة أقل من (5) سنوات، يجوز للسلطة البحرية تمديد صلاحية الشهادة بعد تاريخ انتهاء صلاحيتها إلى المدة القصوى المحددة في الفقرة (2) من هذه المادة .

4. إذا تم الانتهاء من المعاينة التجديدية ولم يكن من الممكن إصدار شهادة جديدة أو وضعها على متن السفينة قبل تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الحالية، فيجوز للمعاين أو الهيئة المخولة من قبل السلطة البحرية المصادقة على الشهادة الحالية ويتم قبول هذه الشهادة على أنها صالحة لفترة إضافية لا تتجاوز (5) أشهر من تاريخ انتهاء الصلاحية.

5. إذا لم تكن السفينة في وقت انتهاء صلاحية الشهادة موجودة في الميناء الذي سيتم فيه معاينتها، فيجوز للسلطة البحرية تمديد فترة صلاحية الشهادة ولكن لا يجوز منح هذا التمديد إلا لغرض السماح للسفينة بإكمال رحلتها إلى الميناء الذي سيتم فيه معاينتها ولا يجوز تمديد أي شهادة لفترة أطول من (3) أشهر، ولا يحق للسفينة التي منحت تمديدا، عند وصولها إلى الميناء الذي سيتم فيه معاينتها، بموجب هذا التمديد مغادرة ذلك الميناء دون الحصول على شهادة جديدة. وعند اكتمال المعاينة التجديدية، تكون الشهادة الجديدة صالحة لتاريخ لا يتجاوز (5) سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الحالية قبل منح التمديد.

6. يجوز للسلطة البحرية أن تمدد الشهادة الصادرة لسفينة تعمل في رحلات قصيرة ولم يتم تمديدها بموجب الأحكام السابقة من هذه اللائحة لفترة سماح تصل إلى شهر واحد من تاريخ انتهاء الصلاحية المذكور عليها. وعند اكتمال المعاينة التجديدية، تصبح الشهادة الجديدة صالحة لتاريخ لا يتجاوز (5) سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الحالية قبل منح التمديد.

7. في ظروف خاصة، حسبما تحدده السلطة البحرية، لا يلزم تأريخ الشهادة الجديدة بتاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الحالية كما هو مطلوب بموجب الفقرات (2.2 ، 5 أو 6) من هذه المادة . وفي هذه الظروف الخاصة تكون الشهادة الجديدة صالحة لتاريخ لا يتجاوز (5) سنوات من تاريخ استكمال المعاينة التجديدية.

8. تفقد الشهادة الصادرة بموجب هذه المادة صلاحيتها في أي من الحالتين التاليتين:

1- إذا لم يتم استكمال المعاينات ذات الصلة في غضون الفترات المحددة بموجب المادة (64) من هذا اللائحة.

2- عند نقل السفينة إلى علم دولة أخرى. لا يجوز إصدار شهادة جديدة إلا عندما تكون الحكومة التي تصدر الشهادة الجديدة مقتنعة تماما بأن السفينة تمتثل لمتطلبات المادة(64) من هذه اللائحة. في حالة النقل بين الأطراف، إذا تم الطلب في غضون (3) أشهر بعد حدوث النقل، فإن حكومة الطرف الذي كانت السفينة تحمل علمه سابقا يجب أن ترسل إلى السلطة البحرية في أقرب وقت ممكن نسخا من الشهادة التي تحملها السفينة قبل النقل، وإذا كانت متاحة، نسخا من تقارير المعاينة ذات الصلة.

المـــادة(67)
أنظمة الصرف الصحي

1. يجب أن تكون كل سفينة ممتثلة لأحكام الملحق الرابع للاتفاقية ، مجهزة بأحد أنظمة الصرف الصحي التالية:

1.1 محطة معالجة مياه الصرف الصحي التي يجب أن تكون من النوع المعتمد من قبل السلطة البحرية مع مراعاة المعايير وطرق الاختبار التي وضعتها المنظمة(MEPC.284(70)) وتعديلاتها.

2.1 نظام لتفتيت وتطهير مخلفات الصرف الصحي تقره السلطة البحرية على أن يزود بمرافق تقبلها السلطة البحرية للتخزين المؤقت عندما تبعد السفينة بمسافة لا تقل عن (3)أميال بحرية من أقرب يابسة.

3.1 خزان احتجاز بسعة ترضي السلطة البحرية لاحتجاز كل مياه الصرف الصحي، مع مراعاة تشغيل السفينة وعدد الأشخاص على متنها والعوامل الأخرى ذات الصلة. ويجب أن يكون خزان الاحتجاز مبنيا على نحو يرضي السلطة البحرية ويجب وأن يكون مزودا بوسيلة توضح بصورة مرئية حجم محتوياته((62)200.MEPC).

2. استثناء من الفقرة (1) يجب أن تكون كل سفينة ركاب مطلوب منها، وفقا المادة (62) من هذه اللائحة الامتثال لأحكام هذا الملحق والتي تنطبق عليها الفقرة (3) من المادة (68) من هذه اللائحة أثناء وجودها في منطقة خاصة ، مجهزة بأحد أنظمة الصرف الصحي الواردة في الفقرات (1.1 و 2.1) من المادة (9) من الملحق الرابع للاتفاقية.

المـــادة(68)

تصريف مخلفات الصرف الصحي

أ- تصريف مخلفات الصرف الصحي من السفن غير سفن الركاب في جميع المناطق وتصريف مياه الصرف الصحي من سفن الركاب خارج المناطق الخاصة

1. مع مراعاة أحكام المادة (3) من الملحق الرابع للاتفاقية، يحظر تصريف مياه الصرف الصحي في البحر إلا في الحالات التالية:

1.1 تقوم السفينة بتفريغ مخلفات الصرف الصحي المفتتة والمطهرة باستخدام نظام معتمد من قبل السلطة البحرية على مسافة تزيد عن (3) أميال بحرية من أقرب أرض، أو مخلفات الصرف الصحي غير المفتتة أو المطهرة على مسافة تزيد عن (12) ميلا بحريا من أقرب أرض، بشرط ألا يتم تفريغ مخلفات الصرف الصحي المخزنة في خزانات الاحتفاظ، أو مياه الصرف الصحي الناتجة عن أماكن تحتوي على حيوانات حية، على الفور ولكن بمعدل معتدل عندما تكون السفينة في مبحرة وتتحرك بسرعة لا تقل عن (4) عقدة ، يجب أن توافق السلطة البحرية على معدل التفريغ بناء على المعايير التي وضعتها المنظمة ((MEPC.157(55)) .

2.1تحتوي السفينة على محطة معالجة مخلفات الصرف الصحي المعتمدة والتي تم اعتمادها من قبل السلطة البحرية لتلبية المتطلبات التشغيلية المشار إليها في المادة 67 الفقرة (1.1) من هذه اللائحة ويجب ألا تنتج النفايات مواد صلبة عائمة مرئية ولا تسبب تغير لون المياه المحيطة.

2. لا تسري أحكام الفقرة (1) على السفن العاملة في المياه الخاضعة لولاية دولة ما والسفن الزائرة من دول أخرى أثناء وجودها في هذه المياه و تصرف مخلفات الصرف الصحي وفقا لمتطلبات أقل صرامة التي قد تفرضها هذه الدولة.

ب- تصريف مخلفات الصرف الصحي من سفن الركاب داخل منطقة خاصة

3. مع مراعاة أحكام المادة (63) من هذا اللائحة يحظر تصريف مياه الصرف الصحي من سفينة الركاب داخل منطقة خاصة ((MEPC.275(69))إلا عندما يتم استيفاء الشروط الواردة في الفقرة (3.3) من هذه المادة.

1.3بالنسبة لسفن الركاب الجديدة، في تاريخ تحدده المنظمة وفقا للمادة (13.2) من الملحق الرابع للاتفاقية ولكن ليس قبل (1) يونيو 2019.

2.3بالنسبة لسفن الركاب الحالية، في تاريخ تحدده المنظمة وفقا للمادة(13.2) من الملحق الرابع للاتفاقية ولكن ليس قبل (1) يونيو 2021.

3.3 تحتوي السفينة على محطة معالجة مخلفات الصرف الصحي المعتمدة والتي تم اعتمادها من قبل السلطة البحرية لتلبية المتطلبات التشغيلية المشار إليها في المادة(67.1.1) من هذه اللائحة ، ويجب ألا تنتج المخلفات مواد صلبة عائمة مرئية ولا تسبب تغير لون المياه المحيطة.

ج- المتطلبات العامة .

4. عندما يتم خلط مخلفات الصرف الصحي بمخلفات أو مياه الصرف المشمولة بالملاحق الأخرى لاتفاقية ماربول يجب الالتزام بمتطلبات تلك الملاحق بالإضافة إلى متطلبات هذا الملحق.

المـــادة(69)

مرافق الاستقبال

1. تتعهد حكومة كل طرف في الاتفاقية، التي تلزم السفن العاملة في المياه الخاضعة لولايتها والسفن الزائرة أثناء وجودها في مياهها بالامتثال لمتطلبات المادة (1.68) من هذه اللائحة ، بضمان توفير المرافق في الموانئ ومحطات

استقبال مخلفات الصرف الصحي، دون التسبب في تأخير السفن، بما يكفي لتلبية احتياجات السفن التي تستخدمها حسب الإرشادات الموحدة لمقدمي ومستخدمي مرافق الاستقبال في الموانئ (MEPC.1/Circ.83/Rev.1).

2. بالنسبة لسفن الركاب يلتزم كل طرف يحد ساحله منطقة خاصة بضمان ما يلي:

1.2 يتم توفير مرافق استقبال مخلفات الصرف الصحي في الموانئ والمحطات التي تقع في منطقة خاصة والتي تستخدمها سفن الركاب.

2.2 أن تكون هذه المرافق كافية لتلبية احتياجات سفن الركاب.

3.2 يتم تشغيل المرافق بحيث لا تتسبب في تأخير غير مبرر لسفن الركاب.

3. تخطر حكومة كل طرف المنظمة، بجميع الحالات التي يزعم فيها أن المرافق المقدمة بموجب هذه المادة غير كافية.

4. يجب أن تكون السفن ومرافق الاستقبال في الموانئ مزودة بوصلات قياسية لتمكين ربط أنابيب مرافق الاستقبال بخط أنابيب التفريغ الخاص بالسفينة، وفقا للمواصفات الواردة في الجدول المبين في المادة (10) من الملحق الرابع للاتفاقية.

المـــادة (70)

رقابة دولة الميناء على المتطلبات التشغيلية للملحق الرابع

1. تخضع السفينة أثناء وجودها في ميناء أو محطة بحرية تابعة لدولة ليبيا للتفتيش من مفتشين بحريين مخولين من قبل السلطة البحرية فيما يتعلق بالمتطلبات التشغيلية بموجب الملحق الرابع للاتفاقية، حيث توجد أسباب جلية وواضحة للاعتقاد بأن الربان أو الطاقم ليسوا على دراية بالإجراءات الأساسية على متن السفينة المتعلقة بمنع التلوث بالصرف الصحي.

2. في الظروف المبينة في الفقرة (1) من هذه المادة، تتخذ السلطة المختصة الخطوات التي تضمن عدم إبحار السفينة حتى يتم تصحيح الوضع وفقا لمتطلبات الملحق الرابع للاتفاقية.

3. تنطبق على هذه المادة الإجراءات المتعلقة برقابة دولة الميناء المنصوص عليها في نص اللائحة (5 Article) من هذه الاتفاقية ولائحة إجراءات رقابة دولة الميناء الصادرة عن السلطة البحرية.

الملحق الخامس

مكافحة التلوث الناجم عن القمامة من السفن

المـــادة (71)

تصريف القمامة في البحر

1. يحظر تصريف جميع القمامة في البحر، باستثناء ما هو منصوص عليه خلافا لذلك في المادة (4 و5 و6 و7) من الملحق الخامس للاتفاقية والقسم (2.5) من الجزء الثاني-أ من مدونة المنطقة القطبية كما هو محدد في المادة (1.13) من الملحق الخامس للاتفاقية.

2. باستثناء ما هو منصوص عليه في المادة (7) من الملحق الخامس للاتفاقية، يحظر تصريف جميع المواد البلاستيكية في البحر، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر الحبال الاصطناعية، وشباك الصيد الاصطناعية، وأكياس القمامة البلاستيكية، ورماد المنتجات البلاستيكية الذي تم حرقه في المحرقة على متن السفينة.

3. باستثناء ما هو منصوص عليه في المادة (7) من الملحق الخامس، يحظر تصريف زيت الطهي في البحر.

المـــادة (72)

متطلبات خاصة لتصريف القمامة من المنصات الثابتة أو العائمة

1. مع مراعاة أحكام الفقرة (2) من هذه المادة، يحظر تصريف أي قمامة في البحر من المنصات الثابتة أو العائمة ومن جميع السفن الأخرى عندما تكون متراكبة على هذه المنصات أو على مسافة (500) متر منها.

2. يجوز تصريف المخلفات الغذائية في البحر من المنصات الثابتة أو العائمة التي تقع على مسافة تزيد عن (12) ميلا بحريا من أقرب أرض ومن جميع السفن الأخرى عندما تكون على متراكبة على هذه المنصات

أو ضمن مسافة (500) متر منها، بشرط فرم أو طحن المخلفات ويجب أن تكون هذه المخلفات الغذائية المطحونة أو المفرومة قادرة على المرور عبر مرشح ذات فتحات لا يزيد قطرها عن (25) مم.

المـــادة(73)
التخلص من القمامة داخل المناطق الخاصة

لأغراض هذا الملحق فإن المناطق الخاصة هي منطقة البحر الأبيض المتوسط ، ومنطقة بحر البلطيق ومنطقة البحر الأسود ، ومنطقة البحر الأحمر ، ومنطقة الخليج، ومنطقة بحر الشمال ، ومنطقة القارة القطبية الجنوبية، ومنطقة البحر الكاريبي الكبرى حسب ما تم تعريفها في المادة (1) من الملحق الخامس للاتفاقية.

1.لا يجوز تصريف القمامة التالية في البحر داخل مناطق خاصة إلا أثناء أبحار السفينة وعلى النحو التالي:

1.1 تصريف مخلفات الطعام في البحر إلى أبعد مسافة ممكنة من أقرب أرض، ولكن ليس أقل من (12) ميلا بحريا من أقرب أرض ، ويجب تفتيت أو طحن مخلفات الطعام ويجب أن تكون قادرة على المرور عبر مرشح ذات فتحات لا يزيد قطرها عن (25) مم. ويجب ألا تكون مخلفات الطعام ملوثة بأي نوع آخر من القمامة ولا يسمح بتصريف منتجات الطيور ما لم تتم معالجتها لتعقيمها.

2.1 تصريف مخلفات البضائع التي لا يمكن استعادتها باستخدام الطرق المتاحة عادة لتفريغ الحمولة حيث يتم استيفاء جميع الشروط التالية:

- لا تتضمن مخلفات البضائع الموجودة في مياه غسيل عنابر الشحن أي مواد مصنفة على أنها ضارة بالبيئة البحرية وفقا للمعايير المنصوص عليها في المرفق (I)في الملحق الخامس للاتفاقية.

- يجب تصنيف البضائع السائبة الصلبة كما هو محدد في المادة (VI/1-1.2) من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر سولاس (SOLAS)، 1974، المعدلة، بخلاف الحبوب، وفقا للمرفق (I) من الملحق الخامس للاتفاقية ، ويجب أن يعلن الشاحن ما إذا كانت ضارة بالبيئة البحرية أم لا.

- لا تشمل مواد التنظيف أو الإضافات الموجودة في مياه الغسيل أي مواد مصنفة على أنها ضارة بالبيئة البحرية مع مراعاة المبادئ التوجيهية التي وضعتها المنظمة((MEPC.277(70).

- يقع كل من ميناء المغادرة وميناء الوجهة التالي ضمن المنطقة الخاصة ولن تمر السفينة خارج المنطقة الخاصة بين تلك الموانئ.

- لا تتوفر مرافق استقبال كافية في تلك الموانئ مع مراعاة المبادئ التوجيهية التي وضعتها المنظمة .

- عندما تتحقق الشروط الواردة في الفقرة (2.1) من هذه المادة يجب تصريف مياه غسيل عنابر الشحن المحتوية على بقايا إلى أبعد مسافة ممكنة من أقرب أرض أو وبمسافة لا تقل عن (12) ميلا بحريا من أقرب أرض.

2- يجوز تصريف مواد التنظيف أو الإضافات الموجودة في مياه غسيل سطح السفينة والأسطح الخارجية إلى البحر ، ولكن فقط إذا كانت هذه المواد غير ضارة بالبيئة البحرية ، مع مراعاة المبادئ التوجيهية التي وضعتها المنظمة.

3. تنطبق القواعد التالية (بالإضافة إلى القواعد الواردة في الفقرة (1) من هذه المادة) فيما يتعلق بالمنطقة القطبية الجنوبية:

3.1يتعهد كل طرف تغادر سفنه موانئه في طريقها إلى أو تصل إلى منطقة القطب الجنوبي بضمان توفير المرافق الكافية في أقرب وقت ممكن لاستقبال جميع القمامة من جميع السفن، دون التسبب في تأخير غير مبرر، ووفقا لاحتياجات السفن التي تستخدمها.

2.3 يضمن كل طرف أن جميع السفن التي يحق لها رفع علمه، قبل دخول منطقة القطب الجنوبي، لديها سعة كافية على متنها للاحتفاظ بجميع القمامة، أثناء العمل في المنطقة، وأنها أبرمت ترتيبات لتصريف هذه القمامة في مرفق استقبال بعد مغادرة المنطقة.

4. في حالة خلط القمامة بمواد أخرى محظور تصريفها أو تلوثها بمواد أخرى أو لها متطلبات تصريف مختلفة يتم تطبيق المتطلبات الأكثر صرامة.

المـــادة(74)
الاستثناءات

1. لا تنطبق المواد (3 و4 و5 و6) من الملحق الخامس للاتفاقية والقسم (2.5) من الفصل (5) من (الجزء الثاني -أ) من مدونة القطب الشمالي على:

1- تصريف القمامة من السفينة اللازم لغرض تأمين سلامة السفينة ومن على متنها أو إنقاذ الأرواح في البحر .

2- الفقدان العرضي للقمامة الناتج عن تلف السفينة أو معداتها، بشرط اتخاذ جميع الاحتياطات المناسبة قبل وبعد وقوع الضرر، لمنع أو تقليل الخسارة العرضية .

3- الفقدان العرضي لمعدات الصيد من السفينة بشرط اتخاذ جميع الاحتياطات المناسبة لمنع مثل هذه الخسارة .

4- رمي معدات الصيد من السفينة لحماية البيئة البحرية أو لسلامة تلك السفينة أو طاقمها.

2. استثناءات عندما تكون السفينة مبحرة:

لا تنطبق المتطلبات الواردة في المادتين (4 و6) من الملحق الخامس للاتفاقية الخاصتين بتصريف القمامة داخل وخارج المناطق الخاصة وكذلك الفصل (5) من الجزء الثاني-أ من مدونة القطب الشمالي عندما تكون السفينة مبحرة ، على تصريف المخلفات الغذائية حيث يكون من الواضح أن الاحتفاظ بهذه المخلفات الغذائية على متن السفينة يشكل خطرًا صحيًا وشبكًا على الأشخاص على متن السفينة.

المـــادة(75)
مرافق الاستقبال

1. تتعهد كل حكومة طرف في الاتفاقية بضمان توفير المرافق الكافية في الموانئ ومحطات لاستقبال القمامة دون التسبب في تأخير غير مبرر للسفن، ووفقا لاحتياجات السفن التي تستخدمها.

2. مرافق استقبال داخل المناطق الخاصة:

1.2 تتعهد كل حكومة طرف يحد ساحله منطقة خاصة بضمان توفير مرافق استقبال كافية في أقرب وقت ممكن في جميع الموانئ والمحطات داخل المنطقة الخاصة، مع مراعاة احتياجات السفن العاملة في هذه المناطق.

2.2 تخطر كل حكومة طرف في الاتفاقية المنظمة بالتدابير المتخذة بموجب الفقرة (1.2) من هذه المادة ،ويتعين على السفن التي تبحر في منطقة خاصة أن تمتثل لمتطلبات المادة (4) من الملحق الخامس للاتفاقية فيما يتعلق بالتصريفات خارج المناطق الخاصة.

3. تخطر كل حكومة طرف في الاتفاقية المنظمة بجميع الحالات التي يزعم فيها أن المرافق المقدمة بموجب هذه المادة غير كافية.

المـــادة (76)
رقابة دولة الميناء على المتطلبات التشغيلية للملحق الخامس

1. تخضع كل سفينة أجنبية أثناء وجودها في ميناء أو محطة بحرية ليبية للتفتيش من قبل مفتشين بحريين مخولين من قبل السلطة البحرية فيما يتعلق بالمتطلبات التشغيلية بموجب الملحق الخامس للاتفاقية حيث توجد أسباب جلية وواضحة للاعتقاد بأن الربان أو الطاقم ليسوا على دراية بالإجراءات الأساسية على متن السفينة المتعلقة بمنع التلوث بالقمامة.

2. وفي الظروف المبينة في الفقرة (1) من هذه المادة ، يتعين على السلطة المختصة أن تتخذ الخطوات اللازمة لضمان عدم إبحار السفينة حتى يتم تصحيح الوضع وفقا لمتطلبات الملحق الخامس للاتفاقية.

3. تنطبق على هذه المادة الإجراءات المتعلقة برقابة دولة الميناء المنصوص عليها في نص اللائحة (5) Article من هذه الاتفاقية ولائحة إجراءات رقابة دولة الميناء الصادرة عن السلطة البحرية.

المـــادة(77)

الملصقات وخطط إدارة القمامة وحفظ سجل القمامة

1. يجب على كل سفينة يبلغ طولها الإجمالي (12) مترا أو أكثر والمنصات الثابتة أو العائمة الالتزام بما يلي: -

1.1 يجب أن تعرض لافتات على هيئة ملصقات تخطر الطاقم والركاب بمتطلبات تصريف القمامة والتخلص منها ، الواردة في هذه اللائحة.

1.2 يجب أن تكون هذه الملصقات مكتوبة باللغة التي يعمل بها طاقم السفينة ، وبالنسبة للسفن التي تقوم برحلات إلى الموانئ أو المحطات البحرية الخاضعة لولاية أطراف أخرى في الاتفاقية، يجب أن تكون أيضا باللغة الإنجليزية أو الفرنسية أو الإسبانية .

2. يجب على كل سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية (100) طن فأكثر، وكل سفينة مرخصة لحمل (15) شخصا أو أكثر والمنصات الثابتة أو العائمة، أن تحمل خطة لإدارة القمامة التي يجب على الطاقم إتباعها. ويجب أن توفر هذه الخطة إجراءات مكتوبة لتقليل القمامة وجمعها وتخزينها ومعالجتها والتخلص منها بما في ذلك استخدام المعدات الموجودة على متن السفينة. ويجب أيضا تعيين الشخص أو الأشخاص المسئولين عن تنفيذ الخطة ، ويجب أن تستند هذه الخطة إلى المبادئ التوجيهية التي وضعتها المنظمة (MEPC.220(63)) ومكتوبة باللغة التي يعمل بها الطاقم.

3. يجب أن تزود كل سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية (100) طن فأكثر وكل سفينة معتمدة لحمل (15) شخصا أو أكثر يشاركون في رحلات إلى الموانئ أو المحطات البحرية الخاضعة لولاية طرف آخر في الاتفاقية وكل منصة ثابتة أو عائمة بدفتر سجل قمامة. يجب أن يكون دفتر سجل القمامة، سواء كجزء من دفتر السجل الرسمي للسفينة أو غير ذلك، بالشكل المحدد في المرفق (II)في الملحق الخامس للاتفاقية مع الأخذ في الاعتبار ما يلي:-

1.3 يجب تسجيل كل تصريف في البحر أو إلى مرفق استقبال أو مخلفات الحرق المكتملة على الفور في دفتر سجل القمامة والتوقيع عليه في تاريخ التصريف أو الحرق من قبل الضابط المسئول. ويجب توقيع كل صفحة مكتملة من دفتر سجل القمامة من قبل ربان السفينة ، يجب أن تكون الإدخالات في دفتر سجل القمامة باللغة الإنجليزية أو الفرنسية أو الإسبانية على الأقل. عندما يتم أيضا إجراء الإدخالات بلغة رسمية للدولة التي يحق للسفينة رفع علمها، تسود الإدخالات بتلك اللغة في حالة وجود نزاع أو تناقض.

2.3 يجب أن يتضمن القيد الخاص بكل عملية تصريف في البحر بموجب هذه اللائحة،التاريخ والوقت وموقع السفينة (خط العرض وخط الطول) وفئة القمامة والكمية المقدرة (بالأمتار المكعبة) التي تم تصريفها. بالنسبة لتصريف مخلفات البضائع، يجب تسجيل مواضع بدء وتوقف التصريف بالإضافة إلى ما سبق.

3.3 يجب أن يتضمن الإدخال لكل عملية حرق مكتملة التاريخ والوقت وموقع السفينة (خط العرض وخط الطول) في بداية ونهاية عملية الحرق، وفئات القمامة المحروقة والكمية المقدرة المحروقة لكل فئة بالمتر المكعب.

4.3 يجب أن يتضمن الإدخال الخاص بكل تصريف إلى مرفق استقبال في الميناء أو سفينة أخرى تاريخ ووقت التصريف، والميناء أو المرفق أو اسم السفينة وفئات القمامة التي تم تصريفها والكمية المقدرة التي تم تصريفها لكل فئة بالمتر المكعب.

5.3 يجب الاحتفاظ بدفتر سجل القمامة مع الإيصالات التي تم الحصول عليها من مرافق الاستقبال على متن السفينة أو المنصة الثابتة أو العائمة، وفي مكان يمكن الوصول إليه بسهولة للتفتيش في جميع الأوقات. ويجب الاحتفاظ بهذه الوثيقة لمدة لا تقل عن عامين من تاريخ آخر إدخال تم إجراؤه فيها.

6.3 في حالة أي تصريف أو فقد عرضي للقمامة حسب ماهو مذكور في المادة (74) من هذه اللائحة يجب إدخال البيانات في دفتر سجل القمامة، أو في حالة أي سفينة تقل حمولتها الإجمالية عن (100) طن يجب إدخال البيانات في سجل السفينة الرسمي لتاريخ ووقت الحدوث، والميناء أو موقع السفينة في وقت الحدوث

(خط العرض والخط الطولي وعمق المياه إذا كان معروفا)، وسبب التصريف أو الفقدان ، وتفاصيل العناصر التي تم تصريفها أو فقدها، وفئات القمامة التي تم تصريفها أو فقدها، والكمية المقدرة لكل فئة بالمتر المكعب، والاحتياطات المناسبة المتخذة لمنع أو تقليل مثل هذا التصريف أو الفقد العرضي والملاحظات العامة.

4. يجوز للسلطة البحرية التنازل عن متطلبات دفاتر سجلات القمامة بالنسبة إلى:

1- أي سفينة تعمل في رحلات مدتها ساعة واحدة (1) أو أقل ومصرح لها بحمل (15) شخصا أو أكثر.

2- المنصات الثابتة أو العائمة.

5. يجوز للسلطة المختصة أن تفحص دفاتر سجل القمامة أو دفتر السجل الرسمي للسفينة على متن أي سفينة تنطبق عليها هذه المادة أثناء وجود السفينة في موانئها أو محطاتها البحرية ويجوز لها الحصول على نسخة من أي قيد في تلك الدفاتر، ويجوز لها أن تطلب من ربان السفينة أن يشهد بأن النسخة هي نسخة طبق الأصل من هذا القيد والتي صادق عليها ربان السفينة باعتبارها نسخة طبق الأصل من قيد في دفتر سجل القمامة أو دفتر السجل الرسمي للسفينة، تكون مقبولة في أي إجراءات قضائية كدليل على الوقائع المذكورة في القيد. ويجب أن يتم فحص دفتر سجل القمامة أو دفتر السجل الرسمي للسفينة وأخذ نسخة مصدقة من قبل السلطة المختصة بموجب هذه الفقرة بأسرع ما يمكن دون التسبب في تأخير السفينة بشكل غير مبرر.

6. يجب الإبلاغ عن الفقدان أو التصريف العرضي لمعدات الصيد على النحو المنصوص عليه في المادة (3.1.74 و4.1.74) من هذه اللائحة والذي يشكل تهديدا كبيرا للبيئة البحرية أو الملاحة إلى الدولة التي يحق للسفينة رفع علمها، وفي حالة وقوع الفقدان أو التصريف داخل المياه الخاضعة لولاية دولة ساحلية، يجب الإبلاغ أيضا إلى تلك الدولة الساحلية.

المـــادة(78)
جدول المخالفات والعقوبات

مع عدم الإخلال بأية عقوبة أشد منصوص عليها في أي تشريع معمول به في الدولة الليبية تعاقب السفن الليبية والسفن الأجنبية التي تعمل داخل المناطق البحرية في الدولة أو الشركات المشغلة لها بالآتي:

ت	المخالفة	الغرامات
1.	عدم الالتزام بالبدائل المكافئة التي تقررها السلطة البحرية	12000 اثنى عشر ألف دينار ليبي
2.	عدم الالتزام بجدول المعاينات	12000 اثنى عشر ألف دينار ليبي
3.	عدم الالتزام بإصدار الشهادات والمصادقة عليها	22000 اثنان وعشرون ألف دينار ليبي
4.	عدم الالتزام بتحرير الشهادة الدولية للمنع التلوث باللغة العربية والإنجليزية طبقا للنموذج المعتمد	12000 اثنى عشر ألف دينار ليبي
5.	عدم التزام السفينة بالمتطلبات المشار إليها في الملحق الأول من الاتفاقية	12000 اثنى عشر ألف دينار ليبي
6.	عدم الالتزام بالتخلص من الرواسب الموجودة في الصهاريج بشكل مباشر إلى مرافق الاستقبال عن طريق وصلة التفريغ القياسية	55000 خمسة وخمسون ألف دينار ليبي
7.	عدم التزام السفينة الاحتفاظ بالزيوت أو الخلائط الزيتية على متنها أو تصريفها طبقا لمتطلبات الملحق الأول	35000 خمسة و ثلاثون ألف دينار ليبي
8.	عدم الالتزام بالتصاميم المعتمدة من قبل السلطة البحرية	22000 اثنان وعشرون ألف دينار ليبي
9.	عدم الالتزام بتطبيق أجهزة إنذار للتحذير عندما يتعذر الحفاظ على المستوى المطلوب	35000 خمسة و ثلاثون ألف دينار ليبي
10.	عدم الالتزام بضبط تصريف الزيوت في البحر من السفن	55000 خمسة وخمسون ألف دينار ليبي
11.	عدم التزام ربان السفينة بالمصادقة على سجل الزيت	55000 خمسة وخمسون ألف دينار ليبي

12.	عدم التزام السفن بصهاريج مياه الاتزان المفصولة	55000 خمسة وخمسون ألف دينار ليبي
13.	عدم الالتزام بمتطلبات البدن المزدوج والقاع المزدوج لناقلات الزيت	35000 خمسة و ثلاثون ألف دينار ليبي
14.	عدم الالتزام بمنع التلوث الزيتي من ناقلات النفط التي تنقل الزيت الثقيل على هيئة بضائع	55000 خمسة وخمسون ألف دينار ليبي
15.	عدم الالتزام بمعدل التسرب العرضي للزيت	55000 خمسة وخمسون ألف دينار ليبي
16.	عدم الالتزام بالاتزان الآمن	45000 خمسة وأربعون ألف دينار ليبي
17.	عدم الالتزام بصهاريج النفايات الزيتية	35000 خمسة و ثلاثون ألف دينار ليبي
18.	عدم الالتزام برصد وضبط تصريف الزيوت	35000 خمسة و ثلاثون ألف دينار ليبي
19.	عدم الالتزام بمكشاف السطح البيني للزيوت والمياه	35000 خمسة وثلاثون ألف دينار ليبي
20.	عدم الالتزام بإصدار الشهادة أو المصادقة عليها	22000 اثنان وعشرون آلاف دينار ليبي
21.	عدم الالتزام بمعايير التصريف	35000 خمسة و ثلاثون ألف دينار ليبي
22.	عدم حمل كتيب الإجراءات والترتيبات على كل سفينة مرخص لها بنقل مواد سائلة ضارة سائبة	22000 اثنان وعشرون ألف دينار ليبي
23.	عدم وضع وسم ثابت أو بطاقة ثابتة بالاسم التقني الصحيح على العبوات المحتوية على مادة ضارة وتثبيتها عليها	35000 خمسة و ثلاثون ألف دينار ليبي
24.	عدم وجود أنظمة مخلفات الصرف الصحي	45000 خمسة وأربعون ألف دينار ليبي
25.	في حال التخلص من القمامة خارج المناطق الخاصة أو النظامية أو عدم الالتزام بالمتطلبات الخاصة لرمي القمامة	45000 خمسة وأربعون ألف دينار ليبي
26.	في حال عدم الالتزام بالبدائل المكافئة المعتمدة من السلطة البحرية المشار إليها في ملاحق الاتفاقية وعددها 6 ملاحق	22000 اثنان وعشرون ألف دينار ليبي.
27.	في حال عدم الالتزام بتحقيق المتطلبات اللازمة لمنع تلوث الهواء بالمواد المستنفذة للأوزون	45000 خمسة وأربعون ألف دينار ليبي
28.	عدم وجود مخطط إدارة كفاءة الطاقة للسفينة	35000 خمسة وثلاثون ألف دينار ليبي
29.	عدم تحقيق السفينة لأي من المتطلبات الأخرى غير المنصوص عليها في هذه المادة لكل متطلب	30000 ثلاثون ألف دينار ليبي

المـــادة(79)
تكرار المخالفة

1. للسلطة البحرية مضاعفة العقوبة والغرامة المالية لمرة واحدة فقط في حال تكرار المخالفة خلال مدة صلاحية الشهادة مع جواز شطب تسجيل السفينة إذا كان له مقتضى أو شطب الترخيص الملاحي أو إيقافه في حال ارتكاب أي من المخالفات الواردة في هذه اللائحة.
2. يجوز إيقاع الغرامة المالية على (السفن الأجنبية الزائرة) في حالة عدم الاستجابة لطلب تصحيح العيوب التي تم اكتشافها أثناء رقابة دولة الميناء PSC وعدم التصحيح خلال المدة أو المدد الزمنية التي يحددها مفتشوا رقابة دولة الميناء

المـــادة(80)
سحب الشهادات

1. يجوز للسلطة البحرية سحب الشهادات أو ترخيص الملاحة للسفينة أو إيقافها أو إلغاءها في حال مخالفة السفينة متطلبات وأحكام هذه اللائحة والاتفاقية وملاحقها.

2. يجوز للسلطة البحرية شطب تسجيل السفينة أو سحب الترخيص الملاحي لها في حال إخلال السفينة إخلالا جسيما بالمتطلبات الواردة في هذه اللائحة والاتفاقية.

المـــادة(81)

تجديد الشهادات والتراخيص

لا يتم تجديد الشهادات والتراخيص للسفن وكذلك الشركة إلا بعد سداد كافة المستحقات المالية والغرامات الناشئة عن مزاولة النشاط.

المـــادة(82)

التظلم

يجوز التظلم من قرارات العقوبات وفقا للقواعد المعمول بها في الدولة مع مراعاة ما يلي:

1. الاعتراض على القرار الصادر بالمخالفة أمام الجهة المختصة خلال(ستين يوما)من تاريخ العلم بها بأي وسيلة ولا يترتب على الاعتراض وقف تنفيذ تحصيل الغرامة إلا في حالة تقديم المعترض خطاب ضمان من إحدى الجهات المعترف بها.
2. يترتب على عدم الاعتراض على القرار الصادر بالمخالفة خلال المدة المذكورة بالفقرة الأولى أن يصبح هذا القرار نهائيا وواجب التنفيذ.

الأحكام الختامية

المـــادة(83)

الإشراف والتنفيذ

تقوم السلطة البحرية بالإشراف على تنفيذ أحكام هذه اللائحة.

المـــادة(84)

إرسال المعلومات

يجب على السلطة البحرية أن ترسل للمنظمة مايلي:

1. نماذج من الشهادات الصادرة بمقتضى أحكام الاتفاقية لتعميمها على أطراف الاتفاقية.
2. نصوص التشريعات واللوائح والقرارات والتعليمات ذات الصلة في إطار تطبيق الاتفاقية وتعديلاتها.
3. قائمة بأسماء هيئات التصنيف المعتمدة والمفوضة من السلطة البحرية نيابة عنها في القيام بالمعاينات وإصدار الشهادات المطلوبة بموجب الاتفاقية لتعميمها على أطراف الاتفاقية.
4. نسخة من الاتفاقيات للمنظمة لتعميمها على أطراف الاتفاقية عند عقد اتفاقية ثنائية أو إقليمية أو مذكرات تفاهم مع أي طرف في الاتفاقية تشتمل على قواعد خاصة بمقتضى الاتفاقية.
5. أي إعفاءات واستثناءات تمنحها وأسبابها.
6. تقارير دورية عن كافة التعليمات الوطنية والأنشطة المتعلقة بالاتفاقية.

المـــادة(85)

الرســـوم

تخضع جميع الخدمات التي تنطبق عليها هذه اللائحة لجميع الرسوم المقررة في الدولة الليبية.

المـــادة(86)

سريان اللائحة

1. تعد الاتفاقية والمدونات الملحقة بها، وكذلك اللوائح الأخرى متممة لأحكام هذه اللائحة وتكون مرجعية وتفسير هذه اللائحة إلى الاتفاقية.
2. لاتخل أحكام هذه اللائحة بأي التزامات أخرى منصوص عليها في أي تشريع أو لائحة أخرى معمول بها في الدولة الليبية.