

تحليل بنداً بنداً المرفق VI لاتفاقية ماربول

IMO INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION



GREEN VOYAGE
2 0 5 0



Norwegian Ministry
of Climate and Environment

تحليل المرفق VI لاتفاقية ماربول بنداً بنداً

المرفق VI المنقح لعام 2021 لاتفاقية ماربول ، في الصيغة التي يرد بها في القرار (MEPC.328(76)
يسري اعتباراً من 1 تشرين الثاني/نوفمبر 2022

أعدت هذه الوثيقة منظمة Green Marine Associates (Edmund Hughes) ووحدة تنسيق مشروع الشراكات (PCU) التابعة لمشروع GreenVoyage2050 المشترك بين المنظمة البحرية الدولية والنرويج (Astrid Dispert و Minglee و Dorota Lost- و Jamie Jones و Hoe) ، بمساهمة بالأراء من مكتب الشؤون القانونية في المنظمة البحرية الدولية (Toshikazu Tsuboi) ، وذلك استناداً إلى المرفق 1 من مجموعة أدوات معالجة انبعاثات السفن ، الدليل رقم 2 : إدماج المرفق VI لاتفاقية ماربول في القانون الوطني ، الذي وضعه مشروع GloMEEP المشترك بين مرفق البيئة العالمية (GEF) وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي (UNDP) والمنظمة البحرية الدولية (IMO) ومعهد الهندسة والعلوم والتكنولوجيا البحرية (IMarEST) (2018) وقام بنشره .

[Ship Emissions Toolkit, Guide No.2: Incorporation of MARPOL Annex VI into national law, authored and published by the GEF-UNDP-IMO GloMEEP Project and IMarEST (2018)].

ولا يجوز تحميل المنظمة البحرية الدولية (IMO) أو وزارة المناخ والبيئة النرويجية المسؤولية تجاه أي شخص أو هيئة عن أي خسارة أو ضرر أو مصاريف ناجمة عن الاعتماد على المعلومات أو المشورة الواردة في هذه الوثيقة أيًا كانت طريقة تقديمها .



منظمة البحرية الدولية



GREEN VOYAGE
2 0 5 0



Norwegian Ministry
of Climate and Environment

عموميات

أضاف بروتوكول عام 1997 لتعديل الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (اتفاقية ماربول) ، في صيغتها المعدلة بموجب بروتوكول عام 1978 المتعلق بها ، المرفق VI (المرفق VI لاتفاقية ماربول) الذي تضمن لوائح منع تلوث الهواء من السفن . وباب التصديق على بروتوكول عام 1997 أو الانضمام إليه ليس مفتوحاً إلا للدول التي صدقت على اتفاقية ماربول .

وأى دولة تصبح طرفاً في بروتوكول عام 1997 تكون مُلزَمة بتطبيق أحكام المرفق VI لاتفاقية ماربول تطبيقاً كاملاً . ويقتضي ذلك أيضاً إدراج جميع الأحكام ذات الصلة من المرفق VI لاتفاقية ماربول في التشريعات الوطنية . وعند القيام بذلك ، ينبغي إيلاء اعتبار خاص لكفالة أن تحدد أحكام التشريعات الوطنية وأن تنص على الصلاحيات اللازمة لأولئك الذين يحتاجون إلى سلطة قانونية لتنفيذ هذه المتطلبات ، كوزير الدولة ، والإدارة الوطنية للنقل البحري ، وهيئة حماية البيئة ، وسلطات الموانئ ، ومفتشي السفن ، وما إلى ذلك . وبالإضافة إلى ذلك ، يتعين أن تحدد التشريعات الوطنية جميع الجهات التي تقع عليها التزامات بموجب اللوائح ، بما في ذلك ، على سبيل المثال ، السفن ، والإدارات البحرية التابعة لها ، والموردون المحليون لزيت الوقود ، وسلطات الموانئ ، وما إلى ذلك .

إدراج المرفق VI لاتفاقية ماربول في التشريعات الوطنية

إن عدم إدراج المتطلبات الدولية في التشريعات الوطنية يزيد إلى درجة كبيرة احتمال احتجاز سفينة ترفع علم طرف في المرفق VI لاتفاقية ماربول في ميناء أجنبي جراء عدم امتثالها ، مما يؤدي إلى تأخيرات باهظة التكلفة وصعوبات على السفن العاملة في التجارة الدولية ، وربما إلى الإضرار بسمعة الدولة الطرف وفقدانها لمكانتها كدولة ذات باع في المجال البحري .

وتختلف عملية إدراج المعاهدة في النظام القانوني الوطني من دولة إلى أخرى . فإذا أُتبع النهج الأحادي ، جاز أن تصير المعاهدة ، دون سن أي تشريع محلي ، جزءاً من القانون الوطني بمجرد إبرامها ودخولها حيز النفاذ بالنسبة لتلك الدولة ونشرها في الجريدة الرسمية . أما إذا أُتبع النهج الثنائي ، فلا يكون للحقوق والالتزامات الناشئة عن المعاهدات الدولية أثر في القانون المحلي ما لم يُسن تشريع ساري المفعول لتطبيقها . وبناء على ذلك ، فإنه لا يكون لأحكام المعاهدة صفة إلا حالما تصبح قانوناً وطنياً .

ومعظم معاهدات المنظمة البحرية الدولية ، بما فيها المرفق VI لاتفاقية ماربول ، لا ينفذ تلقائياً ، لأنه يفرض التزامات عديدة على الإدارات التابعة للدولة الطرف . وبالتالي ، فإن من بالغ الأهمية أن تولي الدول الأطراف في المرفق VI لاتفاقية ماربول ، عند صياغة تشريعات وطنية ، اهتماماً للأحكام المنصوص عليها في المعاهدة التي تتطلب منها اتخاذ إجراءات ، بصرف النظر عما إذا كان نظامها القانوني أحادياً أم ثنائياً .

ومن المهم أن يدرك واضعو التشريعات الوطنية أن الأحكام الواردة في المرفق VI لاتفاقية ماربول من شأنها أن تفرض التزامات على عدة جهات فاعلة : السفينة (وطاقمها) ، والإدارة البحرية (على النحو المعرف في اتفاقية ماربول بأنها حكومة الدولة التي تمارس سلطتها على السفينة) ، والدولة بصفتها طرفاً في المعاهدة ، وسلطات الموانئ ومشغلي الموانئ ، وموردي زيت الوقود ، ومصنعي محركات الديزل البحرية ، وغيرهم . ويتعين على واضعي القوانين أن يستعرضوا كل التزام وارد في المرفق VI لاتفاقية ماربول وأن يتفكروا في الجهات الفاعلة التي سينطبق عليها الالتزام أي الدولة ، والسفينة/مالك السفينة ، وسلطة الميناء ، وقطاع النقل البحري ، وغيرها ، من أجل ضمان أعمال المتطلبات الدولية في التشريعات الوطنية إعمالاً تاماً وكاملاً .

وبناءً على ذلك ، فقد يقتضي الأمر سن أكثر من تشريع وطني واحد بغية إنفاذ المرفق VI لاتفاقية ماربول ، وذلك رهناً بأمور منها الالتزامات المحددة الواقعة على عاتق الدولة الطرف ، باعتبارها دولة علم ودولة ميناء ودولة ساحلية . وفي العديد من البلدان ، يكون التشريع الرئيسي المنفذ للمرفق VI لاتفاقية ماربول هو التشريع المتعلق بالنقل البحري التجاري (مثل قانون النقل البحري التجاري أو قانون الملاحة) . ولكنه قد يكون أيضاً التشريع المتعلق بحماية البحار أو منع التلوث الناجم عن السفن (على سبيل المثال ، قانون منع التلوث البحري) . وفي هذا السياق ، فإن وثيقة المنظمة البحرية

الدولية التي تتضمن القائمة غير الشاملة المعنية بالواجبات بمقتضى الصكوك ذات الصلة بمدونة تنفيذ الصكوك الصادرة عن المنظمة ، والتي تصدر في صورة قرار للجمعية مرة كل سنتين¹ ، تُعد مصدراً مفيداً جداً للإرشاد في تنفيذ الصكوك الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية وإنفاذها ، وخاصة في ما يتعلق بتحديد المجالات القابلة للمراجعة في إطار مخطط المراجعة للدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية .

وقد يستلزم الأمر أيضاً سن عدة تشريعات ثانوية (على سبيل المثال في صورة لوائح تنظيمية ، وأوامر بحرية) ، تصدر بمقتضى التشريع الرئيسي . وهذه هي علة الإشارة في هذا التحليل لكل بند على حدة الوارد في هذه الوثيقة إلى التشريعات "ذات الصلة" . وبالإضافة إلى التشريع في حد ذاته ، فإن تنفيذ معاهدة مثل المرفق VI لاتفاقية ماريبول ينطوي أيضاً على إصدار سياسات وإرشادات وخطوط توجيهية لاستكمال تنفيذ أحكامها والامتثال لها وإنفاذها ، على سبيل المثال ، عندما يقتضي نص المرفق VI لاتفاقية ماريبول على القيام بأمر ما "بما يرضي الإدارة البحرية" . وعادة ما تكون هذه الوثائق ثمرة النظر في المبادئ التوجيهية والتوجيهات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية ، لكنها أيضاً نتاج التشاور مع القطاعات التي يُحتمل أن تتأثر بالأحكام ، بما في ذلك أصحاب المصلحة في الصناعة من قطاعات النقل البحري وتكرير النفط والخدمات اللوجستية والموانئ والتكنولوجيا . ويُفضّل القيام بذلك قبل أن تغدو الدولة طرفاً في المعاهدة .

وأخيراً ، ينبغي أن تنص التشريعات الوطنية على إنفاذ الأحكام الوطنية فضلاً عن تجريم عدم الامتثال للأحكام الوطنية وفرض عقوبات كافية حسبما يكون مناسباً .

استخدام الإدراج بالإشارة والإشارة التبعية في التشريعات الوطنية

إن العديد من اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية ، بما فيها المرفق VI لاتفاقية ماريبول ، يتسم بدرجة عالية من التخصص التقني . وغالباً ما تُستكمل هذه الاتفاقيات أيضاً في كثير من الأحيان بمدونات تفرض المزيد من المتطلبات التقنية على السفينة ومعدات ما إلى ذلك .

وتتمثل إحدى طرق تنفيذ هذه المتطلبات التقنية في التشريعات الوطنية في الإشارة المرجعية إلى الصك الدولي ، وهو ما يسمى أيضاً "الإدراج بالإشارة" في بعض البلدان . ويعني ذلك أنه بدلاً من تكرار نص المتطلب الدولي ، يجوز أن ينص القانون الوطني على أنه يجب على السفينة أن تمتثل على سبيل المثال للمادة 14 من المرفق VI لاتفاقية ماريبول . وبذلك ينتفي التفاوت بين المتطلبات الوطنية والدولية ، ولن يحتاج مالكو السفن وبناء السفن وغيرهم من المهنيين/الأطراف المهتمة بالأمر إلا إلى الإحالة إلى نص قانوني واحد عند الإشارة إلى النص الدولي ، بدلاً من الاضطرار إلى الإحالة أيضاً إلى القانون الوطني الذي يتضمن تلك الأحكام .

ويخضع المرفق VI لاتفاقية ماريبول للتعديل والتحديث المنتظمين ليتماشى مع التغيرات/التطورات التقنية والبيئية . ويتعيّن إدراج هذه التغييرات في التشريعات الوطنية لضمان مواكبتها للمتطلبات الدولية الحالية .

وتبيّن عدم وجود تشريعات وطنية مناسبة تُنفذ بموجبها متطلبات اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية أو عدم إدراج التعديلات في التشريعات الوطنية يتم من خلال المخطط المراجعة الإلزامي للدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية الذي دخل حيز النفاذ في بداية عام 2016 . وإذا كشفت عملية المراجعة عن ضعف الأداء فقد يزيد ذلك من احتمال أن يلحق الضرر بسمعة الدولة الطرف وأن تُعتبر سفنها مصدر خطر أكبر في إطار نظام المراقبة من قِبَل دولة الميناء . ولما كانت عمليات الرقابة على السفن من قِبَل دولة الميناء تقوم بصورة متزايدة على تقييم المخاطر ، أي أن السفن تخضع للمعاينة استناداً إلى المخاطر التي تمثلها ، فإن عدم سن تشريعات قد يزيد من وتيرة عمليات المعاينة التي تخضع لها السفن التي تحمل علم الطرف عند دخولها الموانئ الأجنبية ، مما يزيد بالتالي من التكلفة على قطاع النقل البحري المعني .

وقد خلصت عدة دول ، ولا سيما في الولايات القضائية التي تطبق القانون الأنكلوسكسوني (Common Law) ، إلى أن وضع التعديلات المتوالية للمعاهدات الدولية موضع التنفيذ مسألة مستنزفة للوقت والموارد . ويتربط على ذلك أن الإطار التنظيمي ليس مواكباً لأحدث التغييرات مع حدوث فترات تأخر طويلة بين بدء نفاذ التعديلات المدخلة على الاتفاقيات

1 انظر القرار (A.1157(32) .

الدولية على الصعيد العالمي وإدراجها في القوانين الوطنية . وتؤدي فترات التأخر هذه إلى نشوء عدم اليقين القانوني والتفاوت بين التشريعات الوطنية والدولية . وعلاوة على ذلك ، تكون السفن المنخرطة في التجارة الدولية التي يسجلها طرف في المرفق VI لاتفاقية ماريبول عرضةً لخطر عدم الامتثال الكامل للمتطلبات الدولية ، مما قد يعرضها للخضوع لإجراءات إنفاذ من جانب أطراف أخرى في المرفق VI لاتفاقية ماريبول .

ويبيسر استخدام الإشارة التبعية آلية تتيح إدراج ما يُجرى من تعديلات في المستقبل على بعض المتطلبات التقنية إدراجاً تلقائياً في التشريعات الوطنية دون الحاجة إلى تعديل التشريعات المحلية . إذ إن الإشارة التبعية تتيح تفسير أي إشارة في تشريع وطني إلى حكم محدد في معاهدة دولية على أنها إشارة إلى ذلك الحكم المحدد بالصيغة التي يُعدّل بها بين الحين والآخر (وليس فقط صيغة الصك السارية إبان صياغة التشريع الوطني) . ويكفل ذلك أن تكون الإشارة على الدوام هي إلى أحدث المتطلبات الدولية .

ولذلك فقد يكون من الحصيف ، عند النظر في إدراج أحكام المرفق VI لاتفاقية ماريبول في التشريعات الوطنية ، أن ينظر الطرف الفعلي أو الطرف المحتمل في إمكانية إدراج أحكام تجيز الإشارة التبعية ، بما يتفق مع الإجراءات التشريعية الوطنية الواجب اتباعها . وفي بعض البلدان ، يمكن وضع هذه الأحكام عن طريق تشريعات ثانوية ، ولكنها تقتضي ، إن لم تكن قائمة بالفعل ، تعديل التشريعات الأولية لمنح الصلاحيات اللازمة لسن أحكام تجيز الإشارة التبعية .

تحليل المرفق VI لاتفاقية ماربول بنداً بنداً

الفصل 1 - عموميات

اللائحة 1 - الانطباق

تحديد هذه اللائحة نطاق المرفق VI لاتفاقية ماربول الذي يشمل عموماً ، شأنه في ذلك شأن اتفاقية ماربول ، جميع السفن التي تعمل في البيئة البحرية إلا في ظروف محدّدة تنصّ عليها عدة لوائح من المرفق VI لاتفاقية ماربول .

- يتعين أن يكون التشريع الوطني واضحاً في شأن نطاق تطبيق المرفق VI لاتفاقية ماربول . ولذا ينبغي إدراج نصّ هذا الحكم في التشريعات الوطنية ذات الصلة .

اللائحة 2 - تعريفات

ترد في هذه اللائحة التعاريف الرئيسية المستخدمة في جميع أجزاء المرفق VI لاتفاقية ماربول .

- رهناً باحتياجات ومتطلبات القطاع البحري في البلد ، ينبغي إدراج التعاريف الواردة في نص هذا الحكم في التشريعات الوطنية ذات الصلة .
- في الحالات التي يكون فيها المرفق VI لاتفاقية ماربول مدرجاً في التشريعات التي تتناول الانبعاثات في الهواء عموماً ، لا في التشريعات التي تتضمن سائر مرفقات اتفاقية ماربول ، فإن من المهم أن تُدرج أيضاً التعاريف الواردة في المادة 2 من الاتفاقية ما دامت تنطبق على المرفق VI .
- وبالنسبة لمن يسنون الأحكام ، فإنه ينبغي أن يكون أحد الجوانب التي تركز عليها السياسة هو تجسيد استخدام وتعريف مصطلح "الانبعاثات" الوارد في اللائحة 2 من المرفق VI لاتفاقية ماربول ، حسبما يكون ملائماً ، والذي يختلف عن مصطلح "التصريف" المعرف في المادة 2 من اتفاقية ماربول ، وأن تعريف "الانبعاثات" ترد فيه كلمة "المواد" التي تختلف عن مصطلح "المادة الضارة" الذي يرد في المادة 2 من اتفاقية ماربول .

اللائحة 3 - الاستثناءات والإعفاءات

اللائحة 1.3

تحدد اللائحة نطاق انطباق المرفق VI لاتفاقية ماربول في ما يتعلق بـ"الانبعاثات" وتتضمن بياناً للانبعاثات التي لا ينظمها المرفق VI لاتفاقية ماربول .

- ينبغي إدراج هذا نصّ هذا الحكم في التشريعات الوطنية ذات الصلة .

اللائحة 2.3

تتناول هذه اللائحة منح إعفاءات للسفن التي تشارك في أبحاث تكنولوجيا خفض الانبعاثات وضبطها .

- إذا لم تكن الدولة دولة علم أو دولة منخرطة في البحوث والتطوير في ما يتصل بالانبعاثات من السفن ، فقد لا يلزم أن تنصّ التشريعات الوطنية على هذه اللائحة .
- أما إذا كانت الحال غير ذلك ، فينبغي إدراج نصّ هذا الحكم في التشريعات الوطنية ذات الصلة ، التي ينبغي أن تحدد الشروط التي ستُمنح بموجبها الإعفاءات . وينبغي أن توضح التشريعات كيفية منح هذه الإعفاءات ،

وَمَنْ يجوز له منحها ، وما العواقب المترتبة على عدم الامتثال لها ، وينبغي أن يُلحَق تقييم الشروط بتلك الإعفاءات .

1.3.3 اللائحة

تتناول هذه اللائحة إعفاءات معيَّنة تنطبق على الأنشطة المتعلقة بموارد قاع البحر المعدنية .

- رهناً باحتياجات ومتطلبات القطاع البحري في البلد ، ينبغي إدراج نصّ هذا الحكم في التشريعات الوطنية ذات الصلة .

2.3.3 اللائحة

تتناول هذه اللائحة استخدام الهيدروكربونات التي تُنتج ثم تُستخدم في الموقع كوقود .

- رهناً باحتياجات ومتطلبات القطاع في البلد المعني بهذا الحكم ، ينبغي إدراج نصّ هذا الحكم في التشريعات الوطنية ذات الصلة (المتعلقة بتنفيذ اتفاقية ماربول ، أو تلك التي تتناول الأنشطة المتعلقة بموارد قاع البحر المعدنية ، من بين تشريعات أخرى) .

4.3 اللائحة

تتناول هذه اللائحة الصنادل غير المطمّنة وغير ذاتية الدفع .

- رهناً باحتياجات ومتطلبات القطاع البحري في البلد ، ينبغي إدراج نصّ هذا الحكم في التشريعات الوطنية ذات الصلة .

اللائحة 4 - البدائل المكافئة

تتناول هذه اللائحة الموافقة على معدات بديلة أو زيوت وقود بديلة أو وسائل بديلة للامتثال تحقق تخفيضات في الانبعاثات تكون على الأقل بنفس فعالية تلك المطلوبة بمقتضى المرفق VI لاتفاقية ماربول .

- يجيز نصّ هذا الحكم استخدام معدات على متن سفينة مثل نظم تنقية غازات العادم (كالمعدات المسماة "أجهزة التنقية") من أجل الامتثال لأحكام المادة 14 من المرفق VI لاتفاقية ماربول على سبيل المثال ، وينبغي إدراجه في التشريعات الوطنية ذات الصلة .

الفصل 2 - المعاينة وإصدار الشهادات ووسائل ضبط الانبعاثات

اللائحة 5 - المعاينات

1.5 اللائحة

يتعيَّن معاينة السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر ومنصّات الحفر الثابتة والعائمة وغيرها من المنصّات وإصدار الشهادات لها بموجب اللائحة لكفالة استيفائها لمتطلبات الفصل 3 من المرفق VI لاتفاقية ماربول .

- ينبغي إدراج نصّ هذا الحكم في التشريعات الوطنية .

- وقد يكون لدى الدولة بالفعل تشريعات وطنية قائمة تتناول معاينة السفن وإصدار الشهادات لها بموجب اتفاقية ماربول .

2.5 اللائحة

ينطبق المرفق VI لاتفاقية ماربول على جميع السفن ، لكنّ المعايينات والشهادات ليست مطلوبة للسفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 400 طن . بيد أن هذه اللائحة تجيز للإدارة أن تضع من التدابير ما يناسب هذه السفن .

- رهناً باحتياجات ومتطلبات قطاع النقل البحري في البلد المعني ، ينبغي إدراج نصّ هذا الحكم في التشريعات الوطنية ذات الصلة .

3.5 اللائحة

يجوز للأطراف في المرفق VI لاتفاقية ماربول أن تفوض إجراء هذه المعايينات التي ينطبق عليها المرفق VI لاتفاقية ماربول إلى الهيئات المعتمدة وينبغي لها أن تطبق الخطوط التوجيهية لتفويض الهيئات التي تعمل نيابةً عن الإدارة ، الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية .

- ينبغي إدراج نصّ هذا الحكم في التشريعات الوطنية ذات الصلة .
- قد يكون لدى الدولة بالفعل تشريعات وطنية قائمة تتناول تفويض المنظمات المعتمدة بموجب اتفاقية ماربول أو غيرها من اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية . وقد تتضمن هذه التشريعات أيضاً متطلبات هذه اللائحة .

4.5 اللائحة

تقتضي هذه اللائحة أن تخضع السفن التي ينطبق عليها الفصل 4 من المرفق VI لاتفاقية ماربول للمعاينات المنصوص عليها في هذه اللائحة .

- ينبغي إدراج نصّ هذا الحكم في التشريعات الوطنية ذات الصلة .

اللائحة 6 - إصدار الشهادات أو المصادقة عليها وبيانات الامتثال المتصلة بالإبلاغ عن استهلاك زيت الوقود ومعدّل كثافة الكربون التشغيلي

توفّر هذه اللائحة الأساس القانوني لإصدار الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء (IAPP) والشهادة الدولية لفعالية استهلاك السفينة للطاقة (IEE) . وتصدر الشهادات بعد أن يتم بنجاح استكمال المعايينات المطلوبة بمقتضى اللائحة 5 من المرفق VI لاتفاقية ماربول .

وتوفّر اللائحة أيضاً الأساس القانوني اللازم لإصدار بيان امتثال يتعلق باستهلاك زيت الوقود ومعدّل كثافة الكربون التشغيلي للسفن التي تنطبق عليها اللانحتان 27 و 28 من المرفق VI لاتفاقية ماربول.

- ينبغي إدراج نصّ هذا الحكم في التشريعات الوطنية ذات الصلة .

اللائحة 7 - إصدار شهادة من جانب طرف آخر

تجيز اللائحة لطرف في المرفق VI لاتفاقية ماربول إجراء معاينة وإصدار الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء (IAPP) و/أو الشهادة الدولية لفعالية استهلاك السفينة للطاقة (IEE) لسفينة تابعة لطرف آخر شريطة أن تستوفي السفينة متطلبات المرفق VI لاتفاقية ماربول .

- ينبغي إدراج نصّ هذا الحكم في التشريعات الوطنية ذات الصلة .

اللائحة 8 - نموذج الشهادات وبيانات الامتثال المتصلة بالإبلاغ عن استهلاك زيت الوقود ومعدّل كثافة الكربون التشغيلي

تحدّد اللائحة شكل نموذج الشهادات وبيانات الامتثال المتصلة بالإبلاغ عن استهلاك زيت الوقود ومعدّل كثافة الكربون التشغيلي .

- ينبغي إدراج نصّ هذا الحكم في التشريعات الوطنية ذات الصلة ، وبعض البلدان يُدرج نماذج الشهادات والبيانات كملحق للتشريعات .

اللائحة 9 - مدة وصلاحيّة الشهادات وبيانات الامتثال المتصلة بالإبلاغ عن استهلاك زيت الوقود ومعدّل كثافة الكربون التشغيلي

تحدد اللائحة مدة الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء التي يجب ألا تتجاوز خمس (5) سنوات والشهادة الدولية لفعالية استهلاك السفينة للطاقة التي يجب أن تكون صالحة طيلة عمر السفينة ، إلا إذا لم تعد صالحة بموجب أحكام المرفق VI لاتفاقية ماربول .

وتحدّد اللائحة مدة صلاحية بيان الامتثال الذي يجب أن يكون صالحاً للسنة التقويمية التي يصدر فيها (من 1 كانون الثاني/يناير إلى 31 كانون الأول/ديسمبر) وللأشهر الخمسة الأولى من السنة التقويمية التالية .

- ينبغي إدراج نصّ هذا الحكم في التشريعات الوطنية ذات الصلة .

اللائحة 10 - الرقابة من قبل دول الميناء على المتطلّبات التشغيلية

تجيز هذه اللائحة لطرف في المرفق VI لاتفاقية ماربول تفقّد السفن الأجنبية الموجودة في موانئه أو محطة بحرية تخضع لولايته لضمان الامتثال للمرفق .

- ينبغي إدراج هذا النصّ في التشريعات الوطنية ذات الصلة .

اللائحة 11 - كشف الانتهاكات وإنفاذ الأحكام

تنصّ هذه اللائحة على صلاحيات إضافية لممارسة الرقابة على السفن من قِبل دولة الميناء في موانئ أو محطات بحرية تابعة لطرف من الأطراف في المرفق VI لاتفاقية ماربول ، وللتعاون بين الأطراف في المرفق VI لاتفاقية ماربول في الكشف عن المخالفات المزعومة لأحكام المرفق والتحقيق فيها والإبلاغ عنها .

- ينبغي إدراج نصّ هذا الحكم في التشريعات الوطنية ذات الصلة . بيد أنه لا يتعيّن أن تنصّ التشريعات على الالتزام بالتعاون مع الأطراف الأخرى في المرفق VI لاتفاقية ماربول بل يجب أن يُنفذ من خلال مذكرات تعاون أو صكوك مماثلة .

الفصل 3 - متطلبات ضبط الانبعاثات من السفن

اللائحة 12 - المواد التي تستنزف طبقة الأوزون

تحظر هذه اللائحة الانبعاثات المتعمدة للمواد التي تستنزف طبقة الأوزون وتحظر كذلك المنشآت التي تحتوي على مواد تستنزف طبقة الأوزون على متن السفن تبعاً لتاريخ بناء هذه السفن . وتخضع المواد التي تستنزف طبقة الأوزون للمراقبة الدولية بموجب بروتوكول مونتريال ، وقد تكون الدولة الطرف في المرفق VI لاتفاقية ماريبول سنتت بالفعل تشريعات تتعلق بهذه المواد الخاضعة للرقابة في قانونها الوطني . بيد أنه يلزم تحديد مدى انطباق الأحكام الوطنية على السفن العاملة في المياه الوطنية ، المنخرطة في التجارة الدولية ، وتحديد صلاحيات معاينة السفن واحتجازها عندما تكون تلك السفن في ميناء طرف في المرفق VI لاتفاقية ماريبول .

وتقتضي اللائحة أيضاً من السفن المجهزة بظم أو معدات تحتوي على مواد تستنزف طبقة الأوزون ، والتي يتعين أن يكون قد صدرت لها لشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء (شهادة IAPP) ، أن تحمل سجلاً دفترياً للمواد التي تستنزف طبقة الأوزون وأن تحدت هذا السجل وفقاً لهذه اللائحة .

- ينبغي إدراج نصّ هذا الحكم في التشريعات الوطنية ذات الصلة . ويجوز لطرفٍ من الأطراف في المرفق VI لاتفاقية ماريبول أيضاً أن يقرر تنظيم الانبعاثات الناجمة عن تسرب مادة تستنزف طبقة الأوزون على النحو المنصوص عليه في اللائحة 2.12 من المرفق VI لاتفاقية ماريبول .

اللائحة 13 - أكاسيد النتروجين

تتضمن هذه اللائحة متطلبات الضبط في ما يتصل بأكاسيد النتروجين التي تنطبق على محركات الديزل البحرية المركبة على متن السفينة . وتنصّ اللائحة على ثلاثة مستويات مختلفة من الضبط ، تُعرف بالطبقات ، تنطبق على السفينة استناداً إلى تاريخ بنائها ، على أن تحدّد الحدود المفروضة على انبعاث أكاسيد النتروجين التي تندرج ضمن كل طبقة وفقاً لسرعة المحرك المقدر (rpm) . وتسرد اللائحة أيضاً مناطق ضبط الانبعاثات (ECA) في ما يتعلق بأكاسيد النتروجين التي تُفرض فيها حدود أكثر صرامة (حدود لأكاسيد النتروجين من الطبقة الثالثة) .

- ينبغي إدراج نصّ هذا الحكم في التشريعات الوطنية ذات الصلة . وتنصّ اللائحة أيضاً على أنه ، في ظروفٍ معيّنة ، يجوز القبول بتخفيف شروط إصدار الشهادات المتعلقة بانبعاثات أكاسيد النتروجين لسفن محلية معيّنة . وينبغي أن تتناول التشريعات الوطنية ذات الصلة هذه الحالات .
- ينبغي للتشريعات الوطنية ذات الصلة أن تجعل انطباق المدونة التقنية بشأن أكاسيد النتروجين لعام 2008 إلزامياً على معاينة محركات الديزل البحرية المشمولة وإصدار الشهادات لها . ويلزم أيضاً جعل المدونة التقنية بشأن أكاسيد النتروجين إلزامية في التشريعات الوطنية ذات الصلة . وتدرج عدة بلدان المدونة في تشريعاتها الوطنية عن طريق الإشارة المرجعية وتنشرها في إرشادات مقترنة بها يُشار إليها في التشريعات المعنية .

اللائحة 14 - أكاسيد الكبريت والجسيمات

تتضمن هذه اللائحة متطلبات ضبط انبعاثات أكاسيد الكبريت والجسيمات التي تنطبق على أنواع الوقود التي تُستخدم على متن السفينة أو تُحمل لاستخدامها . وتسرد اللائحة مناطق ضبط الانبعاثات (ECA) تُطبّق فيها قيمة حدية أشد صرامة على محتوى زيت الوقود من الكبريت (0.10 % كتلة) من الحد العام (0.5 كتلة) المنصوص عليه في اللائحة . وينبغي أن تتضمن الأحكام متطلبات للسفن بأن يكون لديها إجراءات مكتوبة لتبديل زيت الوقود وأن تدوّن عمليات تبديل الوقود في دفتر أو سجل .

وتشمل الأحكام متطلبات لأخذ عينات من زيت الوقود المستخدم والموجود على متن السفينة سواءً المستخدم حالياً أم المحمول على متن السفينة للاستخدام لاحقاً . وأدرجت أيضاً أحكام لاختبار عينات زيت الوقود المستخدم والمحمول على

متن السفينة ، المأخوذة وفقاً للإجراءات المبيّنة في التذييل VI من المرفق VI لاتفاقية ماربول . وينبغي للأطراف التي تظطلع بأعمال الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن تضع جميع هذه الأحكام موضع التنفيذ .

وتحدّد اللائحة 8.14 متطلبات استخدام إجراء التحقق المبيّن في التذييل VI من المرفق VI لاتفاقية ماربول لتحليل عينات زيت الوقود المستخدم أو المحمول على متن السفينة . وتنبغي الإشارة إلى إجراء التحقق هذا في التشريعات الوطنية لأن هذا هو المعيار الدولي لاختبار زيت الوقود بالنسبة للسفن العاملة في التجارة الدولية .

- ينبغي إدراج نص هذا الحكم في التشريعات الوطنية ذات الصلة ، باستثناء اللائحة 2.14 التي تنصل بالوظائف التي يتعيّن على المنظمة البحرية الدولية أن تقوم بها ، وبالتالي فإنها لا تنطبق عليها صفة المتطلبات الوطنية .

اللائحة 15 - المركبات العضوية المتطايرة

تنطبق هذه اللائحة في المقام الأول على الناقلات الصهريجية (وأيضاً على ناقلات الغاز في حالات محدودة) وتنصّ على متطلّبات ضبط المركبات العضوية المتطايرة على متن الناقلات الصهريجية عندما تكون في موانئ ومحطات بحرية معيّنة . ويتعيّن على الناقلات الصهريجية التي تنطبق عليها اللائحة وتنقل زيتاً خاماً أن يكون على متنها خطة لمعالجة المركبات العضوية المتطايرة معتمدة من الإدارة وأن تتفدّ هذه الخطة .

ويجوز لطرف من الأطراف أن يختار تطبيق ضوابط فقط على موانئ أو محطات بحرية معيّنة خاضعة لولايته . وعندما يعيّن طرف من الأطراف موانئ أو محطات بحرية خاضعة لولايته على أنها موانئ أو محطات بحرية تُنظّم فيها انبعاثات المركبات العضوية المتطايرة ، يجب عليه أن يضمن تجهيز تلك الموانئ والمحطات البحرية بِنُظْم لضبط انبعاثات الأبخرة معتمدة من جانبه ، مع مراعاة المعايير ذات الصلة بذلك التي تضعها المنظمة البحرية الدولية .

- ينبغي إدراج نصّ هذا الحكم في التشريعات الوطنية ذات الصلة ، باستثناء اللائحة 4.15 التي تنصل بالوظائف التي يتعيّن على المنظمة البحرية الدولية أن تقوم بها ، وبالتالي لا تنطبق عليها صفة المتطلبات الوطنية .

- إن التزام إبلاغ المنظمة البحرية الدولية بمقتضى اللائحة 2.15 هو التزام يقع على الدولة . ويتعيّن على الأطراف تحديد المكان والطريقة المناسبين لتجسيد هذا الالتزام على الصعيد الوطني ، وهو متطلب تقتضيه أيضاً عدة اتفاقيات أخرى للمنظمة البحرية الدولية (وقد وضع العديد من البلدان إجراءات إدارية محدّدة في هذا الصدد) .

- تجدر الإشارة إلى أن اللائحة 3.15 تقتضي تشغيل نُظْم ضبط انبعاثات الأبخرة المعتمدة بطريقة تتلافى تأخير السفينة بلا مبرر . وينبغي أن تفرض التشريعات الوطنية ذات الصلة على مشغّل الميناء أو المحطة البحرية التزاماً بالامتثال للوائح ، وذلك بفرض الغرامات المناسبة بسبب عدم الامتثال ودفع التعويضات في حالة حدوث تأخير غير مبرّر للسفينة .

اللائحة 16 - الترميد على متن السفينة

تنطبق هذه اللائحة على الترميد على متن السفن ، وتنصّ على بعض أنواع الحظر في ما يتصل بالمواد التي يمكن ترميدها والظروف التي ينبغي فيها عدم القيام بالترميد في الموانئ والمرافئ ومصبات الأنهار .

- ينبغي إدراج نص هذا الحكم في التشريعات الوطنية ذات الصلة .
- إن اللائحة 5.16 تشير إلى صكوك دولية أخرى وإلى استحداث عملية بديلة لمعالجة النفايات . ولذا فقد لا تكون مناسبة للإدراج في اللوائح الوطنية التي تنطبق على السفن ، لكن قد يلزم إدراجها في تشريعات وطنية أخرى ذات صلة .

- تنصّ اللائحة 2.6.16 على أنه يجوز ، في الظروف المحددة ، السماح بالإعفاء من المتطلبات المتعلقة بإصدار الشهادات للمرمّات . وينبغي أن تتناول التشريعات الوطنية ذات الصلة هذه الحالات .

اللائحة 17 - مرافق استلام النفايات

تقتضي هذه اللائحة أن تتعهد حكومة كل طرف من الأطراف بضمان توفير مرافق لاستلام النفايات المعدات والمواد عند إنزالها من السفن . وهذا لا يعني بالضرورة أنه يجب على الحكومة أن توفر المرفق ؛ ويمكن أن يُطلب من سلطة الموانئ أو مشغّل المحطة البحرية توفير المرافق .

- ينبغي إدراج نص هذا الحكم في التشريعات الوطنية ذات الصلة . ويتعيّن على الأطراف تحديد المكان والطريقة المناسبين لتجسيد هذا الالتزام على الصعيد الوطني .

اللائحة 18 - مدى توافر زيت الوقود ونوعيته

تضع هذه اللائحة التزاماً على الأطراف بتنظيم مورّدي زيت الوقود الذين يخضعون لولايتها من خلال السلطات المختصة في الدولة .

تقتضي اللائحة 1.18 من الأطراف اتخاذ "جميع الخطوات المعقولة" للتشجيع على توافر زيت الوقود الذي يستوفي المعايير وأن تبلغ المنظمة البحرية الدولية بهذا التوافر . بيد أنه رهناً باحتياجات ومتطلبات القطاع البحري في البلد ، لا يجب تناول ذلك في التشريعات الوطنية نفسها بل يمكن النص عليه في إجراءات إدارية .

ومن المهم الإشارة إلى أنه لتمكين طرف من اتخاذ إجراءات إنفاذ بحق السفن الأجنبية المسجّلة التي تدخل موانئه و/أو مياهه الإقليمية ، فإنه تُفرض أيضاً التزامات على الأطراف باتخاذ إجراءات بحق السفن التي لا تستخدم زيت وقود يستوفي المعايير ، وفي الوقت ذاته ينبغي أن يستوفي زيت الوقود الذي يُسلم إلى السفن ويستخدم على متنها المعايير المنصوص عليها في اللائحة 3.18 من المرفق VI لاتفاقية ماربول . وتنصّ اللائحة أيضاً على الالتزام بإبلاغ الأطراف الأخرى عن حالات الوقود الذي لا يستوفي المعايير وبتأخذ الإجراءات اللازمة عند استلام هذه التقارير .

ويتعيّن أيضاً على السفن التي تخضع لللائحتين 5 و 6 من المرفق VI لاتفاقية ماربول أن تدوّن تفاصيل زيت الوقود الذي يتم تسليمه واستخدامه على متنها في مذكرة توريد الوقود (BDN) بما في ذلك محتوى الكبريت في زيت الوقود . ويتعيّن على مورّد زيت الوقود المحلي أن يزود السفينة بمذكرة توريد الوقود (BDN) (اللائحة 9.18 من المرفق VI لاتفاقية ماربول) وأن تتضمن على الأقل المعلومات المحددة في التذييل V للمرفق VI لاتفاقية ماربول . ويجب الاحتفاظ بمذكرة توريد الوقود لمدة ثلاث سنوات بعد توريد زيت الوقود على متن السفينة

وتقتضي اللائحة 9.18 أيضاً من الطرف أن يضمن تعيين هيئة أو وكالة مناسبة للقيام بتسجيل ومراقبة مورّدي زيت الوقود المحليين .

- ينبغي إدراج نصّ هذا الحكم في التشريعات الوطنية ذات الصلة ، باستثناء اللائحة 1.18 التي تتناول التشجيع على توافر زيت الوقود الذي يستوفي المعايير . ويتعيّن على الطرف أن يحدد السلطات التي ستنظّم مورّدي زيت الوقود . ولا يلزم أن تكون هذه السلطة هي الإدارة البحرية (أي التي تعمل السفينة تحت سلطتها) ؛ ويجوز أن تكون كياناً تابعاً للوزارة المسؤولة عن الطاقة ويضطلع بمسؤولية عامة عن تنظيم نوعية زيت الوقود .
- تنطبق أحكام التذييل V للمرفق VI لاتفاقية ماربول عند سنّ التشريعات الوطنية إذ أنها تنصّ على المعلومات التي يتعيّن إدراجها في مذكرة توريد الوقود (BDN) .

- في ما يتصل بوضع اللائحة 9.18 موضع التنفيذ في التشريعات الوطنية ، يجوز لطرف من الأطراف أن يقرر أنه ليس من الضروري إدراج هذا الالتزام في التشريعات المتعلقة بالنقل البحري التجاري ، بل من خلال تشريع يتناول مراقبة نوعية زيت الوقود أو من خلال إجراءات إدارية . وينبغي أن تشترط الأحكام على مورّد زيت الوقود أن يسلم السفينة التي يجري تزويدها بزيت الوقود مذكرة توريد الوقود (BDN) .

الفصل 4 – لوائح كثافة انبعاثات الكربون من النقل البحري الدولي

اللائحة 19 – الانطباق

تتطبق اللوائح الواردة في هذا الفصل على جميع السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر ما لم يُنص على خلاف ذلك .

ولا تنطبق المتطلبات على السفن التي تقوم برحلات في المياه الوطنية حصراً ، غير أنه ينبغي لكل طرف في المرفق VI لاتفاقية ماربول أن يكفل ، عن طريق اعتماد تدابير مناسبة ، بناء هذه السفن وتشغيلها على نحو يتسق مع مقتضيات الفصل ، بقدر ما يكون ذلك حقيقياً وعملياً . ولا تنطبق المتطلبات على السفن غير المدفوعة بوسائل ميكانيكية والمنصات وأبراج الحفر ، بغض النظر عن وسيلة دفعها .

تُستثنى السفن المجهزة بِنُظْم دفع غير تقليدية (أي السفن المجهزة بِنُظْم للدفع بمحرك ديزل – كهربائي أو الدفع بواسطة التربينات أو نُظْم الدفع المختلطة) من متطلبات اللوائح 22 إلى 25 من المرفق VI لاتفاقية ماربول . انظر اللائحة 3.19 من المرفق VI لاتفاقية ماربول للاطلاع على قائمة السفن المعفاة من أحكام معينة بموجب الفصل 4 فقط .

وهناك أيضاً استثناءات محدودة من شرط استيفاء المؤشر التصميمي المحقّق والمؤشر التصميمي المطلوب لفعالية استهلاك السفن للطاقة (اللائحتان 22 و 24) . ولا ينطبق هذا إذا أُبرِمَ عقد بناء السفينة أو مُدَّ صالبيها (أو بلغت مرحلة مماثلة من مراحل البناء) في 1 تموز/يوليو 2017 أو بعد ذلك التاريخ أو إذا حلَّ تاريخ التسليم في 1 تموز/يوليو 2019 أو بعد ذلك التاريخ . ويعامل التحويل الرئيسي الذي تخضع له سفينة جديدة أو موجودة بطريقة مماثلة . ويتعيّن على إدارة دولة العَلَم التابعة لها السفينة أن تبلغ المنظمة البحرية الدولية بتفاصيل أي إعفاءات من أجل تعميمها على الأطراف في المرفق VI لاتفاقية ماربول .

- ينبغي إدراج نصّ هذا الحكم في التشريعات الوطنية ذات الصلة .

اللائحة 20 – الهدف

تحدّد هذه اللائحة هدف هذا الفصل ألا وهو تخفيض كثافة انبعاثات الكربون من النقل البحري الدولي توصلاً إلى المستويات التي يُطَمَح إلى بلوغها المنصوص عليها في الاستراتيجية الأولى للمنظمة البحرية الدولية بشأن تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من السفن .

- إن نص هذا الحكم هو بيان عام عن القصد أو الهدف من الفصل . ويتعيّن على قطاع النقل البحري الدولي الامتثال لمتطلبات الفصل من أجل بلوغ هذا الهدف . ويجب أن تجسّد التشريعات الوطنية المتطلبات المنصوص عليها في هذا الفصل . بيد أنه قد لا يلزم إدراج هذا النص بالتحديد في التشريعات الوطنية .

اللائحة 21 – المتطلبات التشغيلية

يجب على السفينة التي ينطبق عليها هذا الفصل أن تمتثل ، حسب الاقتضاء ، للمتطلبات التقنية والمتطلبات التشغيلية لكثافة انبعاثات الكربون المنصوص عليها في اللوائح .

- ينبغي إدراج نصّ هذا الحكم في التشريعات الوطنية ذات الصلة .

اللائحة 22 - المؤشر التصميمي المحقق لفعالية استهلاك السفن للطاقة (EEDI)

يتعيّن احتساب المؤشر التصميمي المحقق لفعالية استهلاك السفن للطاقة (EEDI) لكل سفينة جديدة ولكل سفينة جديدة أو موجودة خضعت لعملية تحويل رئيسية (على النحو المعرّف في اللائحة 2) ، ويتعيّن احتسابه مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة البحرية الدولية .

- ينبغي إدراج نصّ هذا الحكم في التشريعات الوطنية ذات الصلة .

اللائحة 23 - المؤشر التصميمي المحقق لفعالية استهلاك السفن الموجودة للطاقة (EEXI)

يتعيّن احتساب المؤشر التصميمي المحقق لفعالية استهلاك السفن الموجودة للطاقة (EEXI) لكل سفينة ولكل سفينة خضعت لعملية تحويل رئيسية (على النحو المعرّف في اللائحة 2 من المرفق VI لاتفاقية ماربول) ، ويتعيّن احتسابه مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة البحرية الدولية .

- ينبغي إدراج نصّ هذا الحكم في التشريعات الوطنية ذات الصلة .

اللائحة 24 - المؤشر التصميمي المطلوب لفعالية استهلاك السفن للطاقة (EEDI)

تنطبق هذه اللائحة على كل سفينة جديدة وكل سفينة جديدة أو موجودة خضعت لعملية تحويل رئيسية (على النحو المعرّف في اللائحة 2 من المرفق VI لاتفاقية ماربول) وتنصّ على طريقة تحديد المؤشر التصميمي المطلوب لفعالية استهلاك السفن للطاقة (EEDI) .

- ينبغي إدراج نصّ هذا الحكم في التشريعات الوطنية ذات الصلة ، باستثناء اللائحة 6.24 من المرفق VI لاتفاقية ماربول التي تضع التزاماً على المنظمة البحرية الدولية .

اللائحة 25 - المؤشر التصميمي المطلوب لفعالية استهلاك السفن الموجودة للطاقة (EEXI)

تنطبق هذه اللائحة على كل سفينة وكل سفينة خضعت لعملية تحويل رئيسية (على النحو المحدد في اللائحة 2 من المرفق VI لاتفاقية ماربول) ، وتنصّ على طريقة تحديد المؤشر التصميمي المطلوب لفعالية استهلاك السفن الموجودة للطاقة (EEXI) .

- ينبغي إدراج نصّ هذا الحكم في التشريعات الوطنية ذات الصلة ، باستثناء اللائحة 25.3 من المرفق VI لاتفاقية ماربول التي تضع التزاماً على المنظمة البحرية الدولية .

اللائحة 26 - خطة إدارة فعالية استهلاك السفينة للطاقة (SEEMP)

يتعيّن على السفن الجديدة والموجودة على حد سواء أن تحتفظ على متنها بخطة خاصة بها لإدارة فعالية استهلاكها للطاقة (SEEMP) . وتُنشئ هذه الخطة آلية لتحسين فعالية استهلاك السفينة للطاقة باستخدام تدابير تشغيلية .

وفي حالة السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 5 000 طن فأكثر ، يجب أن تتضمن خطة إدارة فعالية استهلاك السفينة للطاقة (SEEMP) وصفاً للمنهجية التي سنّبت لجمع البيانات التي تقتضيها اللائحة 1.27 من المرفق VI لاتفاقية ماربول والإجراءات التي سستُخدَم للإبلاغ عن البيانات . وفي 1 كانون الثاني/يناير 2023 أو قبل ذلك التاريخ ، سيتعيّن أن تتضمن أيضاً وصفاً للمنهجية التي سيتم استخدامها لحساب مؤشر كثافة الكربون التشغيلي السنوي الذي تحققه السفينة (CII)، ومؤشر CII التشغيلي السنوي المطلوب ، الذي تقتضيه اللائحة 28 من المرفق VI لاتفاقية ماربول .

- ينبغي إدراج نصّ هذا الحكم في التشريعات الوطنية ذات الصلة .

اللائحة 27 - جمع البيانات عن مدى استهلاك السفينة للوقود والإبلاغ عن ذلك

تنطبق هذه اللائحة على كل سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 5 000 طن فأكثر ، وتُلزم مشغّل السفينة بجمع البيانات المتصلة باستهلاك زيت الوقود على النحو المحدد في التذييل IX للمرفق VI لاتفاقية ماربول ، وذلك للسنة التقويمية 2019 وكل سنة تقويمية لاحقة أو لجزءٍ منها ، حسب الاقتضاء ، وفقاً للمنهجية الواردة في خطة إدارة فعالية استهلاك السفينة للطاقة (SEEMP) .

ويتعيّن أن تُرسَل هذه البيانات من السفينة إلى إدارة دولة العَلَم التابعة لها والتي تقوم ، بعد التحقق منها ، بإصدار بيان امتثال للسفينة يتصل بالإبلاغ عن استهلاك زيت الوقود . ويلتزم الطرف في المرفق VI لاتفاقية ماربول بأن ينقل إلى قاعدة بيانات المنظمة البحرية الدولية عن مدى استهلاك السفن لزيت الوقود بيانات استهلاك زيت الوقود التي يتم الإبلاغ عنها والتي تزوّده بها سفنه المسجّلة ، وذلك في غضون شهر من إصدار بيان الامتثال .

- ينبغي إدراج نص هذا الحكم في التشريعات الوطنية ذات الصلة ، باستثناء اللوائح 10.27 إلى 13.27 من المرفق VI لاتفاقية ماربول والتي تضع التزامات على المنظمة البحرية الدولية .

اللائحة 28 - كثافة الكربون التشغيلي

تنطبق هذه اللائحة على كل سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 5 000 طن فأكثر وتقتضي أن تقوم كل سفينة بحساب مؤشر كثافة الكربون التشغيلي السنوي (CII) ، بعد نهاية السنة التقويمية 2023 وبعد نهاية كل سنة تقويمية تالية . وتضع اللائحة أيضاً طريقة تحديد مؤشر كثافة الكربون التشغيلي السنوي المطلوب ، ومعدّل كثافة الكربون التشغيلي (A إلى E) ، مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة البحرية الدولية².

وعندما يتبين أن السفينة لم تحقق المعدّل المطلوب لكثافة الكربون التشغيلي ، يُشترط عليها وضع خطة للإجراءات التصحيحية ضمن إطار خطة إدارة فعالية استهلاكها للطاقة ، تخضع لإجراءٍ للتحقق ، بغية بلوغ المعدّل التشغيلي السنوي المطلوب .

- ينبغي إدراج نص هذا الحكم في التشريعات الوطنية ذات الصلة ، باستثناء اللائحة 11.28 من المرفق VI لاتفاقية ماربول التي تفرض التزاماً على المنظمة البحرية الدولية .

اللائحة 29 - تشجيع التعاون التقني ونقل التكنولوجيا في ما يتصل بتعزيز فعالية استهلاك السفن للطاقة

- تفرض هذه اللائحة على الأطراف في المرفق VI لاتفاقية ماربول التزاماً بالتعاون ولذا لا يتعيّن إدراج نص هذا الحكم في التشريعات الوطنية .

² لم تكن قد صدرت بعد عند نشر هذه الوثيقة .

الفصل 5 - التحقق من التقيد بأحكام هذا المرفق

اللائحة 30 - التطبيق

اللائحة 31 - التحقق من الامتثال

- تفرض نصوص هذه الأحكام التزامات على الأطراف في المرفق VI لاتفاقية ماربول والمنظمة البحرية الدولية وبالتالي لا يتعين إدراجها في التشريعات الوطنية .

التذييلات

التذييل I – نموذج الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء (IAPP) (اللائحة 8) :

ينبغي إدراج هذا التذييل في التشريعات الوطنية ذات الصلة .

التذييل II – دورات الاختبار وعوامل الترجيح (اللائحة 13) :

ينص هذا التذييل على التزامات للتحقق من استيفاء محركات الديزل البحرية حدود انبعاث أكاسيد النتروجين المنطبقة بموجب اللائحة 13 باستخدام إجراءات الاختبارات وأسلوب القياس على النحو المحدد في المدونة التقنية المنقحة بشأن أكاسيد النتروجين لعام 2008 . وينبغي إدراج هذا النصّ في التشريعات الوطنية ذات الصلة .

التذييل III – معايير وإجراءات تعيين مناطق ضبط انبعاثات أكاسيد الكبريت (اللائحتان 6.13 و 3.14) :

لا يتعيّن إدراج هذا النصّ في التشريعات الوطنية ذات الصلة .

التذييل IV – الموافقة على طراز المرّمّادات على متن السفن وحدودها التشغيلية (اللائحة 16) :

ينبغي إدراج هذا النصّ في التشريعات الوطنية ذات الصلة .

التذييل V – المعلومات التي يتعيّن إدراجها في مذكرة توريد الوقود (اللائحة 5.18) :

ينبغي إدراج هذا النصّ في التشريعات الوطنية ذات الصلة .

التذييل VI – إجراءات التحقق من الوقود لأغراض أخذ عينات الوقود المنصوص عليها في المرفق VI لاتفاقية ماربول (اللائحة 2.8.18 أو اللائحة 8.14) :

ينبغي إدراج هذا النصّ في التشريعات الوطنية ذات الصلة .

التذييل VII – مناطق ضبط الانبعاثات (اللائحتان 6.13 و 3.14) :

ينبغي إدراج هذا النصّ في التشريعات الوطنية ذات الصلة .

التذييل VIII – نموذج الشهادة الدولية لفعالية استهلاك السفينة للطاقة (IEE) (اللائحة 2.8) :

ينبغي إدراج هذا النصّ في التشريعات الوطنية ذات الصلة .

التذييل IX – المعلومات التي يتعيّن تزويد قاعدة بيانات استهلاك السفن للوقود التابعة للمنظمة البحرية الدولية بها (اللائحة 27) :

ينبغي إدراج هذا النصّ في التشريعات الوطنية ذات الصلة .

التذييل X – نموذج بيان الامتثال – الإبلاغ عن مدى استهلاك السفينة للوقود ومعدّل كثافة الكربون التشغيلي (اللائحة 3.8) :

ينبغي إدراج هذا النصّ في التشريعات الوطنية ذات الصلة .

التذييل XI - نموذج شهادة إعفاء الصنادل غير المطقمة وغير ذاتية الدفع (UNSP) (اللائحة 4.8) :

رهنأً باحتياجات ومتطلبات القطاع البحري في البلد ، ينبغي إدراج هذا الحكم في التشريعات الوطنية ذات الصلة .

زيد من المعلومات

بوحدة تنسيق مشروع GreenVoyage2050

المنظمة البحرية الدولية (IMO)

4 Albert Embankment, London, SE1 7SR,
United Kingdom

<https://greenvoyage2050.imo.org/>