



قرار وزير المواصلات رقم 422 لسنة 2025 م بشأن اعتماد لائحة إجراءات رقابة دولة الميناء للسفن الأجنبية في الموانئ والمياه الليبية

تاريخ النشر: 17 يونيو 2025

رقم التشريع: 422

رقم المُعرِّف: DEC-MOT-422-2025

الجهة المُصدِّرة: وزارة المواصلات

نوع التشريع: القرارات

الحالة: ساري (نافذ)

القطاع: البحري

دولة ليبيا

حكومة الوحدة الوطنية

وزارة المواصلات

وزير المواصلات:

- بعد الاطلاع على بيان انتصار ثورة 17 فبراير الصادر في 22 فبراير 2011 م.
- وعلى الإعلان الدستوري المؤقت وتعديلاته.
- وعلى الاتفاق السياسي الموقع بتاريخ 17 ديسمبر 2015 م.
- وعلى مخرجات ملتقى الحوار السياسي الليبي المنعقد بتاريخ 9 نوفمبر 2020 م.
- وعلى القانون المالي للدولة وتعديلاته.
- وعلى القانون البحري الليبي 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 قرار اللجنة الشعبية العامة سابقاً رقم (81) لسنة 2008 م بشأن إنشاء مصلحة الموانئ والنقل البحري وتعديلاته.
- وعلى قرار مجلس النواب رقم (1) لسنة 2021 م بشأن منح الثقة لحكومة الوحدة الوطنية.
- وعلى قرار المجلس الرئاسي بحكومة الوفاق الوطني رقم (254) لسنة 2018 م بشأن تقرير بعض الأحكام في قرار اللجنة الشعبية العامة سابقاً رقم (81) لسنة 2008 م بشأن إنشاء مصلحة الموانئ والنقل البحري.

- وعلى قرار مجلس الوزراء رقم (251) لسنة 2022 م بشأن اعتماد الهيكل التنظيمي وتحديد اختصاصات وزارة المواصلات وتنظيم جهازها الإداري.
- وعلى قرار اللجنة الشعبية العامة للمواصلات رقم (14) لسنة 2010 م بشأن اعتماد التنظيم الداخلي لمصلحة الموانئ والنقل البحري.
- وعلى قرار وزير المواصلات رقم (536) لسنة 2022 م بشأن اعتماد التنظيم الداخلي لديوان وزارة المواصلات.
- وعلى قرار وزير المواصلات رقم (99) لسنة 2018 م بشأن اعتماد لائحة إجراءات رقابة دولة الميناء للسفن الأجنبية.
- وعلى كتاب السيد رئيس مصلحة الموانئ والنقل البحري رقم (110/18) المؤرخ في 2025/02/02.

قرر

مادة 1

تعتمد لائحة إجراءات رقابة دولة الميناء للسفن الأجنبية في الموانئ والمياه الليبية، وذلك على النحو المرفق بهذا القرار.

مادة 2

يعمل بهذا القرار من تاريخ صدوره وعلى الجهات المختصة تنفيذه، ويلغى كل حكم مخالف لأحكامه.

لائحة إجراءات رقابة دولة الميناء للسفن الأجنبية في الموانئ والمياه الليبية المرفقة بقرار وزير المواصلات رقم (422) لسنة 2025 م

المادة 1

تعريفات عامة

يقصد بالمصطلحات والعبارات الآتية في تطبيق أحكام هذه اللائحة المعاني المبينة قرين كل منها ما لم ينص السياق على غير ذلك.

المصطلح	التعريف
القوانين اللوائح القرارات	التشريعات.
السلطة المختصة	مصلحة الموانئ والنقل البحري والمختصة بتطبيق أحكام هذه اللائحة.
الإدارة المختصة	إدارة الشؤون البحرية بمصلحة الموانئ والنقل البحري.
سلطة الميناء	الإدارات السيادية بالموانئ الليبية.
دولة العلم	سلطة الدولة التي يحق للسفينة أن ترفع علمها.
مفتش رقابة دولة الميناء	الموظف المخول من السلطة البحرية لتنفيذ عمليات التفتيش التي تتطلبها هذه اللائحة.
أسباب واضحة وجلية	الأدلة التي في الحكم المهني لمفتش رقابة دولة الميناء تدعو إلى تفتيش أكثر تفصيلاً للسفينة، معداتها أو طاقمها.
تفتيش أكثر تفصيلاً	عملية تفتيش تخضع فيها السفينة ومعداتها والطاقم ككل أو أجزاء منها لعملية تفتيش معمقة تغطي بدن السفينة، المعدات، التطبيق، وظروف المعيشة والعمل والامتثال للإجراءات التشغيلية على متن السفينة.
المنشأة البحرية	منصة ثابتة أو عائمة أو خزانات عائمة تعمل في أي منطقة من المياه الليبية أو غيرها من الأماكن البحرية الخاضعة لدولة ليبيا.
المالك	المشغل للسفينة أو المدير أو المؤجر أو وكيل السفينة.
السفينة	هي كل منشأة صالحة للملاحة مهما كانت حمولتها وتسميتها.
سفينة دون المعايير	السفينة التي يكون بدنها أو محركاتها أو معداتها أو سلامة التشغيل هي أقل بكثير من المعايير التي تتطلبها الاتفاقيات البحرية الدولية ذات الصلة أو أن يكون طاقمها ليس متوافقاً مع وثيقة الحد الأدنى للتشغيل الآمن.
أوجه القصور	حالة يتبين فيها عدم الامتثال لمتطلبات الاتفاقية ذات الصلة بالموضوع.
الاحتجاز	إجراء التدخل الذي تتخذه رقابة دولة الميناء عندما لا تتوافق حالة السفينة أو طاقمها بشكل جوهري مع التشريعات والاتفاقيات ذات الصلة لضمان عدم مغادرة السفينة في حالة أنها تشكل خطراً على السفينة أو الأشخاص على متنها، أو تهديداً بالإضرار بالبيئة البحرية، سواء كان هذا الإجراء سيؤثر على الجدول الزمني الطبيعي لمغادرة السفينة أم لا.
التفتيش	زيارة على متن السفينة للقيام بالتحقق من صلاحية الشهاد والوثائق الأخرى ذات الصلة بالموضوع والحالة العامة للسفينة ومعداتها وطاقمها.

المصطلح	التعريف
الهيئة المعتمدة (RO)	هيئة تصنيف سفن فوضتها السلطة المختصة للعمل نيابة عنها لتوفير خدمات نظامية وشهادات للسفن التي يحق لها أن ترفع علمها.
إيقاف إحدى العمليات	منع سفينة من مواصلة عملية ما بسبب تحديد أوجه قصور فردية أو مجتمعة تؤدي مع استمرار هذه العملية إلى حدوث خطر.
الشهادة الصالحة	شهادة صادرة مباشرة عن طرف في اتفاقية ذات صلة بالموضوع أو نيابة عنها من قبل هيئة معتمدة وتكون لمدة سارية المفعول وتستوفي أحكام الاتفاقية ذات الصلة بالموضوع وتتضمن بيانات تتطابق مع السفينة وطاقمها ومعداتاتها.

أحكام عامة

مادة 2

تسمى هذه اللائحة بـ “لائحة إجراءات رقابة دولة الميناء للسفن الأجنبية في الموانئ والمياه الليبية”.

مادة 3

تعتبر الملاحق المرفقة مع هذه اللائحة جزءاً لا يتجزأ من أحكامها.

مادة 4

الأهداف والغرض من اللائحة

تهدف هذه اللائحة إلى تحقيق الأهداف التالية:

1. تنفيذ التزامات الدولة الواردة في مختلف الاتفاقيات البحرية الدولية فيما يتعلق برقابة الدولة على السفن الأجنبية وخاصة القرار النافذ الصادر عن المنظمة البحرية الدولية المتعلق بـ “إجراءات المراقبة على السفن الأجنبية من قبل رقابة دولة الميناء”.
2. تفتيش السفن الأجنبية في الموانئ الوطنية والمياه الليبية للتحقق من أن حالة السفينة ومعداتاتها تتوافق مع متطلبات الاتفاقيات الدولية وأن السفينة مطقمة حسب وثيقة الحد الأدنى للتطبيق الأمن ويتم تشغيلها وفقاً لهذه القواعد بما يلي سلامة الأرواح والممتلكات والبيئة البحرية.
3. الحد من تواجد السفن الأجنبية التي دون المعايير في الموانئ والمياه الليبية.
4. إرساء نظام تشريعي وإداري لممارسة الرقابة على السفن الأجنبية التي ترسو بالموانئ الليبية.

مادة 5

نطاق التطبيق

تسري أحكام هذه اللائحة على جميع السفن الأجنبية التي ترسو في إحدى الموانئ الليبية أو التي تبحر في المياه الليبية والتي تخضع لأحكام الصكوك والتشريعات التالية:

1. الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 في صيغتها المعدلة (اتفاقية سولاس لعام 1974).
2. الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 في صيغتها المعدلة (اتفاقية خطوط التحميل لعام 1966).
3. الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات والخفارة للملاحين لعام 1978، في صيغتها المعدلة (اتفاقية STCW).
4. الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن لعام 1969 في صيغتها المعدلة.
5. اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار لعام 1972 في صيغتها المعدلة.
6. الاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري من السفن 73/78 بصيغتها المعدلة (MARPOL).
7. التشريعات الوطنية ذات العلاقة بالاتفاقية الدولية لمنظمة العمل البحري 2006 (MLC) في صيغتها المعدلة.
8. التشريعات الوطنية ذات العلاقة بالاتفاقية الدولية لأنظمة مقاومة التصاق الشوائب (AFS).

مادة 6

السلطة المختصة

تكلف السلطة المختصة والمتمثلة في مصلحة الموانئ والنقل البحري بتنفيذ كافة التزامات ومسؤوليات دولة ليبيا فيما يتعلق بعملية إجراء مراقبة السفن الأجنبية التي ترسو في الموانئ الليبية وتبحر في المياه الليبية وذلك في إطار رقابة دولة الميناء.

مادة 7

تكلف السلطة المختصة بعملية إعداد وتدريب وتأهيل الموظفين المسؤولين عن ممارسة الرقابة على السفن الأجنبية من قبل دولة الميناء.

مادة 8

يخول رئيس السلطة المختصة بإصدار القرارات والتعميمات اللازمة لأية تعديلات أو تحديثات جديدة تصدر عن المنظمة البحرية الدولية أو أية منظمات دولية أخرى صلة بشأن إجراءات تطبيق رقابة دولة الميناء وإبلاغ المفتشين المعنيين والجهات ذات العلاقة بهذه التعديلات في آجالها.

مادة 9

المواصفات المهنية للموظفين المسؤولين عن الرقابة على السفن

تتم مراقبة السفن الأجنبية من قبل رقابة دولة الميناء عن طريق موظفين معتمدين من طرف الإدارة المختصة وحائزين على المؤهلات والتدريبات المطلوبة لممارسة مهمتهم كما يلي:

1. ينبغي أن يكون الموظف المسؤول عن ممارسة الرقابة على السفن الأجنبية من قبل دولة الميناء من ذوي الخبرة بصفة خبير معاينة تابع للسلطة المختصة.
2. ينبغي أن يكون الموظف المسؤول عن ممارسة الرقابة على السفن الأجنبية من قبل دولة الميناء قادراً على التفاهم مع أفراد الطاقم الرئيسيين باللغة الإنجليزية.
3. ينبغي أن تتوفر لدى الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن الأجنبية المعرفة اللازمة بأحكام الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية ذات الصلة المتعلقة بمراقبة السفن الأجنبية من طرف دولة الميناء.

مادة 10

ينبغي أن تتوفر لدى الموظفين المسؤولين عن ممارسة الرقابة على السفن الأجنبية الذين يقومون بعمليات تفتيش فيما يتعلق بالمتطلبات التشغيلية وفق أحد الشروط التالية:

1. أن يكونوا مؤهلين بصفة ربان أو كبير مهندسين، ولديهم خبرة لا تقل على ثلاث سنوات كعمل فعلي على متن السفن التجارية.
- أو
2. أن يكونوا موظفين تابعين للإدارة المختصة تتوفر لديهم المؤهلات والتجربة اللازمة للقيام بعمليات التفتيش للمتطلبات التشغيلية المعنية.

كما يجوز للموظف المسؤول عن ممارسة الرقابة على السفن الأجنبية الذي تنقصه الخبرة المهنية المطلوبة أن يستعين بأي شخص يملك الخبرة المطلوبة وذلك بعد موافقة الإدارة المختصة.

مادة 11

يتعين على السلطة المختصة تنظيم دورات تدريبية للموظفين المسؤولين عن ممارسة الرقابة على السفن الأجنبية بصفة دورية لتزويدهم بالمعرفة اللازمة بأحكام الاتفاقيات ذات الصلة، على أن يأخذ هذا التدريب في الحسبان أحدث الدورات التدريبية وفق المناهج النمطية التي تصدر عن المنظمة البحرية الدولية.

مادة 12

1. تتعهد السلطة المختصة بالتأكد من مدى التزام الموظفين المسؤولين عن الرقابة على السفن الأجنبية بمبادئ النزاهة والمهنية والشفافية.
2. يجب على الموظفين المسؤولين عن الرقابة على السفن الأجنبية والأشخاص الذين يساعدهم ألا يكونوا عرضة لأي ضغوط تجارية أو مالية ويجب ألا يكون لهم أي مصلحة تجارية في الموانئ التي يعملون فيها والسفن التي يقومون بتفتيشها أو في الشركات التي تقدم الخدمات في الموانئ، كما يجب ألا يتم توظيفهم من قبل الهيئات المعتمدة.
3. يتعين على الموظفين المسؤولين عن الرقابة على السفن الأجنبية اتباع الخطوط التوجيهية الواردة بمدونة الممارسات السليمة للموظفين المسؤولين عن الرقابة على السفن الأجنبية الذين يقومون بعمليات تفتيش بشأن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء (التعميم MSC-MEPC.4/Circ.2) (الملحق رقم 1).

مادة 13

يجب على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن الأجنبية خلال ممارسته لمهامه، حمل وثيقة هوية صادرة عن الإدارة المختصة تشير إلى أنه مخول حسب الأصول لإجراء عمليات تفتيش في إطار مراقبة السفن الأجنبية في الموانئ والمياه الليبية.

مراقبة سفن الدول غير الأطراف في الاتفاقيات

مادة 14

عند تفتيش سفينة ترفع علم دولة ليست طرفاً في اتفاقية، يجب على الموظفين المسؤولين عن الرقابة على السفن الأجنبية التأكد من أن معاملة هذه السفينة وطاقتها ليست أكثر أفضلية من معاملة السفينة التي ترفع علم دولة طرف في تلك الاتفاقية لضمان عدم منح أفضلية عند إجراء معاينات وعمليات تفتيش وضمان بلوغ مستوى متكافئ من حيث السلامة وحماية البيئة البحرية.

مادة 15

يجب على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن الأجنبية التأكد من أن المعايينات وعمليات التفتيش على المعدات أو الأجهزة المكافئة التي يتم اعتمادها من قبل دولة العلم أو الهيئات المعتمدة (RO) كافية لضمان درجة مكافئة من السلامة وحماية البيئة البحرية وأن السفينة والطاقم لا يشكلان خطراً على من هم على متن هذه السفينة أو أنهما لا يشكلان خطراً غير مقبول يهدد بإلحاق الضرر بالبيئة البحرية.

مادة 16

إذا كانت في حوزة السفينة أو أفراد الطاقم شهادات غير الشهادات التي تتطلبها إحدى الاتفاقيات، يمكن للموظف المسؤول عن الرقابة على السفن الأجنبية أن يأخذ في الحسبان شكل هذه المستندات ومحتواها في تقييم تلك السفينة.

مادة 17

مراقبة السفن غير الخاضعة للاتفاقيات بسبب حجمها

تقتصر عملية مراقبة السفن الأجنبية التي لا تخضع للاتفاقيات الدولية بسبب حجمها على تقييم ما إذا كانت السفينة ذات معيار مقبول فيما يتعلق بالسلامة والبيئة البحرية، وينبغي على الموظفين المسؤولين عن الرقابة على السفن الأجنبية في سياق ممارستهم لمهامهم أن يأخذوا بعين الاعتبار أي شهادات ومستندات أخرى صادرة عن إدارة دولة العلم.

مادة 18

في سياق إجراء تقييم ما إذا كانت السفينة ذات معيار مقبول فيما يتعلق بالسلامة والبيئة البحرية يتعين على الموظفين المسؤولين عن الرقابة على السفن الأجنبية الأخذ بعين الاعتبار العوامل الخاصة بـ طول الرحلة والخدمة المقررة وطبيعتها وحجم السفينة وطاقمها وتجهيزاتها وطبيعة البضاعة.

مادة 19

اختيار السفن ذات الأولوية للتفتيش

عند تحديد السفن ذات الأولوية في تطبيق إجراءات رقابة دولة الميناء، يتعين على الموظفين المسؤولين عن الرقابة على السفن الأجنبية تطبيق الإجراءات المعتمدة في هذه اللائحة وملاحقها مع الأخذ في الاعتبار المبادئ التالية:

1. السفن القادمة إلى دولة ليبيا لأول مرة أو بعد غياب دام (12) شهراً أو أكثر من دخولها إلى أي ميناء ليبي.
2. السفن التي تم السماح لها بمغادرة ميناء أجنبي وبها أوجه قصور ليتم تصحيحها في الميناء التالي.
3. السفن التي تم الإبلاغ عن أوجه قصور بها من طرف دولة أخرى أو من المرشدين البحريين.
4. سفن ناقلات بضائع الصب، ناقلات المواد الكيميائية، أو ناقلات الغاز، ناقلات النفط، سفن الركاب، والتي يزيد عمرها عن (12) عاماً.
5. أداء علم السفينة، هيئة التصنيف، عمر السفينة وأداء الشركة المسؤولة عن نظام إدارة السلامة (ISM).

مادة 20

يجوز إجراء التفتيش على أي سفينة بناءً على معلومات يقدمها أحد الأطراف أو تقدمها هيئة مهنية أو نقابة، أو أفراد الطاقم أو يقدمها أي شخص آخر مهتم بسلامة تلك السفينة وطاقمها وركابها، أو مهتم بحماية البيئة البحرية.

عمليات التفتيش الأولية

تقتصر عملية مراقبة السفن الأجنبية الحاملة للشهائد والوثائق المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية ذات الصلة بالاتفاقيات سارية المفعول بدولة ليبيا على التأكد من وجود تلك الشهائد والوثائق على متن السفينة وكذلك التأكد من الحالة الفنية العامة للسفينة ومعدات طاقتها.

مادة 22

1. يتعين على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن الأجنبية التحقق من نوع السفينة المزمع تفتيشها وسنة بنائها وحجمها لأغراض تحديد ما ينطبق عليها من أحكام الاتفاقيات.
2. يتعين على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن الأجنبية أن يدقق في الشهادات والمستندات ذات الصلة بالسفينة التي تقتضيها الاتفاقيات ذات الصلة، وفقاً للقائمة المدرجة بالملحق رقم (12).
3. عند التفتيش على الشهادات أو الأدلة المستندة للبحارة الصادرة بموجب الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات والخفارة للملاحين (STCW 1978) وتعديلاتها يتعين على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن الأجنبية أن يسترشد بالملحق رقم (11)؛ وأن يعتمد على قائمة الشهادات الواردة في الجدول (B) (I/2) من اتفاقية (STCW 1978)، وتعديلاتها المذكور في مرفق الملحق رقم (11).

مادة 23

بعد التفتيش على الشهادات والمستندات، يتعين على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن الأجنبية أن يدقق في الحالة العامة للسفينة، بما في ذلك تجهيزاتها، حجرة القيادة، مقدمة السفينة، العنابر، حجرة المحركات، أماكن الإعاشة للطاقم وفق القرار النافذ للمنظمة البحرية الدولية الخاص بإجراءات الرقابة على السفن الأجنبية.

مادة 24

يتعين على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن الأجنبية التفتيش والتحقق من أنه تم تصحيح كل أوجه القصور التي وجب معالجتها ويرجع تاريخها إلى التفتيش السابق في إطار الرقابة على السفن الأجنبية من قبل دولة الميناء.

مادة 25

إذا كانت الشهادات المطلوبة بموجب الاتفاقيات ذات الصلة صالحة وإذا كانت انطباعاته العامة والملاحظات المرئية التي قام بها على متن السفينة تؤكد أن صيانة السفينة مرضية فيجب على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن الأجنبية حصر التفتيش على أية قصور تمت ملاحظتها أو تم الإبلاغ عنها.

مادة 26

لمراقبة أحكام الفصل التاسع من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS 74) ومدونة نظام إدارة السلامة (ISM)، يجب على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن الأجنبية من قبل دولة الميناء اتباع الخطوط التوجيهية التي وضعتها المنظمة البحرية الدولية "الخطوط التوجيهية لتطبيق مدونة (ISM) للموظفين المسؤولين عن إجراءات رقابة دولة الميناء" المرفقة بهذه اللائحة (الملحق رقم 8).

يتعين على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن الأجنبية اتباع أحكام اللوائح الوطنية ذات الصلة باتفاقية العمل البحري (MLC) لعام 2006 في صيغتها المعدلة والخطوط التوجيهية التي وضعتها منظمة العمل الدولية عند القيام بعمليات التفتيش.

القيام بعمليات تفتيش أكثر تفصيلاً

إذا كان لدى الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن الأجنبية سبب واضح وجلي للاعتقاد بناء على انطباعاته العامة أو ملاحظاته على متن السفينة أن السفينة أو معداتها أو طاقمها لا يفي بالمتطلبات بشكل جوهري فيتعين عليه أن يجري تفتيشاً أكثر تفصيلاً.

إذا كان للموظف المسؤول عن الرقابة على السفن الأجنبية سبب واضح وجلي لإجراء تفتيش أكثر تفصيلاً فيجب عليه إبلاغ الربان فوراً وإعلامه بأنه يمكنه الاتصال بالسلطة البحرية لدولة العلم أو الهيئة المعتمدة المسؤولة عن إصدار الشهادات وطلب حضورها على متن السفينة إذا رغب في ذلك.

أثناء إجراء تفتيش أكثر تفصيلاً لهيكل السفينة ومعداتها يتعين على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن الأجنبية اتباع "الخطوط التوجيهية بشأن القيام بعمليات تفتيش أكثر تفصيلاً لهيكل السفينة وتجهيزاتها" والمرفقة بهذه اللائحة (الملحق رقم 6).

أثناء إجراء تفتيش أكثر تفصيلاً لمتطلبات تشغيل السفينة يتعين على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن الأجنبية اتباع "الخطوط التوجيهية بشأن الرقابة على متطلبات التشغيل والمرفقة بهذه اللائحة (الملحق رقم 7).

أثناء إجراء تفتيش أكثر تفصيلاً لمعايير تقييم السفينة وشهائد البحارة وتنظيم حصص العمل والراحة على متن السفينة بموجب اتفاقية (STCW 1978) يتعين على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن الأجنبية اتباع "الخطوط التوجيهية للمسؤولين عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء فيما يتصل بمنح الشهادات للبحارة ومعايير التقييم وساعات الراحة" المرفقة بهذه اللائحة (الملحق رقم 11).

عمليات التفتيش التي يتم إجراؤها تطبيقاً للملحقين الأول والثاني لاتفاقية ماربول (MARPOL 73/78) يتعين على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن الأجنبية اتباع على التوالي "الخطوط التوجيهية بشأن عمليات التحقيق والتفتيش التي يتم القيام بها بمقتضى الملحقين الأول والثاني لاتفاقية ماربول (MARPOL 73/78)" المرفقة بهذه اللائحة (الملحق رقم 3) والملحق رقم (4) والملحق رقم (5).

عمليات التفتيش التي يتم إجراؤها تطبيقاً للتشريعات الوطنية ذات الصلة بالملحق السادس لاتفاقية ماريول (MARPOL 73/78)، يتعين على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن الأجنبية اتباع الخطوط التوجيهية بشأن الرقابة على السفن الأجنبية بمقتضى الملحق السادس لاتفاقية ماريول (MARPOL 73/78) المرفقة بهذه اللائحة (الملحق رقم 18).

مادة 35

الأسباب الواضحة والجلية للقيام بعملية تفتيش أكثر تفصيلاً

تشمل الأسباب الواضحة والجلية لإجراء تفتيش أكثر تفصيلاً، على سبيل المثال لا الحصر، ما يلي:

1. عدم وجود المعدات أو الترتيبات الرئيسية التي تتطلبها الاتفاقيات ذات الصلة.
2. التيقن بعد مراجعة شهادات السفينة من أن إحداها أو جميعها غير صالحة.
3. التيقن من أن الشهادات والمستندات التي تتطلبها الاتفاقيات ذات الصلة ليست موجودة على متن السفينة أو غير كاملة أو غير محدثة أو تشتمل على معلومات خاطئة.
4. توافر الدليل استناداً إلى الانطباعات العامة التي تتكون لدى الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن الأجنبية أو ملاحظاته بوجود تدهور أو عيوب خطيرة في البدن أو الهيكل قد تهدد قدرة السفينة على مقاومة دخول الماء إلى داخل هيكلها أو مدى صمودها لعوامل الطقس.
5. توافر الدليل استناداً إلى الانطباعات العامة التي تتكون لدى الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن الأجنبية أو ملاحظاته بوجود أوجه قصور خطيرة في معدات السلامة أو معدات مكافحة التلوث وأجهزة الملاحة وتوليد الطاقة.
6. توافر معلومات أو أدلة تفيد بعدم اطلاع الربان أو أفراد الطاقم على عمليات التشغيل الرئيسية على متن السفينة المتعلقة بسلامة السفينة أو منع التلوث أو بعدم القيام بهذه العمليات.
7. توافر علامات تفيد باحتمال عدم قدرة أفراد الطاقم الرئيسيين على التفاهم فيما بينهم أو مع أشخاص آخرين يتواجدون على متن السفينة.
8. إرسال إنذارات استغاثة كاذبة من دون أن يلي ذلك اتخاذ الإجراءات المناسبة للإغاثا.
9. استلام تقرير، أو شكوى تتضمن معلومات بأن إحدى السفن تبدو دون المعايير المطلوبة.

مادة 36

إعداد تقرير حول عملية التفتيش

في نهاية كل عملية تفتيش يتعين على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن الأجنبية أن يعد ويقدم إلى ربان السفينة تقريراً يوضح نتائج هذا التفتيش ويصف بالتفصيل التدابير التي تم اتخاذها مع قائمة للإجراءات التصحيحية التي يتعين اتخاذها من قبل ربان السفينة والشركة.

يجب إعداد تقرير التفتيش وفقاً للنموذج المعتمد الوارد في ملحق القرار النافذ الصادر عن المنظمة البحرية الدولية بشأن إجراءات الرقابة على السفن الأجنبية المرفق بهذه اللائحة (الملحق رقم 13).

وإذا تعلق الأمر بعملية احتجاز، يتعين على السلطة المختصة أن تعلم في أسرع وقت ممكن سلطات دولة العلم والهيئات المعتمدة التي أصدرت الشهادات ذات الصلة، كما يتعين عليها إبلاغ المنظمة البحرية الدولية حسب الترتيب الجاري العمل بها بتقرير مفصل عن أوجه القصور.

مادة 37

التقارير عن أوجه القصور أو المخالفات المزعومة بمقتضى اتفاقية ماربول

يتعين على السلطة المختصة إعداد تقرير عن أوجه القصور أو المخالفات المزعومة لأحكام التصريف ذات الصلة بأحكام اتفاقية ماربول (MARPOL 73/78) وإرساله إلى دولة العلم في أقرب وقت ممكن.

وفي حالة الاشتباه بمخالفة أحكام التصريف، ينبغي حينئذ استكمال هذه المعلومات بتقديم أدلة على هذه الانتهاكات بالاعتماد على "الخطوط التوجيهية بشأن متطلبات التصريف بمقتضى الملحقين الأول والثاني لاتفاقية ماربول (MARPOL 73/78)" المرفقة بهذه اللائحة (الملاحق رقم 3، 4، 5).

مادة 38

تحديد سفينة دون المعايير

كقاعدة عامة تعتبر السفينة دون المعايير إذا كان بدنها أو آلاتها أو معداتها أو سلامة تشغيلها وحماية البيئة البحرية أقل بكثير من المعايير التي تتطلبها الاتفاقيات ذات الصلة أو إذا كان طاقمها لا يتطابق مع وثيقة الحد الأدنى للتطبيق الأمن، وعلى وجه الخصوص الأسباب التالية:

1. عدم وجود المعدات أو الترتيبات الرئيسية التي تتطلبها الاتفاقيات.
2. عدم استيفاء المعدات أو الترتيبات أو المواصفات ذات الصلة بالموضوع التي تنص عليها هذه الاتفاقيات.
3. التدهور الملحوظ في حالة السفينة أو معداتها.
4. عدم وجود الأهلية المطلوبة لدى أفراد الطاقم لتشغيل السفينة أو عدم اطلاعهم على الإجراءات التشغيلية الأساسية.
5. عدم كفاية الطاقم أو الشهادات التي يحملونها.

مادة 39

التدابير التصحيحية

إذا قرر الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن الأجنبية بأنه يمكن اعتبار إحدى السفن دون المعايير يتعين على السلطة المختصة أن تضمن فوراً اتخاذ تدابير تصحيحية حرصاً على سلامة السفينة وركابها و/ أو أفراد طاقمها وإزالة أي خطر يهدد بإلحاق الضرر بالبيئة البحرية وذلك قبل السماح للسفينة بالإبحار.

مادة 40

إرشادات بشأن احتجاز السفن

عند إجراء تفتيش على سفينة أجنبية، يتعين على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن الأجنبية أن يتجنب قدر الإمكان احتجاز السفينة أو تأخيرها دون سبب مشروع.

كما يتعين على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن الأجنبية استخدام خبرته المهنية لكي يقرر ما إذا كان يتعين احتجاز السفينة إلى أن يتم تصليح أوجه القصور أو السماح لها بالإبحار على الرغم من وجود بعض أوجه القصور أخذاً في الاعتبار الظروف الخاصة للرحلة المقررة.

مادة 41

يتعين على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن الأجنبية أن يقوم بالتنسيق والتشاور مع الإدارة المختصة قبل اتخاذ القرار النهائي لاحتجاز السفينة.

يتعين على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن الأجنبية اتباع الخطوط التوجيهية بشأن احتجاز السفن المرفقة بهذه اللائحة (الملحق رقم 2).

مادة 42

إذا كانت الأسباب الموجبة للاحتجاز تعود إلى قصور طراً على السفينة خلال رحلتها إلى أحد الموانئ الليبية ينبغي عدم إصدار أمر بالاحتجاز شريطة ما يلي:

1. أن تكون السفينة قد قامت على النحو الواجب مراعاته بإخطار إدارة دولة العلم أو خبير المعاينة المعين أو الهيئة المعتمدة المسؤولة عن إصدار الشهادة المعنية.
2. أن يكون الربان أو الشركة قد قام، قبل دخول الميناء بتزويد سلطات دولة الميناء بتفاصيل ظروف الحادثة والأضرار التي لحقت بالسفينة وبمعلومات عن الإخطار اللازم لإدارة دولة العلم.
3. أن تكون التدابير التصحيحية المناسبة على نحو مقبول من طرف الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن الأجنبية وقابلة للتنفيذ.
4. أن تكون سلطات دولة الميناء وبعد إخطارها بإنجاز التدابير التصحيحية قد تأكدت من أن أوجه القصور ذات الخطورة الواضحة على السلامة أو الصحة أو البيئة تم تداركها.

مادة 43

تعليق عملية التفتيش

في الحالات الاستثنائية التي يتبين فيها جلياً نتيجة لتفتيش أكثر تفصيلاً أن الوضع العام للسفينة ومعدات، مع الأخذ في الاعتبار أوضاع أفراد الطاقم، أنها دون المعايير يجوز للموظف المسؤول عن الرقابة على السفن الأجنبية أن يعلق عملية التفتيش.

عند تعليق التفتيش واحتجاز السفينة يتعين على الإدارة المختصة إعلام الأطراف المسؤولة عن السفينة بذلك دون تأخير، ويجب أن يتضمن الإعلام معلومات مفصلة حول الاحتجاز وأن يشير إلى تعليق عملية التفتيش حتى يتم إبلاغ الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن الأجنبية بأن السفينة تلي جميع المتطلبات ذات الصلة.

مادة 44

إجراءات تصحيح أوجه القصور والإفراج عن السفينة

1. يتعين على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن الأجنبية التأكد من تصحيح جميع أوجه القصور التي يتم اكتشافها وأن يضمن إزالة الخطر قبل السماح للسفينة بالإبحار.
2. عند تعذر تصحيح أوجه القصور التي أدت إلى احتجاز السفينة بميناء التفتيش، يمكن للإدارة المختصة أن تأذن للسفينة بالإبحار إلى أقرب حوض تصليح مناسب حسب اختيار الربان وفقاً للشروط المتفق عليها مع سلطات دولة العلم على أن تكون السفينة قادرة على الإبحار من دون تعريض سلامة الركاب أو أفراد الطاقم أو السفن الأخرى للخطر أو من دون أن تشكل خطراً غير مقبول يهدد بإلحاق الأذى بالبيئة البحرية.

عند السماح للسفينة بالإبحار مع وجود بعض أوجه القصور الغير مصححة، يتعين على سلطة الميناء إبلاغ سلطات الميناء المقصود وسلطات دولة العلم والهيئة المعتمدة المسؤولة عن إصدار الشهادت المعنية وأي طرف معني آخر.

رفض الدخول إلى الميناء

يجوز للموظف المسؤول عن الرقابة على السفن الأجنبية أثناء ممارسة مهامه في إطار رقابة دولة الميناء رفض دخول أي سفينة أجنبية إلى الموانئ أو المحطات البحرية الخاضعة لسلطة دولة ليبيا بعد التأكد من أن السفينة يمكن أن تمثل تهديداً للسلامة البحرية وللبيئة البحرية، على أن يقع إبلاغ الربان ودولة العلم فوراً بأسباب هذا الرفض.

حق استئناف قرار الاحتجاز

يتمتع مالك السفينة أو من يمثله بحق استئناف أي قرار بالاحتجاز تتخذه السلطات البحرية بإحدى الموانئ الليبية وذلك لدى إحدى دوائر المحكمة المختصة.

عند إصدار قرار الاحتجاز يتعين على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن الأجنبية إعلام ربان السفينة بحقه في استئناف قرار الاحتجاز والإجراءات الواجب اتباعها.

ويجب ألا يؤدي الاستئناف إلى تعليق احتجاز السفينة.

حق التعويض عن الخسائر

يتعين على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن الأجنبية تفادي احتجاز السفينة أو تأخيرها بدون سبب مشروع، ويحق لأي سفينة تم احتجازها أو تأخيرها دون مبرر مشروع الحصول على تعويض عن الخسارة أو الضرر الذي لحق بها والذي يتم تحديده من طرف المحكمة المختصة.

الإعلام بوصول السفينة

يتعين على مالك السفينة / الشركة أو ربان السفينة التي تعتزم الدخول إلى إحدى الموانئ الليبية إبلاغ السلطة المختصة أو الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن الأجنبية بتاريخ وساعة وصول السفينة إلى الميناء وذلك قبل موعد الوصول بـ 48 ساعة على الأقل.

تقارير من المرشدين وسلطات الموانئ

يتعين على المرشد البحري المكلف بمساعدة السفينة على الدخول والرسو بإحدى الموانئ الليبية إعلام الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن الأجنبية أو السلطة المختصة بكل أوجه القصور التي يلاحظها خلال مباشرته لمهامه فوق السفينة والتي يمكن أن تكون ضارة بسلامة السفينة أو طاقمها أو قد تشكل تهديداً للبيئة البحرية.

مادة 51

يتعين على الجهات العاملة بالموانئ إعلام الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن الأجنبية أو سلطة الميناء بكل أوجه القصور التي يمكن لهم ملاحظتها خلال مباشرتهم لمهامهم على متن أي سفينة أجنبية بإحدى الموانئ الليبية والتي يمكن أن تكون ضارة بسلامة السفينة أو طاقمها أو قد تشكل تهديداً للبيئة البحرية.

مادة 52

تعتبر الملاحق المذكورة أدناه والمرفقة بهذه اللائحة جزءاً لا يتجزأ من أحكامها.

الملاحق (APPENDICES)

ملحق 1

مدونة الممارسات السليمة للموظفين المسؤولين عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء الذين يقومون بعمليات التفتيش في إطار مذكرات التفاهم والاتفاقات الإقليمية بشأن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء (التعميم MSC-MEPC.4/Circ.2)

CODE OF GOOD PRACTICE FOR PORT STATE CONTROL OFFICERS CONDUCTING INSPECTIONS WITHIN THE FRAMEWORK OF THE REGIONAL MEMORANDA OF UNDERSTANDING AND AGREEMENT ON PORT STATE CONTROL (MSC-MEPC.4/Circ.2)

المقدمة (Introduction)

1. تتضمن هذه الوثيقة خطوطاً توجيهية بشأن معايير النزاهة والمهنية والشفافية التي تتوقعها النظم الإقليمية للرقابة على السفن من قبل دولة الميناء لدى كافة الموظفين المسؤولين عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء الذين يقومون أو يشاركون بعمليات التفتيش.

الغرض (Objective)

2. ترمي هذه المدونة إلى مساعدة الموظفين المسؤولين عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء في القيام بعمليات التفتيش وفق أعلى المستويات المهنية، فهم يقومون بدور مركزي في بلوغ أهداف النظام الإقليمي للرقابة على السفن من قبل دولة الميناء وهم جهة الاتصال اليومي بعالم النقل البحري وينتظر منهم أن يتصرفوا في إطار القوانين والقواعد التي تضعها حكوماتهم وبطريقة منصفة وشفافة وحيادية وثابتة.

مبادئ المدونة الجوهرية (الأساسية) (Fundamental principles of the Code)

3. تقوم مدونة الممارسات السليمة على ثلاثة مبادئ جوهرية يُحكم على تصرفات الموظفين المسؤولين عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء استناداً إليها، وهي التالية: النزاهة والمهنية والشفافية، وتعرف على النحو التالي:

- النزاهة (integrity): الاستقامة والصدق ورفض الخضوع لمؤثرات أو دوافع مفسدة.
- المهنية (professionalism): تطبيق معايير سلوك مهني ومهارات تقنية متفق عليها ومعايير السلوك المطلوبة من الموظفين المسؤولين عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء تحددها السلطة المختصة بموافقة دول الميناء الأعضاء.
- الشفافية (transparency): الانفتاح وحس المسؤولية.

4. وترد في مرفق هذا الملحق قائمة بالتصرفات والسلوكيات المتوقعة من الموظفين المسؤولين عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء في سياق تطبيق هذه المبادئ.
5. والتقيّد بالمعايير المهنية يعزز مصداقية الموظفين المسؤولين عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء ويضفي ثقلًا على النتائج التي يتوصلون إليها.
6. ولا يعفي أي حكم من أحكام هذه المدونة الموظفين المسؤولين عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء من التقيد بالمتطلبات المنصوص عليها في الملاحق المتعلقة بالرقابة على السفن من قبل دولة الميناء وفي القوانين الوطنية ذات الصلة بالموضوع.

المرفق (Annex)

مدونة الممارسات السليمة للموظفين المسؤولين عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء (CODE OF GOOD PRACTICE FOR PORT STATE CONTROL OFFICERS)

تصرفات وسلوك الموظفين المسؤولين عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء (Actions and behaviour of PSCOs)

ينبغي على الموظفين المسؤولين عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء ما يلي:

1. استخدام حصافتهم المهنية في قيامهم بمهامهم (professional judgement).
2. ألا يغيب عن ذهنهم أن السفينة هي مكان معيشة أفراد الطاقم ومكان عملهم في آن معاً وألا يقلقوا راحتهم أو حياتهم الخاصة وإزعاجهم بإفراط (unduly disturb).
3. الالتزام بقواعد النظافة المعمول بها على متن السفينة، مثلاً نزع الأحذية وملابس العمل المتسخة.
4. التخلي عن أي شكل من أشكال التعصب إزاء انتماء أفراد الطاقم العرقي أو ديانتهم أو جنسيتهم عند اتخاذ القرارات ومعاملة كافة العاملين على متن السفينة باحترام.
5. احترام سلطة الربان أو من ينوب عنه.
6. التصرف بأدب مع إثبات المهنية والحياء عند اللزوم.
7. عدم اللجوء إلى التهديد أو التصرف بعליاء أو تسلط أو استخدام كلمات نابية.
8. توقع المعاملة بلباقة واحترام.
9. التقيد بكافة متطلبات الصحة والسلامة المعمول بها على متن السفينة وتنفيذها، مثلاً ارتداء ملابس شخصية واقية وعدم اتخاذ أو طلب اتخاذ أي إجراء يمكنه أن يعرض سلامة الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أو أفراد طاقم السفينة للخطر.
10. التقيد بكافة متطلبات الأمن المعمول بها على متن السفينة وانتظار المرافقة من قبل شخص مسؤول قبل إجراء عملية التفتيش.
11. إبراز بطاقة الهوية للربان أو ممثل المالك عند الشروع في عملية التفتيش.
12. إيضاح أسباب التفتيش ولكن إذا تقرر إجراء هذا التفتيش نتيجة لتقرير أو شكوى، يجب عدم الإفصاح عن هوية الشخص الذي تقدم بالشكوى.

13. تطبيق إجراءات الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء والمتطلبات التي تنص عليها الاتفاقيات بطريقة عملية ومهنية وتوخي الجانب العملي في تفسيرها، حسب الاقتضاء.
14. تفادي تضليل أفراد الطاقم، مثلاً الطلب منهم أن يقوموا بمهام تتعارض مع الاتفاقيات.
15. الطلب من أفراد الطاقم بيان كيفية تشغيل المعدات والقيام بالأنشطة التشغيلية، كالتدريبات (Drills) وعدم اختبارها بأنفسهم.
16. طلب المشورة في حالة عدم التأكد من أحد المتطلبات أو من النتائج التي يتوصلون إليها بدلاً من اتخاذ قرار غير مستنير مثلاً استشارة الزملاء أو المراجع أو إدارة دولة العلم أو الهيئة المعتمدة.
17. السماح باستمرار الأنشطة المعتادة للتشغيل في الميناء وعلى متن السفينة، حيثما يكون ذلك آمناً.
18. إيضاح حصيلة التفتيش للربان والتدابير التصحيحية المطلوبة وضمان أن يكون التقرير عن التفتيش مفهوماً بوضوح.
19. تزويد الربان بتقرير مقروء ومفهوم عن التفتيش قبل مغادرة السفينة.
20. التعامل مع أي خلاف بشأن التفتيش أو حصيلته بهدوء وطول بال.
21. إطلاع الربان على إجراءات تقديم الشكاوى المعمول بها إذا تعذرت تسوية الخلاف في وقت معقول.
22. إطلاع الربان على حقه في الاستئناف وعلى الإجراءات ذات الصلة بذلك في حالة احتجاز السفينة.
23. توخي الاستقلالية وألا يكون لهم أي مصلحة تجارية في الموانئ التي يعملون فيها والسفن التي يقومون بتفتيشها أو في الشركات التي تقدم الخدمات في الموانئ فعلى سبيل المثال ينبغي على الشركات التي تشغل السفن في هذه الموانئ ألا تقوم من وقت لآخر بتوظيف الموظفين المسؤولين عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء، أو ينبغي ألا يكون لهؤلاء الموظفين أي مصلحة في شركات التصليح التي تنشط في الموانئ التي يعملون فيها.
24. الحفاظ على حرية اتخاذ القرارات استناداً إلى حصيلة التفتيش التي يقومون بها لا استناداً إلى الاعتبارات التجارية، أيأ كانت المتصلة بالميناء.
25. التقيد دائماً بالقواعد التي تضعها الإدارات التي يعملون لديها بشأن قبول الهدايا والإكراميات مثلاً تناول وجبات الطعام على متن السفينة.
26. الإصرار على رفض أي محاولات لرشوتهم وإبلاغ السلطة البحرية بأي محاولة رشوي فاضحة.
27. عدم إساءة استخدام السلطة التي تمنح لهم تحقيقاً لفائدة مالية أو خلاف ذلك.
28. تحديث معارفهم التقنية بانتظام (update their technical knowledge regularly).

ملحق 2

الخطوط التوجيهية بشأن احتجاز السفن (Guidelines for the detention of ships)

ملحق 3

الخطوط التوجيهية بشأن عمليات التحقيق والتفتيش التي يتم القيام بها تطبيقاً للملحق I لاتفاقية ماربول (Guidelines for investigations and inspections carried out under Annex I of MARPOL)

ملحق 4

الخطوط التوجيهية بشأن عمليات التحقيق والتفتيش التي يتم القيام بها تطبيقاً للملحق II لاتفاقية ماربول (Guidelines for investigations and inspections carried out under Annex II of MARPOL)

ملحق 5

الخطوط التوجيهية بشأن متطلبات التصريف عملاً بالملحقين (I و II) لاتفاقية ماربول (Guidelines for discharge requirements under Annexes I and II of MARPOL)

ملحق 6

الخطوط التوجيهية بشأن القيام بعمليات التفتيش الأكثر تفصيلاً لهيكل السفينة وتجهيزاتها (Guidelines for more detailed inspections of ship structural and equipment requirements)

ملحق 7

الخطوط التوجيهية بشأن الرقابة على متطلبات التشغيل (Guidelines for control of operational requirements)

ملحق 8

الخطوط التوجيهية بشأن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء فيما يتصل بالمدونة الدولية لإدارة السلامة ISM (Guidelines for port State control related to the ISM Code)

ملحق 9

الخطوط التوجيهية بشأن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء فيما يتصل بتحديد هوية السفن وتتبعها من مسافة بعيدة (Guidelines for port State control related to LRIT)

ملحق 10

الخطوط التوجيهية بشأن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء تطبيقاً لاتفاقية قياس حمولة السفن لعام 1969 (Guidelines for port State control under the 1969 Tonnage Convention)

ملحق 11

معايير التطبيق الأدنى وساعات الراحة والشهادات المطلوبة (Guidelines for port State control officers on certification of seafarers, manning and hours of rest)

ملحق 12

قائمة الشهادات والوثائق (List of certificates and documents)

ملحق 13

التقرير عن التفتيش بموجب إجراءات الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء التي وضعتها المنظمة البحرية الدولية (Report of inspection in accordance with IMO port State control procedures)

ملحق 14

التقرير عن القصور التي لم يتم تصحيحها بأكملها أو تم تصحيحها بصورة مؤقتة (Report of deficiencies not fully rectified or only provisionally repaired)

ملحق 15

التقرير عن الإجراءات المتخذة الذي يُرفع إلى السلطة التي صدر عنها الإخطار (Report of action taken to the notifying authority)

ملحق 16

شكل التقرير عن مخالفات (انتهاك) اتفاقية ماربول (المادة 6) (Format for the Report of contravention of MARPOL (article 6))

ملحق 17

ملاحظات دولة العلم على التقرير عن احتجاز السفينة (Comments by flag State on detention report)

ملحق 18

المبادئ التوجيهية لمراقبة دولة الميناء بموجب اتفاقية ماربول الملحق السادس (Guidelines for port State control under MARPOL Annex VI)

ملحق 19

المبادئ التوجيهية للتفتيش على نظام مقاومة التصاق الشوائب على السفن (Guidelines for inspection of the anti-fouling system on ships)

ملحق 20

قائمة الصكوك ذات الصلة بإجراءات الرقابة على دولة الميناء (List of instruments relevant to port state control procedures)

الملحق 2

الخطوط التوجيهية بشأن احتجاز السفن (GUIDELINES FOR THE DETENTION OF SHIPS)

1. المبادئ التي تحكم تصحيح أوجه القصور أو حجز السفينة (Principles governing rectification of deficiencies or detention of a ship)

1.1 عند اتخاذ قرار يختص بتصحيح قصور ما أو احتجاز سفينة، على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء (Port State Control Officer – PSCO) الأخذ في الاعتبار نتائج تقرير الفحص الأكثر تفصيلاً (more detailed inspection) والذي تم وفقاً للفقرة 2.5 وفق الإجراءات والتوجيهات في هذا الملحق.

1.2 سوف يمارس الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء حكمه المهني في تحديد ما إذا كان سيتم احتجاز السفينة حتى يتم تصحيح القصور أو للسماح للسفينة بالإبحار مع بعض القصور دون خطر غير معقول على السلامة أو الصحة أو البيئة، بعد أن أخذ في الاعتبار أيضاً الظروف الخاصة للرحلة المقصودة.

2. الاحتجاز المتعلق بالحد الأدنى من التطبيق الآمن وشهادة (STCW) (Detention related to minimum safe manning) (and STCW certification)

قبل احتجاز السفينة لأسباب تتعلق بالعمل تحت الحد الأدنى المناسب من التطبيق الآمن وشهادات STCW، يجب النظر إلى النقاط المدرجة أدناه في اتفاقية (STCW 1978):

- طول وطبيعة الرحلة أو الخدمة المقصودة.
- هل القصور تشكل خطراً على السفن أو الأشخاص الموجودين على متنها أو البيئة أم لا.
- ما إذا تم تسجيل ساعات الراحة المناسبة للطاقم أم لا، وليس هناك أدلة على أن الحد الأدنى لساعات الراحة لم يحدث بصفة متكررة.
- حجم السفينة ونوعها والمعدات الموجودة.
- طبيعة ونوع البضاعة.

3. إجراءات حجز السفن بجميع أحجامها (Procedures for the detention of ships of all sizes)

مادة 3.1

كان سيتم احتجاز السفينة أو لا، يجب تطبيق المعايير التالية:

6. التوقيت: السفن غير الآمنة للإبحار سيتم احتجازها عند أول تفتيش بغض النظر عن الوقت الذي سوف تمكنه في الميناء.
7. معيار إعادة التفتيش: سيتم احتجاز السفينة إذا كانت القصور (deficiencies) في السفينة لازالت فادحة بما فيه الكفاية عندما يقوم الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بالعودة للسفينة للتأكد من أن القصور يُزعم أنه تم تصحيحها.

مادة 3.2

إن الحاجة إلى عودة الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء إلى السفينة تعبر عن أن القصور فادحة.

مادة 3.3

عندما يقرر الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء حجز السفينة، عليه أن يُقيّم الآتي:

4. أن السفينة تملك وثائق لازالت صالحة.
5. أن السفينة تملك شهادة التطبيق الآمن المطلوبة.

مادة 3.4

خلال التفتيش، يجب على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يقيّم ما إذا كانت السفينة أو الطاقم خلال رحلتهم القادمة قادرين على:

10. الإبحار بأمان.
11. مناولة ومراقبة حالة الشحنة بأمان.
12. التشغيل والعمل في حجرة المحركات بأمان.
13. المحافظة على التشغيل الآمن لمعدات الدفع والتوجيه (propulsion and steering) بأمان.
14. مكافحة الحريق بكفاءة في أي مكان في السفينة عند الضرورة.
15. هجر السفينة بسرعة وأمان والإنقاذ عند الضرورة.
16. القدرة على منع تلوث البيئة.
17. المحافظة على الاتزان الكافي (adequate stability).
18. المحافظة على عدم نفاذية الماء (adequate watertight integrity).
19. التواصل الفعال في حالات النجدة والطوارئ.
20. توفير جو آمن وصحي على متن السفينة.

مادة 3.5

وإذا كانت نتيجة التقييم سلبية بالنسبة لأحد هذه البنود، ينبغي التفكير جدياً في احتجاز السفينة على أن تؤخذ في الاعتبار جميع القصور المكتشفة، ويمكن لمجموعة من القصور ذات طابع أقل خطراً أن تبرر أيضاً احتجاز السفينة، وينبغي احتجاز السفن التي لا تستطيع الإبحار بأمان عقب التفتيش الأول بغض النظر عن المدة التي ستبقى فيها هذه السفن في الميناء.

4. عموميات (General)

إن عدم حيازة الشهادات الصالحة حسبما تقتضيه الملاحق ذات الصلة بالموضوع يمكن أن يبرر احتجاز السفن، إلا أن السفن التي ترفع أعلام الدول غير الأطراف في إحدى الاتفاقيات أو التي لم تعمل ملحق آخر ذي صلة بالموضوع لا يحق لها أن تحمل شهادات تتطلبها هذه الاتفاقية أو هذا الملحق الآخر، لذا ينبغي ألا يشكل عدم توافر الشهادات المطلوبة سبباً لاحتجاز هذه السفن، إلا أنه يتعين التأكد من أن السفينة تستوفي الأحكام والمعايير المحددة في هذه الوثيقة قبل السماح لها بالإبحار، وذلك في إطار تطبيق بند “عدم منح معاملة تفضيلية (No more favourable treatment clause)”.

5. القصور التي تستدعي احتجاز السفينة (Detainable deficiencies)

بغية مساعدة الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء في استخدام هذه الخطوط التوجيهية، ترد أدناه قائمة بالقصور مجموعة حسب الاتفاقيات و/أو المدونات ذات الصلة بالموضوع والتي تعتبر ذات طابع خطير بما يبرر احتجاز السفينة المعنية. ولا تعتبر هذه القائمة شاملة، إلا أن الغرض منها إعطاء أمثلة على البنود المعنية، مع العلم أن القصور المدرجة أدناه لاحقاً والتي تستوجب الحجز تحت بند 1978 STCW هي فقط تؤدي إلى الاحتجاز.

المجالات ذات الصلة باتفاقية سولاس 1974 (Areas under the SOLAS Convention)

6. فشل تشغيل آلات الدفع والآلات الأساسية الأخرى فضلاً عن المنشآت الكهربائية.
7. قلة نظافة غرفة المحركات وارتفاع كميات مخلوط المياه الزيتية في (البلاج)، وتلوث وافي عزل الأنابيب بما في ذلك أنابيب العادم في غرفة المحركات بالزيوت، وسوء تشغيل ترتيبات ضخ (البلاج).
8. سوء تشغيل مولد الطوارئ والإنارة والبطاريات والمفاتيح.
9. سوء تشغيل جهاز التوجيه الرئيسي وجهاز التوجيه المساعد.

10. انعدام أجهزة الإنقاذ الشخصية وقوارب النجاة وترتيبات الإنزال أو عدم كفايتها أو تدهور حالتها بشكل خطير (انظر MSC.1/Circ. 1490/Rev.1).
11. انعدام نظام كشف الحرائق وأجهزة الإنذار باندلاع الحرائق ومعدات الإخماد ومنشآت الإطفاء الثابتة وصمامات التهوية وخمادات الحريق (dampers) ومعدات الإقفال السريع (quick-closing devices)، أو عدم استيفائها المتطلبات أو تدهور حالتها تدهوراً شديداً بما يجعلها غير صالحة للاستخدام المزمع منها.
12. انعدام الوقاية من الحرائق في منطقة سطح البضائع على متن الناقلات أو تدهور حالتها تدهوراً شديداً أو تعطلها.
13. انعدام الأضواء أو العلامات أو الإشارات الصوتية أو عدم استيفائها المتطلبات أو تدهورها الشديد.
14. انعدام معدات الراديو للاتصالات بشأن الاستغاثة والسلامة أو تعطلها.
15. انعدام معدات الملاحة أو تعطلها، أخذاً في الاعتبار الأحكام ذات الصلة من اتفاقية سولاس المذكورة في اللائحة (SOLAS regulation V/16.2).
16. انعدام الخرائط الملاحية المصححة و/أو جميع المنشورات الملاحية الأخرى ذات الصلة بالموضوع اللازمة للرحلة المزمعة، مع مراعاة أنه يمكن استخدام الخرائط الإلكترونية عوضاً عن الخرائط الورقية.
17. انعدام التهوية للعادم بدون انطلاق الشرارات في غرف مضخات البضائع (Absence of non-sparking exhaust ventilation for cargo pump rooms).
18. النقص الشديد في المتطلبات التشغيلية المذكورة في الملحق 7.
19. عدم تطابق عدد أفراد الطاقم أو تركيبته أو شهاداتهم مع وثيقة التقييم الآمن.
20. عدم تنفيذ برنامج المعاينات المعزز (Enhanced Survey Programme) أو تعطله حيثما يكون استخدامه إلزامياً بموجب لائحة سولاس (XI-1/2) والمدونة الدولية للمعاينات المعززة خلال معاينات السفن التي تحمل البضاعة السائبة وناقلات النفط في صيغته المعدلة (ESP Code 2011).
21. انعدام مسجل بيانات الرحلة (VDR) أو تعطله حيثما يكون استخدامه إلزامياً.

المجالات ذات الصلة بالمدونة الدولية (مدونة IBC) (Areas under the IBC Code)

INTERNATIONAL CODE FOR THE CONSTRUCTION AND EQUIPMENT OF SHIPS CARRYING DANGEROUS “CHEMICALS IN BULK

5. نقل بضاعة غير مذكورة في شهادة المتانة (Certificate of Fitness) أو انعدام المعلومات عن البضاعة.
6. انعدام أو تضرر معدات السلامة ذات الضغط العالي (high-pressure safety devices).
7. المنشآت الكهربائية (Electrical installations) غير آمنة ذاتياً أو لا تتوافق مع متطلبات المدونة.
8. وجود مصادر اشتعال في مواقع خطرة (Sources of ignition in hazardous locations).
9. مخالفة المتطلبات الخاصة (Contravention of special requirements).
10. تجاوز الكمية القصوى (maximum allowable) للبضائع المسموح بها في الصهرج الواحد.
11. عدم كفاية الوقاية الحرارية للمنتجات الحساسة (Insufficient heat protection for sensitive products).
12. تعطل إنذارات الضغط (Pressure alarms) في صهاريج البضائع.
13. نقل مواد يتعين تثبيطها (inhibited) بدون شهادات مثبط (inhibitor) صالحة (inhibitor عامل يبطئ النشاط الكيميائي).

المجالات ذات الصلة بالمدونة الدولية (مدونة IGC) (Areas under the IGC Code)

“Carriage of Liquefied Gases in Bulk”

3. نقل بضاعة غير مذكورة في شهادة المتانة أو انعدام المعلومات عن البضاعة.

4. انعدام معدات الإقفال (closing devices) لأماكن الإقامة أو أماكن الخدمة.
5. انعدام الكتامة الغازية في الفواصل الإنشائية (Bulkhead not gastight).
6. الأقفال الهوائية معطوبة (Defective air locks).
7. انعدام الصمامات السريعة الإقفال أو تعطلها (quick-closing valves).
8. انعدام صمامات الأمان أو تعطلها (safety valves).
9. المنشآت الكهربائية غير آمنة ذاتياً أو لا تتوافق مع متطلبات المدونة.
10. تعطل مراوح التهوية في منطقة البضائع.
11. تعطل أجهزة إنذار الضغط في صهاريج البضائع.
12. قصور جهاز الكشف عن تسرب الغاز و/أو جهاز الكشف عن الغازات السامة.
13. نقل مواد يتعين تثبيطها بدون شهادة مثبتة صالحة.

المجالات ذات الصلة باتفاقية خطوط التحميل (Areas under LL 1966 and LL PROT 1988)

2. وجود مناطق هامة متضررة أو متآكلة أو تنقر (pitting) في الألواح (plating) وما يرافقه من زوايا التقوية (stiffening) في الأسطح والبدن بما يؤثر في الجدارية الإبحارية (seaworthiness) للسفينة أو القدرة (strength) على تحمل الأحمال المحلية (local loads)، إلا في حالة القيام بتصليحات مؤقتة (temporary repairs) مسموح بها حسب الأصول للإبحار إلى ميناء تتم فيه التصليحات النهائية (Permanent repairs).
3. وضوح حالة عدم كفاية الاتزان (insufficient stability).
4. انعدام المعلومات الكافية والموثوقة في شكل نموذج معتمد والتي تمكن الربان من أن يرتب بسرعة وبساطة تحميل وتصبير (Loading & ballasting) السفينة بشكل يتيح المحافظة على هامش اتزان آمن في جميع المراحل وفي جميع ظروف الرحلة وبما يجنب خلق إجهادات (stresses) غير مقبولة في هيكل السفينة.
5. انعدام معدات الإقفال (closing devices) وترتيبات إقفال الفتحات (hatch closing) والأبواب الكاتمة للماء/الكاتمة للعوامل المناخية (watertight/weather tight doors) أو تدهورها الشديد أو قصورها.
6. التحميل المفرط (Overloading).
7. انعدام أو استحالة قراءة علامات الغاطس (draught marks) و/أو علامات خطوط التحميل (Load Line marks).
8. وسائل التخلص من المياه من السطح غير مرضية أو في وضع غير شغال.

المجالات ذات الصلة باتفاقية ماربول بالملحق 1 (Areas under the MARPOL Convention, Annex I)

3. انعدام معدات ترشيح المياه الزيتية (oily-water filtering) أو نظام رصد وضبط تصريف الزيت (oil discharge monitoring) أو ترتيبات الإنذار عند بلوغ 15 جزء في المليون (ppm alarm-15) أو تدهورها الشديد أو سوء اشتغالها.
4. عدم كفاية السعة المتبقية لصهاريج بقايا الزيوت (Slop tank) و/أو صهريج (الرواسب) (sludge tank) للرحلة المزمعة.
5. عدم توافر سجل الزيت (Oil Record Book).
6. تركيب تحويلة غير معتمدة للتصريف (Unauthorized discharge by-pass fitted).
7. عدم استيفاء متطلبات اللائحة 20.4 أو المتطلبات البديلة المحددة في اللائحة 20.7.
8. المياه الزيتية (Oily bilge water) و/أو بقايا الزيت (oil residue) المتراكمة في أماكن الآلات.

المجالات ذات الصلة لاتفاقية ماربول بالملحق 2 (Areas under the MARPOL Convention, Annex II)

4. عدم توافر دليل إجراءات وترتيبات التصريف (Absence of Procedures and Arrangements Manual – P & A).
5. عدم تصنيف البضائع حسب الفئة (Cargo is not categorized).

6. عدم توافر سجل البضاعة (Cargo Record Book).
7. تركيب تحويلة غير معتمدة للتصريف (Unauthorized discharge bypass).

المجالات ذات الصلة لاتفاقية ماربول بالملحق 3 ومتطلبات تحميل البضائع الخطرة (Areas under MARPOL Annex III and dangerous goods carriage requirements)

- عدم وجود شهادة الامتثال (DOC) صالحة لحمل البضائع الخطرة (إذا كانت مطلوبة).
- عدم وجود قائمة واضحة (Manifest) للبضائع الخطرة أو خطة تخزين قبل إبحار السفينة.
- لم يتم استيفاء أحكام التستيف والعزل في الفصول 7.1 و 7.2 و 7.4 و 7.5 و 7.6 من مدونة IMDG.
- السفينة تحمل بضائع خطرة لا تمثل لوثيقة الامتثال لنقل البضائع الخطرة للسفينة.
- السفينة تحمل عبوات بضائع خطرة تالفة أو متسربة.
- إن طاقم السفينة المكلفين بواجبات محددة تتعلق بالشحن ليسوا على دراية بهذه الواجبات، وأي مخاطر تشكلها الشحنة والتدابير التي يتعين اتخاذها في مثل هذا السياق.

المجالات ذات الصلة لاتفاقية ماربول بالملحق 4 (Areas under the MARPOL Convention, Annex IV)

7. عدم وجود شهادة دولية لمنع تلوث مياه الصرف الصحي سارية المفعول.
8. معدة معالجة مياه الصرف الصحي غير معتمدة ولها شهادة من الإدارة.
9. فشل معدة معالجة مياه الصرف الصحي (Failure of sewage treatment plant).
10. أفراد طاقم السفينة ليسوا على دراية بمتطلبات التخلص/التصريف مياه الصرف الصحي.

المجالات ذات الصلة لاتفاقية ماربول بالملحق 5 (Areas under the MARPOL Convention, Annex V)

29. انعدام خطة إدارة القمامة (garbage management plan).
30. انعدام سجل القمامة (No garbage record book available).
31. العاملون على متن السفينة ليسوا مطلعين على متطلبات تصريف القمامة/التخلص منها (disposal/discharge) والواردة في خطة إدارة القمامة.

المجالات ذات الصلة لاتفاقية ماربول بالملحق 6 (Areas under the MARPOL Convention, Annex VI)

1. انعدام شهادة دولية صالحة لمنع تلوث الهواء (IAPP Certificate) وحيثما يتطلب الأمر ذلك شهادة (EIAPP Certificates) والملفات الفنية.
2. عدم وجود شهادة كفاءة الطاقة الدولية (شهادة IEE)، أو الملف الفني EEDI أو الملف الفني EEXI، أو خطة إدارة كفاءة طاقة السفينة (SEEMP).
3. فيما يتعلق بعدم وجود بيان امتثال صالح (valid Statement of Compliance):
 - (1) إعداد تقارير استهلاك وقود الزيت من عام 2019 فصاعداً اعتباراً من 1 يونيو من كل عام لاحق (اللائحة 27)، و/أو
 - (2) تصنيف كثافة الكربون من عام 2023 فصاعداً من كل عام لاحق (اللائحة 28)؛
- ينبغي تطبيق نهج عملي إذا قامت السفينة بتغيير العلم و/أو الشركة وكان هناك دليل على أن الإدارة السابقة لم تتصرف وفقاً للوائح أو لم يتم توفير البيانات من قبل الشركة السابقة عند نقل السفينة.

4. محرك ديزل بحري بقوة خرج تزيد عن 130 كيلو وات والذي تم تركيبه على متن سفينة تم بناؤها في أو بعد 1 يناير 2000، أو محرك ديزل بحري خضع لتحويل كبير في أو بعد 1 يناير 2000 والذي لا يتوافق مع ملفه الفني، أو حيث لم يتم الاحتفاظ بالسجلات المطلوبة حسب الضرورة، أو حيث لم يستوف المتطلبات المعمول بها في منطقة التحكم في انبعاثات أكاسيد النيتروجين من المستوى الثالث (NOX Tier III) التي يعمل فيها.
5. محرك ديزل بحري بقوة ناتجة تزيد عن 5000 كيلو وات وسعة إزاحة لكل أسطوانة تساوي أو تزيد عن 90 لترًا، والذي يتم تركيبه على متن سفينة تم بناؤها في 1 يناير 1990 أو بعده ولكن قبل 1 يناير 2000، وقد تم اعتماد طريقة معتمدة لهذا المحرك من قبل الإدارة وكانت متاحة تجارياً، والتي لم يتم تركيب طريقة معتمدة لها بعد المعايينة التجديدية الأولى المحددة في اللائحة VI/13.7.2.
6. على السفن غير المجهزة بوسائل مكافئة للامتثال لمعايير أكاسيد الكبريت، استناداً إلى منهجية تحليل العينات وفقاً للملحق VI لاتفاقية ماربول، فإن محتوى الكبريت في أي زيت وقود مستخدم أو محمول للاستخدام على متن السفينة يتجاوز الحد المعمول به المطلوب بموجب اللائحة VI/14. إذا ادعى القبطان أنه لم يكن من الممكن تزويد الوقود المطابق للمعايير، فيجب على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يأخذ في الاعتبار أحكام اللائحة VI/18.2 (انظر الملحق).
7. على السفن المجهزة بوسائل مكافئة للامتثال لأكاسيد الكبريت:
8. عدم وجود موافقة مناسبة على الوسائل المكافئة، والتي تنطبق على وحدات احتراق الوقود ذات الصلة على متن السفينة؛
9. فشل أنظمة التحكم في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون (EGCS) المثبتة على متن السفينة في توفير التكافؤ الفعال لمتطلبات اللوائح VI/14 و VI14.4، و
10. فيما يتعلق بوحدات الاحتراق غير المتصلة بنظام التحكم في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، فإن محتوى الكبريت في أي زيت وقود مستخدم في وحدات الاحتراق هذه يتجاوز الحدود المنصوص عليها في اللائحة VI/14 مع مراعاة أحكام اللائحة VI/18.2 (انظر الملحق بالملحق 18).
8. إن محرقة النفايات التي تم تركيبها على متن السفينة في 1 يناير 2000 أو بعده لا تتوافق مع المتطلبات، أو المواصفات القياسية لمحارق النفايات على متن السفن التي وضعتها المنظمة القرار MEPC.76(40) المعدل بموجب القرار MEPC.93 (45)، أو القرار MEPC.244 (66)، المعدل بموجب القرار MEPC.368(79) حسب الاقتضاء.
9. إن الربان والطاقم غير مطلعين على الإجراءات الأساسية المتعلقة بتشغيل معدات منع تلوث الهواء أو متطلبات الإبلاغ كما هو محدد في الفقرة 2.6.14 من الملحق 18.

المجالات ذات الصلة بالاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين (اتفاقية STCW) 1978 (Areas under the STCW Convention)

1. عدم حيازة الملاحين لشهادة أو لشهادة غير مناسبة أو حيازة إعفاء صالح (valid dispensation) أو تقديم وثيقة تثبت تقديم طلب للإدارة للحصول على تصديق (endorsement).
2. عدم استيفاء متطلبات الإدارة المنطبقة بشأن التطبيق الآمن.
3. عدم استيفاء متطلبات الخفارة الملاحية أو الخفارة الهندسية للمتطلبات التي حددتها الإدارة للسفينة.
4. عدم تواجد شخص كفو في خفارة ما لتشغيل المعدات اللازمة لسلامة الملاحة أو اتصالات السلامة أو منع التلوث البحري.
5. عدم القدرة على توفير الأشخاص الذين نالوا قدرًا كافيًا من الراحة والذين يتمتعون باللياقة للاضطلاع بمسؤولياتهم في الخفارة الأولى في بداية الرحلة وخفارات المناوبة التالية.

المجالات ذات الصلة بالاتفاقية الدولية لنظام مقاومة التصاق الشوائب 2001 (Areas under AFS 2001 – Anti-Fouling System)

1. عدم وجود شهادة دولية سارية المفعول لنظام مقاومة التصاق الشوائب (International Anti-fouling System)

(Certificate) أو إعلان بشأن نظام مقاومة التصاق الشوائب (Declaration on Anti-fouling System).

2. يثبت أخذ العينات أنه غير متوافق ضمن المتطلبات القانونية للميناء.

الحالات التي لا تستدعي احتجاز السفينة إلا أنها تستدعي إيقاف عمليات مثل عمليات تناول البضائع (Areas which may not warrant a detention, but where, e.g. cargo operations have to be suspended)

يعتبر سوء تشغيل أو سوء صيانة نظام الغاز الخامل (inert gas system) أو الأجهزة أو آلات مناولة البضائع سبباً كافياً لإيقاف عملية مناولة البضاعة.

الملحق 3

الخطوط التوجيهية بشأن عمليات التحقيق والتفتيش التي يتم القيام بها تطبيقاً للملحق 1 لاتفاقية ماربول (GUIDELINES FOR INVESTIGATIONS AND INSPECTIONS CARRIED OUT UNDER ANNEX I OF MARPOL)

الجزء 1: التفتيش على الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي وتجهيزاتها (INSPECTION OF IOPP CERTIFICATE, SHIP AND EQUIPMENT)

1. السفن الملزمة بحمل شهادة دولية لمنع التلوث الزيتي (شهادة IOPP) (Ships required to carry an IOPP) (Certificate)

مادة 1.1

عند الصعود على متن السفينة ومقابلة الربان أو ضابط السفينة المسؤول، يجب على مسؤول مراقبة دولة الميناء (PSCO) فحص الشهادة الدولية لمنع التلوث النفطي (شهادة IOPP)، بما في ذلك الملحق المرفق للشهادة - سجل البناء والمعدات للسفينة بخلاف ناقلات النفط، ودفتر سجل الزيت (ORB).

- يمكن تقديم ORB في شكل إلكتروني.
- يجب استعراض إقرار من الإدارة (declaration) لقبول دفتر السجل الإلكتروني هذا. إذا تعذر تقديم إقرار، فسيلزم تقديم نسخة مطبوعة من دفتر السجلات للفحص.

مادة 1.2

وتتضمن الشهادة معلومات عن نوع السفينة وتاريخ المعاينات وعمليات التفتيش، وكفتيش أولي، ينبغي التأكد من أن تواريخ المعاينات (Surveys) وعمليات التفتيش لا تزال صالحة، وينبغي علاوة على ذلك تحديد ما إذا كانت السفينة تنقل بضاعة زيتية (oil cargo) وما إذا كان نقل هذه البضاعة الزيتية يتطابق مع الشهادة. انظر أيضاً الفقرة 1.11 من سجل بناء وتجهيز ناقلات الزيت (Record of Construction and Equipment for Oil Tankers).

مادة 1.3

وبإمكان الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يتأكد من خلال فحص سجل البناء والتجهيز من كيفية تجهيز السفينة بغية منع التلوث البحري.

وإذا كانت الشهادة صالحة وتبين من الانطباع العام والملاحظات البصرية على متن السفينة أن مستوى الصيانة جيد، ينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بشكل عام أن يحصر عملية التفتيش في القصور المبلغ عنها.

إلا أنه إذا توافرت للموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بوضوح مما تكون لديه من انطباعات عامة أو ملاحظات على متن السفينة أسباب جلية (Clear grounds) تجعله يعتقد أن حالة السفينة أو معداتها لا تتطابق بشكل ملحوظ مع ما تتضمنه الشهادة، ينبغي عليه أن يقوم بالتفتيش أكثر تفصيلاً (more detailed inspection).

وينبغي أن يبدأ تفتيش غرفة المحركات بتكوين انطباع عام عن حالة هذه الغرفة ووجود بقايا زيوت في أسفل جوف غرفة المحركات بما يعرف (السنينة) أو البلج (bilge) والطريقة المتبعة عادة في السفينة للتخلص من المياه الملوثة بالزيوت من أماكن غرفة المحركات.

ويجوز في ما بعد إجراء فحص يتسم بقدر أكبر من الدقة لمعدات السفينة المدرجة في الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي وينبغي أن يؤكد هذا الفحص كذلك أنه لم تدخل أي تغييرات غير معتمدة على السفينة ومعداتها.

وإذا خيم أي شك بشأن صيانة وحالة السفينة أو معداتها، يجوز إجراء المزيد من الفحوص والاختبارات حسب الضرورة وفي هذا الصدد يجب الرجوع إلى المرفق 3 للخطوط التوجيهية بشأن المعايير في ظل النظام المنسق للمعاينة والإجازة (Harmonized System of Survey and Certification – HSSC)، (resolution A. 1186(33))، 2023.

وينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء ألا ينسى أن السفينة قد تكون مجهزة بمعدات أكثر مما هو مطلوب في الملحق 1 لاتفاقية ماريول، وإذا كانت هذه المعدات الإضافية لا تعمل بشكل جيد، ينبغي إخطار دولة العلم بذلك وينبغي ألا يكون هذا القصور وحده سبباً لاحتجاز السفينة إلا إذا كان يشكل خطراً غير مقبول يهدد بإلحاق الضرر بالبيئة البحرية.

وفي حالة ناقلات النفط، ينبغي أن يشمل التفتيش منطقة صهاريج البضائع وغرفة محركات السفينة، على أن يبدأ بتكوين انطباع عام عن طريقة ترتيب الصهاريج والبضائع المنقولة والطريقة المتبعة عادة للتخلص من نفايات البضائع الزيتية.

2. السفن التابعة للدول غير الأطراف في الاتفاقية والسفن الأخرى غير الملزمة بحمل شهادة دولية لمنع التلوث الزيتي (شهادة Ships of non-Parties to the Convention and other ships not required to carry An IOPP) (IOPP Certificate)

ينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء، بما أن فئة السفن هذه لا تزود بشهادة دولية لمنع التلوث الزيتي (شهادة IOPP)، أن يحدد ما إذا كانت السفينة تستوفي المتطلبات المنصوص عليها في الملحق 1 لاتفاقية ماربول في ما يتعلق بالمعايير المنطبقة على البناء والمعدات.

مادة 2.2

وفي ما يتعلق بجميع الجوانب الأخرى، ينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يتبع الإجراءات المنطبقة على السفن المشار إليها في البند 1 أعلاه.

مادة 2.3

يجوز للموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء، وإذا كان في حوزة السفينة شهادة غير الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي (شهادة IOPP)، أن يأخذ في الاعتبار شكل ومحتوى هذه الوثيقة في سياق تقييم تلك السفينة.

3. الرقابة (Control)

ينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يقوم في سياق أداء مهامه في ما يتعلق بالرقابة على السفن أن يعمل حصافته المهنية لتحديد ما إذا كان يتعين احتجاز السفينة إلى أن يتم تصليح ما لوحظ من القصور، أو السماح لها بالإبحار مع وجود عيوب معينة لا تُعرض البيئة البحرية لخطر غير مقبول. وينبغي على هذا الموظف، عند اتخاذ هذا القرار، أن يسترشد بالمبدأ الذي يفيد بأن المتطلبات الواردة في الملحق 1 لاتفاقية ماربول في ما يتعلق ببناء السفن وتجهيزها وتشغيلها، هي متطلبات أساسية لحماية البيئة البحرية، وأن الانحراف عن هذه المتطلبات قد يشكل خطراً غير مقبول يهدد بإلحاق الأذى بالبيئة البحرية.

الجزء 2: مخالفة أحكام التصريف (CONTRAVENTION OF DISCHARGE PROVISIONS)

مادة 1

أثبتت التجربة أن المعلومات التي تزود بها دولة العلم، على النحو المذكور في الملحق 5 لهذه الإجراءات، هي غالباً معلومات غير كافية لتمكين دولة العلم من إقامة دعوى فيما يتعلق بالانتهاك المزعوم لمتطلبات التصريف. والغرض من هذا الملحق تحديد المعلومات التي تحتاج إليها دولة العلم غالباً لمقاضاة هذه الانتهاكات الممكنة.

مادة 2

وفي سياق إعداد تقرير دولة الميناء عن القصور حينما يتعلق الأمر بمخالفة متطلبات التصريف، من الصائب أن تسترشد سلطات الدولة الساحلية أو دولة الميناء بالقائمة المفصلة بالأدلة التي يمكن أن تتوافر على النحو المبين في الجزء 3 من هذا الملحق وفي هذا الصدد، ينبغي مراعاة ما يلي:

1. أن التقرير يرمي إلى إتاحة أكبر قدر ممكن من المعلومات التي يمكن الحصول عليها، وإذا تعذر تقديم كافة المعلومات المسرودة في القائمة، ينبغي تقديم أقصى ما يمكن من هذه المعلومات.
2. أنه من المهم تعزيز المعلومات المدرجة في التقرير بوقائع وحقائق، والتي إذا نُظر فيها كمجموعة وقائع، سوف تجعل سلطة الميناء مقتنعة بأن هناك مخالفة قد ارتكبت.

مادة 3

وبالإضافة إلى تقرير دولة الميناء عن القصور، ينبغي على دولة الميناء أو الدولة الساحلية أن تُعد تقريراً يستند إلى القائمة المفصلة بالأدلة الممكنة. ومن الأهمية بمكان أن تُستكمل هذه التقارير بوثائق من قبيل ما يلي:

1. إفادة الشخص الذي لاحظ التلوث. بالإضافة إلى المعلومات المطلوبة بموجب البند 1 من الجزء 3 من هذا الملحق، ينبغي أن تتضمن هذه الإفادة الاعتبارات التي حملت هذا الشخص على الاستنتاج بأن هذا التلوث لم يكن صادراً عن أي مصادر تلوث ممكنة أخرى.
2. إفادات تتعلق بإجراءات أخذ العينات من الطبقة الزيتية ومن السفينة على حد سواء. وينبغي أن يُذكر في هذه الإفادات موقع وتاريخ وزمن أخذ العينات وهوية الأشخاص الذين قاموا بذلك على أن يُرفق بها إيصالات تحدد هوية الأشخاص الذين يحفظون هذه العينات أو الذين استلموها.
3. تقارير عن تحاليل العينات المأخوذة من الطبقة الزيتية ومن السفينة. وينبغي أن تتضمن التقارير نتائج التحاليل ووصفاً للطرق التحليل المستخدمة وإشارة إلى الوثائق العلمية التي تشهد بدقة وصحة الطريقة المستخدمة أو إرفاق نسخ لهذه الوثائق وأسماء الأشخاص الذين أجروا التحاليل والخبرة التي يتمتعون بها في هذا المجال.
4. إفادة الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء الموجود على متن السفينة مع الإشارة إلى رتبته والهيئة التي ينتمي إليها.
5. إفادات الأشخاص الذين خضعوا للاستجواب.
6. إفادات الشهود. وتدعم جميع هذه الملاحظات والصور والوثائق بشهادة موقعة تثبت صحتها وتنفذ جميع التصديقات أو التحقيقات وفقاً لقوانين الدولة التي تعدها وتوقع جميع الإفادات وتؤرخ من قبل الأشخاص الذين أنجزوها ومن قبل شاهد على التوقيع إذا أمكن ذلك. وينبغي كتابة أسماء الأشخاص الموقعين على الإفادات بخط واضح فوق توقيعاتهم أو تحتها.
7. صور الطبقة الزيتية.
8. نسخ عن الصفحات ذات الصلة بالموضوع من سجلات الزيوت وسجلات السفينة وبيانات التصريف وما إلى هنالك.

مادة 4

وينبغي إرسال التقرير المشار إليه في الفقرتين 2 و 3 أعلاه إلى دولة العلم. وإذا لم تكن الدولة الساحلية التي لاحظت التلوث هي نفسها دولة الميناء التي أجرت التحقيق على متن السفينة، ينبغي على الدولة التي أجرت التحقيق أن ترسل أيضاً نسخة من ملاحظاتها إلى الدولة التي لاحظت التلوث وطلبت التحقيق.

الجزء 3: القائمة المفصلة بالأدلة الممكنة على المخالفة المزعومة لاتفاقية ماريول بشأن التصريف لأحكام الملحق 1 ITEMIZED LIST OF POSSIBLE EVIDENCE ON ALLEGED CONTRAVENTION OF THE MARPOL ANNEX I) (DISCHARGE PROVISIONS)

1. التدابير المتخذة عند مشاهدة التلوث الزيتي (Action on sighting oil pollution)

1.1 تفاصيل السفينة أو السفن التي يُشتبه بارتكابها المخالفة (Particulars of ship or ships suspected of contravention)

1. اسم السفينة.
2. أسباب الاشتباه بالسفينة.
3. تاريخ وزمن الملاحظة أو تحديد الهوية بالتوقيت العالمي الموحد (UTC).
4. موقع السفينة.
5. علم وميناء التسجيل.

6. النوع (مثلاً، ناقلة، سفينة بضائع، سفينة ركاب، سفينة صيد)، الحجم (الحمولة المقدرة وبيانات وصفية أخرى (مثلاً، لون الإنشاء العلوي (superstructure) والعلامات المرسومة على المدخنة)).
7. حالة الغاطس (محملة أو صابورة فقط).
8. الاتجاه والسرعة التقريبيان.
9. موقع الطبقة الزيتية بالنسبة للسفينة (مثلاً، في الخلف، على الميسرة، على اليمين).
10. جزء السفينة الذي شوهد منه التصريف.
11. ما إذا كان التصريف قد توقف عند مشاهدة السفينة أو الاتصال بها بالراديو.

1.2 تفاصيل الطبقة الزيتية (Particulars of slick)

1. تاريخ وزمن ملاحظة التلوث بالتوقيت العالمي الموحد إذا اختلف ذلك عن الفقرة 1.1.3.
2. موقع الطبقة الزيتية (خط الطول وخط العرض) إذا اختلف ذلك عن الموقع المبين في الفقرة 1.1.4.
3. المسافة التقريبية بالأميال البحرية من أقرب معلم أرضي (landmark).
4. الأبعاد العامة التقريبية للطبقة الزيتية (الطول والعرض ونسبة المساحة المحددة بهذين البعدين التي يغطيها الزيت).
5. وصف مظهر الطبقة الزيتية (الاتجاه والشكل، على سبيل المثال: مستمرة أو بقع أو ذيول (windrows)).
6. هيئة وشكل الطبقة الزيتية تبين الفئات (Indicate categories):

- الفئة A – Category A :- مرئية بجهد شديد في أحسن ظروف الإضاءة.
- الفئة B – Category B :- مرئية كطبقة ذات بريق فضي على سطح الماء.
- الفئة C – Category C :- يمكن ملاحظة أول أثر ملون.
- الفئة D – Category D :- شريط بلون ساطع.
- الفئة E – Category E :- تبدأ الألوان بالتحول إلى ألوان باهتة.
- الفئة F – Category F :- الألوان أغمق بكثير.

7. حالة السماء (شمس ساطعة، سماء ملبدة بالغيوم، وما إلى هنالك) والرؤية بالكيلومتر وقت الملاحظة.
8. حالة البحر.
9. اتجاه الرياح السطحية وسرعتها.
10. اتجاه التيار وسرعته.

1.3 هوية المشاهد/المشاهدين (Identification of the observer(s))

1. اسم المشاهد.
2. الهيئة التي ينتمي إليها المشاهد (عند الاقتضاء).
3. الوظيفة التي يشغلها المشاهد في الهيئة.
4. المشاهدة حصلت من (طائرة/سفينة/الشاطئ/مكان آخر).
5. اسم أو هوية السفينة أو الطائرة التي حصلت منها المشاهدة.
6. الموقع الدقيق للسفينة أو الطائرة أو المكان على الشاطئ أو أي مكان آخر حصلت منه المشاهدة.
7. النشاط الذي كان يمارسه المشاهد وقت المشاهدة (على سبيل المثال: دورية، سفر، رحلة جوية (متوجه من إلى)).
- وما إلى هنالك).

1.4 طريقة المشاهدة والوثائق (Method of observation and documentation)

1. مشاهدة بصرية.
2. صور فوتوغرافية عادية.
3. المشاهدة من بعد و/أو الصور من بعد.
4. أخذ عينات من الطبقة الزيتية.
5. أي طريقة أخرى من طرق المشاهدة (وصف دقيق).

ملاحظة: يُفضل أن تكون صورة التدفق (discharge) صورة ملونة. وبإمكان الصور أن تتيح المعلومات التالية: أن المادة على سطح البحر هي زيت، وأن كمية الزيت المتدفقة تشكل خرقاً للاتفاقية، وأن الزيت صُرف من سفينة معينة، وهوية السفينة.

وتبين التجربة أن بإمكان الصور الثلاثة التالية أن تقدم المعلومات الآتية الذكر:

- صورة مفصلة للطبقة الزيتية مأخوذة من الوضع الرأسي تقريباً على ارتفاع يقل عن 300 متر على أن تكون الشمس خلف المصور.
- صورة شاملة للسفينة والطبقة الزيتية تبين أن مصدر الزيت سفينة معينة.
- تفاصيل السفينة تسمح بتحديد هويتها.

1.5 معلومات أخرى إذا تيسر إجراء اتصال بالراديو (Other information if radio contact can be established)

1. إخطار الربان بالتلوث.
2. التفسير الذي قدمه الربان.
3. آخر ميناء توقفت فيه السفينة.
4. ميناء الوصول التالي للسفينة.
5. اسم الربان ومالك السفينة.
6. إشارة نداء السفينة.

2. التحقيق على متن السفينة (Investigation on board)

2.1 التدقيق في الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي (شهادة IOPP) (Inspection of IOPP Certificate)

1. اسم السفينة.
2. الرقم المميز أو الحروف المميزة.
3. ميناء التسجيل.
4. نوع السفينة.
5. تاريخ ومكان الإصدار.
6. تاريخ ومكان الاعتماد (endorsement).

ملاحظة: إذا لم يتم إصدار شهادة دولية لمنع التلوث الزيتي للسفينة، ينبغي توفير أكبر قدر ممكن من المعلومات المطلوبة.

2.2 التدقيق في التكملة المرفقة مع الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي (شهادة IOPP) (Inspection of supplement of the IOPP Certificate)

- الفقرات المنطبقة من الفصول 2، 3، 4، 5، و 6 من التكملة غير ناقلات النفط ((supplement (non-oil tankers)).

• الفقرات المنطبقة من الفصول 2، 3، 4، 5، 6، 7، 8، 9، و 10 من التكملة سفن ناقلات النفط (Supplement oil tankers).

ملاحظة: إذا لم يكن في حوزة السفينة شهادة دولية لمنع التلوث الزيتي، ينبغي وصف المعدات والترتيبات على متن السفينة المصممة لمنع التلوث البحري.

2.3 التدقيق في سجل الزيوت (Inspection of Oil Record Book – O.R.B).

1. من سجل الزيوت (O.R.B. – part 1) بما يشمل فترة 30 يوماً قبل الحادثة المبلغ عنها، انسخ عدد كاف من صفحات.
2. من سجل الزيوت (O.R.B. – part 2) إذا كان متوفراً على متن السفينة بما يشمل دورة كاملة لتحميل (loading) تفريغ (unloading) وتصبير (ballasting) وغسل صهاريج السفينة (tank cleaning)، انسخ عدد كاف من صفحات الجزء 2. ويُنسخ كذلك مخطط الصهاريج (tank diagram).

2.4 التدقيق في سجل السفينة (logbook)

1. آخر ميناء، تاريخ المغادرة، الغاطس الأمامي والخلفي.
2. الميناء الحالي، تاريخ الوصول، الغاطس الأمامي والخلفي.
3. موقع السفينة عند الإبلاغ عن الحادثة أو في ذلك الوقت تقريباً.
4. التحقق من أن المواقع المذكورة في سجل السفينة تتفق مع المواقع المذكورة في سجل الزيوت.

2.5 التدقيق في وثائق أخرى موجودة على متن السفينة (Inspection of other documentation on board)

فيما يلي بعض الوثائق الأخرى التي قد تكون ذات فائدة في جمع الأدلة (تؤخذ نسخ منها عند الاقتضاء):

1. السجلات الأخيرة لتسجيل قياس المستوى الفارغ (recent ullage sheets) في قمة الصهاريج.
2. سجلات معدات الرصد والرقابة (Records of monitoring and control equipment).

2.6 تفتيش السفينة (Inspection of ship)

1. التحقق من أن معدات السفينة تتماشى مع تكملة الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي (IOPP).
2. أخذ عينات (تحديد الموقع الدقيق لأخذ العينات على متن السفينة).
3. تواجد آثار للزيت قرب مخارج التصريف في البحر.
4. حالة غرفة المحركات ومحتويات (البليج).
5. حالة فصل الزيوت عن الماء ومعدات الترشيح والإنذار وترتيبات الوقف أو الرصد.
6. محتويات صهاريج المخلفات الزيتية (sludge) و/أو الخزانات القابضة (holding tanks).
7. مصادر التسرب الملحوظ من ناقلات الزيت.

وقد تكون المعلومات الإضافية التالية ذات صلة بالموضوع:

8. مصادر تسربات الزيوت على ناقلات النفط.
9. حالة (البليج) في غرفة المضخات (Condition of pump-room bilges).
10. حالة نظام الغسل بالزيت الخام.
11. حالة نظام الغاز الخامل.

12. حالة نظام الرصد والرقابة.

13. محتويات صهاريج الوحل النفطي (Slop tank) (تقدير كميات المياه والزيوت).

2.7 إفادات الأشخاص المعنيين (Statements of persons concerned)

من سجل الزيوت، قد يكون من المناسب جمع معلومات في حالة عدم إدراج القيود الكاملة على النحو المطلوب في الجزء 1 عن المسائل التالية:

1. هل حصل تصريف عفوي أو مقصود في الساعة المبينة في التقرير عن الحادثة؟
2. هل يتم التحكم في تصريف (البلج) آلياً؟
3. إذا كانت تلك هي الحال، متى سُغل هذا النظام آخر مرة ومتى وُضع هذا النظام آخر مرة على نظام التشغيل اليدوي؟
4. إذا لم تكن تلك هي الحال، متى صُرفت (البلج) آخر مرة (التاريخ والساعة)؟
5. تاريخ آخر تصريف للرواسب (residue) وكيفية تنفيذ هذا التصريف.
6. هل تُصرف مياه (البلج) مباشرة في البحر عادة أو هل تُخزن مياه (البلج) أولاً في صهريج تجميع؟ يُحدد صهريج التخزين.
7. هل استخدمت صهاريج زيت الوقود حديثاً باعتبارها صهاريج صابورة؟

وفي حالة عدم إدراج القيود الكاملة على النحو المطلوب في سجل الزيوت، الجزء 2 (ORB – part 2) قد يكون من المناسب جمع معلومات عن المسائل التالية:

8. كيف كانت البضائع/الصابورة موزعة في السفينة عند مغادرة آخر ميناء؟
9. كيف كانت البضاعة/الصابورة موزعة في السفينة عند الوصول إلى الميناء الحالي؟
10. تاريخ ومكان تنفيذ آخر عملية تحميل؟
11. تاريخ ومكان تنفيذ آخر عملية تفريغ؟
12. تاريخ ومكان تصريف الصابورة القذرة آخر مرة؟
13. تاريخ ومكان تنظيف صهاريج البضاعة آخر مرة؟
14. تاريخ ومكان آخر عملية تنظيف بالزيت الخام ويُشار إلى الصهاريج التي نُفذت فيها هذه العملية.
15. تاريخ ومكان تفريغ صهاريج الوحل النفطي (slop tanks) آخر مرة.
16. ما هو قياس النقصان (ullage) في صهاريج الوحل النفطي وارتفاع السطح البيني (interface) المقابل.
17. أي صهاريج احتوت الصابورة القذرة أثناء رحلة الصابورة (إذا وصلت السفينة على الصابورة فقط)؟
18. أي صهاريج احتوت الصابورة النظيفة أثناء رحلة الصابورة (إذا وصلت السفينة على الصابورة فقط)؟

وبالإضافة إلى ذلك، قد تكون المعلومات الإضافية التالية ذات صلة بالموضوع:

19. معلومات عن الرحلة الحالية التي تقوم بها السفينة (الموانئ السابقة، الموانئ التالية، نوع الرحلة).
20. محتويات صهاريج زيت الوقود وصهاريج الصابورة.
21. التزود بالوقود السابق واللاحق، نوع زيت الوقود.
22. تواجد أو عدم تواجد مرافق استقبال للنفايات الزيتية خلال هذه الرحلة (reception facilities).
23. التنقلات الداخلية لزيت الوقود أثناء هذه الرحلة (Internal transfer of oil fuel).

وفي حالة ناقلات النفط، قد تكون المعلومات الإضافية التالية ذات صلة بالموضوع:

24. نوع الرحلة التي تقوم بها السفينة، مثلاً، رحلة طويلة، قصيرة، نقل الخام أو منتجات مصنعة أو المناوبة في نقل الخامات والمنتجات، نقل السوائب الزيتية/الجافة (oil/dry bulk).
25. أي صهاريج نظيفة وأي صهاريج قذرة؟
26. التصليحات المنفذة أو المزمع تنفيذها في صهاريج البضائع.

Miscellaneous information: معلومات متفرقة

27. ملاحظات على حالة معدات السفينة: Comments in respect of condition of ship's equipment
28. ملاحظات على التغيير من التلوث.
29. ملاحظات أخرى.

Investigation ashore 3. التحقيق على اليابسة

Analyses of oil samples 3.1 تحليل العينات الزيتية

بيان عن طريقة ونتائج تحليل العينات.

further information 3.2 معلومات أخرى

قد يكون من المناسب الحصول على معلومات إضافية عن السفينة من العاملين على المنصة النفطية (terminal staff) أو منقذي تنظيف الصهاريج (tank cleaning contractors) أو مرافق الاستقبال الشاطئية (shore reception facilities).

ملاحظة:

ينبغي تعزيز المعلومات التي يتم الحصول عليها بهذه الطريقة، عند الإمكان، بمستندات، مثل الإفادات المؤقتة أو الفواتير أو الإيصالات، وما إلى ذلك.

Information not covered by the foregoing 4. معلومات أخرى غير مذكورة أعلاه

Conclusion 5. الاستنتاجات

1. تلخيص الاستنتاجات التي يتوصل إليها المحقق.
2. بيان الأحكام المنطبقة من الاتفاقية أو الاتفاقيات التي يشتبه بأن السفينة خالفها.
3. هل هناك أي قصور (deficiency report)؟

الجزء 4: الخطوط التوجيهية بشأن تفتيش إجراءات الغسل بالزيت الخام في الميناء GUIDELINES FOR IN-PORT INSPECTION OF CRUDE OIL WASHING PROCEDURES

1. تمهيد

- 1.1 إن الخطوط التوجيهية بشأن تفتيش إجراءات الغسل بالزيت الخام (COW) في الميناء التي أوصى المؤتمر الدولي المعني بسلامة الناقلات ومنع التلوث لعام 1978 بإعدادها في القرار 7 الذي صدر عنه، هي خطوط توجيهية ضرورية لإتاحة رقابة موحدة وفعالة على عملية الغسل بالزيت الخام بما يضمن استيفاء السفن أحكام اتفاقية ماربول في جميع الأوقات.
- 1.2 يجب أن يحظى تصميم منشأة الغسل بالزيت الخام بموافقة إدارة دولة العلم، إلا أنه وعلى الرغم من أن الجانب التشغيلي لعملية الغسل بالزيت الخام يجب أيضاً أن يحظى بموافقة الإدارة عينها، قد يتوجب على سلطة دولة الميناء أن تتأكد من الاستمرار في استيفاء ما اتفق عليه من إجراءات ومؤشرات (parameters).
- 1.3 يتضمن دليل معدات وعمليات التنظيف بالزيت الخام (COW) كل المعلومات اللازمة عن تنفيذ عمليات التنظيف بالزيت الخام على متن ناقلة معينة، والغرض من التفتيش هو بالتالي ضمان التقيد الصارم بأحكام الدليل التي تتناول إجراءات السلامة ومنع التلوث.
- 1.4 تُركت حرية اختيار طريقة التفتيش لسلطة دولة الميناء، ويجوز أن يشمل التفتيش عملية الغسل بأكملها أو الاقتصار على العمليات التي تنفذ حينما يكون الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء على متن السفينة.
- 1.5 يخضع التفتيش لأحكام المادتين 5 و 6 من اتفاقية ماربول.

2. عمليات التفتيش Inspections

- 2.1 ينبغي على دولة الميناء أن تتخذ الترتيبات المناسبة بما يضمن استيفاء المتطلبات التي تحكم غسل ناقلات الزيت بالزيت الخام، إلا أنه يتعين ألا يُفسر هذا على أنه يُعفي مشغلي المنصة النفطية ومالكي السفن من التزاماتهم بضمان تنفيذ هذه العملية بموجب اللوائح.
- 2.2 يجوز أن يشمل التفتيش عملية الغسل بالزيت الخام بأكملها أو بعض جوانبها فقط؛ لذا، فإن من مصلحة كل الأطراف المعنية أن تُمسك دائماً سجلات السفينة في ما يتعلق بعمليات الغسل بالزيت الخام لكي يتسنى للموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يدقق في العمليات المنفذة قبل التفتيش.

3. العاملون على متن السفينة Ship's personnel

- 3.1 يُحدد اسم الشخص المسؤول وأسماء الأشخاص الآخرين المعيّنين المسؤولين في ما يتعلق بعملية الغسل بالزيت الخام، ويتعين أن يكونوا قادرين عند الطلب على إثبات أن كفاءتهم تستوفي، حسب الاقتضاء، المتطلبات الواردة في الفقرتين 5.2 و 5.3 من المواصفات المنقحة بشأن تصميم نظم الغسل بالزيت الخام وتشغيلها والتحكم بها (القرار (Resolution) (XI) 446.A في صيغته المعدلة).
- 3.2 ويمكن التحقق من كفاءة هؤلاء العاملين بالاطلاع على وثائق إخلاء الطرف (individual's discharge papers) ويمكن المقصود هنا الكتيب البحري أو الشهادات الصادرة عن مشغل السفينة (testimonials) أو الشهادات الصادرة عن مركز تدريب معتمد من قبل الإدارة. وينبغي أن يكون عدد هؤلاء العاملين على أقل تقدير العدد المذكور في الدليل (Manual).

4. الوثائق Documentation

ينبغي أن تكون الوثائق التالية متاحة للتدقيق (التفتيش) فيها:

1. الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي (شهادة IOPP) وسجل البناء والمعدات لتحديد ما يلي:
- ما إذا كانت السفينة مزودة بنظام للغسل بالزيت الخام حسبما تتطلبه اللائحة 33 من الملحق I لاتفاقية ماربول.

- ما إذا كان نظام الغسل بالزيت الخام يتطابق مع متطلبات اللائحتين 33 و 35 من الملحق I لاتفاقية ماريول ويستوفي أحكامهما.
- صلاحية وتاريخ دليل التشغيل والتجهيز (Operations and Equipment Manual).
- صلاحية الشهادة.

2. الدليل المعتمد (the approved Manual)

3. سجل الزيوت (Oil Record Book)

4. شهادة معدات السلامة في سفينة البضائع لتأكيد أن نظام الغاز الخامل يستوفي اللوائح الواردة في الفصل 2-11 من اتفاقية سولاس.

5. نظام الغاز الخامل Inert gas system

5.1 تشترط اللوائح المتعلقة بنظم الغاز الخامل تزويد هذه النظم بأجهزة تبيين وتسجل باستمرار عملية التزود بالغاز الخامل والضغط والمحتوى الأكسجيني في الأنبوب الرئيسي للتزود بالغاز الخامل. وينبغي أن يبين جهاز التسجيل الدائم إذا كان النظام يعمل بشكل مرض قبل وأثناء تصريف البضاعة.

5.2 وفي حال عدم تلبية الشروط المحددة في الدليل، يجب وضع حد لعملية الغسل إلى أن تُلبي الشروط.

5.3 وكإجراء احتياطي إضافي، يتعين تحديد مستوى الأكسجين في كل صهريج يُزعم غسله على مستوى الصهريج نفسه. وينبغي معايرة وتفتيش أجهزة القياس لضمان اشتغالها بشكل جيد. وينبغي أن تكون القراءات المتعلقة بصهاريج سبق غسلها في الميناء قبل التفتيش متاحة للتدقيق فيها، ويجوز التدقيق في هذه القراءات بشكل عشوائي.

6. توليد الكهرباء الساكنة Electrostatic generation

يجب الاستناد إلى سجل البضائع أو أقوال الشخص المسؤول لتأكيد أنه يجري تخفيض كمية المياه الموجودة في الزيت الخام إلى أدنى حد ممكن على النحو الذي تقتضيه الفقرة 6.7 من المواصفات المنقحة (القرار 446 (A (resolution) في صيغته المعدلة.

7. الاتصالات Communication

ينبغي التأكد من وجود وسيلة اتصال فعالة بين الشخص المسؤول والأشخاص الآخرين المعنيين بعملية الغسل بالزيت الخام.

8. التسرب على السطح Leakage on deck

ينبغي على الموظفين المسؤولين عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يتأكدوا من أن نظام أنابيب للغسل بالزيت الخام (COW piping system) قد خضع للاختبار أثناء الاستخدام قبل تصريف البضاعة وأن هذا الاختبار قد دون في سجل الزيوت الخاص بالسفينة.

9. طريقة تفادي دخول الزيوت إلى غرفة المحركات Exclusion of oil from engine-room

ينبغي التأكد من فعالية طريقة تفادي دخول الزيوت من البضاعة إلى مكان الآلات، وذلك بتفتيش ترتيبات عزل جهاز التسخين (isolating arrangements of the tank washing heater) في حالة تركيبه المستخدم في غسل الصهاريج أو أي جزء من نظام غسل الصهاريج الذي يوجد في مكان الآلات.

ينبغي مراعاة الإرشادات والمعايير الواردة في البند 9 من دليل معدات وتشغيل الغسل بالزيت الخام في سياق تقرير ما إذا كان الزيت ملائماً للغسل بالزيت الخام.

11. قائمة التدقيق Checklist

ينبغي الاستناد إلى سجلات السفينة للتأكد من تنفيذ عملية التدقيق المطلوبة قبل الغسل بالزيت الخام ومن اشتغال جميع الآلات بشكل جيد، ويجوز التدقيق عشوائياً في بعض العناصر.

12. برامج الغسل Wash programmes

12.1 حينما تُفرغ الناقله بضاعتها في موانئ متعددة، يجب أن يبين سجل الزيوت ما إذا كانت الصهاريج قد غُسلت بالزيت الخام في موانئ التفريغ السابقة أو في البحر. وينبغي التأكد من أن جميع الصهاريج التي سُتستخدم أو قد تُستخدم للصابورة في الرحلة القادمة تُغسل بالزيت الخام قبل أن تغادر السفينة الميناء. ولا يتوجب غسل أي صهريج من غير صهاريج الصابورة في ميناء التفريغ، إلا أنه يجب غسل هذه الصهاريج، كحد أدنى، بموجب أحكام الفقرة 1.6 من القرار (XI) A.446 في صيغته المعدلة. وينبغي التدقيق في سجل الزيوت للتأكد من استيفاء هذه المواصفات المنقحة.

12.2 ويتعين الانتهاء من جميع عمليات الغسل بالزيت الخام قبل أن تغادر السفينة آخر ميناء لتفريغ البضاعة.

12.3 وإذا لم تُغسل الصهاريج حسب تسلسل العمليات الموصى به في الدليل، ينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يحدد أن سبب ذلك مقبول وأن تسلسل العمليات المقترح لغسل الصهاريج مقبول أيضاً.

12.4 وينبغي التأكد من أن التشغيل يتم وفقاً للدليل بالنسبة لكل صهريج يجري غسله، وذلك في ما يتعلق بما يلي:

5. أن الآلات المركبة على السطح والآلات المغمورة تشتغل إما استناداً إلى المبيّنات أو الأصوات المميزة لهذه الآلات أو بطرق معتمدة أخرى.

6. أن الآلات المركبة على السطح، حسب الانطباق، مبرمجة على النحو المذكور.

7. أن مدة الغسل تتطابق مع ما هو مطلوب.

8. أن عدد آلات غسل الصهاريج المستخدمة بشكل متزامن لا يتجاوز عدد المحركات المحدد.

13. نزع الصهاريج stripping of tanks

13.1 يتعين أن تكون شروط الحد الأدنى لزاوية الميل الطولي (minimum trim) ومؤشرات عمليات النزع (stripping) المذكورة في الدليل (Manual).

13.2 ويجب أن تُنزع جميع الصهاريج التي غُسلت بالزيت الخام ويُدقق في مدى كفاية النزع في الجزء الخلفي على الأقل من كل صهريج أو بأي طريقة أخرى مذكورة وموصوفة في الدليل. وينبغي التأكد من أنه تم أو سيتم التدقيق في مدى كفاية النزع قبل أن تغادر السفينة آخر موانئ التفريغ.

14. التصبير Ballasting

14.1 يُشار إلى الصهاريج التي غُسلت بالزيت الخام في البحر بتدوينها في سجل الزيوت. ويجب أن تُترك هذه الصهاريج فارغة بين مواعيد التفريغ بغية تفتيشها في ميناء التفريغ التالي. وحينما تكون هذه الصهاريج المعنية باعتبارها صهاريج الصابورة في بداية الرحلة، قد يتعين تصبيرها في مرحلة مبكرة جداً من عملية التفريغ ويُعزى ذلك إلى أسباب تشغيلية وكذلك لأنه يجب تصبير هذه الصهاريج أثناء تفريغ البضاعة إذا كان يراد الاحتفاظ بالانبعاثات الهيدروكربونات على متن السفينة. وإذا كان يُزعم تفتيش هذه الصهاريج وهي فارغة، يجب حينئذ تنفيذ ذلك حالما تتوقف الناقل على الرصيف. وفي حالة وصول الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بعد الشروع في ملء الصهاريج، سيتعذر على هذا الموظف فحص قاع الصهريج المعني، ولكن يمكنه أن يفحص سطح ماء الصابورة (surface of the ballast water). وينبغي ألا تتجاوز سماكة طبقة الزيت ما هو مسموح به في الفقرة 6(4.2.10) من المواصفات المنقحة في القرار (A.446 (XI)) في صيغته المحددة.

14.2 ويجب أن تُدرج قائمة بالصهاريج المعنية باعتبارها صهاريج صابورة في الدليل، غير أن اختيار الصهاريج التي يمكن استخدامها للصابورة في الرحلة القادمة يُترك لتقدير الريان أو الضابط المسؤول. وينبغي الاستناد إلى سجل الزيوت للتأكد من أن هذه الصهاريج جميعها قد غُسلت قبل مغادرة الناقل آخر ميناء تفريغ. وتجدر ملاحظة أنه في حالة إعادة تحميل الناقل بضاعاً من الزيت الخام في ميناء وسيط (intermediate port) في الصهاريج المعنية للصابورة، لن تكون هذه الناقل مطابقة بغسل هذه الصهاريج في ذلك الميناء بالذات بل في ميناء تال.

14.3 وينبغي الاستناد إلى سجل الزيوت للتأكد من عدم ضخ مياه الصابورة في الصهاريج التي لم تُغسل بالزيت الخام في الرحلات السابقة.

14.4 وينبغي التأكد من أن صهاريج الصابورة في بداية الرحلة قد جُففت بأقصى قدر ممكن. وفي حال ملء الصابورة في بداية الرحلة عبر أنابيب ومضخات البضاعة، يجب نزح هذه الأنابيب والمضخات وضخ حصىلة النرح في صهريج بضاعاً آخر أو على اليابسة باستخدام الأنبوب الخاص ذي القطر الصغير المتاح لهذا الغرض.

14.5 تُرد في الدليل أساليب تفادي انبعاث الأبخرة (vapour emission) في الأماكن المطلوب فيها ذلك، ويجب الالتزام بهذه الأساليب. وينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يتأكد من التقيد بذلك.

14.6 ويجب التقيد بالإجراءات المثالية فيما يتعلق بالصابورة المبينة في الدليل. وينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يتأكد من التقيد بذلك.

14.7 وفي حال التخلص من الصابورة في بداية الرحلة، يجب أن تستوفي عملية التصريف في البحر أحكام اللائحتين (15 و 34) من الملحق I من اتفاقية ماربول. وينبغي التدقيق في سجل الزيوت للتأكد من أن السفينة تستوفي هذه الأحكام.

II GUIDELINES FOR THE CONDUCT OF INVESTIGATIONS AND INSPECTIONS CARRIED OUT UNDER ANNEX II OF MARPOL

الجزء 1: التفتيش المتعلق بالشهادة (شهادة المتانة أو الشهادة الدولية لمنع التلوث المتعلقة بنقل المواد السائلة) والسفينة ومعدات
INSPECTION OF CERTIFICATE (COF OR NLS CERTIFICATE), SHIP AND EQUIPMENT

1. السفن الملزمة بحمل الشهادة Ships required to hold a Certificate

1.1 ينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بعد أن يصعد إلى السفينة ويلتقي ربانها أو الضابط المسؤول عنها أن يدقق في شهادة المتانة أو شهادة منع التلوث المتعلقة بنقل المواد السائلة الضارة السائلة (Certificate of Fitness or NLS Certificate (Noxious Liquid Substances in Bulk)) وسجل البضاعة (Cargo Record Book).

1.2 وتتضمن الشهادة معلومات عن نوع السفينة وتواريخ المعاينات وقائمة المنتجات المخول للسفينة نقلها.

1.3 وكتفتيش أولي، ينبغي تأكيد صلاحية الشهادة بالتأكد من تحريرها وتوقيعها على النحو المطلوب ومن تنفيذ المعاينات المطلوبة. ويولى اهتمام خاص لدى مراجعة الشهادة بالتحقق من أن السفينة تنقل المواد السائلة الضارة حسب المنصوص عليها في الشهادة وأن هذه المواد توجد في صهاريج معتمدة لنقلها.

1.4 وينبغي التدقيق في سجل البضائع للتأكد من حداثة (up to date) ما يتضمنه من قيود. وينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يتحقق مما إذا كانت السفينة قد تركت الميناء السابق (الموانئ السابقة) وهي تنقل على متنها مخلفات مواد سائلة ضارة (noxious liquid substances) تعذر تصريفها في البحر. ويمكن أن يتضمن السجل قيوداً ذات صلة بالموضوع من السلطات المختصة في الموانئ السابقة. وإذا تبين من الفحص أنه سُمح للسفينة بأن تبحر من ميناء التفريغ الأخير وفق شروط معينة، ينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يتأكد من أن هذه الشروط التزمت أو سيتم الالتزام بها. وإذا اكتشف هذا الموظف انتهاكاً للأحكام التشغيلية في هذا الصدد، ينبغي إخطار دولة العلم بذلك بواسطة تقرير عن القصور (deficiency report).

1.5 وإذا كانت الشهادة صالحة، وإذا تبين من الانطباع العام والملاحظات البصرية على متن السفينة أن مستوى الصيانة جيد، ينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يحصر عملية التفتيش في القصور المُبلغ عنها، شريطة ألا تبين القيود في سجل البضاعة أي مخالفات تشغيلية.

1.6 إلا أنه إذا توافرت للموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بوضوح مما تكوّن لديه من انطباعات عامة أو ملاحظات على متن السفينة أسباب جلية تجعله يعتقد أن حالة السفينة أو معداتها أو عمليات مناولة البضائع والمخلفات الزيتية لا تتطابق بشكل ملحوظ مع ما تتضمنه الشهادة، ينبغي عليه أن يقوم بتفتيش أكثر تفصيلاً:

9. ينطوي ذلك أولاً على التدقيق في دليل الإجراءات والترتيبات المعتمد الخاص بالسفينة (P and A manual).

10. ينبغي أن يشمل التفتيش الأكثر تفصيلاً منطقة البضائع ومنطقة المضخات في السفينة، وينبغي أن يبدأ بتكوين انطباع عام عن توزيع الصهاريج والبضائع المنقولة وحالة نظم الضخ والنزح والبضائع.

11. يجوز في ما بعد إجراء فحص أدق لمعدات السفينة، على النحو المبين في دليل الإجراءات والترتيبات. وينبغي أن يؤكد هذا الفحص أيضاً أنه لم يتم إدخال أي تغييرات غير معتمدة على السفينة ومعداتها.

12. إذا خيم أي شك بشأن صيانة وحالة السفينة أو معداتها، يجوز إجراء المزيد من الفحوص والاختبارات حسب الضرورة. وفي هذا الصدد، يتم الرجوع إلى الخطوط التوجيهية بشأن المعاينات في ظل النظام المنسق (Harmonized System of Survey).

1.7 وينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء ألا ينسى أن السفينة قد تكون مجهزة بمعدات أكثر مما هو مطلوب في الملحق II من اتفاقية ماربول. وإذا كانت هذه المعدات الإضافية لا تعمل بشكل جيد، ينبغي إخطار دولة العلم بذلك. وينبغي ألا يكون هذا القصور وحده سبباً لاحتجاز السفينة إلا إذا كان يشكل خطراً غير مقبول يهدد بإلحاق الضرر بالبيئة البحرية.

2. السفن التابعة للدول غير الأطراف في الاتفاقية Ships of non-Parties to the Convention

2.1 بما أن هذا الصنف من السفن غير مزود بشهادات المتانة أو الشهادة الدولية لمنع التلوث المتعلقة بنقل المواد السائلة (COF or NLS Certificate) حسب ما هو مطلوب من الملحق II من اتفاقية ماربول، ينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يحدد ما إذا كانت السفينة تستوفي المتطلبات ومعايير الإجراءات والترتيبات في ما يتعلق بمعايير البناء والتجهيزات المنصوص عليها في الملحق II من اتفاقية ماربول.

2.2 وفيما يتعلق بجميع الجوانب الأخرى، ينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يتبع الإجراءات المنطبقة على السفن المشار إليها في الفصل 1 أعلاه (أي السفن الملزمة بحيازة شهادة).

2.3 وإذا كان في حوزة السفينة شهادة غير الشهادة المطلوبة، يجوز للموظف عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يأخذ في الاعتبار شكل ومحتوى هذه الوثيقة في سياق تقييم تلك السفينة، إلا أن الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء لا يعتبر هذه الوثيقة صالحة إلا إذا كان قد تم تزويد السفينة بدليل للإجراءات والترتيبات.

3. الرقابة Control

ينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يقوم في سياق أداء مهامه فيما يتعلق بالرقابة على السفن أن يعمل بحصافة مهنية لتحديد ما إذا كان يتعين احتجاز السفينة إلى أن يتم تصليح ما لوحظ من القصور أو السماح لها بالإبحار مع وجود عيوب معينة لا تعترض البيئة البحرية لخطر غير مقبول. وينبغي على هذا الموظف أن يسترشد بالمبدأ الذي يفيد بأن المتطلبات الواردة في الملحق II من اتفاقية ماربول وتجهيزها وتشغيلها، هي متطلبات أساسية لحماية البيئة البحرية، وأن الانحراف عن هذه المتطلبات قد يشكل خطراً غير مقبول يهدد بإلحاق الأذى بالبيئة البحرية.

الجزء 2: انتهاك بنود التصريف CONTRAVENTION OF DISCHARGE PROVISIONS

1. في ما يتعلق بحالات التصريف غير المشروع، أثبتت التجربة أن المعلومات التي تزود بها دولة العلم هي غالباً معلومات غير كافية لتمكين دولة العلم من إقامة دعوى في ما يتعلق بالانتهاك المزعوم لمتطلبات التصريف. والغرض من هذا الملحق تحديد المعلومات التي تحتاج إليها دولة العلم غالباً لمقاضاة انتهاكات أحكام التصريف بموجب الملحق II من اتفاقية ماربول.

2. وفي سياق إعداد تقرير دولة الميناء عن القصور حينما يتعلق الأمر بمخالفة متطلبات التصريف، يوصى بأن تسترشد سلطات الدولة الساحلية أو دولة الميناء بالقائمة المفصلة بالأدلة (itemized list) التي يمكن أن تتوافر على النحو المبين في الجزء 3 من هذا الملحق. وفي هذا الصدد، ينبغي مراعاة ما يلي:

4. أن التقرير يرمي إلى إتاحة أكبر قدر ممكن من المعلومات التي يمكن الحصول عليها، وإذا تعذر تقديم كافة المعلومات المسرودة في القائمة، ينبغي تقديم أقصى ما يمكن من هذه المعلومات.

5. أنه من المهم تعزيز المعلومات المدرجة في التقرير بوقائع تحمل دولة الميناء أو الدولة الساحلية، عندما تُنظر فيها ككل، على الاقتناع بأن المخالفة ارتُكبت.

6. أن المواد المصروفة قد تكون زيوئاً، وفي هذه الحالة، ينطبق الجزء 2 من الملحق 3 لهذا القرار (الخطوط التوجيهية بشأن عمليات التحقيق والتفتيش التي يتم القيام بها تطبيقاً للملحق I من اتفاقية ماربول).

7. وبالإضافة إلى تقرير دولة الميناء عن القصور، ينبغي على دولة الميناء أو الدولة الساحلية أن تُعد تقريراً يستند إلى القائمة المفصلة بالأدلة الممكنة. ومن الأهمية بمكان أن تُستكمل هذه التقارير بوثائق من قبيل ما يلي:

3. إفادة الشخص الذي لاحظ التلوث. وبالإضافة إلى المعلومات المطلوبة بموجب البند 1 من الجزء 3 من هذا الملحق، ينبغي أن تتضمن هذه الإفادة الاعتبارات التي حملت هذا الشخص على الاستنتاج بأن هذا التلوث لم يكن صادراً عن أي مصادر تلوث ممكنة أخرى.

4. إفادات تتعلق بإجراءات أخذ العينات من الطبقة الزيتية ومن السفينة على حد سواء. وينبغي أن يُذكر في هذه الإفادات موقع وتاريخ وزمن أخذ العينات وهوية الشخص أو الأشخاص الذين قاموا بذلك، على أن يُرفق بها إيصالات تحدد هوية الأشخاص الذين يحفظون هذه العينات أو الذين استلموها.

5. تقارير عن تحاليل العينات المأخوذة من الطبقة الزيتية ومن السفينة. وينبغي أن تتضمن التقارير نتائج التحاليل ووصفاً لطرق التحليل المستخدمة وإشارة إلى الوثائق العلمية التي تشهد بدقة وصحة الطريقة المستخدمة أو إرفاق نسخ لهذه الوثائق

وأسماء الأشخاص الذين أجروا التحاليل والخبرة التي يتمتعون بها في هذا المجال.

6. إفادة الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء الموجود على متن السفينة، مع الإشارة إلى رتبته والهيئة التي ينتمي إليها.
7. إفادات الأشخاص الذين خضعوا للاستجواب.
8. إفادات الشهود.
9. صور الطبقة الزيتية.
10. نسخ عن الصفحات ذات الصلة بالموضوع من سجلات الزيوت وسجلات السفينة وبيانات التصريف وما إلى هنالك.

4. وتُقدم جميع هذه الملاحظات والصور والوثائق بشهادة موقّعة تثبت صحتها. وتُنفذ جميع هذه التصديقات أو التحقيقات وفقاً لقوانين الدولة التي تُعدها. وتُوقع جميع الإفادات وتؤرخ من قبل الأشخاص الذين أنجزوها ومن قبل شاهد على التوقيع إذا أمكن ذلك. وينبغي كتابة أسماء الأشخاص الموقعين على الإفادات بخط واضح فوق توقيعاتهم أو تحتها.
5. وينبغي إرسال التقرير المشار إليه في الفقرتين 2 و 3 أعلاه إلى دولة العلم. وإذا لم تكن الدولة الساحلية التي لاحظت التلوث هي نفسها دولة الميناء التي أجرت التحقيق على متن السفينة، ينبغي على الدولة التي أجرت التحقيق أن ترسل أيضاً نسخة من ملاحظاتها إلى الدولة التي لاحظت التلوث وطلبت التحقيق.

الجزء 3: القائمة المفصلة بالأدلة الممكنة على المخالفة المزعومة لاتفاقية ماربول بشأن التصريف (أحكام الملحق II)

ITEMIZED LIST OF POSSIBLE EVIDENCE ON ALLEGED CONTRAVENTION OF THE MARPOL ANNEX II DISCHARGE PROVISIONS

1. التدابير المتخذة لدى مشاهدة التلوث الزيتي Action on sighting pollution

1.1 تفاصيل السفينة أو السفن التي يُشتبه بارتكابها المخالفة:

4. اسم السفينة.
5. أسباب الاشتباه بالسفينة.
6. تاريخ وزمن الملاحظة أو تحديد الهوية بالتوقيت العالمي الموحد (UTC).
7. موقع السفينة.
8. علم وميناء التسجيل.
9. النوع والحجم (الحمولة المقدرة) وبيانات وصفية أخرى (مثلاً، لون الإنشاء العلوي والعلامات المرسومة على المدخنة).
10. حالة الغاطس (محمّلة أو صابورة فقط).
11. الاتجاه والسرعة التقريبيان.
12. موقع الطبقة الزيتية بالنسبة للسفينة (مثلاً، في الخلف، على الميسرة، على اليمين).
13. جزء السفينة الذي شوهد منه التصريف.
14. ما إذا كان التصريف قد توقف عند مشاهدة السفينة أو الاتصال بها بالراديو.

1.2 تفاصيل الطبقة الزيتية:

8. تاريخ وزمن ملاحظة التلوث بالتوقيت العالمي الموحد (UTC) إذا اختلف ذلك عن الفقرة 1.1.3.
9. موقع الطبقة الزيتية (خط الطول وخط العرض) إذا اختلف ذلك عن الموقع المبين في الفقرة 1.1.4.
10. المسافة التقريبية بالأميال البحرية من أقرب معلم أرضي.
11. عمق المياه وفقاً للخريطة البحرية.

12. الأبعاد العامة التقريبية للطبقة الزيتية (الطول والعرض ونسبة المساحة المحددة بهذين البعدين التي يغطيها الزيت).
13. وصف مظهر الطبقة الزيتية (الاتجاه والشكل، على سبيل المثال: مستمرة أو بقع أو ذيول (windrows)).
14. لون الطبقة الزيتية.
15. حالة السماء (شمس ساطعة، سماء ملبدة بالغيوم، وما إلى هنالك) والرؤية (بالكيلومتر) وقت الملاحظة.
16. حالة البحر.
17. اتجاه الرياح السطحية وسرعتها.
18. اتجاه التيار وسرعته.

1.3 هوية المشاهد (المشاهدين):

6. اسم المشاهد.
7. الهيئة التي ينتمي إليها المشاهد (عند الاقتضاء).
8. الوظيفة التي يشغلها المشاهد في الهيئة.
9. المشاهدة حصلت من طائرة / سفينة / الشاطئ / مكان آخر.
10. اسم أو هوية السفينة أو الطائرة التي حصلت منها المشاهدة.
11. الموقع الدقيق للسفينة أو الطائرة أو المكان على الشاطئ أو أي مكان آخر حصلت منه المشاهدة.
12. النشاط الذي كان يمارسه المشاهد وقت المشاهدة على سبيل المثال: دورية، سفر، رحلة جوية متوجه من إلى

1.4 طريقة المشاهدة والوثائق:

21. مشاهدة بصرية.
22. صور فوتوغرافية عادية.
23. المشاهدة من بعد و/أو الصور من بعد.
24. أخذ عينات من الطبقة الزيتية.
25. أي طريقة أخرى من طرق المشاهدة (وصف دقيق).

ملاحظة: ينبغي أن تكون صورة التصريف ملونة. ويمكن الحصول على أفضل النتائج من الصور الثلاثة التالية:

22. صورة مفصلة للطبقة الزيتية مأخوذة من الوضع الرأسي تقريباً على ارتفاع يقل عن 300 متر على أن تكون الشمس خلف المصور.
23. صورة شاملة للسفينة والطبقة الزيتية تبين أن مصدر الزيت سفينة معينة.
24. تفاصيل السفينة تسمح بتحديد هويتها.

1.5 معلومات أخرى إذا تيسر إجراء اتصال بالراديو:

14. إخطار الربان بالتلوث.
15. التفسير الذي قدمه الربان.
16. آخر ميناء توقفت فيه السفينة.
17. ميناء التردد التالي للسفينة.
18. اسم الربان ومالك السفينة.

2. التحقيق على متن السفينة Inspection on board

2.1 التدقيق في الشهادة (شهادة المتانة أو شهادة COF or NLS Certificate):

14. اسم السفينة.
15. الرقم المميز أو الحروف المميزة.
16. ميناء التسجيل.
17. نوع السفينة.
18. تاريخ ومكان الإصدار.
19. تاريخ ومكان الاعتماد (endorsement).
20. قائمة المواد التي يشملها المرفق II والتي أُجيز للسفينة أن تنقلها.
21. القيود المفروضة (Limitation) على الصهاريج التي يمكن نقل هذه المواد فيها.

2.2 التدقيق في دليل الإجراءات والترتيبات Inspection of P and A Manual:

9. السفينة مجهزة بنظام كاف للتنزيع (stripping system).
10. كميات المخلفات التي سجلت أثناء المعالجة.

2.3 التدقيق في سجل البضائع Inspection of Cargo Record Book (CRB):

9. نسخ عدد كاف من صفحات سجل البضائع بما يشمل دورة كاملة لتحميل / تفريغ / تصبير وغسل صهاريج السفينة.
10. ويُنسخ كذلك مخطط الصهاريج.

2.4 التدقيق في سجل السفينة Inspection of logbook:

8. آخر ميناء. تاريخ المغادرة، الغاطس الأمامي والخلفي.
9. الميناء الحالي. تاريخ الوصول، الغاطس الأمامي والخلفي.
10. موقع السفينة عند الإبلاغ عن الحادثة أو في ذلك الوقت تقريباً.
11. التحقق عشوائياً من أن التوقيت المذكور في سجل البضائع في ما يتعلق بعمليات التصريف يتوافق مع مسافة كافية من اليابسة الأقرب ومع عمق كاف للمياه.

2.5 التدقيق في وثائق أخرى موجودة على متن السفينة Inspection of other documentation on board:

- فيما يلي بعض الوثائق الأخرى التي قد تكون ذات فائدة في جمع الأدلة (تؤخذ نسخ منها عند الاقتضاء):
- وثائق البضائع المنقولة حالياً أو التي نُقلت مؤخراً، فضلاً عن المعلومات ذات الصلة بما هو مطلوب من حيث درجة الحرارة عند التفريغ واللزوجة و/أو نقطة الانصهار.
- سجلات درجات حرارة المواد أثناء التفريغ.
- سجلات معدات الرصد والرقابة، في حال تركيبها.

2.6 تفتيش السفينة Inspection of ship:

32. التحقق من أن معدات السفينة تتماشى مع دليل الإجراءات والترتيبات.
33. أخذ عينات (تحديد الموقع الدقيق لأخذ العينات على متن السفينة).
34. مصادر التسرب الملحوظ.
35. مخلفات البضائع على سطح الصابورة المفصولة أو الصابورة النظيفة.
36. حالة جسم غرفة المضخات.
37. حالة نظام الرصد.
38. محتويات صهاريج المخلفات الزيتية (تقييم كميات الماء والمخلفات).

2.7 إفادات الأشخاص المعنيين:

- في حالة عدم اكتمال سجل البضائع على النحو المطلوب، قد يكون من المناسب جمع معلومات عن المسائل التالية:
 1. هل حصل تصريف عفوي أو مقصود في الساعة المبينة في التقرير عن الحادثة؟
 2. ما هي الصهاريج التي سيتم تحميلها في الميناء؟
 3. ما هي الصهاريج التي تعين تنظيفها في البحر؟ وهل غُسلت قبل التحميل؟
 4. أين غُسلت ومتى؟
 5. من أي نوع من المواد أتت هذه المخلفات (Residues)؟
 6. ماذا حصل لمياه غسل الصهاريج؟
 7. هل تم تصريف محتويات صهاريج المخلفات الزيتية أو صهاريج البضائع الذي استخدم كصهريج للمخلفات الزيتية في البحر؟
 8. متى تم التصريف وأين؟
 9. ما هي محتويات صهاريج المخلفات الزيتية أو صهاريج البضائع الذي استخدم كصهريج للمخلفات الزيتية؟
 10. أي صهاريج احتوت الصابورة القذرة أثناء رحلة الصابورة (إذا وصلت السفينة على الصابورة فقط)؟
 11. أي صهاريج احتوت الصابورة النظيفة أثناء رحلة الصابورة (إذا وصلت السفينة على الصابورة فقط)؟
 12. تفاصيل الرحلة الحالية التي تقوم بها السفينة (الموانئ السابقة، الموانئ التالية، نوع الرحلة).
 13. الصعوبات التي تمت مواجهتها فيما يتعلق بالتصريف في مرافق الاستقبال الشاطئية.
 14. الصعوبات التي تمت مواجهتها فيما يتعلق بعمليات النزح الفعالة.
 15. أي صهاريج كانت نظيفة أو متسخة عند الوصول؟
 16. التوصيلات المنفذة أو المزمع تنفيذها في صهاريج البضائع.

معلومات عامة ومتنوعة (Miscellaneous information):

17. تعليقات على حالة معدات السفينة.

18. تعليقات على التقرير عن التلوث.

19. تعليقات أخرى.

3. التحقيق على اليابسة Investigation ashore

3.1 تحاليل العينات الزيتية Analyses of samples:

- بيان طريقة ونتائج تحليل العينات.

- قد يكون من المناسب الحصول على معلومات إضافية عن السفينة من العاملين في محطة تحميل الزيت أو متعهدي تنظيف الصهاريج أو مرافق الاستقبال الشاطئية.

ملاحظة: يتعين تعزيز المعلومات التي يتم الحصول عليها بهذه الطريقة، عند الإمكان، بمستندات مثل الإفادات الموقعة أو الفواتير أو الإيصالات، وما إلى هنالك.

3.3 معلومات من ميناء التفريغ السابق أو محطة التفريغ السابقة:

1. التأكيد بأنه تم تفريغ صهاريج السفينة أو نزحها أو غسلها مسبقاً بموجب دليل الإجراءات والترتيبات.
2. طبيعة الصعوبات، إن وجدت.
3. القيود التي فرضتها السلطات والتي شُحح للسفينة بأن تبحر بموجبها.
4. القيود فيما يتعلق بمرافق الاستقبال الشاطئية.

4. معلومات أخرى غير مذكورة أعلاه

5. الاستنتاجات

1. تلخيص الاستنتاجات التي يتوصل إليها المحقق.
2. بيان الأحكام التي يُشتبه بأن السفينة خالفها المنطبقة من الملحق II من اتفاقية ماربول.
3. هل تبرر النتائج إعداد تقرير عن القصور؟

الجزء 4: إجراءات التفتيش لعمليات التفريغ، التنزيع، وما قبل الغسيل (بشكل رئيسي في موانئ التفريغ) PROCEDURES FOR INSPECTION OF UNLOADING, STRIPPING AND PREWASHING OPERATIONS (MAINLY IN UNLOADING PORTS)

1. مقدمة

ينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أو خبير المعاينة (surveyor) المخول من قبل الإدارة التي تمارس الرقابة أن يكون على دراية جيدة باللائحة 16 من الملحق II من ماربول وبالممارسات المتبعة في الميناء في ما يتعلق بمناولة البضائع وغسل الصهاريج وأرصعة التنظيف وما إلى هنالك.

2. الوثائق Documentation

تتألف الوثائق المطلوبة لعملية التفتيش المشار إليها في هذا الملحق مما يلي:

1. شهادة المتانة أو الشهادة الدولية لمنع التلوث المتعلقة بنقل المواد السائلة الضارة السائبة (COF or NLS Certificate).
2. خطة تسييف البضاعة ومستند النقل البحري (cargo plan and shipping document).
3. دليل الإجراءات والترتيبات (P and A Manual).
4. سجل البضائع (Cargo Record Book).

3. المعلومات المطلوبة من العاملين على متن السفينة Information by ship's staff

3.1 من المفيد أن يحصل الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أو خبير المعاينة المخول من قبل الإدارة على المعلومات التالية:

1. البرنامج المزمع لتحميل السفينة وتفريغها.
2. ما إذا كان يتيسر القيام بعمليات التفريغ والنزح بموجب دليل الإجراءات والترتيبات، وإذا تعذر ذلك ما هو السبب؟
3. القيود، إن وجدت، التي يعمل في ظلها نظام النزح الفعّال (على سبيل المثال: الضغط العكسي (back pressure)، درجة الحرارة المحيطة، التعطل، وما إلى هنالك).
4. ما إذا كانت السفينة قد طلبت إعفاء من الغسل المسبق أو تصريف المخلفات في ميناء التفريغ.

- 3.2 وحينما يتوجب غسل الصهاريج بدون استخدام الماء، يتعين إخطار الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أو خبير المعاينة المعين أو المخول من قبل الإدارة بطريقة غسل الصهاريج وتصريف المخلفات.
- 3.3 وحينما لا يكون سجل البضائع محدثاً (up to date)، ينبغي تقديم أي معلومات ناقصة عن عمليات الغسل المسبق وتصريف المخلفات.

4. المعلومات المطلوبة من العاملين في المحطات البحرية Information from terminal staff

ينبغي على العاملين في المحطات البحرية (Terminal staff) أن يقدموا المعلومات عن القيود (limitations) المفروضة على السفن فيما يتعلق بالضغط العكسي (back pressure) ومرافق الاستقبال (reception facilities).

5. الرقابة Control

- 5.1 ينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أو خبير المعاينة المعين أو المخول من قبل الإدارة أن يدقق في الوثائق اللازمة بعد أن يصعد إلى السفينة ويلتقي ربانها أو الضابط المسؤول عنها.

5.2 ويجوز الاستناد إلى الوثائق لتحديد ما يلي:

1. المواد السائلة الضارة التي ستُفرغ وفئاتها وتستيفها (خطة تستيف البضاعة، دليل الإجراءات والترتيبات).
2. تفاصيل نظام النزح الفعال، في حالة تركيبه (دليل الإجراءات والترتيبات).
3. الصهاريج المطلوب غسلها مسبقاً وتصريف غسالات الصهاريج (disposal of tank washings) في مرافق الاستقبال (مستند النقل البحري ودرجة حرارة البضائع).
4. الصهاريج المطلوب غسلها مسبقاً وتصريف غسالات الصهاريج إما في مرافق الاستقبال أو في البحر (دليل الإجراءات والترتيبات، مستند النقل البحري، درجة حرارة البضائع).
5. ما تبقى تنفيذه من عمليات الغسل المسبق و/أو عمليات تصريف المخلفات (سجل البضائع).
6. الصهاريج التي لا يجوز غسلها بالماء نظراً لطبيعة ما تحتويه من مواد (دليل الإجراءات والترتيبات).

- 5.3 وفي ما يتعلق بعمليات الغسل المسبق المشار إليها في الفقرة 2.5، يجدر الحصول على المعلومات التالية من (دليل الإجراءات والترتيبات):

1. الضغط المطلوب لآلات غسل الصهاريج.
2. مدة الدورة الواحدة لغسل الصهاريج وكمية الماء المستخدمة.
3. برامج غسل المواد المعنية.

4. درجة الحرارة المطلوبة لمياه الغسل.
5. الإجراءات الخاصة (special procedures).

5.4 وينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أو خبير المعاينة المخول من قبل الإدارة أن يتأكد بموجب اللائحة 16 من الملحق II من اتفاقية ماربول من أن عمليات التفريغ و/أو النزع و/أو الغسل تتم وفقاً للمعلومات التي حصل عليها بموجب الفقرة 2 (الوثائق (Documentation)) من هذا الجزء لاتفاقية ماربول II. وإذا تعذر ذلك، ينبغي اتخاذ تدابير بديلة بما يضمن عدم إبحار السفينة وهي محملة بمخلفات تتجاوز كميتها الكميات المحددة في اللائحة 12 من المرفق حسب الانطباق. وإذا تعذر تخفيض كميات المخلفات عن طريق اتخاذ تدابير بديلة، ينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أو خبير المعاينة المعين أو المخول من قبل الإدارة أن يُخطر إدارة دولة الميناء بذلك.

5.5 وينبغي اتخاذ الاحتياطات لضمان عدم رجوع (drained back) المخلفات إلى السفينة عبر خرطوم البضائع (cargo hoses) ونظم الأنابيب التابعة للمحطة البحرية (terminal).

5.6 وإذا كانت السفينة معفاة من متطلبات معينة بشأن فعالية نظام الضخ بموجب اللائحة 4.4 من الملحق II لاتفاقية ماربول أو إذا طلبت إعفاء من إجراءات نزع أو غسل مسبق معينة تتطلبها اللائحة 13.4 من الملحق II لاتفاقية ماربول، ينبغي الالتزام بالشروط المحددة في هاتين اللائحتين من أجل الحصول على الإعفاء. وهذه الشروط هي التالية:

1. اللائحتان 4.2 و 4.3: السفينة مبنية قبل 1 تموز/يوليو 1986 ومعفاة من المتطلبات بشأن الحد من المخلفات للكميات المحددة في اللائحة 12 (أي بالنسبة لمواد الفئة X أو الفئة Y: 300 لتر، وبالنسبة لمواد الفئة Z: 900 لتر).
- ويخضع ذلك للشروط المنصوص عليها في اللائحة 4.3، ومفادها كلما تعين غسل أو تصبير صهريج بضاعة، يتعين إخضاعه للغسل المسبق والتخلص من غسالات هذا الغسل المسبق في مرافق استقبال شاطئية بما يفيد أن السفينة تستخدم حصراً في رحلات محدودة. وينبغي اعتماد ذلك في شهادة المتانة وشهادة نقل مواد سائلة ضارة (COF or NLS).
2. اللائحة 4.4: السفينة غير مطالبة بتأثاً بتصبير صهاريج البضاعة فيها وليست مطالبة بغسل الصهاريج إلا عند إجراء تصليحات أو عند وجودها في حوض جاف. وينبغي أن تتضمن شهادة (COF or NLS) تفاصيل الإعفاء (exemption) الممنوح، ويُجاز كل صهريج بضائع لنقل مادة واحدة محددة.
3. اللائحة 13.4.1: لا تُغسل صهاريج البضائع ولا تُصَبَّر قبل عملية التحميل التالية.
4. اللائحة 13.4.2: تُغسل صهاريج البضائع وتُصرف مخلفات الغسل المسبق في مرافق استقبال في ميناء آخر. ويجب التأكيد كتابة على توافر مرفق استقبال كافٍ لهذا الغرض في ذلك الميناء.
5. اللائحة 13.4.3: يجوز إزالة مخلفات البضائع بالتهوية (by ventilation).

5.7 ويجب على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أو خبير المعاينة المعين أو المخول من قبل الإدارة أن يضع ختماً في القسم (ل) من سجل البضائع كلما مُنح إعفاء بموجب اللائحة 13.4 في الفقرة 5.6 أعلاه، أو كلما يتم إفراغ أحد الصهاريج كان يحتوي على مواد من الفئة X وخضع للغسل المسبق بموجب دليل الإجراءات والترتيبات (P and A Manual).

5.8 وكحل بديل فيما يتعلق بمواد الفئة X ينبغي قياس مستوى تركيز المخلفات المذكور في اللائحة 13.6.1.1 من الملحق II من اتفاقية ماربول باستخدام الأساليب التي تسمح بها كل دولة ميناء. وفي هذه الحالة، ينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أو خبير المعاينة المخول من قبل الإدارة أن يضع ختماً في القسم (K) في سجل البضائع (Cargo Record Book) في كل مرة يُتحقق فيها مستوى تركيز المخلفات.

5.9 وبالإضافة إلى الأحكام الواردة في الفقرة 5.7 أعلاه، يجب على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أو خبير المعاينة المخول من قبل الإدارة أن يضع ختماً في سجل البضائع كلما حصلت مشاهدة تفريغ صهاريج أو نزحها أو إخضاعها للغسل المسبق بموجب دليل الإجراءات والترتيبات وكانت تحتوي مواد من الفئة Y و Z.

5.10 بالإشارة إلى الاعتمادات (endorsements) 5.7 و 5.8 و 5.9، إذا نفذت السفينة دفتر سجل إلكتروني، يجوز لمالك السفينة أن يطلب هذه الاعتماد باستخدام نموذج مستقل أو طلب نسخة من تقرير المعايين المرافقة إدخال دفتر السجل الإلكتروني.

نموذج توقيع سجل البضائع

EXAMPLE FORM OF A CARGO RECORD BOOK ENDORSEMENT

(Official Seal)

:Issued under the authority of the Government of

(Full designation of the country)

BY

(State)

(Organization, company, government agency authorized)

:Port of Registry	:Distinctive Number or Letters	:Name of Ship
	:IMO Number	:Gross Tonnage

No	Yes	:Category(ies)	:Substance(s)	:Tank(s)	:Port
					Tank(s), pump(s) and piping system(s) ?emptied
					Prewash carried out in accordance with the ?PA Manual
					Tank washings resulting from prewash been ?discharged ashore and is the tank empty
					Exemption granted from mandatory ?prewash

That, in accordance with regulation 16 of MARPOL Annex II, the entries into the Cargo Record Book according to regulation 13.6 of MARPOL Annex II have been made and operations have been carried out in accordance with the Procedures and Arrangements manual

(Date)

(Name and Signature of authorized surveyor)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

A Record of Equipment is required for cargo ships greater than 500 gross tonnage and passenger 1 ships.

الملحق 5: الخطوط التوجيهية بشأن متطلبات التصريف عملاً بالملحقين I و II لاتفاقية ماريول GUIDELINES FOR DISCHARGE REQUIREMENTS UNDER ANNEXES I AND II OF MARPOL

1. مقدمة

1.1 تحظر اللائحتان 15 و 34 من الملحق I من اتفاقية ماريول تصريف الزيت في البحر، وتحظر اللائحة 13 من الملحق II من اتفاقية ماريول تصريف المواد السائلة الضارة في البحر إلا في ظروف محددة تحديداً دقيقاً. وتُدون هذه العمليات في سجل الزيت أو سجل البضائع (Oil or Cargo Record Book)، حسب الانطباق، ويُحفظ في مكان بحيث يكون متيسراً للتدقيق فيه في أي وقت.

1.2 وتنص اللوائح الآتية الذكر على أنه حيثما تُشاهد بوضوح آثار زيوت فوق الماء أو تحته في المنطقة المجاورة مباشرة للسفينة أو عند خط مؤخرها (wake)، ينبغي على الأطراف أن يقوموا فوراً، وفي حدود المستطاع، بالتحقيق في الوقائع المتعلقة بمسألة انتهاك أو عدم انتهاك الأحكام المتعلقة بالتصريف.

1.3 والشروط التي يُسمح بموجبها بتصريف المواد السائلة الضارة في البحر تتعلق بكميات هذه المواد ونوعيتها والموقع الجغرافي، وهي تتوقف على فئة المادة والمنطقة البحرية.

1.4 وينبغي بالتالي أن يرمي التحقيق في أي انتهاك مزعوم إلى تحديد ما إذا تم فعلاً تصريف مادة سائلة ضارة، وإذا كانت العمليات التي أدت إلى هذا التصريف هي عمليات تمت بموجب دليل السفينة بشأن الإجراءات والترتيبات الخاصة بالسفينة.

1.5 وحيث أن المادة 6 من اتفاقية ماريول تسلّم باحتمال حدوث العديد من انتهاكات الأحكام المتعلقة بالتصريف خارج نطاق الرقابة المباشرة لدولة العلم وبدون علم منها، فهي تنص على وجوب أن تتعاون الأطراف في كشف الانتهاكات وإنفاذ الأحكام، متخذة لذلك الغرض جميع التدابير المناسبة والعملية للكشف والرصد البيئي والإجراءات الملائمة للإبلاغ وجمع الأدلة وتتضمن اتفاقية ماريول أيضاً عدداً من الأحكام التي تتسم بقدر أكبر من الدقة وترمي إلى تسهيل ذلك التعاون.

1.6 مصادر المعلومات عن الانتهاكات الممكنة

وهناك مصادر عديدة للمعلومات عن الانتهاكات الممكنة للأحكام المتعلقة بالتصريف وتتضمن هذه المصادر ما يلي:

- التقارير التي يرفعها الريان: تتطلب المادة 8 والبروتوكول لاتفاقية ماريول من ريان السفينة أن يرفع تقريراً عن أحداث معينة تشمل تصريف أو احتمال تصريف زيوت أو أخلط زيتية أو مواد سائلة ضارة وأخلط تحتوي على هذه المواد.
- التقارير التي ترفعها هيئات رسمية (official bodies): تتطلب المادة 8 من اتفاقية ماريول كذلك أن يُصدر كل طرف التعليمات إلى سفن وطائرات التفتيش البحري التابعة له وإلى الإدارات المختصة الأخرى كي تُخطر سلطاته بالأحداث التي تشمل تصريف أو احتمال تصريف زيوت أو أخلط زيتية أو مواد سائلة ضارة أو أخلط تحتوي على هذه المواد.
- التقارير التي ترفعها أطراف أخرى (other Parties): تنص المادة 6 من اتفاقية ماريول على أنه يجوز لأحد الأطراف أن يطلب من طرف آخر تفتيش إحدى السفن ويجب على الطرف صاحب الطلب أن يقدم الأدلة الكافية على أن السفينة صرفت زيوتاً أو أخلطاً زيتية أو مواد سائلة ضارة أو أخلطاً تحتوي على هذه المواد، أو أن السفينة غادرت ميناء التفريغ بمخلفات مواد سائلة ضارة تتجاوز كمياتها الكمية التي يجوز تصريفها في البحر.
- تقارير أخرى: يتعذر حصر جميع مصادر المعلومات عن المخالفات المزعومة للأحكام الخاصة بالتصريف في قائمة واحدة وينبغي على الأطراف أن تأخذ كافة الظروف في الاعتبار عندما تقرر التحقيق في هذه التقارير.

1.7 تدابير الدول الساحلية (Coastal States)

وفي ما يلي التدابير التي يمكن أن تتخذها دول (يشار إليها في ما بعد باسم الدول الساحلية) من غير دول العلم أو دول الميناء التي تملك معلومات عن انتهاكات الأحكام الخاصة بالتصريف:

9. يجوز للدول الساحلية الأطراف في اتفاقية ماريول لدى استلامها تقريراً عن حادثة تلوث بزيوت أو مواد سائلة ضارة تسببت بها سفينة، أن تفتح تحقيقاً في المسألة وتجمع ما أمكن من الأدلة وترد في الملحقين 3 و 4 تفاصيل الأدلة المرغوبة.
10. إذا بين التحقيق المشار إليه في الفقرة الفرعية 1 أعلاه أن ميناء التردد التالي للسفينة المعنية يخضع لسيادة الدولة الساحلية، ينبغي على هذه الدولة الساحلية أيضاً أن تتخذ التدابير المطلوبة من دولة الميناء على النحو المنصوص عليه في الفقرات من 2.1 إلى 2.6 أدناه.
11. إذا بين التحقيق المشار إليه في الفقرة الفرعية 1 أعلاه أن ميناء التردد التالي للسفينة المعنية يخضع لسيادة طرف آخر عندئذٍ ينبغي على الدولة الساحلية في الحالات الملائمة، أن تزود هذا الطرف الآخر بالأدلة وتطلب إليه أن يتخذ التدابير المطلوبة من دولة الميناء بموجب الفقرات من 2.1 إلى 2.6 أدناه.
12. في أي من الحالتين المشار إليهما في الفقرتين الفرعيتين 2 و 3 أعلاه، وإذا ما تعذر تحديد ميناء التوقف التالي للسفينة المعنية، يجب على الدولة الساحلية أن تُخطر دولة العلم بالحادثة وبالأدلة التي حصلت عليها.

2. التدابير التي يجب أن تتخذها دولة الميناء (Port State action)

- 2.1 يجب على الأطراف أن تُعيّن أو تُحوّل موظفين لإجراء التحقيقات بغية تحديد ما إذا قامت سفينة ما بتصريف زيوت أو مواد سائلة ضارة انتهاكاً لأحكام اتفاقية ماريول.
- 2.2 يجوز للأطراف أن تُجري هذه التحقيقات استناداً إلى تقارير تردها من المصادر المشار إليها في الفقرة 1.6 أعلاه.
- 2.3 وينبغي أن يكون الغرض من هذه التحقيقات جمع معلومات كافية لتحديد ما إذا كانت السفينة قد انتهكت المتطلبات المتعلقة بالتصريف وترد في الملحقين 3 و 4 الخطوط التوجيهية بشأن جمع الأدلة بالشكل الأمثل.
- 2.4 وإذا أثبتت التحقيقات أن المتطلبات المتعلقة بالتصريف انتهكت في المياه التي تخضع لسيادة دولة الميناء، يجب على هذه الدولة إما أن تتخذ الإجراءات القضائية وفقاً لقوانينها أو أن تُزود دولة العلم بما تملكه من معلومات وأدلة بشأن الانتهاك المزعوم وحينما تقوم دولة الميناء باتخاذ إجراءات قضائية، يجب عليها أن تُخطر دولة العلم بذلك.

2.5 وترد في الملحق 16 تفاصيل التقرير الذي يتعين رفعه إلى دولة العلم.

2.6 وقد يتضح من التحقيق أن التلوث نجم عن عطب في السفينة أو في معداتها وفي هذه الحال، لا تعتبر السفينة مذنبه بالضرورة بانتهاك المتطلبات المتعلقة بالتصريف المنصوص عليها في اتفاقية ماربول، شريطة ما يلي:

13. اتُخذت كافة الاحتياطات المعقولة بعد حصول العطب أو اكتشاف التصريف، وذلك بغرض منع التصريف أو الحد منه.

14. لم يتصرف المالك أو الربان بنية إحداث العطب أو بتهور أو عن علم باحتمال حصول هذا العطب.

2.7 إلا أنه قد يتعين على دولة الميناء أن تتخذ التدابير المنصوص عليها في الفصل 3 من هذه الإجراءات.

3. التفتيش على عمليات الغسل بالزيت الخام (Inspection of crude oil washing (COW) operations)

3.1 تتطلب اللوائح 18 و 33 و 35 من الملحق 1 لاتفاقية ماربول، فيما تتطلبه، استخدام طريقة الغسل بالزيت الخام لصهاريج البضائع في فئات معينة من ناقلات النفط الخام ويجب غسل عدد كاف من الصهاريج بحيث لا توضع مياه الصابورة إلا في صهاريج البضائع التي غسلت بالزيت الخام ويجب أن تغسل صهاريج البضائع المتبقية بالتناوب في نطاق إزالة الرواسب.

3.2 ويجوز لسلطات دولة الميناء أن تقوم بعمليات التفتيش للتأكد من أن جميع ناقلات النفط الخام تستخدم طريقة الغسل بالزيت الخام، سواء أكان يتوجب تزويد هذه الناقلات بنظام للغسل بالزيت الخام أو أن المالك أو المشغل ارتأى تركيب نظام للغسل بالزيت الخام (COW system) استيفاء لمتطلبات اللائحة 18 من الملحق 1 لاتفاقية ماربول وبالإضافة إلى ذلك، ينبغي ضمان استيفاء المتطلبات التشغيلية المنصوص عليها في المواصفات المنقحة في القرار (resolution A.446(XI)) في صيغته المعدلة بشأن تصميم نظم الغسل بالزيت الخام وتشغيلها والتحكم بها ومن المعلوم أن أفضل طريقة لتحقيق ذلك هي تفتيش السفن في الموانئ التي تُفرغ فيها بضائعها.

3.3 وينبغي أن تدرك الأطراف أن التفتيش المشار إليه في الفقرة 3.2 قد يؤدي أيضاً إلى الكشف عن مخاطر تهدد بالتلوث مما يستوجب على دولة الميناء أن تتخذ التدابير الإضافية المنصوص عليها في الفصل 3 من هذه الإجراءات.

3.4 وأقرت المنظمة البحرية الدولية (IMO) ونشرت خطوطاً توجيهية مفصلة (procedures) بشأن عمليات تفتيش نظم الغسل بالزيت الخام في الميناء (نظم الغسل بالزيت الخام، الطبعة المنقحة (2000)) ترد في الجزء 4 من الملحق 3.

4. التفتيش على عمليات التفريغ والنزع والغسل المسبق (Inspection of unloading, stripping and prewash operations)

4.1 تتطلب اللائحة 16 من الملحق 2 لاتفاقية ماربول من الأطراف في اتفاقية ماربول أن تُعَيَّن أو تُخَوَّل خبراء معاينة لأغراض تنفيذ هذه اللائحة.

4.2 تهدف أحكام اللائحة 16 إلى ضمان من حيث المبدأ أن السفينة التي قامت بتفريغ أقصى قدر ممكن من المواد السائلة الضارة من الفئات X أو Y أو Z، لا تُبحر إلا إذا تم تقليص بقايا هذه المواد إلى الكميات التي يمكن تصريفها في البحر.

4.3 واستيفاء هذه الأحكام مضمون من حيث المبدأ في حالة المواد من الفئات X و Y و Z عن طريق القيام بغسل مسبق في ميناء التفريغ وتصريف أخلاط مخلفات الماء من الغسل المسبق في مرافق الاستقبال، غير أنه في حالة المواد غير المتصلبة والمنخفضة اللزوجة من الفئتين Y و Z تنطبق متطلبات نزع الصهاريج بشكل فعال لتخفيض كمية المخلفات إلى أدنى حد ممكن عوضاً عن الغسل المسبق وبالنسبة لعدد من المواد، يمكن عوضاً عن ذلك استخدام أساليب التهوية لإزالة مخلفات البضائع من الصهاريج.

4.4 وتسمح اللائحة 16.6 لحكومة الطرف المتلقي أن تُعفي سفينة متوجهة إلى ميناء أو محطة بحرية يخضع لسيادة طرف آخر من متطلبات الغسل المسبق لصهاريج البضائع وتصريف المخلفات / أخلاط الماء في مرفق استقبال.

4.5 وبموجب اللائحة 4.3 من الملحق 2 لاتفاقية ماربول يجوز إعفاء ناقلات الكيماويات الموجودة والتي تقوم برحلات محدودة من متطلبات تحديد الكميات المنصوص عليها في اللوائح من 12.1 إلى 12.3 وإذا كان يُزعم تصبير صهريج بضاعة أو غسله، يتعين إخضاع هذا الصهريج للغسل المسبق بعد تفريغ مواد من الفئة Z أو Y ويجب تصريف أخلاط مخلفات الماء من الغسل المسبق في مرافق استقبال شاطئية وينبغي الإشارة إلى هذا الإعفاء في الشهادة.

4.6 وإذا كانت السفينة ذات سمات بنائية وتشغيلية بحيث لا تكون مطابقة بتصبير صهاريج البضائع ولا يُطلب غسل صهاريج البضائع فيها إلا لأغراض تصليحها أو إدخالها الحوض الجاف، يجوز بموجب اللائحة 4.4 إعفاؤها من تطبيق أحكام اللائحة 12 من الملحق 2 لاتفاقية ماربول شريطة تلبية جميع الشروط المذكورة في اللائحة 4.4 وبالتالي ينبغي أن تبين الشهادة أنه لا يجوز استخدام كل صهريج من صهاريج البضاعة إلا لنقل مادة معينة واحدة وينبغي أن تبين أيضاً تفاصيل الإعفاء الذي منحتة الإدارة فيما يتعلق بترتيبات الضخ والأنابيب والتصريف.

4.7 وترد تعليمات مفصلة بشأن إجراءات النزع والغسل المسبق الفعالة في دليل الترتيبات والإجراءات الخاص بالسفينة ويتضمن الدليل أيضاً التدابير البديلة التي يتعين اتباعها في حالة تعطل المعدات.

4.8 وينبغي أن تدرك الأطراف أن التفتيش المشار إليه في الفقرتين 1.3 و 1.4 أعلاه قد يؤدي أيضاً إلى الكشف عن مخاطر تهدد بالتلوث أو عن مخالفة لأحكام التصريف، مما يستوجب على دولة الميناء أن تتخذ التدابير الإضافية المنصوص عليها في الفصل 3 من هذه الإجراءات.

4.9 وترد في الملحق 4 تفاصيل عمليات التفتيش التي يجب القيام بها تطبيقاً لهذا البند.

ملحق 6: الخطوط التوجيهية بشأن القيام بعمليات تفتيش أكثر تفصيلاً لهيكل السفينة وتجهيزاتها (GUIDELINES FOR MORE DETAILED INSPECTIONS OF SHIP STRUCTURAL AND EQUIPMENT REQUIREMENTS)

1. مقدمة

إذا توافرت للموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء (PSCO) مما تكون لديه من انطباعات عامة أو ملاحظات على متن السفينة أسباب جلية تجعله يعتقد أن السفينة قد تكون دون المعايير، ينبغي عليه أن يقوم بالتفتيش أكثر تفصيلاً، على أن يأخذ الاعتبارات التالية في الحسبان.

2. الهيكل (Structure)

2.1 ينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يستند إلى انطباعاته بشأن صيانة البدن والحالة العامة السائدة على السطح وحالة العناصر، مثل السلالم (ladder ways) والدرازين (guard rails) وأغطية الأنابيب (pipe coverings) وحجم بقعة التآكل (corrosion) أو التنقر (Pitting) فيما يتعلق باتخاذ قراره فيما إذا كان الوضع يستلزم إخضاع الهيكل لفحص شامل قدر الإمكان والسفينة عائمة (afloat) وقد يبرر احتجاز السفينة وجود بقع كبيرة متضررة أو متآكلة أو متنقرة في ألواح السطوح (deck plating) أو البدن وما يتبع هذه الألواح من قطع تقوية (stiffening) بما ينال من صلاحية الجدارة للإبحار (seaworthiness) أو من قدرتها على تحمل حمولات (local loads) في مواضع معينة وقد يتبين أنه من الضروري تفحص جزء السفينة المغمور (underwater portion) وينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء في سياق اتخاذ قراره أن يأخذ في الحسبان الجدارة الإبحارية للسفينة وليس عمرها وأن يسمح بتفاوت بالنسبة للأبعاد الإنشائية الدنيا المقبولة

لمراعاة التآكل (wear) العادي ويتعين ألا يُعتبر العطب الذي لا ينال من الجدارة الإبحارية أنه يشكل سبباً لاحتجاز السفينة، وكذلك هو الأمر فيما يتعلق بالعطب الذي تم تصحيحه مؤقتاً وبفعالية للإبحار إلى ميناء بغية إجراء تصليحات دائمة إلا أنه ينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يُراعي، في نطاق تقييم تأثير العطب، موقع أماكن معيشة أفراد الطاقم وكذلك ما لهذا العطب من انعكاسات على صلاحية هذه الأماكن للمعيشة.

2.2 وينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يولي اهتماماً خاصاً للمنة الهيكلية (structural integrity) والجدارة الإبحارية لناقلات السوائب (bulk carriers) وناقلات النفط وأن يلاحظ أن هذه السفن يجب أن تخضع لبرنامج التفتيش المعزز (enhanced programme of inspection) خلال المعايينات بموجب أحكام اللائحة II-1/2 من اتفاقية سولاس (SOLAS).

2.3 وينبغي أن يستند تقييم الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء لسلامة هيكل هذه السفن إلى ملف التقارير عن المعايينات الموجود على متن السفينة وينبغي أن يتضمن هذا الملف تقارير عن المعايينات الهيكلية وتقارير عن تقييم حالة السفينة مترجمة إلى اللغة الإنكليزية ومعتمدة من قبل الإدارة أو بالنيابة عنها وتقارير عن قياس السماكة (Thickness Measurement Reports) ووثيقة التخطيط للمعاينات (survey planning document) وينبغي على هذا الموظف أن يلاحظ أنه قد يكون هناك تأخير قصير في تحديث ملف التقارير عن المعايينات بعد إحدى المعايينات وعند الشك في أن تكون المعايينة المطلوبة قد تمت ينبغي على الموظف المذكور أن يسعى للحصول على تأكيد بذلك من الهيئة المعتمدة (recognized organization).

2.4 وإذا تبين من ملف التقارير عن المعايينات أنه يتعين إجراء التفتيش أكثر تفصيلاً لهيكل السفينة، أو في حال عدم وجود هذا التقرير على متن السفينة، ينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يولي اهتماماً خاصاً، حسب الاقتضاء، بهيكل البدن ونظم الأنابيب قبالة صهاريج أو عنابر البضائع وغرف المضخات وفرغات الأماكن الفاصلة (cofferdams) وأنفاق الأنابيب (pipe tunnels) والأماكن الفارغة (holds) ضمن منطقة البضائع وصهاريج الصابورة.

2.5 بالنسبة لناقلات السوائب، ينبغي على الموظفين المسؤولين عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يفحص العناصر الرئيسية لهيكل العنابر للكشف عن أي تصليحات ظاهرة غير مأذونة (unauthorized repairs).

2.6 وبالنسبة لناقلات السوائب، ينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يتحقق من أنه تمت المصادقة على دليل الناقلة (booklet has been endorsed) وتم تركيب أجهزة إنذار للتحذير من ارتفاع مستوى الماء في عنابر البضائع (water level alarms in cargo holds) وتم، حيثما ينطبق ذلك، تدوين أي قيود مفروضة على حمل بضائع سائبة صلبة في الدليل، وأن مثلث تحميل ناقلة السوائب (bulk carrier loading triangle) يحمل وسمماً (marked) دائماً.

3. أماكن الآلات (Machinery spaces)

3.1 ينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يُقيم حالة الآلات والمنشآت الكهربائية للتأكد من أنها قادرة على أن توفر بشكل مستمر القدرة الكافية للدفع والخدمات المساعدة.

3.2 وأثناء التفتيش على أماكن الآلات، ينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يكون انطباعاً عن مستوى الصيانة وأسلاك الصمامات السريعة الإغلاق (quick-closing valve wires) المهترئة أو المفصولة وقضبان التحكم (extended control rods) المفصولة أو غير العاملة وآليات إعتاق الآلات (machinery trip mechanisms) والعجلات المفقودة للتحكم اليدوي في الصمامات (valve hand wheels) وآثار الانبعاث المزمن للبخر وتسرب الماء والزيت والسطوح القذرة للصلاريج (dirty tanks) والبلج أو التآكل الشديد لقواعد الآلات (machinery foundations) تشكّل كلها علامات على سوء تنظيم نظم

الصيانة وتشير التصليحات المؤقتة المتعددة (temporary repairs)، مثل أطواق وصل الأنابيب (pipe clips) أو صناديق الاسمنت (cement boxes) إلى المماثلة في القيام بتصليحات دائمة.

3.3 وفي حين أنه يتعذر تحديد حالة الآلات بدون إجراء اختبارات الأداء (performance trials)، فإن ملاحظة القصور العامة، مثل وجود تسرب من جلبات الحشو للمضخات (pump glands) والأوساخ على الأنابيب الزجاجية المبيّنة مستوى الماء (gauge glasses) وتعطل مقاييس الضغط (pressure gauges) وصدأ صمامات التنفيس (relief valves) وتعطل أو انفصال أجهزة السلامة أو التحكم (safety or control devices) وعطب صمامات تنفيس علبة أذرع تدوير محرك الديزل (crankcase relief valves) وتعطل أو سوء اشتغال المعدات الأوتوماتيكية ونظم الإنذار ووجود تسرب من أغلفة الغلاية (boiler casings) أو مآخذها الصاعدة (uptakes)، تحمل على فحص سجل غرفة الآلات (engine room logbook) والتدقيق في سجل أعطال الآلات والحوادث وطلب إخضاع الآلات لاختبارات التشغيل.

3.4 وفي حال تعطل أحد المولدات الكهربائية، ينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يتحقق من توافر القدرة للمحافظة على الخدمات الرئيسية وخدمات الطوارئ وينبغي عليه إجراء اختبارات.

3.5 وإذا اتضح وجود إهمال، ينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يوسع نطاق التفتيش لكي يشمل، على سبيل المثال، إجراء اختبارات على ترتيبات أجهزة التوجيه الرئيسية (steering gear) والمساعدة وآليات الإعتاق عند تجاوز السرعة (over speed trips) وقواطع الدوائر الكهربائية (circuit breakers)، وما إلى هنالك.

3.6 ومع أن الكشف على واحد أو أكثر من القصور الآتفة الذكر يحمل على الاعتقاد بأن السفينة هي دون المعايير، يجب التشديد على أنه يعود إلى الموظف المسؤول أن يُعمل حصافته المهنية في كل حالة بشأن كل مجموعة من هذه القصور (deficiencies).

4. شروط تعيين خطوط التحميل (Conditions of assignment of load lines)

قد يستنتج الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن التفتيش على البدن (hull) ليس ضرورياً، إلا أنه إذا لم يكن راضياً، استناداً إلى ما لاحظته على السطح، عن عناصر مثل ترتيبات إغلاق (الفتحات) (hatch closing) وأنابيب الهواء وإطارات التهوية المتآكلة (corroded air pipes & vent coamings)، ينبغي عليه أن يُدقق في شروط تعيين خطوط التحميل، مولياً اهتماماً خاصاً بعدد الإقفال (closing appliances) ووسائل تصريف الماء من السطح وترتيبات حماية أفراد الطاقم.

5. أجهزة إنقاذ الحياة (Life-saving appliances)

5.1 تتوقف فعالية أجهزة الإنقاذ إلى حد كبير على ما تحظى به من صيانة جيدة من قبل أفراد الطاقم وكذلك استخدامها في التمرينات المنتظمة (regular drills) وبإمكان الفترة الزمنية المنقضية منذ آخر معاينة في نطاق تسليم شهادة معدات السلامة أن تكون عاملاً مهماً في مدى تدهور حالة المعدات إذا لم تخضع هذه المعدات للفحص المنتظم من قبل أفراد الطاقم وباستثناء عدم وجود معدات تتطلبها إحدى الاتفاقيات على متن السفينة أو وجود عيوب واضحة، مثل وجود ثقوب في قوارب النجاة، ينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يبحث عن علامات عدم استخدام عدد إنزال قوارب النجاة أو وجود ما يعرقل ذلك، مثل تراكم الدهان وانسداد نقاط الالتفاف (seizing of pivot points) وانعدام التشحيم وحالة البكرات وحبالها ورباط (lashing) أو تستيف بضائع السطح على نحو غير مناسب.

5.2 وإذا كانت هذه المؤشرات بيّنة، فإن ذلك يُرّز قيام الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بأجراء تفتيش أكثر تفصيلاً لجميع أجهزة الإنقاذ ويجوز أن يشمل هذا الفحص رمات النجاة (life rafts) والتدقيق في مدى الصيانة التي حظيت بها سترات النجاة (lifejackets) وعدد وحالة أطواق النجاة (lifebuoys) والتأكد من أن تاريخ صلاحية استخدام القذائف النارية (pyrotechnics) لم ينتهي ولا يكون هذا التفتيش عادة مفصلاً بالقدر المطلوب بالنسبة لتجديد شهادة معدات السلامة، إلا أنه يركز

على العناصر الأساسية المتعلقة بهجر (ترك) السفينة (abandonment) بشكل آمن، ولكن يجوز أن يتطور هذا التفتيش في حالات استثنائية إلى التفتيش كامل في سياق إصدار شهادة معدات السلامة وينبغي إيلاء أهمية خاصة للتأكد من وجود أضواء جانبية فعالة ووسائل إنذار أفراد الطاقم والركاب وأن هذه المعدات تعمل جيداً، وكذلك إتاحة سبل النجاة المضاعة التي تؤدي إلى نقاط التجمع (assembly points) ومراكز الصعود (embarkation positions).

6. الوقاية من الحريق (Fire safety)

6.1 السفن بصورة عامة:

قد تكون رداءة حالة أنابيب الإطفاء وأنابيب غسل السطوح وصنابير الإطفاء (hydrants)، وفي حالة عدم وجود خراطيم الحريق (fire hoses) وأسطوانات الإطفاء (fire extinguishers) في أماكن المعيشة، مؤشراً إلى الحاجة لإجراء تفتيش دقيق لجميع معدات السلامة من الحريق وبالإضافة إلى التأكد من استيفاء متطلبات الاتفاقيات، ينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يبحث عن أدلة عن مخاطر اندلاع الحرائق تتجاوز المخاطر العادية وقد ينشأ ذلك عن قلة النظافة في مكان الآلات إلى جانب عيوب بارزة في معدات الإطفاء الثابتة أو المتنقلة، مما يؤدي إلى الحكم على السفينة بأنها دون المعايير.

6.2 سفن الركاب:

ينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يكون فكرة أولية عن ضرورة التفتيش على ترتيبات السلامة من الحريق استناداً إلى فحص السفينة الذي أجراه في نطاق البنود السابقة، ولا سيما البند المعني بمعدات الوقاية من الحريق وإذا ارتأى هذا الموظف أن هنالك ضرورة لإجراء التفتيش أكثر تفصيلاً لترتيبات الوقاية من الحريق، ينبغي عليه أن يفحص خطة التحكم في الحريق (fire control plan) على متن السفينة لكي يكون فكرة عامة عن التدابير المتخذة للوقاية من الحريق على متن السفينة وأن ينظر في مدى استيفائها متطلبات الاتفاقيات المنطبقة على السفينة بالنسبة لسنة بنائها وينبغي توجيه أي طلب توضيحات بشأن طريقة وقاية الهيكل إلى إدارة العلم، وينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يقصر التفتيش عامة على التأكد من فعالية الترتيبات المتخذة.

6.3 الأبواب المانعة للنار:

ويمكن أن يتسارع انتشار الحريق إذا لم تكن الأبواب المانعة للنار (fire doors) سهلة الاستخدام. وينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يفحص عمل هذه الأبواب (operability) وترتيبات إحكامها في الفواصل الإنشائية للمناطق الرئيسية ومرفقات السلالم (stairway enclosures) وفي قواطع الأماكن المعرضة بشدة لمخاطر الحريق، مثل غرف الآلات الرئيسية والمطابخ الرئيسية، على أن يولي اهتماماً خاصاً بالأبواب التي تظل مفتوحة وينبغي أيضاً فحص المناطق الرئيسية التي يمكن أن تتأثر منعيتها نظراً لترتيبات بناء جديدة ومن المعلوم أن انتشار الدخان عبر نظم التهوية يشكل خطراً إضافياً في حال اندلاع حريق ويمكن إجراء تفتيش عشوائي للمخمدات (dampers) وقلابات الدخان (smoke flaps) للتأكد من حسن اشتغالها وينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يتأكد أيضاً من أنه يمكن إيقاف مراوح التهوية من مركز التحكم الرئيسي وأن الوسائل متاحة لإقفال مآخذ نظم التهوية ومخارجها الرئيسية.

6.4 طرق النجاة:

وينبغي إيلاء عناية خاصة لمدى فعالية طرق النجاة (escape routes) بالتأكد من عدم إبقاء الأبواب الحيوية موصودة وبأن الممرات والسلالم (alleyways and stairways) خالية من العراقيل.

6.5 أماكن الاتصال اليدوية:

الترتيبات التي تخص أماكن الاتصال اليدوية والتي تم اعتمادها من إدارة دولة العلم يجب أن تكون مقبولة.

7. لوائح منع التصادم في البحار (Regulations for preventing collisions at sea)

يكن أحد الجوانب الرئيسية لضمان سلامة الأرواح في البحار في استيفاء لوائح منع التصادم في البحار استيفاءً تاماً وينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء، استناداً إلى ملاحظاته على سطح السفينة، أن ينظر فيما إذا كانت هنالك حاجة لإجراء تفتيش عن كذب للفوانيس وستائر العاكسة (lanterns and their screening) ووسائل إطلاق الإشارات الصوتية وإشارات الاستغاثة (sound and distress signals).

8. شهادة سلامة بناء سفينة البضائع (Cargo Ship Safety Construction Certificate)

إن حالة السفينة العامة قد تحمل الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء إلى النظر في مسائل أخرى بخلاف المسائل المتعلقة بتجهيزات السلامة وتعيين خطوط التحميل، إلا أنها تظل مسائل متعلقة بسلامة السفينة، مثل فعالية العناصر المرتبطة بشهادة سلامة بناء سفينة البضائع التي يمكن أن تشمل ترتيبات الضخ ووسائل إقفال إمدادات الهواء والزيت في حال اندلاع حريق ونظم الإنذار وإمدادات الطاقة في الحالات الطارئة.

9. شهادات السلامة لراديو سفينة البضائع (Cargo Ship Safety Radio Certificates)

يجوز قبول صحة شهادات سلامة الراديو الخاصة بسفينة الشحن وسجل المعدات المرتبط بها (النموذج R) كدليل على توفير وفعالية المعدات المرتبطة بها، ولكن يجب على (PSCO) التأكد من وجود أفراد معتمدين مناسبين لتشغيلها وفترات الاستماع. وترد متطلبات صيانة المعدات اللاسلكية في لائحة IV/15\$ من اتفاقية سولاس 1974. ويجب فحص سجل الراديو أو سجلات الراديو. ويمكن إجراء فحوصات تشغيلية عند الضرورة.

10. وسائل الوصول إلى السفن (Means of access to ship)

10.1 قبل أن يصعد إلى إحدى السفن، ينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يُقِيم وسائل الصعود إلى السفينة والنزول (embarkation and disembarkation) وينبغي عليه أن يسترشد باللائحة II-1/3-9\$ من اتفاقية سولاس مع اعتبار أنها تنطبق على السفن المبنية في 1 يناير 2010 أو بعد ذلك التاريخ وأن يلاحظ أيضاً أن الفقرة 3 من هذه اللائحة تنطبق على كافة السفن وتقتضي ما يلي:

7. يجب تفتيش وسائل الصعود إلى السفن والنزول والمحافظة عليها في حالة ملائمة للغرض المزمع منها، مع مراعاة أي تقييدات تتصل بالتحميل الآمن (safe loading).

8. يجب صيانة جميع الأسلاك (wires) المستخدمة لدعم وسائل الصعود إلى السفن ومغادرتها على النحو المحدد في اللائحة III/20.4\$ من اتفاقية سولاس.

10.2 وفي ما يتعلق بصيانة وسائل الصعود إلى السفن والنزول، ينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يسترشد بالخطوط التوجيهية بشأن بناء وسائل الصعود إلى السفن ومغادرتها وتركيبها وصيانتها والتفتيشها ومعاينتها (التعميم MSC.1/Circ. 1331).

10.3 وخلال التفتيش، ينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يتأكد من أن ترتيبات انتقال المرشدين تستوفي اللائحة V/23\$ من اتفاقية سولاس والتفسير الموحد (Unified interpretation) لها (التعميم MSC.1/Circ. 1375 / 1495/Rev.1).

1.1. المعدات الزائدة عما تتطلبه الاتفاقيات أو دولة العلم (Equipment in excess of convention or flag State requirements)

يجب أن تكون المعدات المركبة على متن السفينة والتي يُتوقع التعويل عليها عند الحاجة للمحافظة على السلامة أو منع التلوث في حالة تشغيلية جيدة وإذا كانت هذه المعدات متعطلة وكانت زائدة عن المعدات التي تتطلبها اتفاقية معينة و/أو دولة العلم، ينبغي تصليحها أو إزالتها، وإذا تعذر إزالتها، ينبغي وسمها بوضوح على أنها متعطلة ومثبتة جيداً.

الملحق: الخطوط التوجيهية بشأن الرقابة على متطلبات التشغيل (GUIDELINES FOR CONTROL OF OPERATION) (REQUIREMENTS)

الجزء 1: عملية التفتيش (INSPECTION PROCESSES)

1. مقدمة

1.1 حينما تتكون لدى الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء، أثناء عملية التفتيش في نطاق الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أسباب جلية على النحو المعرف في البند 2.2 من هذه الإجراءات، باستطاعته التدقيق في الإجراءات التشغيلية التالية بموجب هذا القرار.

1.2 وحينما يقوم الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بممارسة الرقابة على إجراءات التشغيل ينبغي عليه أن يضمن، قدر الإمكان، عدم تعطيل عمليات تشغيل السفينة العادية، مثل تحميل البضاعة وتفريغها والتصبير، التي تُنفذ على مسؤولية الربان، وينبغي عليه كذلك ألا يطلب إجراء اختبارات لجوانب تشغيلية قد تؤخر السفينة بدون مسوغ، وقبل أن يطلب الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أية إجراء عملي يجب عليه مراجعة سجلات التدريب والكشف السلامة ذات العلاقة وسجلات صيانة هذه المعدات ومثلاً مناورة الدخول إلى الأماكن المغلقة ليس بالضرورة تنفيذها ولكن يكتفى بفحص سجلات المناورة، وفحص سجلات الصيانة والتحقق فعلياً من قدرة الطاقم على استعمال اسطوانات التنفس الصناعي وحبال الأمان وأجهزة قياس الهواء.

1.3 عند إجراء الفحص على إجراءات التحكم يجب على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء قدر الإمكان أن لا يؤثر على عمليات السفينة الطبيعية مثل شحن وتفريغ الشحنة وعمليات التصبير والتي تجري على مسؤولية الربان أو أن يطلب الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أية تنفيذ للإجراءات يمكن أن تؤدي إلى تأخير السفينة بشكل غير ضروري.

1.4 وبعد انتهاء تقييم مدى استيفاء المتطلبات التشغيلية، يجب على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء عندئذ أن يُعمل حصافته المهنية لتحديد ما إذا كان مستوى أفراد الطاقم ككل يسمح للسفينة بأن تُبحر بدون تعريضها أو تعريض الأشخاص المتواجدين على متنها للخطر، أو بدون أن تشكل خطراً غير مقبول يهدد البيئة البحرية.

1.5 عند تقييم مدى قدرة الطاقم على أن يُجري مناورة تدريبية، يجب الأخذ بعين الاعتبار وجود الحد الأدنى من المتطلبات في التعريف والتدريب الأساسي على السلامة للبحارة (familiarization and basic safety training) كما هو منصوص عليه في اتفاقية STCW 1978 بصيغتها المعدلة.

1.6 تعريفات واختصارات (Definitions and abbreviations)

التعريفات والاختصارات المستخدمة في هذا الملحق هي تلك الواردة في القسم 1.7 من الإجراءات المكملة على النحو التالي:

11. التحكم التشغيلي (Operational control): التفتيش الرقابي للتأكد من أن الربان والطاقم على دراية بالإجراءات الأساسية على ظهر السفينة فيما يتعلق بسلامة السفينة والطاقم وحماية البيئة وقادرون على تطبيق هذه الإجراءات، ويشمل التحقق من فعالية الاتصال والتفاعل ومعرفة الطاقم، بما في ذلك الواجهة البشرية.
12. اختبار وظيفي (Functional test): اختبار لعنصر لإثبات التشغيل والوظيفة الصحيحين للمعدات. يمكن إجراء الاختبارات الوظيفية أثناء فحص أولي أو فحص أكثر تفصيلاً.

2. أسباب واضحة (جليّة) (Clear grounds)

2.1 تم تحديد الأسباب الواضحة في القسم 1.7.2 من الإجراءات.

2.2 بالإضافة إلى الأمثلة العامة للأسباب الواضحة في القسم 2.4 من الإجراءات، تم سرد الأسباب الواضحة المتعلقة بمتطلبات التشغيل في الملحق 11، القسم 6.3.2 البنود.

3. فحص أكثر تفصيلاً لمتطلبات التشغيل (More detailed inspection for operational requirements)

3.1 يجب أن يُقَيَّم التفتيش الأكثر تفصيلاً قدرة الطاقم المعني على تشغيل المعدات الأساسية الموجودة على ظهر السفن ذات الصلة بدورهم. يجب أن يكون عضو الطاقم المسؤول قادراً على تشغيل هذه المعدات بشكل مستقل عن الآخرين ويجب توخي الحذر لضمان عدم تدريبهم خلال العملية عندما يُطلب منهم إثبات فهمهم.

3.2 يجب أن يُقَيَّم التفتيش الأكثر تفصيلاً مدى إلمام الطاقم بالإجراءات الأساسية على ظهر السفن ذات الصلة بدورهم، وسلامة السفينة وحماية البيئة.

3.3 يجب على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء إجراء تقييم شامل لفعالية الاتصال والتفاعل ومعرفة الطاقم، بما في ذلك الواجهة البشرية.

3.4 يمكن للموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء استخدام العناصر الواردة في القسم 5 أدناه كدليل في تقييم قدرة الربان أو أفراد الطاقم على تشغيل السفينة. والنتيجة المرجوة هي التقييم الفعال للامتثال للمتطلبات التشغيلية حتى يمكن تطبيق الإجراءات التصحيحية عند الضرورة.

3.5 التدريبات (Drills):

قد يشمل التفتيش الأكثر تفصيلاً التدريبات. يجب إجراء التدريبات بوتيرة آمنة عند إجراء التدريبات. لا ينبغي أن يتوقع الموظفون المسؤولون عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء رؤية الأنشطة التشغيلية بما في ذلك التدريبات التي يتم إجراؤها في الوقت الفعلي. يجب توخي الحذر للتأكد من أن جميع أفراد الطاقم على دراية بواجباتهم والمعدات. إذا لزم الأمر، يجب إيقاف التدريبات أو تعليقها إذا اعتبر الموظفون المسؤولون عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن الطاقم يمارس ممارسات غير آمنة أو إذا كانت هناك حالة طوارئ حقيقية.

بالإضافة إلى ذلك، ينبغي مراعاة ما يلي:

15. يجب على الموظفون المسؤولون عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء وضع سيناريو الطوارئ الذي سيتم على أساسه التدريبات بالاشتراك مع الربان. أظهرت التجربة أن أفضل تقييم يتم تحقيقه عندما يضع ويتحكم الموظفون المسؤولون عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء السيناريو بالتعاون مع الربان نظراً لوجود عنصر عدم يقين من جانب ضباط السفينة

فيما يتعلق بكيفية تقدم التدريبات وهي أكثر واقعية للوضع الفعلي على متن السفينة الذي يواجه أفراد الطاقم في المواقف الحرجة.

16. من الضروري أن يتم عقد اجتماعات بين الموظفين المسؤولين عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء والأعضاء الرئيسيين لطاقم السفينة قبل وبعد أي نشاط تشغيلي يضم العديد من أفراد الطاقم يجب استخدام موجز أولي لشرح بعبارات عامة كيف سيتم تنفيذ النشاط، كما يجب أن يُمكن طاقم السفينة من التعرف على الموظفين المسؤولين عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء الذين يشهدون النشاط، ويوصى بأن يرتدي جميع الموظفين المسؤولين عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء الذين يشهدون التدريبات ملابس مميزة عالية الوضوح للتمييز منهم من أفراد الطاقم.

3.6 اجتماع بشأن مخرجات ونتائج التفتيش فيما يتعلق بالمتطلبات التشغيلية:

في ختام التفتيش، يجب عقد اجتماع مع الربان لضمان وجود فهم مشترك للنتائج وأي نتائج للتفتيش التفصيلي، لتحديد أي أوجه قصور، وإذا كان ذلك مناسباً، إذا كان النشاط التشغيلي لا يفي بالمعيار المطلوب.

4. الاتصالات (Communication)

4.1 قد يحدد الموظفون المسؤولون عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء ما إذا كان أفراد الطاقم الرئيسيون قادرين على التواصل مع بعضهم البعض، ومع الركاب، حسب الاقتضاء، بطريقة لا تضعف التشغيل الآمن للسفينة، خاصة في حالات الطوارئ.

4.2 قد يطلب الموظفون المسؤولون عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء من الربان ما هي اللغات المستخدمة كلغات عمل وقد تتحقق مما إذا كانت اللغة قد تم تسجيلها في السجل (\$LOG~BOOK\$).

4.3 قد يتم التأكد من الموظفون المسؤولين عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بأن أعضاء الطاقم الرئيسيين قادرين على فهم بعضهم البعض أثناء التفتيش أو التدريبات. يجب أن يكون أفراد الطاقم المكلفون بمساعدة الركاب قادرين على تقديم المعلومات اللازمة للركاب في حالة الطوارئ.

4.4 صعوبة اللغة بين أطقم الموظفون المسؤولين عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء والأطقم غير الناطقة باللغة الإنجليزية يمكن أن تجعل من الصعب وضع نوايا لإجراء التفتيش وأي تدريبات مرتبطة بها. يجب توخي الحذر عند العثور على نتيجة تفتيش غير مرضية لضمان وجود تمييز بين سوء التواصل بين الموظفون المسؤولين عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء والطاقم وفشل المتطلبات التشغيلية.

4.5 يجب أن يكون لسفن الركاب المبنية في 1 يوليو 2010 أو بعد ذلك مركز أمان (safety centre) على متنها. يجب أن يكون مركز الأمان إما جزءاً من حجرة القيادة أو يقع في مساحة منفصلة مجاورة ولكن لها وصول مباشر إلى حجرة القيادة.

4.6 يجب أن يتحقق الموظفون المسؤولون عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء من وسائل الاتصال الفعالة بين مركز الأمان ومحطة التحكم المركزية (central control station) وحجرة القيادة وغرفة التحكم في المحرك وغرفة (غرف) التخزين لنظام (أنظمة) إطفاء الحريق وخزائن معدات الحريق.

5. تقييم السفينة فيما يتعلق بالمتطلبات التشغيلية

5.1 إذا تم العثور على أي مما يلي أثناء تفتيش أكثر تفصيلاً، فيمكن النظر في احتجاز السفينة:

19. فشل ضباط وأفراد الطاقم في مراقبة عمليات تحميل البضائع واتخاذ الاحتياطات المناسبة لتلك الشحنة.

20. قلة الوعي بتشغيل معدات الملاحة والقيود المفروضة عليها أو كيفية اختبار هذه المعدات (بما في ذلك أضواء الملاحة).
 21. ضباط سطح السفينة غير قادرين على إثبات تشغيل معدات الملاحة الأساسية مثل (الخراطئ الإلكترونية) ECDIS وأنظمة الملاحة المتكاملة. وهذا يشمل مراقبة واستجواب الإنذارات على هذه الأنظمة.
 22. هناك دليل على أن ملاحة السفينة قد تمت بطريقة غير آمنة بما في ذلك، على سبيل المثال لا الحصر:
 - عدم مراقبة وضع السفن (ships position) وفقاً للإجراءات المتبعة على ظهر السفن.
 - عدم التحقق من دقة تحديد الموقع من خلال استخدام وسائل متعددة للحصول على التصحيحات.
 - الفشل في تخطيط وتقييم الرحلة بشكل صحيح.
 - الإبحار في السفينة في خطر أو في مناطق محظورة.
 23. ضباط سطح السفينة ليسوا على دراية بتشغيل واختبار معدات الاتصالات اللاسلكية و/أو الآلية التي يتم من خلالها توفير معلومات السلامة البحرية للسفينة.
 24. الضباط والطاقم ذو الصلة ليسوا على دراية بمواقع البداية أو بدء تشغيل معدات مكافحة الحرائق مثل مضخة إطفاء الحرائق في حالات الطوارئ أو نظام الإطلاق للنظام مكافحة الحرائق الثابت.
 25. عدم وعي الضباط والطاقم المعنيين بالموقع والتشغيل ومنطقة التغطية لمحطات التهوية في أماكن الإقامة وغرفة المحركات والمناطق المحمية الأخرى.
 26. الضباط وأفراد الطاقم غير مدركين لموقع مؤشرات إنذار الحريق في السكن وفي غرفة المحركات.
 27. الضباط والطاقم المعنيون ليسوا على علم بموقع وتشغيل صمامات الإغلاق السريع لقطع الوقود للمحرك الرئيسي والمحركات المساعدة.
 28. الضباط والطاقم المعنيون غير مدركين لتشغيل معدات إنقاذ الحياة (life-saving equipment) وكيفية اختبار هذه المعدات بشكل فعال.
 29. الضباط والطاقم المعنيون الذين ليسوا على دراية بتشغيل المعدات أو الإجراءات التي تهدف إلى منع التلوث البحري.
 30. دليل على العمليات غير الآمنة التي تشكل خطراً على الحياة والبيئة.
- 5.2 يجب أن تكون المراقبة من قبل الموظفين المسؤولين عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء مرتبطة بشكل مباشر بالامتثال لمتطلبات الاتفاقية. فيما يتعلق بالنقص، من الأهمية بمكان ملاحظة أن تركيب المعدات اللازمة وتشغيلها لا يوفر القدرة على النحو المطلوب بموجب الاتفاقية ما لم يكن القبطان والطاقم على دراية بتشغيل المعدات والإجراءات المرتبطة بها كما هو مطلوب من قبل القسم A-1/4.4.4 من STCW\$. أمثلة على أوجه القصور ومراجع الاتفاقية ذات الصلة موضحة أدناه:
26. ضابط مهندس غير قادر على إثبات تشغيل صمامات زيت الوقود المتوفرة وفقاً لللائحة SOLAS II-2/4.2.2.3.4 من خارج حجرة المحركات. (ملاحظة: سيكون هذا مرتبطاً باللائحة SOLAS IX/4).
 27. لم يتمكن الضابط المهندس من إثبات تشغيل محطة معالجة مياه الصرف الصحي التي تتطلبها اللائحة 2 من الملحق IV\$ لاتفاقية ماربول. (سيكون هذا مرتبطاً بالمادة 14 من الملحق IV\$ لاتفاقية ماربول). في حالة اكتشاف أن محطة معالجة مياه الصرف الصحي غير صالحة للخدمة أو تم تصريف مياه الصرف الصحي في البحر، يجب أن يكون ذلك أيضاً مرتبطاً كدليل على فشل المتطلبات التشغيلية.
 28. (على متن سفينة تخضع لللائحة SOLAS V/19.2.10.3)، لا يستطيع ضابط سطح السفينة إثبات عملية تخطيط وإجراء ممر ملاحي وغير قادر على توضيح كيفية تحديد موقع السفينة باستخدام ECDIS\$. (يمكن أن يكون هذا مرتبطاً باللائحة SOLAS IX/4، أو القسم A-1/4.4.4 من STCW\$). اعتماداً على طبيعة ونطاق القضايا، يمكن استخدام أي منهما، مع ملاحظة أن اتفاقية سولاس لها نطاق أوسع.

6. إرشادات مفصلة حول تقييم الامتثال للمتطلبات التشغيلية (Detailed guidance on assessing compliance with operational requirements)

6.1 يتم توفير إرشادات مفصلة حول المناطق التي سيتم التفتيش عليها في الجزء 2 من هذا الملحق. تنقسم الإرشادات التفصيلية إلى وسائل لتقييم الأنشطة اليومية للامتثال والاستعداد للطوارئ. يجب إجراء تقييم للامتثال فيما يتعلق بكليهما عندما تبرز الظروف ذلك.

6.2 يجب أن ينظر الموظفون المسؤولون عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء في طلب إجراء تمرين حيث تشير سجلات السفينة إلى أن التدريبات المحددة لم يتم إجراؤها وفقاً لمتطلبات الاتفاقية.

7. المشاهدة وتقييم التدريبات (Witnessing and assessment of drills)

7.1 إذا كان التدريب سيشمل الركاب، فمن الحكمة تقديم أكبر قدر ممكن من الملاحظات قبل بدء التمرين لتمكين الربان من إبلاغ الركاب عن التدريبات. يجب بث المعلومات عن طريق الميكروفون العام (public announcements) بجميع اللغات ذات الصلة للطريق المعني. يجب أن يتكرر الإعلان أثناء التمرين مع فترات زمنية مناسبة. يجب إعلان اكتمال التمرين للركاب.

7.2 أثناء إجراء التمرين، يجب على الموظفون المسؤولون عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء التفكير في طرح أسئلة على أفراد الطاقم، وخاصة أولئك المكلفين بمساعدة أي ركاب، من أجل الحصول على انطباع عن الوعي بالسلامة على متن السفينة.

7.3 عند مشاهدة تمرين، يجب على الموظفون المسؤولون عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء السعي إلى:

25. التأكيد على أن الطاقم يتبع ما هو مطلوب منهم في قائمة التجمع (muster list).

26. التأكيد على وجود عدد كاف من الأفراد المعيّنين لمختلف الأطراف للتعامل مع الواجبات الموكلة إليهم.

27. التأكيد على وجود وسيلة اتصال فعالة بين المجموعة وقائد المجموعة وحجرة القيادة، وأنه يتم تبادل المعلومات ذات الصلة.

28. تأكيد على كفاءة طاقم العمل كفريق ويُستند هذا إلى استجواب الأفراد ومراقبة أفعالهم، وينبغي ملاحظة أوقات الاستجابة

لمختلف الأطراف في التجمع في محطاتهم، كما ينبغي ملاحظة رد فعل الأطراف على الأحداث غير المخطط لها.

29. تأكيد على أن الأعضاء الرئيسيين في الطاقم قادرون على فهم بعضهم البعض.

30. تأكيد كفاءة المعدات في الخدمة، على سبيل المثال:

- أن إنذار الحريق مسموع وفعال.
- أن أبواب الحريق وأبواب المانعة لتسرب الماء تغلق حسب الحاجة.
- أن عناصر معدات مكافحة الحرائق الشخصية تبدو بحالة جيدة.

31. التأكيد على أن وقت الاستجابة كان سريعاً بدرجة كافية (مع مراعاة سلامة التدريبات)، مع الأخذ في الاعتبار حجم السفينة ومواقع الحريق والأفراد ومعدات مكافحة الحرائق.

7.4 في حالة تدريبات إخلاء السفينة أو تركها:

22. التأكيد على أن ترتيبات الهروب للركاب / الطاقم من الطوابق السفلية كافية، وأن محطات التجميع واضحة بوضوح، وأن الطاقم على دراية بتخطيط السفينة وقادر على الاستجابة للتغيرات في الظروف، على سبيل المثال توجيه الركاب وذلك لتجنب منطقة مليئة بالدخان.

23. التأكيد على أن فريق إنزال القارب كفؤ وأن القوارب يتم إنزالها وجاهزة للركوب مع نشر المعدات المساعدة.

7.5 إذا قرر الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن الطاقم ليس على دراية بواجباتهم أو غير قادر على التشغيل الآمن لمعدات إنقاذ الأرواح ومكافحة الحرائق، فيجب عليهم إيقاف التمرين، وإخطار الربان بأن التمرين لم ينجح واستخدام حكمه المهني لإثبات الخطوات التالية، مع الإشارة إلى احتمال أن يؤدي ذلك إلى إنشاء "أسباب واضحة" لإجراء تفتيش أكثر تفصيلاً.

7.6 بعد تقييم مدى الامتثال للمتطلبات التشغيلية، يجب على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء ممارسة حكمه المهني لتحديد ما إذا كانت المعرفة التشغيلية للطاقم ككل بمستوى كاف للسماح للسفينة بالإبحار دون خطر على السفينة أو الأشخاص الموجودين على متنها، أو يمثلون تهديداً غير معقول بإلحاق ضرر بالبيئة البحرية.

8. الاحتجاز ذو صلة بمتطلبات التشغيل (Detention under operational requirements)

8.1 تحدد الفقرة 3.1.1 والفقرة الفرعية 3.1.1.4 من الإجراءات السفينة دون المستوى القياسي باعتبارها السفينة التي يكون فيها الأمان التشغيلي أقل بكثير من المعايير المطلوبة بموجب الاتفاقية ذات الصلة وعلى وجه التحديد، في حالة المتطلبات التشغيلية، حيث يوجد: "عدم كفاية الكفاءة التشغيلية، أو عدم الإلمام بالإجراءات التشغيلية الأساسية من قبل الطاقم".

8.2 في مثل هذه الحالات، تتطلب أحكام المتطلبات التشغيلية ذات الصلة في الاتفاقيات من دولة الميناء اتخاذ الإجراءات اللازمة لجعل السفن ممتثلة عندما يتبين أن الربان و/أو الطاقم ليسوا على دراية بالإجراءات الأساسية على متن السفن. الأحكام التالية ذات صلة:

11. لائحة SOLAS IX/4

12. الملحق الأول لاتفاقية ماربول، اللائحة 11

13. الملحق الثاني من اتفاقية ماربول، اللائحة 16.9

14. الملحق الثالث لاتفاقية ماربول، اللائحة 9

15. الملحق الرابع من اتفاقية ماربول، اللائحة 14

16. الملحق الخامس من اتفاقية ماربول، اللائحة [7]

17. الملحق السادس لاتفاقية ماربول، اللائحة 10

18. \$STCW\$، المادة X\$ واللائحة I/4\$ والقسم A-I/4\$

الجزء 2: إرشادات بشأن أنشطة التفتيش المحددة (GUIDANCE ON SPECIFIC INSPECTION ACTIVITIES)

1.1 تشغيل حجرة القيادة (Bridge operation)

1.1.1 بإمكان الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يتحقق من أن الضباط المسؤولين عن الخفارة الملاحية على إلمام تام بالتحكم في حجرة القيادة (bridge control) والمعدات الملاحية والانتقال من التوجيه الأوتوماتيكي إلى التوجيه اليدوي والعكس (steering mode)، وعلى اطلاع على خصائص مناورة السفينة.

1.1.2 وينبغي على الضابط المسؤول عن الخفارة الملاحية أن يعرف موقع كافة معدات السلامة والملاحة وكيفية تشغيلها وعلاوة على ذلك، ينبغي على هذا الضابط أن يكون على اطلاع جيد على الإجراءات المنطبقة على الملاحة في جميع الظروف وأن يكون على علم بجميع المعلومات المتاحة.

1.1.3 وبإمكان الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يتحقق أيضاً من اطلاع الضباط على جميع المعلومات المتاحة لهم مثل خصائص مناورة السفينة وإرشادات الإنقاذ والمنشورات الملاحية المحدثة وقوائم التدقيق في الإجراءات الخاصة بالسطح والتعليمات والكتيبات.

1.1.4 وتتضمن رخصة تشغيل قارب عالي السرعة (High-Speed Craft) قيوداً (limitations) على العلو الملحوظ الأقصى للموج (wave height) المضطرب وقوة الريح بالنسبة للحوامات التي يُسمح بتشغيل القارب في حدودها وعند التفتيش على قوارب عالية السرعة (\$HSC\$)، بإمكان الموظفين المسؤولين عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يتحققوا بواسطة سجل السفينة وسجلات الأحوال الجوية من مدى التقيد بهذه القيود وقد يتبين لهم أنه تعين إكمال رحلة في أحوال جوية أسوأ مما هو مسموح على أنه ينبغي عدم الانطلاق في رحلة جديدة في هذه الأحوال.

1.1.5 وبإمكان الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يتحقق من اطلاع الضباط على الإجراءات، مثل العمليات الدورية لاختبار المعدات والتفتيشها وأعمال الإعداد للوصول والانطلاق وتحويل أساليب التوجيه والإشارات والاتصالات والمناورة وحالات الطوارئ والقيود المدونة في سجل السفينة.

1.2 مناولة البضائع (Cargo operation)

1.2.1 يمكن للموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يتحقق من أن العاملين على متن السفينة المعينين للاضطلاع بمهام محددة تتعلق بالبضاعة ومعدات مناولة البضاعة على دراية تامة بهذه المهام ويدركون جميع المخاطر المترتبة على البضائع ويعرفون ما يجب اتخاذه من تدابير في هذا السياق.

1.2.2 وفي ما يتعلق بنقل البضائع السائبة الصلبة (solid bulk cargo)، ينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يتحقق، حسب الاقتضاء، من أن تحميل البضائع يتم وفقاً لخطة تحميل السفينة وأنها تُفْرغ وفقاً لخطة تفريغ السفينة المتفق عليهما بين السفينة والمحطة البحرية، مع أخذ المعلومات التي يوفرها جهاز احتساب الحمولة (loading instrument) في حال تركيبه في الحسبان.

1.2.3 ويمكن للموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يتأكد، عند الاقتضاء، من أن أفراد الطاقم المسؤولين على دراية تامة بالأحكام ذات الصلة بالموضوع من المدونة البحرية الدولية للبضائع الصلبة (\$IMSBC\$ Code) ولاسيما تلك الأحكام المتعلقة بحدود الرطوبة (moisture limits) وترتيب البضاعة في السفينة، ومدونة الممارسات السليمة للسفن التي تحمل أخشاباً على السطح ((The Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes (2011 TDC code) and the Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing)).

1.2.4 وقد تشكل بعض المواد الصلبة المنقولة سائبة خطراً خلال نقلها بسبب طبيعتها الكيميائية أو خصائصها الفيزيائية. ويُدرج البند 2 و 4 من مدونة المعلومات \$IMSBC\$ Code\$ الاحتياطات العامة والالتزامات المفروضة على الناقل بتوفير [المعلومات] اللازمة لضمان النقل الآمن للبضاعة ويمكن للموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يتأكد من أن الريان استلم من الناقل جميع التفاصيل ذات الصلة بالموضوع، بما في ذلك جميع شهادات الاختبارات ذات الصلة بذلك.

1.2.5 وبالنسبة لبعض أنواع البضائع، مثل البضائع التي يمكن أن تسيل (liquefaction)، هنالك احتياطات خاصة يتعين اتخاذها (انظر البند 7 من مدونة \$IMSBC\$) ويمكن للموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يحدد ما إذا أوليت عناية خاصة لاتخاذ جميع الاحتياطات فيما يتعلق باتزان السفن التي تستخدم في نقل البضائع التي يمكن أن تسيل والنفائيات الخطرة الصلبة السائبة (solid hazardous waste in bulk).

1.2.6 وينبغي أن يكون الضباط المسؤولون عن المناولة والتشغيل في ما يتعلق بالبضائع وأفراد الطاقم المعينين في المهام الرئيسية على متن ناقلات النفط وناقلات الكيماويات وناقلات الغاز المسيل أن يكونوا على دراية تامة بالبضائع ومعدات مناولة البضائع، وكذلك بما يجب اتخاذه من تدابير في ما يتعلق بالسلامة، على النحو المنصوص عليه في البنود ذات الصلة بذلك من المدونة الدولية للكيماويات السائبة (\$IBC\$) والمدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن ناقلة الغاز المسيل السائبة (مدونة \$IGC\$).

1.2.7 وبالنسبة لنقل الحبوب سائبة (carriage of grain in bulk) يُراجع الجزء C\$ من الفصل VI\$ من SOLAS\$ والمدونة العالمية للنقل الآمن للحبوب السائبة في القرار ((resolution \$MSC.23(59)).

1.2.8 ويمكن للموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يتأكد من أن كتيبات التشغيل والتحميل تتضمن جميع المعلومات ذات العلاقة بعمليات التحميل والتفريغ الآمنة في الموانئ وأثناء العبور.

1.3 تشغيل الآلات (Operation of the machinery)

1.3.1 يمكن للموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يحدد ما إذا كان العاملون على متن السفينة الذين يضطلعون بالمسؤولية على دراية بالمهام المتعلقة بتشغيل الآلات الرئيسية المنوطة بهم، مثل:

11. مصادر الطاقة الكهربائية للطوارئ والاحتياط (emergency and stand-by sources of electrical power).
12. جهاز التوجيه المساعد (auxiliary steering gear).
13. مضخات البلج ومضخات الإطفاء (bilge and fire pumps).
14. أي معدات أخرى أساسية في حالات الطوارئ (any other equipment essential in emergency situations).

1.3.2 ويمكن للموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يتأكد من أن العاملين على متن السفينة الذين يضطلعون بالمسؤولية على دراية، في جملة أمور، بما يلي:

12. 1. مولد الطوارئ (emergency generator):

- التدابير الضرورية قبل أن يتسنى تشغيل المحرك.
- الإمكانيات المختلفة لتشغيل المحرك، أخذاً في الاعتبار مصدر طاقة التشغيل.
- الإجراءات التي يتعين اتخاذها بعد فشل المحاولات الأولى لتشغيل المحرك.

13. 2. محرك المولد الاحتياطي (stand-by generator engine):

- إمكانيات تشغيل المحرك الاحتياطي، أوتوماتيكياً أو يدوياً.
- الإجراءات التي يتعين اتخاذها في حالة الانقطاع الكلي للطاقة (blackout procedures).
- نظام توزيع الحمل.

1.3.3 ويمكن للموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يتأكد من أن العاملين على متن السفينة الذين يضطلعون بالمسؤولية على دراية، في جملة أمور، بما يلي:

39. جهاز التوجيه المساعد:

1. نوع نظام جهاز التوجيه المساعد الذي ينطبق على السفينة.
2. الإشارة التي تبين وحدة جهاز التوجيه العاملة (how it is indicated which steering gear unit is in operation).
3. الإجراءات التي يتعين اتخاذها للبدء بتشغيل جهاز التوجيه المساعد.

1.3.4 ويمكن للموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يتأكد من أن العاملين على متن السفينة الذين يضطلعون بالمسؤولية على دراية، في جملة أمور، بما يلي:

• 1. مضخات البلج (bilge pumps):

1. عدد مضخات البلج المركبة على متن السفينة ومواقعها بما في ذلك مضخات بلج الطوارئ.
2. إجراءات بدء تشغيل جميع مضخات البلج هذه.
3. الصمامات (valves) المناسبة المطلوب تشغيلها.
4. الأسباب الأكثر احتمالاً لتعطل تشغيل مضخات البلج وطرق تداركها.

• 2. مضخات إطفاء الحريق (fire pumps):

1. عدد مضخات الإطفاء المركبة على متن السفينة ومواقعها بما في ذلك مضخات الإطفاء للطوارئ.
2. إجراءات بدء تشغيل جميع هذه المضخات.
3. الصمامات المناسبة المطلوب تشغيلها.

1.3.5 ويمكن للموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يتأكد من أن العاملين على متن السفينة الذين يضطلعون بالمسؤولية على دراية، في جملة أمور، بما يلي:

- بدء تشغيل محرك قارب النجاة و/أو محرك زورق الانقاذ وصيانته.
- إجراءات التحكم الموضعية بالنظم التي يتم التحكم بها عادة من حجرة القيادة.
- استخدام مصادر الطاقة الكهربائية للطوارئ والمستقلة تماماً لمعدة الراديو.
- إجراءات صيانة البطاريات.
- التوقف الطارئ (emergency stops) وتشغيل نظام الكشف عن الحريق ونظام الإنذار باندلاعها وتشغيل الأبواب الكاتمة للماء والأبواب المانعة للنار (watertight and fire doors).
- الانتقال من التحكم الأتوماتيكي إلى التحكم اليدوي بنظم التبريد بالماء ونظم زيت التزليق للمحركات الرئيسية والمحركات المساعدة.

1.4 الكتيبات والتعليمات، الخ. (Manuals, instructions, etc)

مادة 1.4.1

يمكن للموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يحدد ما إذا كان أفراد الطاقم المعنيين قادرين على فهم المعلومات الواردة في الكتيبات والتعليمات، وما إلى هنالك، اللازمة لسلامة وتشغيل السفينة ومعدات، وأنهم يعرفون المتطلبات المتعلقة بالصيانة (maintenance) والاختبار الدوري (periodic testing) والتدريب (training drills) وتدوين القيود في سجل السفينة (logbook recording).

مادة 1.4.2

وينبغي، في جملة أمور، إتاحة المعلومات التالية على متن السفينة، وبإمكان الموظفين المسؤولين عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يحددوا ما إذا كانت بلغة أو بلغات يفهمها الطاقم وما إذا كان أفراد الطاقم المعنيين يدركون محتوياتها ويستطيعون التصرف استجابة لها:

13. ينبغي أن تجمع التعليمات المتعلقة بصيانة وتشغيل جميع المعدات والمنشآت على متن السفينة لمكافحة واحتواء الحريق في مجلد واحد بمتناول اليد في مكان يسهل الوصول إليه.

14. ينبغي أن تتاح التعليمات الواضحة التي يتعين اتباعها في حالة طوارئ لكل شخص على متن السفينة.
15. ينبغي أن تعلق الرسوم والتعليمات المكتوبة باللغات المناسبة في غرف الركاب وتعرض بوضوح في محطات التجمع وغيرها من أماكن الركاب لإخطارهم بمحطة تجمعهم، وكذلك التدابير الرئيسية التي يجب عليهم أن يتبعوها في حالة الطوارئ وكيفية ارتداء سترة النجاة.
16. ينبغي أن توضع ملصقات وإشارات على قوارب النجاة ومعدات إنزالها أو بالقرب منها بما يفسر استخدام هذه المعدات وطرق تشغيلها ويعطي التعليمات أو التحذيرات ذات العلاقة بذلك.
17. التعليمات المتعلقة بالصيانة المعدات أنقاذ الحياة (life-saving appliances).
18. ينبغي أن تتاح كتيبات التدريب في كل غرفة من غرف طعام أفراد الطاقم وكل غرفة ترفيه أو في كل حجرة من حجرات أفراد الطاقم ويمكن أن يتضمن كتيب التدريب الذي قد يتكون من عدة مجلدات التعليمات والمعلومات المكتوبة بأسلوب مبسط والمصحوبة بأشكال قدر الإمكان عن أجهزة الإنقاذ المتوافرة على متن السفينة وعن أفضل طرق البقاء على قيد الحياة.
19. خطة الطوارئ على متن السفينة لمكافحة التلوث بالزيت بموجب اللائحة 37 من الملحق I لاتفاقية ماربول، أو خطة الطوارئ على متن السفينة لمكافحة التلوث الزيتي بموجب اللائحة 17 من الملحق I لاتفاقية ماربل حسب الاقتضاء.
20. كتيب الاتزان (Stability booklet) وما يرافقه من خطط وتعليمات عن الاتزان.

1.5 الزيوت والأخلاط الزيتية من أماكن الآلات (Oil and oily mixtures from machinery spaces)

مادة 1.5.1

يمكن للموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يحدد ما إذا تم استيفاء جميع المتطلبات التشغيلية الواردة في المرفق I لاتفاقية ماربول آخذاً في الاعتبار ما يلي:

15. كمية المخلفات المنتجة (oil residues).
16. سعة صهاريج تخزين فضلات الزيت ومياه البلج (The capacity of sludge and bilge water holding tank).
17. سعة جهاز فصل الزيت عن الماء (the capacity of the oily water separator).

مادة 1.5.2

وينبغي فحص سجل الزيوت (Oil Record Book) ويمكن للموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يحدد ما إذا تم استخدام مرافق الاستقبال (reception facilities) وأن يلاحظ أي مزاعم بشأن عدم كفاية هذه المرافق.

مادة 1.5.3

ويمكن للموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يحدد ما إذا كان الموظف المسؤول يعرف جيداً طرق مناولة فضلات الزيت (Sludge) ومياه البلج ويجوز الاسترشاد بالنود ذات الصلة بالموضوع من الخطوط التوجيهية بشأن نظم مناولة النفايات الزيتية (oily wastes) في أماكن آلات السفن ويمكن للموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء، آخذاً في الاعتبار ما ورد أعلاه، أن يحدد ما إذا كان مقياس الفراغ (ullage) في قمة صهريج فضلات الزيت (sludge tank) يكفي لاستيعاب الفضلات المتوقع إنتاجها خلال الرحلة القادمة المزمعة وبالنسبة للسفن التي أعفتها الإدارة من متطلبات اللائحتين (2) من الملحق I في اتفاقية ماربول، بإمكان الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يتأكد من الاحتفاظ بكميات المياه الزيتية (oily bilge water) بأكملها على متن السفينة بغية تصريفها لاحقاً في أحد مرافق الاستقبال.

مادة 1.5.4

وفي حال عدم استخدام مرافق الاستقبال (reception facilities) في موانئ أخرى بسبب عدم كفايتها (inadequacy)، ينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يطلب إلى الربان أن يخطر دولة علم السفينة بعدم كفاية مرفق الاستقبال، عملاً بالالتزام المنقح لرفع التقارير عن المزامع بشأن عدم كفاية مرافق الاستقبال المينائية في التعميم (MEPC.1/Circ.834/Rev.1, appendix 1 of the annex) بصيغته المعدلة.

1.6 إجراءات تحميل أماكن البضائع في الناقلات وتفريغها وتنظيفها (Loading, unloading and cleaning procedures for cargo spaces of tankers)

مادة 1.6.1

يمكن للموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يحدد ما إذا تم استيفاء جميع المتطلبات التشغيلية المنصوص عليها في المرفق I أو II لاتفاقية ماربول، آخذاً في الاعتبار نوع الناقلية ونوع البضاعة المنقولة، بما في ذلك فحص سجل الزيوت و/أو سجل البضاعة ويمكن للموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يحدد ما إذا تم استخدام مرافق الاستقبال وأن يلاحظ أي مزامع (alleged) بشأن عدم كفاية هذه المرافق.

مادة 1.6.2

وبالنسبة لمراقبة إجراءات تحميل ناقلات النفط وتفريغها وتنظيفها، يُحال إلى الفقرات 3.1 إلى 3.4 من الملحق (5) حيث ترد الإرشادات بشأن التفتيش عمليات الغسل بالزيت الخام (COW operations) وبإمكان الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يجد في الملحق (3) (appendix 3) خطوطاً توجيهية مفصلة بشأن التدقيق في إجراءات الغسل بالزيت الخام في الموانئ.

مادة 1.6.3

وبالنسبة لمراقبة إجراءات تحميل ناقلات المواد السائلة الضارة (noxious liquid substances) وتفريغها وتنظيفها، يسترشد بالفقرات 4.1 إلى 4.9 من الملحق 5 حيث ترد الإرشادات بشأن التفتيش عمليات التفريغ والنزح والغسل المسبق وترد في الملحق 4 خطوط توجيهية أكثر تفصيلاً بشأن عمليات التفتيش هذه.

مادة 1.6.4

وفي حال عدم استخدام مرافق الاستقبال في موانئ أخرى بسبب عدم كفايتها، ينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يطلب إلى الربان أن يخطر دولة علم السفينة بعدم كفاية مرفق الاستقبال، عملاً بالتعميم MEPC.1/Circ.834/Rev.1.

مادة 1.6.5

يمكن تقديم دفتر سجلات القمامة في شكل إلكتروني. يجب عرض إعلان من الإدارة لقبول دفتر السجل الإلكتروني هذا. إذا تعذر تقديم إقرار، فسيُسلم تقديم نسخة مطبوعة من دفتر السجلات للفحص.

مادة 1.6.6

وفي حالة السماح لإحدى السفن بمواصلة طريقها إلى الميناء التالي وهي تحمل على متنها مخلفات مواد سائلة ضارة تزيد كميتها على الكمية المسموح تصريفها في البحر خلال عبور السفينة، ينبغي التأكد من أنه بإمكان ذلك الميناء استلام هذه المخلفات وينبغي أيضاً في الوقت نفسه، عند الإمكان، إعلام هذا الميناء بذلك.

1.7 البضائع الخطرة والمواد المؤذية المنقولة في عبوات (Dangerous goods and harmful substances in packaged form)

مادة 1.7.1

يمكن للموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يحدد ما إذا كانت وثائق النقل المطلوبة لنقل بضائع خطرة ومواد مؤذية منقولة في عبوات موجودة على متن السفينة، وما إذا كانت البضائع الخطرة والمواد المؤذية مستتفة ومفروزة على النحو الواجب، وما إذا كان أفراد الطاقم على اطلاع على ما يجب اتخاذه من تدابير ضرورية في حالة طوارئ تشمل هذه البضاعة المنقولة في عبوات: أنظر اللائحة (SOLAS regulation VII/3) من اتفاقية سولاس.

مادة 1.7.2

ويجب أن تستوفي أنواع السفن وأماكن البضائع في السفن التي تزيد حمولتها الإجمالية (gross tonnage) على 500 طن والمبنية في 1 أيلول/سبتمبر 1984 أو بعد ذلك التاريخ، وأنواع السفن وأماكن البضائع في السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 500 طن والمبنية في 1 شباط/فبراير 1992 أو بعد ذلك التاريخ أن تلتزم التزام كامل بمتطلبات الفصل 2-11 من اتفاقية سولاس ويمكن للإدارات (Administrations) أن تقلل من المتطلبات بالنسبة للسفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 500 طن، على أن يدون ذلك في وثيقة الامتثال (document of compliance) ووثيقة الامتثال ليست مطلوبة للسفن التي تحمل فقط بضائع من الفئة (class 6.2) والفئة 7 أو بضائع خطرة بكميات محدودة (dangerous goods in limited quantities).

مادة 1.7.3

يحتوي الملحق III لاتفاقية ماربول على متطلبات نقل المواد الضارة في شكل معبأ والتي تم تحديدها في مدونة IMDG على أنها ملوثات بحرية الشحنات التي تم تحديد أنها ملوثات بحرية يجب أن يتم وسمها وتخزينها وفقاً للحق MARPOL III.

مادة 1.7.4

ويمكن للموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يحدد ما إذا كان يوجد على متن السفينة وثيقة امتثال وما إذا كان العاملون على متن السفينة على اطلاع على أن هذه الوثيقة التي تصدر عن الإدارة تثبت أن بناء السفينة وتجهيزها يستوفيان المتطلبات ويجوز أن تشمل الرقابة الإضافية ما يلي:

9. ما إذا ستفت البضائع الخطرة على متن السفينة وفقاً لوثيقة الامتثال أو باستخدام بيان البضائع الخطرة أو خطة التستيف على النحو الذي يتطلبه الفصل VII من اتفاقية سولاس ويجوز استخدام هذا البيان أو خطة التستيف إلى جانب ما هو مطلوب بموجب الملحق III لاتفاقية ماربول.
10. أو استحالة الضخ العفوي للسوائل القابلة للاشتعال (flammable) أو سامة (toxic) متسربة في حالة نقل هذه المواد في أماكن البضائع تحت السطح (under-deck).
11. أو تحديد ما إذا كان العاملون على متن السفينة على اطلاع على الأحكام ذات الصلة بالموضوع من دليل الإسعافات الأولية الطبية (Medical First Aid Guide) وتدابير الطوارئ للسفن ناقلة البضائع الخطرة.

1.8 القمامة (Garbage)

مادة 1.8.1

يمكن للموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يحدد ما إذا تم استيفاء جميع المتطلبات التشغيلية للملحق V لاتفاقية ماربول ويمكن للموظف المذكور أن يحدد ما إذا تم استخدام مرافق الاستقبال (reception facilities) وأن يلاحظ أي مزاعم بشأن عدم كفاية هذه المرافق.

مادة 1.8.2

المبادئ التوجيهية لعام 2017 لتنفيذ الملحق V من اتفاقية ماربول القرار (MEPC.295(71))، كما قد يتم تعديلها، هي المساعدة مشغلي السفن على الامتثال للمتطلبات المنصوص عليها في الملحق الخامس والقوانين المحلية.

مادة 1.8.3

ويمكن للموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يحدد ما يلي:

13. ما إذا كان العاملون على متن السفينة يعرفون بوجود هذه الخطوط التوجيهية، وخصوصاً البند 3 “التقليل قدر الإمكان من القمامة الممكن إنتاجها” والبند 4 “الإجراءات على متن السفينة لمناولة القمامة وتستيفها”.
14. ما إذا كان العاملون على متن السفينة على اطلاع على المتطلبات المتعلقة بالتخلص من القمامة وتصريفها داخل منطقة خاصة وخارجها بما يتماشى مع الملحق V لاتفاقية ماربل وأنهم يعرفون المناطق المحددة باعتبارها مناطق خاصة (special areas) بموجب الملحق V لاتفاقية ماربل.

مادة 1.8.4

وفي حالة عدم استخدام مرافق الاستقبال في موانئ أخرى بسبب عدم كفايتها، ينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يطلب إلى الريان أن يُخطر دولة علم السفينة بعدم كفاية مرفق الاستقبال، وفقاً للتعميم: MEPC.1/Circ.834/Rev.1.

1.9 مياه المجاري (الصرف الصحي) (Sewage)

مادة 1.9.1

يمكن للموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يحدد ما يلي:

17. ما إذا كان قد تم استيفاء جميع المتطلبات التشغيلية للملحق IV لاتفاقية ماربول ويمكن للموظف من قبل دولة الميناء أن يحدد ما إذا تم استخدام نظام معالجة مياه المجاري أو نظام التفتيت والتعقيم (commuting and disinfecting) أو صهرج الاحتجاز (holding tank) ويلاحظ أي مزاعم بعدم كفاية النظام أو صهرج الاحتجاز.
18. ما إذا كان العاملون المعنيون بالموضوع على متن السفينة على اطلاع على التشغيل السليم لنظام معالجة مياه المجاري أو نظام التفتيت والتعقيم أو صهرج الاحتجاز.

مادة 1.9.2

ويمكن للموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يحدد ما إذا كان العاملون المعنيون بالموضوع على متن السفينة على اطلاع على متطلبات التصريف بموجب اللائحة 11 من الملحق IV لاتفاقية ماربول.

مادة 1.9.3

وفي حالة عدم استخدام مرافق الاستقبال في موانئ أخرى بسبب عدم كفايتها، ينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يطلب إلى الربان أن يُخطر دولة علم السفينة بعدم كفاية مرفق الاستقبال، وفقاً للتعميم: (MEPC.1/Circ.834/Rev.1) المتطلبات الإبلاغ عن مرافق استقبال النفايات.

1.10 منع تلوث الهواء (Air pollution prevention)

يمكن للموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يحدد ما يلي:

31. أن يكون الربان أو الطاقم على دراية بإجراءات منع انبعاثات المواد المستنفدة للأوزون والكبريت عند وجود ترتيبات معادلة.
32. ما إذا كان الربان أو أفراد الطاقم على اطلاع على التشغيل السليم لمحركات الديزل وصيانتها وفقاً لملفاتها التقنية.
33. ما إذا كان الربان أو أفراد الطاقم قد طبقوا التدابير الضرورية لتغيير الوقود أو ما يوازيها، علاوة على إثبات التقيد بشروط مناطق ضبط انبعاثات أكاسيد الكبريت (SOx emission).
34. ما إذا كان الربان أو أفراد الطاقم على اطلاع على إجراءات فرز القمامة لضمان عدم حرق القمامة المحظورة.
35. ما إذا كان الربان أو أفراد الطاقم على اطلاع على تشغيل محرقة (incinerator) السفينة، على النحو الذي تقتضيه اللائحة (2) 16 من الملحق VI لاتفاقية ماربول وفقاً لدليل التشغيل.
36. يدرك الربان أو الطاقم تنظيم انبعاثات المركبات العضوية المتطايرة (VOCs)، عندما تكون السفينة في الموانئ أو المحطات الخاضعة للولاية القضائية لطرف في بروتوكول عام 1997 لاتفاقية ماربول حيث يجب تنظيم انبعاثات المركبات العضوية المتطايرة، وعلى دراية بها التشغيل السليم لنظام تجميع البخار المعتمد من قبل الإدارة في حال كانت السفينة ناقلة (على النحو المحدد في اللائحة 2.2.29 من الملحق VI لاتفاقية ماربول).
37. ما إذا كان الربان أو أفراد الطاقم على اطلاع على إجراءات توريد الوقود (bunker) في ما يتعلق بمذكرات توريد الوقود واحتفظوا بعينات (samples) على النحو الذي تقتضيه اللائحة 18 من الملحق VI لاتفاقية ماربول.

2 مقدمة (Introduction)

يقدم هذا القسم إرشادات مفصلة حول أنشطة التفتيش المحددة الموضحة في الجزء 1 فيما يتعلق بتقييم الاستعداد لحالات الطوارئ والتدريبات.

2.1 قائمة التجمع (Muster list)

2.1.1 مادة

قد يحدد الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء ما إذا كان أفراد الطاقم على دراية بواجباتهم الموضحة في قائمة التجمع وأنهم على دراية بالواجبات الموكلة إليهم وعلى دراية بالمواقع التي يجب أن يؤديوا فيها واجباتهم، ويتم ذلك عن طريق سؤال الطاقم ذي الصلة أسئلة. يمكن القيام بذلك قبل التمرين أو أثناء التمرين، على سبيل المثال استجواب أدلة السلالم (stairway guides) على متن سفينة ركاب.

2.1.2 مادة

لتحديد ما إذا كانت قائمة التجمع محدثة، قد يطلب الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء قائمة طاقم محدثة.

2.1.3 مادة

قد يضمن الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء عرض قوائم التجمع في أماكن بارزة في جميع أنحاء السفينة، بما في ذلك حجرة القيادة وغرفة المحرك ومساحات إقامة الطاقم. عند تحديد ما إذا كانت قائمة التجمع متوافقة مع اللوائح، يجوز للموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء التحقق مما يلي:

13. تظهر قائمة التجمع المهام الموكلة إلى مختلف أعضاء الطاقم.
14. تحدد قائمة التجمع الضباط المعيّنين لضمان الحفاظ على أجهزة الإنقاذ وأجهزة مكافحة الحرائق في حالة جيدة وجاهزة للاستخدام الفوري.
15. تحدد قائمة التجمع بدائل الأشخاص الرئيسيين الذين قد يصبحون معاقين، مع مراعاة أن حالات الطوارئ المختلفة قد تتطلب إجراءات مختلفة.
16. توضح قائمة التجمع الواجبات الموكلة لأعضاء الطاقم فيما يتعلق بالركاب في حالة الطوارئ.
17. تمت الموافقة على تنسيق قائمة التجمع المستخدمة على سفن الركاب وتم وضعها باللغة أو اللغات المطلوبة من قبل دولة علم السفينة وباللغة الإنجليزية.

مادة 2.1.4

لتحديد ما إذا كانت قائمة التجمع محدثة، قد يطلب الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء قائمة طاقم محدثة، إذا كانت متوفرة، للتحقق من ذلك.

مادة 2.1.5

قد يحدد الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء ما إذا كانت الواجبات الموكلة لأفراد الطاقم الذين يديرون مركب النجاة قوارب النجاة أو أطواف النجاة متوافقة مع اللوائح وتتحقق من تعيين ضابط على سطح السفينة أو شخص معتمد مسؤول عن كل مركب نجاة يتم استخدامه. ومع ذلك، يجوز للإدارة (في دولة العلم)، مع مراعاة طبيعة الرحلة وعدد الأشخاص الموجودين على متن السفينة وخصائصها، أن تسمح للأشخاص الذين يمارسون مناولة وتشغيل أطواف النجاة بأن يكونوا مسؤولين أطواف النجاة بدلاً من الأشخاص المؤهلين على النحو الوارد أعلاه. يجب أيضاً ترشيح الرجل الثاني في حالة قوارب النجاة.

مادة 2.1.6

يجب أن يكون لكل مركب نجاة ذي محرك شخص قادر على تشغيل المحرك وإجراء تعديلات طفيفة.

2.2 التواصل اثناء التدريبات (Communication during drills)

مادة 2.2.1

قد تحدد الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء ما إذا كان أفراد الطاقم الرئيسيون قادرين على التواصل مع بعضهم البعض، ومع الركاب، حسب الاقتضاء، بطريقة لا تضعف التشغيل الآمن للسفينة، خاصة في حالات الطوارئ.

مادة 2.2.2

بالنسبة للتدريبات، يمكن أن يكون أعضاء الطاقم الرئيسيون على سبيل المثال لا الحصر:

29. فريق حجرة القيادة بما في ذلك مشغلي GMDSS الذين يجب أن يكونوا أيضاً قادرين على التواصل مع الشاطئ والسفن الأخرى.

30. فرق مكافحة الحريق.

31. أطراف السيطرة على الضرر (damage control parties).

32. مجموعة تحضير القوارب.

33. أفراد حشد الركاب على سفن الركاب.

مادة 2.2.3

يجب على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء التحقق من لغة العمل للسفينة. افراد الطاقم المخصصة لمساعدة الركاب يجب أن تكون قادرة على إعطاء المعلومات اللازمة إلى الركاب في حالة الطوارئ.

مادة 2.2.4

يجب أن يحدد الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء، ما إذا كانت أجهزة الراديو المحمولة VHF و UHF تستخدم في التدريبات، وأن الطاقم على دراية بالمعدات، وأنهم على دراية بمناطق / أماكن الاستقبال الميتة (reception dead zones/areas) وما هي طرق الاتصال البديلة المتاحة.

مادة 2.2.5

عند إجراء التدريبات، يجب أن يثبت الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء وجود عدد كاف من الأفراد في حجرة القيادة لاتخاذ القرارات، وتوجيه السفينة حسب الضرورة والتعامل مع قدر كبير من الاتصالات المحتملة.

مادة 2.2.6

عندما تكون السفينة في وضع صعب، فمن المحتمل أن تكون المنظمات القائمة على الشاطئ، مثل مشغل السفينة ومراكز تنسيق الإنقاذ الإقليمية، بحاجة إلى المشاركة. يجب أن يؤكد الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن القبطان والطاقم على دراية بالإجراءات التي تتطلب الاتصال على الشاطئ وكيف يمكن إنشاء مثل هذا الاتصال.

2.3 خطة البحث والإنقاذ (Search and rescue plan)

بالنسبة لسفن الركاب. قد يتحقق الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء من وجود خطة معتمدة على متن السفينة للتعاون مع خدمات البحث والإنقاذ المناسبة في حالة الطوارئ.

2.4 تدريبات الحريق وترك السفينة (Fire and abandon ship drills)

مادة 2.4.1

يجب أن يضمن الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء عند حضور تمريناً على الحريق وتمريناً على ترك السفينة أن أفراد الطاقم على دراية بواجباتهم والاستخدام السليم للمنشآت ومعدات السفينة.

مادة 2.4.2

عند إعداد سيناريو التمرينات ومشاهدة التدريبات وتقييم مستوى التدريبات أخيراً، من المهم التأكيد على أن الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء لا تبحث عن تمرين استثنائي، خاصة على سفن الشحن. النقاط الرئيسية التي يجب على

الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء إرضاءها هي:

32. في حالة الطوارئ على ظهر السفينة، هل يستطيع الطاقم تنظيم أنفسهم في فريق فعال للتعامل مع حالة الطوارئ؟.

33. هل يمكن للطاقم التواصل بشكل فعال؟.

34. هل الربان المسيطر وهل تتدفق المعلومات من / إلى مركز القيادة؟.

35. في حالة خروج الموقف عن السيطرة، هل يمكن للطاقم التخلي عن السفينة بأمان؟.

مادة 2.4.3

من المهم أنه عند إعداد السيناريو، يشرح الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بوضوح للربان ما هو مطلوب ومتوقع بالضبط أثناء التمرين، مع الأخذ في الاعتبار أنه قد تكون هناك صعوبات لغوية. لا ينبغي أن يخيف الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء، ولا يتدخل أثناء التدريب ولا يقدم المشورة. يجب على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء الوقوف والمراقبة فقط، مع تدوين الملاحظات المناسبة من المهم التأكيد على أن دور الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء ليس التدريس أو التدريب ولكن المشاهدة.

مادة 2.4.4

يجب إجراء التدريبات بسرعة آمنة يجب ألا يتوقع الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء رؤية التدريبات التشغيلية التي يتم إجراؤها في الوقت الفعلي أثناء التدريبات، يجب توشي الحذر للتأكد من أن الجميع على دراية بواجباتهم والمعدات. إذا لزم الأمر، يجب إيقاف التدريبات إذا اعتبر الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن الطاقم ينفذ ممارسات غير آمنة أو إذا كانت هناك حالة طوارئ حقيقية.

2.5 تمرينات الحريق (Fire drills)

مادة 2.5.1

قد يشهد الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء تمرينا على الحريق يقوم به الطاقم المكلف بهذه الواجبات في قائمة التجمع. بعد التشاور مع ربان السفينة، يمكن اختيار موقع محدد أو أكثر للسفينة لمحاكاة حريق. يمكن إرسال أحد أفراد الطاقم إلى الموقع (المواقع) وتفعيل نظام إنذار الحريق أو استخدام وسائل أخرى لإصدار الإنذار.

مادة 2.5.2

في الموقع، يمكن للموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء وصف مؤشر الحريق للأفراد الطاقم ومراقبة كيفية نقل تقرير الحريق إلى حجرة القيادة أو مركز التحكم في الضرر. في هذه المرحلة، ستطلق معظم السفن إنذار الطاقم لاستدعاء فرق مكافحة الحرائق إلى محطاتهم. يجب على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء مراقبة وصول فريق مكافحة الحرائق إلى مكان الحادث، وتجهيز معداتهم ومحاربة النيران التي تمت محاكاتها. يجب أن يعطي قادة الفريق الأوامر حسب الاقتضاء إلى أطقمهم وإعادة الكلمة إلى حجرة القيادة أو مركز التحكم في الضرر على الظروف. يجب مراقبة أطقم مكافحة الحرائق من أجل ارتداء معداتهم واستخدامها بشكل صحيح. يجب أن يتأكد الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء من أن جميع المعدات كاملة. إن مجرد حشد الطاقم بمعداتهم أمر غير مقبول. يمكن التحقق من استجابة الطاقم للإصابات الأفراد عن طريق اختيار أحد أفراد الطاقم كمحاكاة للإصابة. يجب على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء مراقبة كيفية تمرير الكلام واستجابة فرق النقالة (stretcher) والفرق الطبية. يعد التعامل مع نقالة بشكل صحيح عبر المرات الضيقة والأبواب والسلالم أمرا صعبا ويتطلب تدريباً.

يجب إجراء التمرين، بقدر الإمكان، كما لو كانت هناك حالة طوارئ فعلية.

مادة 2.5.4

يجب أيضا إشراك أفراد الطاقم المكلفين بمهام أخرى تتعلق بتدريبات الحريق، مثل تشغيل مولدات الطوارئ وغرفة ثاني أكسيد الكربون والرشاشات (sprinkler) ومضخات حريق الطوارئ في التدريبات. قد يطلب الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء من أفراد الطاقم شرح واجباتهم، وإذا أمكن، إثبات معرفتهم.

مادة 2.5.5

على سفن الركاب، ينبغي إيلاء اهتمام خاص لواجبات أفراد الطاقم المكلفين بإغلاق الأبواب التي يتم تشغيلها يدويا ومخمدات الحريق يجب تشغيل أجهزة الإغلاق هذه من قبل الأشخاص المسؤولين في مناطق حريق (حرائق) محاكاة أثناء التمرين. عادة ما يتم تعيين أفراد الطاقم غير المعيّنين في فرق مكافحة الحرائق في مواقع في جميع أنحاء أماكن إقامة الركاب للمساعدة في إجلاء الركاب. يجب أن يُطلب من أفراد الطاقم هؤلاء شرح واجباتهم ومعنى إشارات الطوارئ المختلفة ويطلب منهم الإشارة إلى وسيلتي الهروب من المنطقة، والمكان الذي يتعين على الركاب التواجد فيه. يجب أن يكون أفراد الطاقم المكلفون بمساعدة الركاب قادرين على توصيل معلومات كافية على الأقل لتوجيه الراكب إلى محطات التجمع والصعود المناسبة.

2.6 تدريبات ترك (هجر) السفينة (Abandon ship drills)

مادة 2.6.1

بعد التشاور مع الربان، قد يطلب الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء تدريبا على ترك السفينة لمركب نجا واحد أو أكثر. يتمثل جوهر هذا التمرين في أن مركب النجا يتم تطبيقه وتشغيله بواسطة أفراد الطاقم المعيّنين لهم في قائمة التجمع. إذا أمكن، يجب على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء تضمين قارب (قوارب) الإنقاذ في هذا التمرين يقدم الفصل الثالث من اتفاقية سولاس 1974 متطلبات محددة بشأن التدريب على هجر السفن والتدريبات. والتي تعتبر المبادئ التالية ذات صلة بها بشكل خاص.

مادة 2.6.2

يجب إجراء التمرين، بقدر الإمكان، كما لو كانت هناك حالة طوارئ فعلية.

مادة 2.6.3

يجب أن يتضمن تمرين هجر السفينة ما يلي:

20. استدعاء الطاقم والركاب عند الاقتضاء إلى محطة (محطات) التجمع مع التنبيه المطلوب والتأكد من أنهم على دراية بأمر ترك السفينة كما هو محدد في قائمة التجمع.
21. تقديم التقارير إلى المحطات (stations) والاستعداد للمهام الموضحة في قائمة التجمع.
22. التحقق من أن الطاقم والركاب عند الاقتضاء يرتدون ملابس مناسبة.
23. التحقق من ارتداء سترات النجا بشكل صحيح.
24. إنزال قارب نجا واحد على الأقل بعد الإعداد اللازم للإنزال.

25. بدء وتشغيل محرك قارب النجاة.
26. تشغيل الرافعات المستخدمة لإطلاق أطواف النجاة.
27. إجراء بحث وهمي وإنقاذ الركاب المحاصرين في غرفهم (إن أمكن).
28. إعطاء تعليمات حول استخدام أجهزة الراديو المنقذة للحياة.
29. اختبار إضاءة الطوارئ وأضواء الموقع المنخفضة إذا كان ذلك ممكناً للتجميع والأخلاء.
30. إذا كانت السفينة مزودة بأنظمة الإجلاء البحري (marine evacuation systems)، فإن ممارسة الإجراءات المطلوبة لنشر هذه الأنظمة حتى النقطة التي تسبق النشر الفعلي مباشرة.

مادة 2.6.4

إذا لم يكن قارب النجاة الذي تم إنزاله أثناء التدريبات هو قارب الإنقاذ، فيجب إنزال قارب الإنقاذ أيضاً، مع مراعاة أنه يتم الصعود على متنه وإطلاقه في أقصر وقت ممكن. يجب أن يتأكد الموظف المسؤول عن رقابة دولة الميناء من أن أفراد الطاقم على دراية بالواجبات الموكلة إليهم أثناء عمليات التخلي عن السفينة وأن أفراد الطاقم المسؤولين عن قارب النجاة لديه معرفة كاملة بتشغيل ومعدات قارب النجاة. يجب توخي الحذر عند طلب سفينة لإنزال قوارب النجاة. يجب أن يكون عدد الأشخاص داخل قوارب النجاة أثناء الإطلاق لغرض التدريبات وفقاً لتقدير الربان، مع ملاحظة أن SOLAS 1974 لا تتطلب وجود أشخاص في قارب النجاة أثناء الإنزال والأعادة والغرض من ذلك هو تقليل مخاطر وقوع حوادث أثناء الإطلاق والأعادة، ومع ذلك، يجب موازنة ذلك مع خطر الصعود / النزول أثناء وجود القارب في الماء، إذا كان القارب سيؤخذ بعيداً ويهرب.

مادة 2.6.5

يجب أن يتم تخزين كل مركب نجاة (survival craft) في حالة استعداد مستمر حتى يتمكن اثنان من أفراد الطاقم من تنفيذ الاستعدادات للصعود والانطلاق في أقل من خمس دقائق.

2.7 تدريبات دخول وإنقاذ الأماكن المغلقة (Enclosed space entry and rescue drills)

مادة 2.7.1

بعد التشاور مع الربان، قد يطلب الموظف المسؤول على مراقبة دولة الميناء دخول مكان مغلق وتدريبات إنقاذ. يتمثل جوهر هذا التمرين في التأكد من أن أفراد الطاقم على دراية بإجراءات الدخول إلى مساحة مغلقة وإنقاذ الأفراد بأمان، ويمكنهم إثبات دخول مكان مغلق وتمرين إنقاذ، ويمكنهم التواصل بشكل فعال عند دخول مساحة مغلقة في حالة التخطيط للدخول و/أو حالة الطوارئ.

مادة 2.7.2

يمكن تحديد مكان في مساحة مغلقة مفترضة؛ ليس من الضروري تحديد مساحة مغلقة فعلية.

مادة 2.7.3

يجب أن يتحقق الموظف المسؤول على مراقبة دولة الميناء من هيكل المساحة المغلقة، وسيناريوهات التدريبات والضوابط المسؤولين المدرجين في قائمة التجمع عند الاقتضاء.

مادة 2.7.4

يجب أن يشتمل تمرين الدخول والإنقاذ إلى المكان المغلق على ما يلي:

24. فحص واستخدام معدات الحماية الشخصية اللازمة للدخول.

25. فحص واستخدام معدات وإجراءات الاتصال.

26. فحص واستخدام أدوات قياس الهواء في الأماكن المغلقة.

27. فحص واستخدام معدات وإجراءات الإنقاذ.

28. تعليمات في تقنيات الإسعافات الأولية والإنعاش.

2.8 تدريبات التوجيه في حالات الطوارئ (Emergency steering drills)

مادة 2.8.1

بعد التشاور مع الرابن، قد يتطلب الموظف المسؤول على مراقبة دولة الميناء تدريبات توجيه في حالات الطوارئ. يتمثل جوهر هذا التمرين في التأكد من أن أفراد الطاقم على دراية بإجراءات التوجيه في حالات الطوارئ.

مادة 2.8.2

قد يتحقق الموظف المسؤول على مراقبة دولة الميناء من الإجراءات ووسائل الاتصال في كل من حجرة القيادة وغرفة معدات التوجيه (steering gear room).

مادة 2.8.3

يجب أن تتضمن تدريبات توجيه الطوارئ (emergency steering drills) ما يلي:

19. التحكم المباشر داخل حجرة تروس التوجيه.

20. إجراء الاتصال مع حجرة القيادة.

21. تشغيل مصادر الطاقة البديلة (alternative power supplies) عند الاقتضاء.

2.9 خطة التحكم في الأضرار وخطة الطوارئ للتلوث الزيتي على متن السفن (SOPEP) أو خطة الطوارئ للتلوث البحري على متن السفن (SMPEP) (SOPEP or shipboard) (SMPEP) Damage control plan and shipboard oil pollution emergency plan (marine pollution emergency plan (SMPEP)

مادة 2.9.1

قد يحدد الموظف المسؤول على رقابة دولة الميناء ما إذا كان قد تم توفير خطة للسيطرة على الضرر على سفينة الركاب وما إذا كان أفراد الطاقم على دراية بواجباتهم والاستخدام السليم لمنشآت ومعدات السفينة لأغراض التحكم في الضرر. وينطبق الشيء نفسه فيما يتعلق بـ SOPEPS على جميع السفن و SMPEPS حيثما ينطبق ذلك.

مادة 2.9.2

قد يحدد الموظف المسؤول على رقابة دولة الميناء ما إذا كان ضباط السفينة على علم بمحتويات كتيب التحكم في الضرر، والذي يجب أن يكون متاحاً لهم، أو بخطة التحكم في الضرر.

مادة 2.9.3

قد يُطلب من الضباط شرح الإجراء الذي سيتم اتخاذه في ظروف الضرر المختلفة.

مادة 2.9.4

قد يُطلب من الضباط أيضاً توضيح حدود المقصورات الكتيمة للماء (boundaries of the watertight compartments)، والفتحات الموجودة بها مع وسائل الإغلاق وموضع أي ضوابط عليها وترتيبات تصحيح أي ميلان (list due to flooding) بسبب الفيضان.

مادة 2.9.5

يجب أن يكون لدى الضباط معرفة جيدة بتأثير (trim) واستقرار (Stability) سفينتهم في حالة حدوث تلف وما يترتب على ذلك من إغراق مقصورة (compartment) والتدابير المضادة التي يتعين اتخاذها.

2.10 خطة مكافحة الحرائق (Fire-control plan)

مادة 2.10.1

قد يحدد الموظف المسؤول على رقابة دولة الميناء ما إذا كان قد تم توفير خطة أو كتيب لمكافحة الحرائق، وما إذا كان أفراد الطاقم على دراية بالمعلومات الواردة في خطة أو كتيب مكافحة الحرائق، وما إذا كان أفراد الطاقم، بالنسبة للنقلات، على دراية بأداة الاستقرار المعتمدة (approved stability instrument).

مادة 2.10.2

قد يتحقق الموظف المسؤول على رقابة دولة الميناء من أن خطط مكافحة الحرائق معروضة بشكل دائم لتوجيه ضباط السفينة. بدلاً من ذلك، يمكن توفير كتيبات تحتوي على معلومات حول خطة مكافحة الحرائق لكل ضابط، ويجب أن تكون نسخة واحدة متاحة في جميع الأوقات على متن السفينة في مكان يسهل الوصول إليه. يجب أن تكون الخطط والكتيبات محدثة، ويتم تسجيل أي تعديلات فيها في أسرع وقت ممكن.

مادة 2.10.3

قد يحدد الموظف المسؤول على رقابة دولة الميناء أن الضباط المسؤولين، وخاصة أولئك الذين تم تكليفهم بمهام ذات صلة في قائمة التجمع، على دراية بالمعلومات المقدمة بواسطة خطة أو كتيب مكافحة الحرائق وكيفية التصرف في حالة نشوب حريق.

مادة 2.10.4

قد يؤكد الموظف المسؤول على رقابة دولة الميناء أن الضباط المسؤولين عن السفينة على دراية بالأعضاء الهيكلية الرئيسية (principal structural members) التي تشكل جزءاً من أقسام الحريق المختلفة ووسائل الوصول إلى المقصورات المختلفة.

الملحق: الخطوط التوجيهية بشأن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء فيما يتصل بالمدونة الدولية لإدارة السلامة (مدونة (APPENDIX 8: GUIDELINES FOR PORT STATE CONTROL RELATED TO THE ISM CODE) (ISM)

1 عام (GENERAL)

اعتمدت الجمعية المدونة الدولية لإدارة السلامة (ISM Code) في دورتها الثامنة عشرة بموجب القرار A.741(18) وتم تعديلها بالقرارات MSC.104(73) و MSC.179(79) و MSC.195(80) و MSC.273(85) و MSC.353(92) أصبح قانون ISM إلزاميا من خلال لائحة SOLAS 1974 IX/3.

الإدارة مسؤولة عن التحقق من الامتثال لمتطلبات مدونة ISM وإصدار وثائق الامتثال للشركات وشهادات إدارة السلامة للسفن. يتم إجراء هذا التحقق من قبل الإدارة أو منظمة معترف بها (RO).

لا يقوم مسؤولو مراقبة دولة الميناء (PSCOS) بإجراء عمليات تدقيق لإدارة السلامة. تقع مسؤولية تدقيق ISM على دولة العلم والشركة ولا تقع ضمن نطاق رقابة دولة الميناء. يقوم الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بإجراء عمليات تفتيش للسفن، وهي عملية أخذ عينات وتعطي لقطة من السفينة في يوم معين.

وثائق SMS مكتوبة بلغة عمل السفينة، والتي قد لا يفهمها الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء، قد لا يتم تنسيق الإجراء إذا كان الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء قادر فقط على مراجعة وثائق SMS على تلك السفن حيث يمكنهم فهم اللغة.

2 الأهداف والغرض (GOALS AND PURPOSE)

توفر الإرشادات دليل إلى مكاتب مراقبة دولة الميناء من أجل التطبيق المنسق لأوجه القصور الفنية أو التشغيلية ذات الصلة التي تم العثور عليها فيما يتعلق بمدونة ISM أثناء فحص مراقبة دولة الميناء.

3 التطبيق (APPLICATION)

ينطبق قانون ISM على الأنواع التالية من السفن المشاركة في الرحلات الدولية:

15. جميع سفن الركاب بما في ذلك سفن الركاب عالية السرعة.
16. ناقلات النفط وناقلات المواد الكيميائية وناقلات الغاز وناقلات السوائل ومراكب البضائع عالية السرعة التي تبلغ حمولتها الإجمالية 500 طن وما فوق.
17. سفن الشحن الأخرى ووحدات الحفر البحرية المتنقلة ذاتية الدفع (MODUS) التي تبلغ حمولتها الإجمالية 500 طن وما فوق.

لإثبات قابلية التطبيق SOLAS 1974 الفصل التاسع وقانون ISM، "الحمولة الإجمالية" تعني الحمولة الإجمالية للسفينة على النحو المحدد بموجب أحكام TONNAGE 1969، وكما هو مذكور في شهادة الحمولة الدولية للسفينة.

مادة 3.3

لا ينطبق قانون ISM على السفن التي تديرها الحكومة والمستخدم لأغراض غير تجارية.

4 الوثائق ذات الصلة (RELEVANT DOCUMENTATION)

مادة 4.1

الوثائق المعمول بها لهذه الإرشادات هي كما يلي:

14. SOLAS 1974.

15. كود ISM.

16. نسخة من مستند DOC المؤقت أو نسخة من مستند DOC.

17. نسخة من مستند SMC المؤقت أو نسخة من مستند SMC.

18. MSC/Circ. 1059-MEPC/Circ.401 بصيغته المعدلة.

5 التعاريف والمختصرات (DEFINITIONS AND ABBREVIATIONS)

- اتفاقية سولاس: الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر، 1974 وتعديلاتها.
- كود ISM: الكود الدولي لإدارة السلامة "مدونة الإدارة الدولية للتشغيل الآمن للسفن ومنع التلوث"، بصيغتها المعتمدة بالقرار A.741(18) بصيغته المعدلة.
- إجراءات دولة مراقبة الميناء (Procedures for port State control): هي إجراءات دولة رقابة الميناء 2023 والتي اعتمدت بالقرار A.1185(33) كما يمكن تعديله مستقبلاً.
- الشركة (Company): مالك السفينة أو أي منظمة أو شخص آخر مثل المدير أو مستأجر السفينة عارية، الذي تولى مسؤولية تشغيل السفينة من مالك السفينة والذي وافق، عند توليه هذه المسؤولية، على تولي جميع الواجبات والمسؤولية التي يفرضها القانون.
- الإدارة (Administration): حكومة الدولة التي يحق للسفينة رفع علمها.
- شهادة الامتثال (DOC Document of Compliance): وثيقة صادرة إلى شركة تتوافق مع متطلبات مدونة ISM.
- شهادة إدارة السلامة (SMC Safety management certificate): وثيقة صادرة للسفينة تفيد بأن الشركة وإدارة السفينة تعمل وفق نظام إدارة السلامة المعتمد.
- نظام إدارة السلامة (SMS Safety management system): نظام منظم وموثق يمكن موظفي الشركة من التنفيذ الفعال للسياسة سلامة الشركة وحماية البيئة.
- الهدف (Objective): معلومات أو سجلات أو بيانات كمية أو نوعية.
- دليل أو بيئة (Evidence): حقيقة تتعلق بالسلامة أو بوجود وتنفيذ عنصر نظام إدارة السلامة، والذي يعتمد على الملاحظة أو القياس أو الاختبار ويمكن التحقق منه.
- شهادة صالحة (Valid certificate): شهادة تم إصدارها، إلكترونياً أو على الورق، مباشرة من قبل طرف في اتفاقية ذات صلة أو نيابة عنها من قبل منظمة معترف بها، وتحتوي على تواريخ دقيقة وفعالة، وتفي بأحكام الاتفاقية ذات الصلة، والتي بها تفاصيل توافق السفينة وطاقتها ومعدات.

- مراقبة دولة الميناء (PSC Port State control).
- الموظف المسؤول عن رقابة دولة الميناء (PSCO Port State control officer).
- منظمة معترف بها من قبل الإدارة (RO Recognized organization).
- وحدة حفر بحرية متنقلة (MODU Mobile offshore drilling unit).
- قصور (خلل) متعلق بـ (ISM-related deficiency): قصور (خلل) تقني و/أو تشغيلي تم تقييمه من قبل الموظف المسؤول عن الرقابة في دولة الميناء ليكون دليلاً موضوعياً على فشل أو نقص الفعالية في تنفيذ مدونة ISM، والذي تم تمييزه على أنه "متعلق بـ ISM" في تقرير التفتيش.
- قصور (ISM deficiency): قصور أو خلل تم الاستشهاد به ضد مدونة ISM.

6 تفتيش السفينة (INSPECTION OF SHIP)

6.1 التفتيش الأولي (المبدئي) (Initial inspection)

6.1.1 مادة

يجب إجراء التفتيش الأولي وفقاً لإجراءات مراقبة دولة الميناء.

6.1.2 مادة

أثناء فحص PSC الأولي، يجب على PSCO التحقق من أن السفينة تحمل شهادات ISM وفقاً لأحكام الفصل التاسع من SOLAS 1974 و ISM Code من خلال فحص نسخة DOC و SMC، مع الأخذ في الاعتبار النقاط التالية:

11. يجب أن تكون نسخة من DOC على متن السفينة. ومع ذلك، وفقاً لأحكام SOLAS 1974، فإن نسخة DOC غير مطلوبة للتصديق عليها أو تصديقها. يجب أن تحتوي نسخة DOC على المصادقات المطلوبة.
12. SMC غير صالحة ما لم تكن الشركة المشغلة تحمل DOC صالحة لهذا النوع من السفن. يجب تضمين نوع السفينة في SMC في DOC ويجب أن تكون تفاصيل الشركة هي نفسها في كل من DOC و SMC. يجب أن يكون الموافقات المطلوبة في SMC.
13. يجب ألا تتجاوز صلاحية مستند DOC المؤقت فترة 12 شهراً. يجب ألا تتجاوز صلاحية SMC المؤقت فترة ستة أشهر. في حالات خاصة، يجوز للإدارة، أو بناءً على طلب الإدارة من حكومة أخرى، تمديد صلاحية SMC المؤقت لفترة لا ينبغي أن تتجاوز ستة أشهر من تاريخ انتهاء الصلاحية.
14. يجوز للمنظمة المعتمدة (RO) إصدار DOC أو SMC قصير الأجل لا يتجاوز خمسة أشهر، بينما يتم إعداد الشهادة كاملة المدة وفقاً لإجراءاتها الداخلية. إذا اكتمل التحقق من التجديد وتعذر إصدار SMC جديد أو وضعه على متن السفينة قبل تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الحالية، يجوز للإدارة أو RO المصادقة على الشهادة الحالية. يجب قبول هذه الشهادة على أنها صالحة لفترة أخرى لا تتجاوز خمسة أشهر من تاريخ انتهاء الصلاحية.
15. إذا لم تكن السفينة في الوقت الذي تنتهي فيه صلاحية SMC في ميناء يتم فيه إجراء التحقق من SMC، فيجوز للإدارة تمديد فترة صلاحية SMC ولكن يجب منح هذا التمديد فقط لغرض السماح للسفينة لإكمال رحلتها إلى المنفذ الذي سيتم فيه إجراء التحقق من SMC، وبعد ذلك فقط في الحالات التي يبدو فيها من المناسب والمعقول القيام بذلك.
16. لا ينبغي تمديد أي SMC لمدة تزيد عن ثلاثة أشهر، ويجب ألا يحق للسفينة التي تم منحها تمديداً، عند وصولها إلى الميناء الذي سيتم فيه إجراء التحقق من SMC، بموجب هذا التمديد أترك هذا المنفذ دون وجود SMC جديد عند اكتمال التحقق من التجديد، يجب أن يكون SMC الجديد ساري المفعول حتى تاريخ لا يتجاوز خمس سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية SMC الحالي قبل منح التمديد.

17. إذا لم يتم العثور على أوجه قصور فنية أو تشغيلية أثناء التفتيش الأولي الذي يتم إجراؤه وفقاً لإجراءات مراقبة دولة الميناء والمبادئ التوجيهية، فلا داعي للنظر في جانب ISM.

6.2 الأسباب الجلية (الواضحة) (Clear grounds)

مادة 6.2.1

نظراً لأن PSC لا تجري تدقيقاً لإدارة السلامة على SMS أثناء تفتيش PSC، فإن مصطلح “أسباب واضحة” لا ينطبق في هذا السياق.

مادة 6.2.2

لا توجد أسباب واضحة والتفتيش الأكثر تفصيلاً إلا لأوجه القصور الفنية أو التشغيلية.

6.3 التفتيش الأكثر تفصيلاً (More detailed inspection)

مادة 6.3.1

إذا تم إجراء فحص أكثر تفصيلاً لأوجه القصور الفنية أو المتعلقة بالتشغيل، فيجب أن يتم ذلك وفقاً لإجراءات رقابة دولة الميناء. يجب أن ينظر PSCO بشكل فردي أو جماعي في أي أوجه قصور فنية و/أو تشغيلية تم العثور عليها أثناء هذا التفتيش، باستخدام حكمهم المهني، للإشارة إلى إما:

40. هذه لا تظهر فشل، أو نقص في الفعالية، في تنفيذ مدونة ISM.

41. وجود فشل أو نقص في الفعالية في تنفيذ مدونة ISM.

مادة 6.3.2

في حالة وجود عيب بارز متعلق بـ ISM من فحص سابق لـ PSC وكان فحص PSC الحالي بعد أكثر من ثلاثة أشهر، فسوف تتحقق PSC، أثناء فحص PSC الحالي، من فعالية أي إجراء تصحيحي تتخذه الشركة من خلال فحص المناطق من أوجه القصور الفنية و/أو التشغيلية لتقرير تفتيش PSC السابق الذي أدى إلى إصدار قصور (ISM deficiency) ISM.

7 متابعة الإجراءات (FOLLOW-UP ACTION)

7.1 أوجه القصور الفنية والتشغيلية و (ISM (Technical, operational and ISM Code deficiencies)

مادة 7.1.1

تنطبق المبادئ الموضحة في إجراءات مراقبة دولة الميناء فيما يتعلق بالإبلاغ عن أوجه القصور الفنية أو التشغيلية وتصحيحها، واحتجاز السفينة والإفراج عنها.

مادة 7.1.2

إذا تم الإبلاغ عن أوجه قصور فنية أو تشغيلية:

1. سواء كانت القصور قابلة للاحتجاز أو غير قابلة للاحتجاز، والتي لا تظهر إخفاقا أو نقصا في الفعالية، في تنفيذ مدونة ISM، لا ينبغي الإبلاغ عن أي نقص في ISM في تقرير تفتيش PSC.
2. إذا منها قصور واحد على الأقل غير قابل للاحتجاز يشير إلى فشل، أو نقص في الفعالية، في تنفيذ مدونة ISM، سيتم الإبلاغ عن قصور غير قابل للاحتجاز ISM في تقرير تفتيش PSC مع شرط اتخاذ إجراء تصحيحي في غضون ثلاثة أشهر.
3. التي لا تؤدي بشكل فردي إلى الاحتجاز ولكنها تتطلب بشكل جماعي احتجاز السفينة مما يشير إلى فشل جسيم أو قصور في الفعالية في تنفيذ مدونة ISM، سيتم الإبلاغ عن قصور ISM في تقرير تفتيش PSC مع اشتراط وجود سلامة يجب إجراء التدقيق الإداري من قبل الإدارة أو المنظمة المعتمدة قبل الإفراج عن السفينة من حجزها.
4. منها قصور واحد على الأقل يشير إلى فشل خطير، أو قصور في الفعالية، في تنفيذ مدونة ISM، سيتم الإبلاغ عن قصور ISM قابل للاحتجاز في تقرير تفتيش PSC مع اشتراط إجراء تدقيق إدارة السلامة من قبل الإدارة أو المنظمة المعتمدة قبل الإفراج عن السفينة من الحجز.

ملاحظة: عندما يرى PSCO أن هناك قصورا تقنيا و/أو تشغيليا واحدا أو أكثر له علاقة بمدونة ISM، فيجب تسجيل ذلك على أنه قصور واحد فقط في ISM.

مادة 7.1.3

سوف يتحقق PSCO من فعالية أي إجراء تصحيحي كما هو موضح في القسم 6.3.2. إذا تبين أن فحص المناطق فيما يتعلق بقصور ISM مع الإجراء التصحيحي المطلوب في غضون ثلاثة أشهر غير مرض، فإن قصورا جديداً في ISM قابل للاحتجاز مع اشتراط إجراء تدقيق إدارة السلامة من قبل الإدارة أو المنظمة المعتمدة في هذه الحالة، يجب على PSCO تطبيق الإجراء التالي:

1. تسجيل واحد أو أكثر من أوجه القصور الفنية / التشغيلية، سواء كانت قابلة للاحتجاز أم لا، في نفس المنطقة (المناطق) مما أدى إلى إصدار قصور ISM السابق.
2. ضع علامة على القصور ذات الصلة بـ "ISM" وأضف النص التالي في التعليقات الإضافية: "يُظهر هذا القصور التنفيذ غير الفعال لقواعد ISM في المناطق التي تم العثور فيها على عيوب أو قصور ISM أثناء تفتيش PSC في [التاريخ؟]".
3. تسجيل قصور جديد في ISM قابل للاحتجاز مع اشتراط إجراء تدقيق إدارة السلامة من قبل الإدارة أو المنظمة المعتمدة قبل الإفراج عن السفينة من الحجز.

7.2 أوجه القصور التي لا تستدعي الاحتجاز (Deficiencies not warranting detention)

يجب تسجيل أخطاء الكتابة البسيطة في DOC، أو DOC المؤقت، أو SMC، أو SMC المؤقت في تقرير فحص PSC باعتباره عيبا تقنيا في الشهادات ولا يجب تسجيل أي نقص في ISM.

7.3 القصور التي تستدعي الاحتجاز (Deficiencies warranting detention)

فيما يلي القصور التي تستدعي الاحتجاز:

1. عدم وجود المعرفة الفنية و أو التشغيلية التي يتم إيضاحها بشكل فردي أو جماعي دليلاً موضوعياً على فشل خطير، أو نقص في الفعالية، في تنفيذ مدونة ISM.
2. لا يوجد SMC أو MC الوقت y / أو نسخت من DOC أو DOC الوقت على متن السفينة.
3. لا يوجد SMC أو SMC الوقت صالح على متن السفينة.

4. لا يوجد سMC أو SMC الوقت y / ولا يوجد دليل موضوعي على تحديد صادر عن الإدارة، أو تم سحب SMC من قبل الإدارة.
5. لا يوجد نسخت من DOC أو DOC الوقت.
6. تلقي دليل موضوعي بأن SMC أو SMC الوقت غير مفعّل على متن السفينة.
7. عدم إجراء التحقق السنوي غير مؤكد على متن السفينة
8. عدم المذادة الوجود نسخ من DOC والضمانات الصادرة غير متطابقة.
9. اسم الشركة أو عنوان الشركة أو السلطة الحكومية الصادرة في DOC أو DOC الوقت غير هو نفسه الموجود في SMC أو SMC الوقت.

8. REPORTING تقرير (الإبلاغ)

- 8.1 يجب تسجيل (deficiencies) القصور الفنية والتشغيلية ذات الصلة
 - 8.1.1 يجب تسجيل جميع أوجه القصور الفنية و / أو التشغيلية باعتبارها عيباً فردياً في تقرير تفتيش PSC وفقاً لإجراءات رابطة مذكرات التفاهم.
 - 8.1.2 يجب تسجيل القصور الفني (technical deficiency)، أو المنظر السيئ (defective item) في تقرير تدمج SMC / DOC أو SMC / DOC الوقت في تقرير تفحص PSC تحت رمز القصور (deficiency code) الذي يعكس DOC أو SMC على الدولي.
 - 8.2 القصور في (ISM) ISM deficiency
 - عندما يجد PSCO في أوجه القصور الفنية و / أو التشغيلية التي يتم العثور عليها وحكيت إلى أنها توفر دليلاً موضوعياً على فشل أو فشل خطير في فعالية تنفيذ مدونة ISM ، يتم تسجيل قصور ISM في تقرير تفتيش PSC.
- الملحق 9: الخطوط التوجيهية بشأن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء فيما يتصل بتحديد هوية السفن وتتبعها من مسافة بعيدة (LRIT)**

مادة 1

الغرض

ترمي هذه الخطوط التوجيهية إلى تزويد الموظفين المسؤولين عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بإرشادات أساسية للتأكد من استيفاء متطلبات اتفاقية سولاس 1974 فيما يتعلق بتحديد هوية السفن وتتبعها من مسافة بعيدة (LRIT).

1.2 تقتضي اللائحة 1/19 من اتفاقية سولاس توافر تجهيز نظام تحديد هوية السفن وتتبعها من مسافة بعيدة على:

- كافة سفن الركاب.
- سفن البضائع بما فيها المراكب العالية السرعة (high-speed craft) التي تزيد حمولتها على 300 طن.
- وحدات الحفر البحرية المتنقلة (MODU).

تُلزم هذه السفن بإرسال معلومات تحديد الموقع لنظام (LRIT) كل 6 ساعات على الأقل. ولا يتوجب على السفن المجهزة بالنظام الأتوماتيكي لهوية السفن (AIS) والتي تعمل حصراً في المنطقة البحرية (A1 sea area A1) أن تستوفي متطلبات نظام LRIT.

21. تُعرّف المنطقة البحرية A1 في اللائحة V/2.1.12 في اتفاقية سولاس على أنها "منطقة بحرية تقع ضمن نطاق التغطية الهاتفية بالراديو لمحطة ساحلية واحدة على الأقل ذات تردد عال جداً (VHF) وتُتاح فيها خدمات متواصلة للإنذار بالنداء الانتقائي الرقمي (continuous DSC alerting) حسب التعريف الذي قد تضعه حكومة متعاقدة".

2.2 يُتوقع من الحكومات المتعاقدة (Contracting Governments) في اتفاقية سولاس أن تشغل مراكز لبيانات نظام هوية السفن وتتبعها (LRIT Data Centre) إما على الصعيد القطري (national basis) أو على صعيد إقليمي (regional) أو تعاوني (cooperative basis) مع دول علم أخرى، وأن تُخطر المنظمة البحرية الدولية (IMO) بذلك.

18. تقوم مراكز بيانات LRIT تلك بدورها بإرسال معلومات نظام LRIT عند الطلب، من السفن التي لها أن ترفع علمها إلى نظام حكومات متعاقدة أخرى بواسطة النظام الدولي لتبادل بيانات LRIT من سفن أجنبية أعربت عن نيتها دخول ميناء أو مرفق بحري أو مكان يخضع لسيادة تلك الدولة.

19. تستعمل تجهيزات LRIT عادةً نظام Inmarsat Mini-C أو Inmarsat C. وفي معظم الحالات، يمكن استخدام محطة طرفية مستقلة (a stand-alone terminal).

20. قد تُستخدم معدات أخرى لتشغيل نظام LRIT مثل Iridium أو Inmarsat + أو نظام الإنذار الأممي للسفينة كمحطة طرفية لأغراض النظام العالمي للاستغاثة والسلامة البحرية (GMDSS).

21. International Maritime Satellite (Inmarsat): هي شركة اتصالات للأقمار الصناعية.

22. Iridium: شركة اتصالات للهواتف عبر الأقمار الصناعية مسماة علي اسم عنصر كيميائي.

التفتيش على السفن التي يتوجب عليها أن تحمل تجهيزات نظام LRIT

3.1 التفتيش الأولي (Initial inspection)

3.1.1 ينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء (PSCO) أن يحدد أولاً المنطقة البحرية التي أُجيزت السفينة لتعمل فيها، وينبغي أن يضمن هذا التحقق أن السفينة خاضعة لللائحة التي تتناول نظام LRIT فيما يتصل بنوعها وحمولتها.

12. بعد التدقيق في الشهادة، ينبغي على هذا الموظف أن يتأكد مما يلي:

- أن سجل المعدات النموذج E و P (أو ما يعادله) يشير إلى معدات نظام LRIT على النحو المطلوب، في حال انطبق ذلك.

• أنه يتوافر على متن السفينة بيان بالامتثال (Statement of conformity/conformance test report)، أي تقرير عن اختبارات التطابق جاهزة للعمل.

• أن التجهيزات التي حددها ممثل السفينة على أنها المحطة الطرفية لنظام LRIT تشتغل (switched on).

13. يُؤخذ العلم بأنه يتوجب إبراز سجل للمعدات لسفن البضائع التي تزيد حمولتها الإجمالية على 500 طن ولسفن الركاب.

14. في ظروف استثنائية ولفترات قصيرة ممكنة، يتيسر إيقاف نظام (LRIT) عن العمل أو تشغيله بوتيرة أقل حسب لائحة سولاس V/19-1.7.2 وحسب القرار (MSC.263(84)) في الفقرة (4.4.1).

3.1.2 بالنسبة للسفن التي انتقلت مؤخراً إلى علم دولة أخرى (transfer of flag)، بإمكان الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يتأكد علاوة على ما سبق مما يلي:

- أنه أعيد إصدار تقرير عن اختبارات التطابق (conformance test report) إذا كانت دولة العلم الجديدة لا تعترف بالهيئة التي أصدرت التقرير الحالي عن اختبارات التطابق.
- أو أن مقدم خدمات التطبيق (Application Service provider – ASP) أجرى اختباراً جديداً للتطابق نيابة عن الإدارة قبل إصدار شهادة جديدة وتقريراً جديداً عن الاختبارات.

3.2 الأسباب الجلية (Clear grounds)

يمكن أن تشمل الظروف التي تبرر القيام بالتفتيش (تفتيش أكثر تفصيلاً للتجهيزات المستخدمة لنظام LRIT) ما يلي:

34. تعطل المصدر الرئيسي أو مصدر الطوارئ للطاقة.

35. توافر معلومات أو مؤشرات بأن تجهيزات نظام LRIT لا تعمل بالشكل السليم.

36. لم يصدر للسفينة تقرير عن اختبارات التطابق (conformance test report).

37. يفيد “سجل الأنشطة الملاحية (record of navigational activities)” بأن تجهيزات نظام LRIT قد أوقفت عن العمل وأن إدارة دولة العلم لم تبلغ بذلك على النحو الذي تقتضيه اللائحة (V/19-1.7.2) من اتفاقية سولاس.

3.3 التفتيش الأكثر تفصيلاً (More detailed inspection)

3.3.1 في حال خيمت شكوك على حالة تجهيزات نظام LRIT أو في حال ورود تقارير عن تعطلها، يجوز الاتصال بإدارة دولة العلم للتأكد مما إذا كان يتم إرسال معلومات LRIT للسفينة إلى مركز بيانات نظام LRIT بشكل موثوق.

3.3.2 إذا أظهر التفتيش الأولي أي مشاكل، يمكن أن يشتمل التفتيش الأكثر تفصيلاً للتجهيزات المستخدمة لنظام LRIT على ما يلي:

36. تفحص إمدادات الطاقة التي ينبغي أن تكون موصولة بالمصدر الرئيسي للطاقة وبمصدر الطوارئ للطاقة. ولا يُشترط توافر إمداد متواصل بالطاقة. وإذا كانت تجهيزات نظام LRIT بهذا النظام تشكل جزءاً من منشآت GMDSS للراديو، فإن مصدر الطاقة يجب أن يكون متوافقاً مع تعليمات الـ GMDSS.

37. تفتيش “سجل الأنشطة الملاحية” لتحديد ما إذا تم إيقاف هذه التجهيزات عن العمل ومتى، وما إذا تم إبلاغ إدارة دولة العلم بذلك (اللائحة V/19-1.7.2 من اتفاقية سولاس والفقرة 4.4.1 من القرار (MSC.263(84)).

38. ضمان صدور أي تقرير عن اختبارات التطابق (conformance test report) نيابة عن دولة العلم، حتى وإن أعدته هي أو أعده مقدم خدمات التطبيق، وأن يكون متوفراً للسفينة التي تحمل تجهيزات نظام LRIT.

4.1 ينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يعمل بحصافته المهنية (professional judgment) في اتخاذ قرار باحتجاز السفينة إلى أن يتم تصليح أي عيوب اكتشفت فيها أو السماح لها بالإبحار بالرغم من هذه القصور (SOLAS regulation V/16).

4.2 وبغية مساعدة الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء في استخدام هذه الخطوط التوجيهية، ينبغي اعتبار القصور التالية على أنها ذات طابع قد يبرر احتجاز السفينة:

31. عدم توافر تقرير ساري المفعول عن اختبارات تطابق تجهيزات نظام LRIT.

32. عدم اطلاع الربان أو الضابط المسؤول على الإجراءات التشغيلية الأساسية على متن السفينة ذات الصلة بنظام LRIT.

4.3 يُستَرعى انتباه الموظفين المسؤولين عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء إلى أنه ينبغي عليهم ألا يحتجزوا السفن إذا كانت تجهيزات نظام LRIT الموجودة على متنها تشتغل غير أن المنشأة (organization) أو الهيئة المعنية على اليابسة (shore-side installation) غير قادرة على استلام تجهيزات نظام المعلومات أو ترحيلها أو معالجتها.

4.4 يُستَرعى انتباه الموظفين المسؤولين عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أيضاً إلى أنه يجوز لدولة العلم أن تصدر شهادة لمدة قصيرة (short-term certificate)، ويمكن أن يحصل ذلك إذا لم يقدم خدمات التطبيق بعد بإصدار التقرير عن اختبارات التطابق في أعقاب إنجاز التفتيش المتعلق بهذه الوثيقة، أو إذا تعذر على مقدم خدمات التطبيق إجراء اختبارات التطابق في الوقت المطلوب بناءً على طلب مالك السفينة.

الخطوط التوجيهية لرقابة دولة الميناء تطبيقاً لاتفاقية قياس حمولة السفن لعام 1969

الخطوط التوجيهية الصادرة عن حكومة الوحدة الوطنية - وزارة المواصلات بشأن إجراءات رقابة دولة الميناء على السفن تطبيقاً للاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن لعام 1969، وتحديد التدابير الواجب اتخاذها عند اكتشاف العيوب في الشهادات.

- دولة ليبيا
- حكومة الوحدة الوطنية
- وزارة المواصلات

الملحق 10: الخطوط التوجيهية بشأن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء تطبيقاً لاتفاقية قياس حمولة السفن لعام 1969

مادة 1

نطاق التطبيق

تنطبق الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن لعام 1969، التي سري مفعولها في 18 يوليو 1982، على ما يلي:

29. السفن الجديدة (new ships): أي السفن الممدودة صوالبها (keel) في 18 يوليو 1982 أو بعد ذلك التاريخ.

30. السفن الحالية (existing ships): أي السفن الممدودة صوالبها قبل 18 يوليو 1982، اعتباراً من 18 يوليو 1994. باستثناء

أنه لأغراض تطبيق اتفاقيات سولاس وماربول و STCW يمكن أن تنطبق المخططات المؤقتة (interim schemes) التالية المشار إليها في الفقرة 2.

المخططات المؤقتة

وفقاً للمخططات المؤقتة التي اعتمدها المنظمة، يجوز للإدارة وبناءً على طلب مالك السفينة، أن تستخدم الحمولة الإجمالية المحددة بموجب القواعد الوطنية (national rules) قبل سريان مفعول اتفاقية قياس الحمولة لعام 1969 بالنسبة للسفن التالية:

22. السفن الممدودة صوابها (keels) قبل 1 يناير 1986.
23. بالنسبة للألحة V3 من اتفاقية سولاس: السفن الممدودة صوابها في 1 يناير 1986 أو بعد ذلك التاريخ ولكن قبل 18 يوليو 1994.
24. سفن البضائع التي تقل حمولتها الإجمالية عن 1600 طن والتي حددت في القواعد الوطنية لقياس الحمولة والممدودة صوابها (keels) في 1 يناير 1986 أو بعد ذلك التاريخ ولكن قبل 18 يوليو 1994.
25. لأغراض اتفاقية ماربول: السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 400 طن على النحو المحدد بموجب القواعد الوطنية لقياس الحمولة والممدودة صوابها قبل 18 يوليو 1994.

مادة 3

إدراج البيان في الشهادات

فيما يتصل بالسفن التي تنطبق عليها المخططات المؤقتة (interim schemes)، ينبغي إدراج بيان بأن الحمولة الإجمالية قد قيست بموجب القواعد الوطنية لقياس الحمولة في:

18. العمود المعنون "ملاحظات (REMARKS)" من شهادة الحمولة الدولية (1969).
19. وفي حاشية رقم الحمولة الإجمالية في الشهادات ذات الصلة بذلك التي تصدر بموجب اتفاقيات سولاس و ماربول و STCW.

مادة 4

التدابير عند اكتشاف العيوب

ينبغي على الموظف المسؤول عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء أن يتخذ التدابير التالية، حسب الاقتضاء، عند اكتشاف عيوب تتصل باتفاقية قياس الحمولة لعام 1969:

19. إذا كانت السفينة لا تحمل شهادة صالحة من شهادات الحمولة الدولية (1969)، فإنها تخسر كافة الامتيازات (Loses all privileges) التي تمنحها الاتفاقية، وينبغي إخطار دولة العلم بذلك دون تأخير.
20. إذا لم تكن الملاحظات والهوامش (footnote) المطلوبة مدرجة في الشهادات ذات الصلة بالموضوع المتوافرة على متن السفن التي تنطبق عليها المخططات المؤقتة: ينبغي إخطار الريان بهذا الوجه من أوجه القصور.
21. إذا كانت السمات الرئيسية (main characteristics) للسفينة تختلف عما هو مدرج في الشهادة الدولية للحمولة (1969) بما يؤدي إلى زيادة الحمولة الإجمالية أو الصافية، ينبغي إخطار دولة العلم بذلك دون تأخير.

مادة 5

عدم جواز الاحتجاز

لا تنص أحكام الرقابة الواردة في المادة 12 من اتفاقية قياس الحمولة لعام 1969 على احتجاز سفينة تحمل شهادة دولية صالحة للحمولة (1969).

إرشادات لمسؤولي مراقبة دولة الميناء بشأن منح الشهادات للبحارة، والتطبيق وساعات الراحة

إرشادات تهدف لتقديم توجيهات لنهج منسق لعمليات تفتيش رقابة دولة الميناء (PSC) امتثالاً للوائح اتفاقية سلامة الأرواح في البحر (SOLAS 1974) ومعايير التدريب والاعتماد والمراقبة للبحارة (STCW 1978) فيما يتعلق بشهادات البحارة، والتطبيق، وساعات الراحة.

- دولة ليبيا
- حكومة الوحدة الوطنية
- وزارة المواصلات

الملحق 11: إرشادات لمسؤولي مراقبة دولة الميناء بشأن منح الشهادات للبحارة، والتطبيق وساعات الراحة

مادة 1

عام

- تم اعتماد الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر (SOLAS 1974) في عام 1974 ودخلت حيز التنفيذ في عام 1980.
- تم اعتماد الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والاعتماد والمراقبة للبحارة (STCW 1978) في عام 1978 ودخلت حيز النفاذ في عام 1984.
- تم تعديل كلتا الاتفاقيتين عدة مرات منذ دخولهما حيز التنفيذ.

مادة 2

الأهداف والغرض (GOALS AND PURPOSE)

تهدف هذه المبادئ التوجيهية إلى تقديم توجيهات لنهج منسق لعمليات التفتيش على رقابة دولة الميناء (PSC) امتثالاً لـ:

18. اتفاقية سولاس 1974 لائحة V/14 (طاقم العمل).
19. اتفاقية STCW 1978 لائحة I/2 (شهادة البحارة) والفصل الثامن (ساعات الراحة).

مادة 3

التطبيق (APPLICATION)

3.1. تنطبق لائحة V/14.2 من SOLAS 1974 فقط على السفن المشمولة بالفصل الأول من SOLAS 1974، بصيغتها المعدلة.

42. تنطبق STCW 1978 على البحارة العاملين على متن السفن البحرية.

43. تنقسم مدونة STCW إلى جزء إلزامي (PART A) وجزء غير إلزامي (PART B). لا ينطبق الجزء B من مدونة STCW أثناء الفحص.

- جميع سفن الركاب، بغض النظر عن الحجم.
 - جميع السفن الأخرى التي تبلغ حمولتها الإجمالية 500 طن أو أكثر.
- وثيقة الحد الأدنى للتطبيق الآمن (minimum safe manning document – MSMD) أو ما يعادلها على متنها صادرة عن دولة العلم.

3.3 أي قصور جديد أو منفرد يكون إما قصوراً متعلقاً بـ SOLAS 1974 أو STCW 1978 أو اتفاقيات IMO الأخرى، يفضل أن يتم تسجيله مع مراجع الاصطلاحات هذه.

مادة 4

الوثائق ذات الصلة (RELEVANT DOCUMENTATION)

تتكون الوثائق المطلوبة للتفتيش المشار إليه في هذه الإرشادات من:

شهادة بحار (Seafarer certification):

1. شهادة الأهلية (certificate of competency – CoC).
2. شهادة الكفاءة (certificate of proficiency – CoP).
3. تصديق يشهد على الاعتراف بشهادة تصديق دولة العلم (flag State endorsement).
4. الأدلة المستندية (documentary evidence) (سفن الركاب فقط).
5. شهادة طبية (medical certificate).

التطبيق (Manning):

6. وثيقة الحد الأدنى من الطواقم الآمنة (minimum safe manning document – MSMD).

7. قائمة التجمع (muster list).

ساعات الراحة (Hours of rest):

8. جدول ترتيبات عمل السفينة و/أو جدول المراقبة (table of ship working arrangements and/or watch schedule).

9. سجلات ساعات الراحة اليومية (records of daily hours of rest).

مادة 5

التعريف والمختصرات (DEFINITIONS AND ABBREVIATIONS)

5.1 شهادة الأهلية (Certificate of Competency – CoC): تعني الشهادة الصادرة والمعتمدة للربانة والضباط ومشغلي الراديو في النظام البحري العالمي للاستغاثة والسلامة (GMDSS) وفقاً لأحكام الفصول II أو III أو IV أو VII من STCW 1978، والتي تخول حاملها الشرعي الخدمة في الصفة وأداء الوظائف ذات الصلة على مستوى المسؤولية المحدد فيها.

5.2 شهادة الكفاءة (Certificate of Proficiency – CoP): تعني الشهادة، بخلاف شهادة الأهلية، الصادرة للبحار، والتي تنص على استيفاء المتطلبات ذات الصلة للتدريب أو الكفاءات أو الخدمة البحرية في STCW 1978.

5.3 أدلة وثائقية (Documentary evidence): يُقصد بها الوثائق بخلاف شهادة الأهلية أو شهادة الكفاءة، المستخدمة لإثبات استيفاء المتطلبات ذات الصلة لـ STCW 1978، بصيغتها المعدلة.

- يتم إصدار الدليل الوثائقي الوحيد المطلوب بموجب STCW 1978، بصيغته المعدلة، للأفراد الذين يستوفون الحد الأدنى من المتطلبات الإلزامية لتدريب ومؤهلات الربان والضباط والأفراد وغيرهم من الأفراد على سفن الركاب (اللائحة V/2).

5.4 تم استخدام الاختصارات التالية:

1. CoC (Certificate of Competency): شهادة الأهلية.
2. CoP (Certificate of Proficiency): شهادة الكفاءة.
3. MSMD (minimum safe manning document): وثيقة الحد الأدنى من التشغيل الآمن.

مادة 6

فحص (تفتيش) السفينة (INSPECTION OF SHIP)

6.1 التحضير المسبق للعودة إلى السفينة (Pre-boarding preparation)

6.1.1 مع الأخذ في الاعتبار نوع السفينة وحجمها وقوة محركها والتفاصيل الأخرى للسفينة، يجب أن يكون مسؤول مراقبة دولة الميناء (PSCO) على دراية بالمتطلبات ذات الصلة لللائحة SOLAS 1974 واللائحة V/14 و STCW 1978.

6.1.2 يجب أن يدرك PSCO أن القرارات (resolutions) هي مستندات غير إلزامية ولا تنطبق أثناء فحص PSC.

6.1.3 يجب أن يحدد PSCO أيضاً ما إذا كانت دولة العلم طرفاً في STCW 1978، بصيغتها المعدلة.

- إذا لم تكن دولة العلم طرفاً في الاتفاقية أو كانت طرفاً ولكنها غير مدرجة في MSC.1/Circ. 1163، بصيغتها المعدلة، ينبغي إجراء تفتيش أكثر تفصيلاً.

6.2 التفتيش الأولي (Initial inspection)

شهادات ووثائق البحارة (Seafarer certificates and documents)

6.2.1 يجب على PSCO فحص المستندات القابلة للتطبيق، الموجودة في القسم 4.

6.2.2 يجب أن يقتصر التفتيش على التحقق من أن البحارة العاملين على متن السفينة، والمطلوب منهم الحصول على شهادة، يحملون:

- شهادة CoC و CoP والأدلة الوثائقية المناسبة الصادرة وفقاً للفصول II و III و IV و V و VI و VII من STCW 1978، المعدلة.

- بالإضافة إلى مصادقة دولة العلم ذات الصلة، أو الإعفاء ذي الصلاحية، أو الدليل الوثائقي على أن طلب المصادقة قد تم تقديمه إلى إدارة دولة العلم، عند الاقتضاء.
 - هذه الوثائق هي دليل على الانتهاء بنجاح من جميع التدريب المطلوب وأنه قد تم تحقيق مستوى الكفاءة المطلوب.
- 6.2.3 أثناء التحقق من شهادات ووثائق البحارة، يجب أن يؤكد PSCO أنها قابلة للتطبيق على خصائص السفينة وتشغيلها وموقعها على متنها.
- 6.2.4 وفقاً لأحكام المادة السادسة، الفقرة 2 من STCW 1978، ينبغي أن تصدق إدارة الإصدار على شهادات الربان والضباط بالشكل المنصوص عليه في القسم 1/2 من مرفق الاتفاقية.
- 6.2.5 يمكن إصدار الشهادات كشهادة واحدة مع إدراج المصادقة المطلوبة. إذا تم دمج ذلك، يجب أن يكون النموذج المستخدم هو المذكور في القسم 1/2، الفقرة 1 من مدونة STCW.
- 6.2.6 يمكن أيضاً إصدار المصادقة كوثيقة منفصلة. إذا كان الأمر كذلك، يجب أن يكون النموذج المستخدم هو المذكور في القسم 1/2، الفقرة 2 من مدونة STCW.
- 6.2.7 يجوز للإدارات استخدام نسق للشهادات والتصديقات يختلف عن تلك الواردة في القسم A-I/2 من مدونة STCW، بشرط أن يتم، على الأقل، تقديم المعلومات المطلوبة بالأحرف الرومانية والأرقام العربية.
- 6.2.8 يجب تعيين رقم فريد لكل من الشهادات والمصادقات الصادرة كمستندات منفصلة، باستثناء أنه يجوز تعيين نفس رقم الشهادة المعنية، بشرط أن يكون هذا الرقم فريداً.
- 6.2.9 يجب أن تتضمن الشهادات والتصديقات الصادرة كمستندات منفصلة تاريخ انتهاء الصلاحية.
- يجب ألا يتجاوز تاريخ انتهاء صلاحية المصادقة الصادرة كوثيقة منفصلة خمس سنوات من تاريخ الإصدار ولا يجوز أبداً تجاوز تاريخ انتهاء الصلاحية على الشهادة.
- 6.2.10 يتم إصدار شهادة CoP لربان أو ضابط وفقاً لللائحة V/1-1 أو V/1-2، بالإضافة إلى CoC الصادرة عن دولة غير دولة علم السفينة التي يكون فيها البحار على أن تعترف دولة علم السفينة بها.
- إذا حدد PSCO أن دولة العلم قد اعترفت CoC أو CoP من طرف غير مدرج في MSC.1/Circ. 1163، بصيغته المعدلة، فيجب التماس توضيح من إدارة العلم.
 - وفقاً للفقرة 4 من اللائحة I/10 من STCW 1978، لا يتم الاعتراف بالشهادات الصادرة عن أو تحت سلطة دولة غير طرف من قبل إدارة دولة العلم في السفينة.
- 6.2.11 يجب على الإدارة التي تعترف بموجب اللائحة I/10 أن CoC أو CoP الصادرة للربان والضباط يجب أن تصادق على هذه الشهادة لتشهد على الاعتراف بها. يجب أن يكون شكل التأييد هو ذلك الموجود في القسم A-I/2، الفقرة 3 من مدونة STCW.
- 6.2.12 قد تكون الصياغة غير الصحيحة أو المعلومات المفقودة سبباً للريبة فيما يتعلق بالشهادات أو المصادقات الاحتياطية.
- 6.2.13 يجب تخصيص رقم فريد لكل من المصادقات التي تشهد على الاعتراف بالشهادة، ومع ذلك، قد يتم تعيين نفس رقم الشهادة المعنية، بشرط أن يكون هذا الرقم فريداً.

6.2.14 يجب أن تتضمن المصادقات التي تشهد على الاعتراف بالشهادة تاريخ انتهاء الصلاحية.

- قد لا يتجاوز تاريخ انتهاء الصلاحية على المصادقة التي تشهد على الاعتراف تاريخ انتهاء الصلاحية على الشهادة التي يتم الاعتراف بها.

6.2.15 ينبغي تحديد الصفة التي يؤذن بها لحامل الشهادة للعمل في شكل مصادقة بعبارات مماثلة لتلك المستخدمة في متطلبات الإدارة الآمنة المعمول بها.

- قد ينتج عن ذلك اختلافات طفيفة في المصطلحات بين CoC الأصلية والمصادقة على الاعتراف.

6.2.16 يجب أن يكون لدى البحارة CoC الأصلية الخاصة بهم على متن السفينة بالإضافة إلى أي موافقات أصلية على الاعتراف.

- لا ينبغي أن تمنح المصادقة التي تشهد على الاعتراف بالشهادة للبحار الحق في الخدمة بقدرة أعلى من CoC الأصلية.

6.2.17 إذا اقتضت الظروف ذلك، يجوز لإدارة دولة العلم أن تسمح للبحار بالخدمة لمدة لا تتجاوز ثلاثة أشهر على السفن التي يحق لها رفع علمها بينما يحمل شهادة CoC سارية صادرة عن طرف آخر وصالحة للخدمة على سفن ذلك الطرف.

- في حالة وجود مثل هذه الحالة، يجب أن يتوفر دليل مستندي على الفور على أن طلب التصديق قد تم تقديمه إلى إدارة دولة العلم.

- غالباً ما يشار إلى هذا على أنه تأكيد استلام الطلب (confirmation of receipt of application – CRA).

6.2.18 إذا انتهت صلاحية التصديق على الاعتراف أو شهادة الكفاءة أو لم يتم إصدارها أو لم يكن الدليل الوثائقي لطلب المصادقة متاحاً بسهولة، فيجب على PSCO النظر في ما إذا كان يمكن للسفينة الامتثال للائحة I/4.1.2 من STCW 1978 فيما يتعلق بأرقام وشهادات البحارة.

- قد يعتبر هذا نقصاً وفقاً للائحة I/4.2.4 ويتم تصحيحه قبل المغادرة أو الاحتجاز.

- يجب على الضابط الذي يقوم بالمراقبة أن يخطر على الفور، كتابةً، ريان السفينة والقنصل أو، في حالة غيابه، أقرب ممثل دبلوماسي أو السلطة البحرية للدولة التي يحق للسفينة رفع علمها، بحيث يمكن اتخاذ إجراءات.

6.2.19 في حالات الاشتباه في تسمم الربانة والضباط و/أو البحارة الآخرين أثناء أداء واجبات السلامة والأمن وحماية البيئة البحرية المحددة، يجب إخطار السلطات المختصة في الميناء ودولة العلم وفقاً للفصلين 3 و 4 من إجراءات دولة مراقبة الميناء.

6.2.20 يجب أن يكون لدى البحارة شهادة طبية صالحة وأن يكونوا قد أكملوا التعريف (Familiarization) المطبق على متن السفينة.

- إذا تم تعيين أفراد الطاقم هؤلاء في أي واجبات محددة للسلامة أو الأمن أو منع التلوث، فيجب تدريبهم وتأهيلهم لمثل هذه الواجبات وفقاً للفصل المعمول به من مدونة STCW.

6.2.21 وفقاً للمادة I/A-V، الفقرة 5 من مدونة STCW، يجوز لإدارة دولة العلم إعفاء البحارة العاملين على متن سفن غير سفن الركاب التي تزيد حمولتها الإجمالية عن 500 طن في الرحلات الدولية والناقلات من بعض متطلبات ذلك الجزء.

التطبيق (Manning)

6.2.22 يجب على PSCO فحص المستندات القابلة للتطبيق، الموجودة في القسم 4.

6.2.23 ينبغي أن تكون المبادئ التوجيهية لرقابة دولة الميناء على طاقم السفن الأجنبية كما يلي:

1. التحقق من أن أرقام وشهادات البحارة العاملين على متن السفينة متوافقة مع متطلبات التوظيف الآمن المعمول بها في دولة العلم.

2. التحقق من امتثال السفينة وموظفيها للأحكام الدولية المنصوص عليها في SOLAS 1974 و STCW 1978.

6.2.24 إذا كانت السفينة مأهولة وفقاً ل MSMD أو وثيقة معادلة صادرة عن دولة العلم، فيجب أن يقبل PSCO أن السفينة مأهولة بأمان ما لم يتم إصدار المستند بوضوح دون النظر إلى المبادئ الواردة في الصكوك ذات الصلة، وفي هذه الحالة يجب على PSCO استشارة إدارة دولة العلم.

6.2.25 إذا لم تصدر إدارة دولة العلم مستنداً آمناً أو ما يعادله بسبب حجم السفينة، فيجب على PSCO فحص CoP و CoC ومصادقة دولة العلم ذات الصلة للطاقم ومقارنتها بمتطلبات STCW 1978 فيما يتعلق بعدد البحارة.

- يجب على PSCO بعد ذلك استخدام حكمه المهني، مع الأخذ في الاعتبار الفصل الثامن من STCW 1978 و STCW Code ومدة ومساحة الرحلة التالية، لتحديد ما إذا كان يمكن القيام بها بأمان.
- يجب على PSCO ملاحظة عدد البحارة على متن السفينة خلال الرحلة السابقة كمؤشر آخر لمستويات التوظيف القياسية للسفينة.
- يجب على PSCO استشارة إدارة دولة العلم إذا كانت المعلومات الإضافية ضرورية.

6.2.26 إذا انتهت صلاحية التصديق على الاعتراف أو لم يتم إصداره أو لم يكن الدليل الوثائقي لطلب المصادقة (CRA) متاحاً بسهولة، يجب على PSCO النظر في ما إذا كان يمكن للسفينة الامتثال لمتطلبات التشغيل الآمن المعمول بها في إدارة دولة العلم. في الحالات التي تجد فيها PSCO أن المعلومات الإضافية ضرورية، يجب استشارة إدارة دولة العلم.

6.2.27 إذا لم تستجب دولة العلم للطلب، فيجب اعتبار ذلك بمثابة أسباب واضحة لإجراء تفتيش أكثر تفصيلاً للتأكد من أن عدد أفراد الطاقم وتكوينهم يتفقان مع المبادئ المنصوص عليها في الفقرة 6.2.23 أعلاه.

- يجب ألا يُسمح للسفينة بالإبحار إلا إذا كان ذلك آمناً، مع مراعاة معايير الحجز المشار إليها في القسم 7.3.
- وفي أي حالة من هذا القبيل، ينبغي ألا تكون المعايير الدنيا التي يتعين تطبيقها أكثر صرامة من تلك المطبقة على السفن التي ترفع علم دولة الميناء.

ساعات الراحة (Hours of rest)

6.2.28 يجب تزويد جميع الأشخاص الذين تم تكليفهم بواجب كضابط مسؤول عن مناوبة أو فرد يشكل جزءاً من مناوبة (rating forming part of a watch) وأولئك الذين تشمل واجباتهم والسلامة والأمن وحماية البيئة بفترة راحة لا تقل عن:

1. ما لا يقل عن 10 ساعات من الراحة في أي فترة 24 ساعة.

2. 77 ساعة في أي فترة سبعة أيام.

6.2.29 لا يجوز تقسيم ساعات الراحة إلى أكثر من فترتين، يجب ألا تقل مدة إحداها عن 6 ساعات، ويجب ألا تتجاوز الفترات الفاصلة بين فترات الراحة المتتالية 14 ساعة.

6.2.30 يجب على PSCO فحص المستندات القابلة للتطبيق، الموجودة في القسم 4، وتحديدًا جدول المراقبة وسجلات ساعات الراحة اليومية.

- قد يقوم PSCO بفحص النسخة الشخصية للبحار من سجلاته المتعلقة بساعات الراحة التي يحتفظ بها البحار على متن السفينة من أجل التحقق من دقة السجلات.

6.2.31 يجب أن يكون جدول المراقبة في شكل موحد، يسهل على الطاقم الوصول إليه ويتم نشره بلغة العمل أو لغات السفينة وباللغة الإنجليزية.

6.2.32 يجب الحفاظ على ساعات الراحة اليومية في شكل موحد، بلغة العمل أو لغات السفينة وباللغة الإنجليزية.

6.2.33 يجب أن يأخذ PSCO في الاعتبار أن البحارة الذين هم تحت الطلب، مثل عندما تكون غرفة المحركات غير مراقبة (unattended machinery space)، يجب أن يتم تزويدهم بفترة راحة تعويضية مناسبة إذا تم إزعاج الفترة العادية بسبب الاستدعاءات للعمل.

6.2.34 أثناء تقييم ساعات الراحة، يجب على PSCO أن يأخذ في الاعتبار أي ظروف طارئة تواجهها السفينة والتي تتطلب من البحار أداء ساعات عمل إضافية من أجل السلامة الفورية للسفينة.

- في مثل هذه الحالات، يجب استشارة الريان للحصول على شرح للأحداث وكيف تم تزويد هؤلاء البحارة بفترة راحة كافية.

6.2.35 يجوز لإدارات دولة العلم تقديم استثناءات لمتطلبات الفقرتين 6.2.28.2 و 6.2.29 أعلاه لمدة لا تزيد عن أسبوعين متتاليين بشرط ألا تقل فترة الراحة للبحار عن 70 ساعة في أي فترة سبعة أيام.

6.3 أسباب جلية (Clear grounds)

6.3.1 تم تحديد الأسباب الواضحة في القسم 1.7.2 من إجراءات مراقبة دولة الميناء.

6.3.2 بالإضافة إلى الأمثلة العامة للأسباب الواضحة في القسم 2.4 من الإجراءات، تعتبر الأحداث المحددة أدناه، على النحو المبين في الفقرة 1.3 من اللائحة I/4 من STCW 1978، عوامل تؤدي إلى فحص أكثر تفصيلاً:

1. أن تكون السفينة متورطة في تصادم أو شحط أو جنوح.
2. كان هناك تصريف للمواد من السفينة أثناء الإبحار أو في المخطاف أو على الرصيف وهو أمر غير قانوني بموجب أي اتفاقية دولية.
3. تمت المناورة بالسفينة بطريقة غير منتظمة أو غير آمنة حيث لم يتم اتباع إجراءات التوجيه التي اعتمدتها المنظمة البحرية الدولية أو ممارسات وإجراءات الملاحة الآمنة.
4. إذا كانت السفينة تُشغل بطريقة أخرى تشكل خطراً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة، أو تمثل إخلالاً بالأمن.

6.4 تفتيش أكثر تفصيلاً (More detailed inspection)

6.4.1 يجب على PSCO:

1. التحقق من أن البحارة مرتاحون بما فيه الكفاية وأنهم مناسبون للخدمة لأول مناوبة في بداية الرحلة المقصودة ولساعات الراحة اللاحقة.

- يمكن القيام بذلك عن طريق مقارنة سجلات الساعات اليومية للالتزام بالمتطلبات الواردة في 1978 STCW لفترة مناسبة، والتي يجب أن تشمل على الأقل، كلما أمكن ذلك، فترة السبعة أيام قبل المغادرة مباشرة، ويجب أن تعكس فترة الراحة ساعات العمل الفعلية.

2. التحقق من عدد كاف من الشهادات من جميع الإدارات لإثبات أن السفينة وتكوين الطاقم يتوافق مع MSMD ومتطلبات 1978 STCW.

3. التحقق من أن ترتيبات المراقبة الملاحية أو الهندسية تتوافق مع المتطلبات المحددة للسفينة في MSMD من قبل دولة العلم ومتطلبات 1978 STCW اللائحة VIII/2 و مدونة STCW القسم A-VIII/2.

6.4.2 لا يمكن إجراء تقييم للبحارة إلا من قبل دولة الميناء إذا كانت هناك أسباب واضحة للاعتقاد بأن قدرة بحارة السفينة على الحفاظ على معايير المراقبة والأمن، لم يتم الحفاظ عليها بسبب أي من الحالات المذكورة في الفقرات من 6.3.2.1 إلى 6.3.2.4 قد حدثت:

1. يجب أن يتخذ إجراء التقييم المنصوص عليه في اللائحة I/4 لعام 1978 من STCW، الفقرة 1.3، شكل التحقق من أن أفراد الطاقم المطلوب منهم أن يكونوا مؤهلين يمتلكون في الواقع المهارات اللازمة المتعلقة بالحادث.
2. يجب أن يؤخذ في الاعتبار عند إجراء هذا التقييم أن الإجراءات على متن السفينة ذات صلة بالمدونة الدولية لإدارة السلامة (ISM) وأن أحكام 1978 STCW تقتصر على الكفاءة لتنفيذ هذه الإجراءات بأمان.
3. يجب أن تقتصر إجراءات الرقابة بموجب 1978 STCW على معايير كفاءة البحارة الأفراد على متن السفينة ومهاراتهم المتعلقة بالمراقبة كما هو محدد في الجزء A من مدونة STCW. يجب أن يبدأ تقييم الكفاءة على متن السفينة مع التحقق من شهادات البحارة.
4. بصرف النظر عن التحقق من الشهادة، فإن التقييم بموجب لائحة I/4 من 1978 STCW، الفقرة 1.3 قد يتطلب من البحار إثبات الكفاءة ذات الصلة في مكان العمل. قد يشمل هذا العرض التوضيحي التحقق من أن المتطلبات التشغيلية فيما يتعلق بمعايير المراقبة قد تم الوفاء بها وأن هناك استجابة مناسبة لحالات الطوارئ ضمن مستوى كفاءة البحار.
5. في التقييم، يجب فقط استخدام طرق إثبات الكفاءة جنباً إلى جنب مع معايير تقييمها ونطاق المعايير الواردة في الجزء A من مدونة STCW. في الحالات التي يوجد فيها شك حول المعرفة باستخدام التشغيل للمعدات، يجب أن يُطلب من الضابط أو أحد أفراد الطاقم المختصين إجراء اختبار وظيفي. قد يشير الفشل في إجراء اختبار وظيفي إلى نقص الإلمام أو الكفاءة.
6. يجب إجراء تقييم للكفاءة المتعلقة بالأمن للبحارة الذين لديهم واجبات أمنية محددة فقط في حالة وجود أسباب واضحة، كما هو منصوص عليه في اتفاقية SOLAS 1974 الفصل XI-2، من قبل السلطة الأمنية المختصة. في جميع الحالات الأخرى، يجب أن يقتصر ذلك على التحقق من الشهادات و/أو التصديقات للبحارة.

مادة 7

متابعة الإجراءات (FOLLOW-UP ACTION)

7.1 الإجراءات الممكنة (Possible action)

يمكن التعامل مع الإجراء المحتمل الذي يجب أن ينظر فيه PSCO للرقابة وفقاً لـ 1974 SOLAS أو 1978 STCW بالطرق التالية:

1. ممارسة الرقابة فيما يتعلق بالوثائق المتعلقة بالسفينة.
2. ممارسة الرقابة فيما يتعلق بالوثائق الخاصة بالبحارة الأفراد الموجودين على ظهر السفينة.

7.2 أوجه القصور المحتملة (Possible deficiencies)

وثائق البحارة:

1. لا توجد CoC أو CoP أو مصادقات من دولة العلم أو دليل على تقديم طلب للحصول على المصادقة.
2. متطلبات تدريب خاصة: لم يتم تقديم تدريب إلزامي أساسي أو متقدم أو مصادقة.
3. لا يوجد دليل على التدريب الأساسي، أو أي شهادة مهارة أخرى، إذا لم تكن مدرجة في شهادة الكفاءة.
4. معلومات أو أدلة على أن الربان أو الطاقم ليسوا على دراية بالعمليات الأساسية على ظهر السفن المتعلقة بسلامة السفن أو منع التلوث، أو أن هذه العمليات لم يتم تنفيذها.

التطبيق (Manning):

5. لا توجد MSMD أو العدد أو المؤهل لا يتوافق مع MSMD.
6. شخص غير مؤهل في الخدمة.
- ساعات الراحة (Hours of rest):
7. لم يتم نشر جدول المناوبة أو عدم اتباعه.
8. عدم وجود جدول الترتيبات العمل على ظهر السفن أو سجلات بقية البحارة.
9. سجلات ساعات الراحة غير دقيقة أو غير كاملة.
10. يتلقى المناوب (watchkeeper) أقل من 10 ساعات راحة في أي فترة 24 ساعة أي يعمل أكثر من 14 ساعة أو 77 ساعة راحة في أي فترة سبعة أيام.

7.3 أوجه القصور التي قد تستدعي الاحتجاز (Deficiencies that may warrant detention)

- 7.3.1 أوجه القصور (Deficiencies) التي يمكن اعتبارها تشكل خطراً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة، على النحو المحدد في الفقرة 2 من اللائحة I/4 من STCW 1978، بصيغتها المعدلة:

1. فشل البحارة في حيازة شهادة، أو الحصول على شهادة مناسبة، أو الحصول على إعفاء ساري المفعول أو تقديم دليل موثق على تقديم طلب للمصادقة إلى الإدارة.
2. عدم الامتثال لمتطلبات الإدارة الآمنة (safe manning requirement) المعمول بها.
3. عدم توافق ترتيبات المراقبة الملاحية أو الهندسية مع المتطلبات المحددة للسفينة من قبل الإدارة.
4. الغياب في مناوبة شخص مؤهل لتشغيل المعدات الضرورية للملاحة الآمنة أو سلامة الاتصالات الراديوية أو منع التلوث البحري.
5. عدم القدرة على توفير، لأول مناوبة عند بدء الرحلة وللمناوبات اللاحقة، الأشخاص الذين يتمتعون بالراحة الكافية وغير المناسبين للخدمة.

- 7.3.2 يجب أن يكون الفشل في تصحيح أي من أوجه القصور، بقدر ما حدده PSCO أنها تشكل خطراً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة، هو السبب الوحيد بموجب STCW 1978، بصيغته المعدلة، التي قد يتم احتجاز السفينة بناء عليها.

- 7.3.3 أمثلة على أوجه القصور القابلة للاحتجاز وفقاً لـ SOLAS 1974 و STCW 1978 مذكورة أدناه:

ما له علاقة بالسفينة (Ship-related):

1. لم يتم تقديم MSMD أو ما يعادلها.
2. سجلات ساعات الراحة اليومية ليست على متن السفينة.

وثائق البحارة (Seafarers' documentation):

3. CoC غير متوفرة أو وجود تناقض خطير فيها.

4. الغياب في مناوبة مشغل الراديو عام و/أو مقيد (GMDSS)، أو الشهادات والمصادقة غير متاحين.

5. لا تتوفر وثائق الأفراد المعيّنين بواجبات السلامة والأمن والبيئة البحرية.

6. الشهادات منتهية الصلاحية (وللشهادات الطبية الرجوع أيضاً إلى لوائح I/9.6 و STCW 1978 I/9.7).

7. دليل على أن الشهادة قد تم الحصول عليها عن طريق الاحتيال أو أن حامل الشهادة ليس هو الشخص الذي صدرت له هذه الشهادة في الأصل.

7.4 الإجراءات التي يتعين النظر فيها (Actions to be considered)

ما له علاقة بالسفينة (Ship-related)

- 7.4.1 إذا كان العدد الفعلي للطاقم أو التكوين لا يتوافق مع وثيقة التزويد بالطواقم، فينبغي لدولة الميناء أن تطلب من دولة العلم إسداء المشورة بشأن ما إذا كان ينبغي السماح للسفينة بالإبحار أم لا مع العدد الفعلي للطاقم وتكوين الطاقم.

- يجب أن يكون هذا الطلب والاستجابة بأكثر الوسائل ملاءمة ويمكن لأي من الطرفين أن يطلب الاتصال كتابة.
- إذا لم يتم الامتثال لعدد الطاقم الفعلي أو تكوينه مع MSMD أو إذا لم تخبر دولة العلم بإمكانية إبحار السفينة، فيمكن النظر في احتجاز السفينة بعد أخذ المعايير المنصوص عليها في القسم 7.3 في الاعتبار.

7.4.2 قبل حجز السفينة، يجب على PSCO مراعاة ما يلي:

1. طول وطبيعة الرحلة أو الخدمة المقصودة.
2. ما إذا كان القصور يشكل خطراً على السفن أو الأشخاص الموجودين على ظهرها أو البيئة أم لا.
3. ما إذا كان يمكن مراعاة فترات الراحة المناسبة للطاقم أم لا.
4. حجم ونوع السفينة والمعدات الموجودة.
5. طبيعة البضائع.

ما له علاقة بالقصور (Deficiency-related)

- 7.4.3 عندما لا يكون الطاقم متوافقاً مع MSMD ولا يمكن تقديم موافقات من دولة العلم أو لا يمكن تقديم "إثبات موثق للطلب"، فينبغي لدولة الميناء استشارة دولة العلم كلما أمكن ذلك، مع مراعاة الفروق الزمنية أو الشروط الأخرى.

- ومع ذلك، إذا لم يكن من الممكن إقامة اتصال مع دولة العلم، فينبغي لدولة الميناء أن تبلغ على الفور، كتابة، ربان السفينة والقنصل أو، في حالة غيابهما، أقرب ممثل دبلوماسي أو السلطة البحرية للدولة التي يحق للسفينة رفع علمها، بحيث يمكن اتخاذ الإجراء المناسب.

7.4.4 في الحالات التي يكون فيها بحار غير مؤهل في الخدمة و/أو لم يتم اتباع جدول المراقبة، يجب إبلاغ دولة العلم ويمكن اعتبار هذا قصوراً في ISM.

7.4.5 في الحالات التي يوجد فيها بحار في الخدمة غير مؤهل للقيام بعملية ما، يجب إيقاف هذه العملية على الفور.

مادة 8

ملاحظة بشأن الإبلاغ عن أوجه القصور (NOTE ON REPORTING DEFICIENCIES)

يجب أن يدرك PSCO أنه بالإضافة إلى SOLAS 1974 و STCW 1978، قد تكون هناك صكوك دولية أخرى قابلة للتطبيق. يجب أن يقرر PSCO أيهما هو الأنسب.

الملحق: الجدول B-I/2 من اتفاقية STCW، المعدلة

قائمة الشهادات أو الأدلة الوثائقية المطلوبة بموجب اتفاقية STCW.

تحدد القائمة أدناه جميع الشهادات أو الأدلة الوثائقية الموضحة في الاتفاقية والتي تسمح لحاملها بالعمل في وظائف معينة على متن السفن. تخضع الشهادات لمتطلبات اللائحة I/2 فيما يتعلق باللغة وتوافرها في شكلها الأصلي وتشير القائمة أيضاً إلى اللوائح ذات الصلة ومتطلبات التصديق والتسجيل وإعادة المصادقة.

LAW SOCIETY

Revalidation of certificate ³	Registration required ²	Endorsement attesting recognition of a certificate ¹	Type of certificate and brief description	Regulations
YES	YES	YES	Certificate of Competency – For masters, officers and GMDSS radio operators	II/1, II/2, II/3, III/1, III/2, III/3, III/6, IV/2, VII/2
NO	YES	NO	Certificate of Proficiency – For ratings duly certified to be a part of a navigational or engine-room watch	II/4, III/4, VII/2
NO	YES	NO	Certificate of Proficiency – For ratings duly certified as able seafarer deck, able seafarer engine or electro-technical rating	II/5, III/5, II/7, VII/2
Yes	Yes	Yes	Certificate of Proficiency or endorsement to a Certificate of Competency – For masters and officers on oil, chemical or liquefied gas tankers	V/1-1, V/1-2
NO	YES	NO	Certificate of Proficiency – For ratings on oil, chemical or liquefied gas tankers	V/1-1, V/1-2
NO ⁴	NO	NO	Documentary evidence – Training for masters, officers, ratings and other personnel serving on passenger ships	V/2
YES ³	YES	NO	Certificate of Proficiency – training for masters, officers, ratings and other	V/3

Revalidation of certificate ³	Registration required ²	Endorsement attesting recognition of a certificate ¹	Type of certificate and brief description	Regulations
			personnel on ships subject to the IGF Code	
YES	YES	NO	Certificate of Proficiency – for masters and officers on ships operating in polar waters	V/4
YES	YES	NO	Certificate of Proficiency – Basic training	VI/1
YES	YES	NO	Certificate of Proficiency – Survival craft, rescue boats and fast rescue boats	VI/2
YES	YES	NO	Certificate of Proficiency – Advanced firefighting	VI/3
NO	YES	NO	Certificate of Proficiency – Medical first aid and medical care	VI/4
NO	YES	NO	Certificate of Proficiency – Ship security officer	VI/5
NO	YES	NO	Certificate of Proficiency – Security awareness training or security training for seafarers with designated security duties	VI/6

:Notes

Endorsement attesting recognition of a certificate means endorsement in accordance with regulation .1
.I/2, paragraph 7

Registration required means as part of register or registers in accordance with regulation I/2, .2
.paragraph 14

Revalidation of a certificate means establishing continued professional competence in accordance .3
with regulation I/11 or maintaining the required standards of competence in accordance with
.sections A-V/3 and A-VI/1 to A-VI/3, as applicable

As required by regulation V/2, paragraph 4 seafarers who have completed training in “crowd .4
management”, “crisis management and human behaviour” or “passenger safety, cargo safety and
hull integrity” shall, at intervals not exceeding five years, undertake appropriate refresher training or
to provide evidence of having achieved the required standards of competence within the previous
.five years

The certificates of competency issued in accordance with regulations II/1, II/2, II/3, III/1, III/2, .5
III/3, III/6 and VII/2 include the proficiency requirements in “basic training”, “survival craft and
rescue boats other than fast rescue boats”, “advanced firefighting” and “medical first aid” therefore,
holders of mentioned certificates of competency are not required to carry Certificates of Proficiency
.in respect of those competences of chapter VI

In accordance with sections A-VI/1, A-VI/2 and A-VI/3, seafarers shall provide evidence of having .6
.maintained the required standards of competence every five years

Where security awareness training or training in designated security duties is not included in the .7
.qualification for the certificate to be issued

In accordance with regulation V/3, seafarers shall, at intervals not exceeding five years, undertake .8
appropriate refresher training or be required to provide evidence of having achieved the required
.standard of competence within the previous five years

الملحق 12: قائمة الشهادات والوثائق (الجزء A)

قائمة الشهادات والوثائق التي ينبغي، بقدر ما ينطبق ذلك، التدقيق فيها خلال التفتيش المشار إليه في الفقرة 2.2.3 (حسب الاقتضاء)
:

رقم	اسم الوثيقة/الشهادة باللغة الإنجليزية	اسم الوثيقة/الشهادة باللغة العربية
1	International Tonnage Certificate (1969)	شهادة الحمولة الدولية (1969)
2	Reports of previous port State control inspections	التقارير عن عمليات التفتيش السابقة في إطار الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء
3	Passenger Ship Safety Certificate (SOLAS reg. I/12)	شهادة سلامة سفينة الركاب (اللائحة 1/12 من سولاس)
4	Cargo Ship Safety Construction Certificate (SOLAS reg. I/12)	شهادة سلامة بناء سفينة البضائع (اللائحة 1/12 من سولاس)
5	Cargo Ship Safety Equipment Certificate (SOLAS reg. I/12)	شهادة معدات السلامة في سفينة البضائع (اللائحة 1/12 من سولاس)
6	Cargo Ship Safety Radio Certificate (SOLAS reg. I/12)	شهادة السلامة للراديو لسفينة البضائع (اللائحة 1/12 من سولاس)
7	Cargo Ship Safety Certificate (SOLAS reg. I/12)	شهادة سلامة سفينة البضائع (اللائحة 1/12 من سولاس)
8	Exemption Certificate (SOLAS 1974 regulation I/12)	شهادة الإعفاء (SOLAS 1974 لائحة I/12)
9	Minimum safe manning document (SOLAS 1974 regulation V/14.2)	وثيقة الحد الأدنى من التطبيق الآمن (SOLAS 1974 لائحة V/14.2)
10	International Load Line Certificate (1966) (LL 1966/LL PROT 1988 article 16.1)	الشهادة الدولية لخطوط التحميل (LL 1966) (LL 1966/LL PROT 1988 المادة 16.1)
11	International Load Line Exemption Certificate (LL 1966/LL PROT 1988 article 16.2)	شهادة إعفاء خط التحميل الدولي (LL 1966/LL PROT 1988 المادة 16.2)
12	International Oil Pollution Prevention Certificate (MARPOL Annex I regulation 7.1)	الشهادة الدولية لمنع التلوث النفطي (MARPOL، الملحق الأول، اللائحة 7.1)
13	International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (NLS) (MARPOL Annex II regulation 9.1)	شهادة منع التلوث الدولية لنقل المواد السائلة الضارة بكميات كبيرة (NLS) (الملحق II من اتفاقية MARPOL، اللائحة 9.1)

رقم	اسم الوثيقة/الشهادة باللغة الإنجليزية	اسم الوثيقة/الشهادة باللغة العربية
14	International Sewage Pollution Prevention Certificate (MARPOL Annex IV regulation 5.1 and MEPC.1/Circ.408)	الشهادة الدولية لمنع تلوث مياه الصرف الصحي (MARPOL الملحق IV اللائحة 5.1 والتعميم (MEPC.1/Circ.408)
15	International Air Pollution Prevention Certificate (MARPOL Annex VI regulation 6.1)	الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء (الملحق السادس من اتفاقية ماربول، اللائحة 6.1)
16	International Energy Efficiency Certificate (MARPOL Annex VI regulation 6)	الشهادة الدولية لكفاءة الطاقة (الملحق السادس من اتفاقية ماربول، اللائحة 6)
17	International Ballast Water Management Certificate (BWM 2004 article 9.1(a) and regulation E-2)	الشهادة الدولية لإدارة مياه الصابورة (BWM 2004، المادة 9.1 (أ) واللائحة E-2)
18	International Anti-Fouling System Certificate (AFS 2001 annex 4 regulation 2)	الشهادة الدولية لنظام مكافحة الحشف (AFS 2001، الملحق 4، اللائحة 2)
19	Declaration on AFS (AFS 2001 annex 4 regulation 5)	إعلان بشأن AFS (AFS 2001، المرفق 4، اللائحة 5)
20	International Ship Security Certificate or Interim International Ship Security Certificate (ISPS Code part A/19 and appendices)	شهادة أمن السفن الدولية أو شهادة أمن السفن الدولية المؤقتة (مدونة ISPS الجزء A/19 والملاحق)
21	Certificates for masters, officers or ratings (STCW 1978 article VI and regulation I/2, and STCW Code section A-I/2)	شهادات الربان أو الضباط أو الأفراد (STCW 1978 المادة VI واللائحة I/2، وقسم A-I/2 من STCW Code)
22	Copy of Document of Compliance or a copy of the Interim Document of Compliance (SOLAS 1974 regulation IX/4.2 and ISM Code paragraphs 13 and 14)	نسخة من وثيقة الامتثال أو نسخة من الوثيقة المؤقتة للامتثال (SOLAS 1974 لائحة IX/4.2 و ISM Code الفقرتان 13 و 14)
23	Safety Management Certificate or an Interim Safety Management Certificate (SOLAS 1974 regulation IX/4.3 and ISM Code paragraphs 13 and 14)	شهادة إدارة السلامة أو شهادة إدارة السلامة المؤقتة (SOLAS 1974 لائحة IX/4.3، و ISM Code الفقرتان 13 و 14)
24	International Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk, or the Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk,	الشهادة الدولية للمتانة لنقل الغازات المسالة بكميات كبيرة، أو شهادة المتانة لنقل الغازات المسالة بكميات

رقم	اسم الوثيقة/الشهادة باللغة الإنجليزية	اسم الوثيقة/الشهادة باللغة العربية
	whichever is appropriate (IGC Code section 1.4 or GC Code section 1.6)	كبيرة، أيهما كان مناسبًا (مدونة IGC القسم 1.4 أو مدونة GC القسم 1.6)
25	International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk, or the Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk, whichever is appropriate (IBC Code section 1.5 or BCH Code section 1.6)	الشهادة الدولية للمتنانة لنقل المواد الكيميائية الخطرة بكميات كبيرة، أو شهادة المتنانة لنقل المواد الكيميائية الخطرة بكميات كبيرة، أيهما كان مناسبًا (مدونة IBC القسم 1.5 أو قسم 1.6 من مدونة BCH)
26	International Certificate of Fitness for the Carriage of INF Cargo (SOLAS 1974 regulation VII/16 and INF Code section 1.3)	شهادة المتنانة الصادرة بموجب مدونة سلامة نقل الوقود النووي المشع على متن السفينة (SOLAS 1974 اللائحة VII/16 و INF Code الفصل 1.3)
27	Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage (CLC 69/92 article VII.2)	شهادة تأمين أو ضمان مالي آخر فيما يتعلق بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي (CLC 69/92 المادة VII.2)
28	Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for bunker oil pollution damage (BUNKERS 2001 article 7.2)	شهادة تأمين أو ضمان مالي آخر فيما يتعلق بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بزيوت الوقود (BUNKERS 2001، المادة 7.2)
29	Certificate of insurance or other financial security in respect of liability for the removal of wrecks (Nairobi WRC 2007 article 12)	شهادة تأمين أو ضمان مالي آخر فيما يتعلق بالمسؤولية عن إزالة حطام السفن (نيروبي WRC 2007 المادة 12)
30	High-Speed Craft Safety Certificate and Permit to Operate High-Speed Craft (SOLAS 1974 regulation X/3.2 and 1994/2000 HSC Code paragraph 1.8.1 and section 1.9)	شهادة سلامة القوارب عالية السرعة وتصريح تشغيل مركب عالي السرعة (SOLAS 1974 لائحة X/3.2 ومدونة HSC 1994/2000 الفقرة 1.8.1 والقسم 1.9)
31	Document of Compliance with the special requirements for ships carrying dangerous goods (SOLAS 1974 regulation II-2/19.4)	وثيقة الامتثال للمتطلبات الخاصة للسفن التي تحمل بضائع خطيرة (SOLAS 1974 اللائحة II-2/19.4)
32	Document of authorization for the carriage of grain and grain loading manual (SOLAS 1974 regulation VI/9 and Grain Code section 3)	وثيقة ترخيص نقل الحبوب ودليل تحميل الحبوب (SOLAS 1974 لائحة VI/9 وقسم 3 مدونة الحبوب)
33	Condition Assessment Scheme (CAS) Statement of Compliance, CAS Final Report and Review Record (MARPOL Annex I regulations 20 and 21;	خطة تقييم الحالة (CAS) بيان الامتثال، التقرير النهائي لـ CAS وسجل المراجعة (MARPOL الملحق الأول اللوائح 20 و 21 والقرار MEPC.94(46)، بصيغته

رقم	اسم الوثيقة/الشهادة باللغة الإنجليزية	اسم الوثيقة/الشهادة باللغة العربية
	resolution MEPC.94(46), as amended by resolutions MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), MEPC.155(55) and MEPC.236(65))	المعدلة بموجب القرارات، (MEPC.99(48)، MEPC.112(50)، MEPC.131(53)، (MEPC.236(65) و MEPC.155(55))
34	Continuous Synopsis Record (SOLAS 1974 regulation XI-1/5)	سجل الملخص المستمر (SOLAS 1974 اللائحة XI-1/5)
35	Oil Record Book, parts I and II (MARPOL Annex I regulations 17 and 36)	دفتر سجلات الزيت، الجزأين الأول والثاني (MARPOL الملحق الأول اللائحتان 17 و 36)
36	Cargo Record Book (MARPOL Annex II regulation 15)	دفتر سجل البضائع (MARPOL الملحق الثاني، اللائحة 15)
37	Garbage Record Book (MARPOL Annex V regulation 10)	دفتر سجل القمامة (MARPOL الملحق الخامس، اللائحة 10)
38	Garbage Management Plan (MARPOL Annex V regulation 10 and resolution MEPC.220(63))	خطة إدارة النفايات (MARPOL الملحق الخامس، اللائحة 10 والقرار (MEPC.220(63))
39	Logbook and the recordings of the tier and on/off status of marine diesel engines (MARPOL Annex VI regulation 13.5.3)	دفتر السجل وتسجيلات الطبقة وحالة التشغيل / الإيقاف المحركات الديزل البحرية (MARPOL الملحق السادس، اللائحة 13.5.3)
40	Logbook for fuel oil changeover (MARPOL Annex VI regulation 14.6)	سجل تغيير زيت الوقود (MARPOL الملحق السادس، اللائحة 14.6)
41	Ozone-depleting Substances Record Book (MARPOL Annex VI regulation 12.6)	دفتر سجل المواد المستنفدة لطبقة الأوزون (MARPOL الملحق السادس، اللائحة 12.6)
42	Ballast Water Record Book (BWM 2004 article 9.1(b) and regulation B-2)	دفتر سجل مياه الصابورة (BWM 2004 المادة 9.1 (ب) واللائحة B-2)
43	Fixed gas fire-extinguishing systems – cargo spaces Exemption Certificate and any list of cargoes (SOLAS 1974 regulation II-2/10.7.1.4)	أنظمة إطفاء الحرائق الثابتة بالغاز – شهادة إعفاء أماكن الشحن وأي قائمة من البضائع (SOLAS 1974 لائحة II-2/10.7.1.4)
44	Dangerous goods manifest or stowage plan (SOLAS 1974 regulations VII/4 and VII/7-2 and MARPOL Annex III regulation 5)	بيان البضائع الخطرة أو خطة التستيف (SOLAS لوائح VII/4 و VII/7-2 و MARPOL الملحق الثالث اللائحة 5)

رقم	اسم الوثيقة/الشهادة باللغة الإنجليزية	اسم الوثيقة/الشهادة باللغة العربية
45	For oil tankers, the record of oil discharge monitoring and control system for the last ballast voyage (MARPOL Annex I regulation 31.2)	بالنسبة لنقلات النفط، سجل مراقبة تفريغ الزيت ونظام التحكم في آخر رحلة صابورة (MARPOL الملحق الأول، اللائحة 31.2)
46	Search and rescue cooperation plan for passenger ships trading on fixed routes (SOLAS 1974 regulation V/7.3)	خطة التعاون في البحث والإنقاذ لسفن الركاب المبحرة على الخطوط الثابتة (SOLAS 1974 لائحة V/7.3)
47	For passenger ships, List of operational limitations (SOLAS 1974 regulation V/30.2)	بالنسبة لسفن الركاب، قائمة القيود التشغيلية (SOLAS 1974 لائحة V/30.2)
48	Nautical charts and nautical publications (SOLAS 1974 regulations V/19.2.1.4 and V/27)	الخرائط والمطبوعات الملاحية (SOLAS 1974 اللائحة V/19.2.1.4 و V/27)
49	Records of hours of rest and table of shipboard working arrangements (STCW Code section A-VIII/1.5 and 1.7, ILO Convention No. 180 articles 5.7 and 8.1 and MLC 2006 Standards A.2.3.10 and A.2.3.12)	سجلات ساعات الراحة وجدول ترتيبات العمل على متن السفن (STCW Code القسم A-VIII/1.5 و 1.7، اتفاقية منظمة العمل الدولية رقم 180 المادتان 5.7 و 8.1 ومعايير MLC 2006 A.2.3.10 و A.2.3.12)
50	Unattended machinery spaces (UMS) evidence (SOLAS 1974 regulation II-1/46.3)	أدلة أماكن الآلات غير المراقبة (UMS) (SOLAS 1974 لائحة II-1/46.3)
51	Statement of Compliance related to fuel oil consumption reporting and operational carbon intensity rating. Statements of Compliance should be retained on board for at least the last five years, as applicable (MARPOL Annex VI regulation 6)	بيان الامتثال المتعلق بإعداد تقارير استهلاك الوقود الزيتي وتقييم كثافة الكربون التشغيلية. يجب الاحتفاظ ببيانات الامتثال على متن السفينة لمدة لا تقل عن خمس سنوات، حسب الاقتضاء (MARPOL الملحق السادس، اللائحة 6)

الجزء B: قائمة الشهادات والوثائق الأخرى

قائمة الشهادات والوثائق الأخرى التي يجب أن تكون موجودة على متن السفينة (حسب الاقتضاء) إلى الحد المطبق:

رقم	اسم الوثيقة/الشهادة باللغة الإنجليزية	اسم الوثيقة/الشهادة باللغة العربية
1	Construction drawings (SOLAS 1974 regulation II-1/3-7)	رسومات البناء (SOLAS 1974 لائحة II-1/3-7)
2	Ship Construction File (SOLAS 1974 regulation II-1/3-10)	ملف بناء السفينة (SOLAS 1974 لائحة II-1/3-10)
3	Manoeuvring booklet and information (SOLAS 1974 regulation II-1/28)	كتيب ومعلومات المناورة (SOLAS 1974 لائحة II-1/28)
4	Stability information (SOLAS 1974 regulations II-1/5 and II-1/5-1, and LL 1966/LL PROT 1988 regulation 10)	معلومات الاتزان (SOLAS لوائح II-1/5 و II-1/5-1، و LL 1966/LL PROT 1988 اللائحة 10)
5	Subdivision and stability information (MARPOL Annex I regulation 28)	معلومات التقسيم الفرعي والاتزان (MARPOL الملحق الأول، اللائحة 28)
6	Damage control plans and booklets (SOLAS 1974 regulation II-1/19 and MSC.1/Circ.1245, as amended)	خطط وكتيبات التحكم في الأضرار (SOLAS 1974 لائحة II-1/19 والتعميم MSC.1/Circ.1245، بصيغته المعدلة)
7	Ship Structure Access Manual (SOLAS 1974 regulation II-1/3-6)	دليل الوصول إلى هيكل السفينة (SOLAS 1974 لائحة II-1/3-6)
8	Enhanced survey report files (in case of bulk carriers or oil tankers) (SOLAS 1974 regulation XI-1/2 and 2011 ESP Code paragraphs 6.2 and 6.3 of annex A, part A and part B, and annex B, part A and part B)	ملفات تقارير المعاينة المعززة (في حالة ناقلات البضائع السائبة أو ناقلات النفط) (SOLAS 1974 اللائحة XI-1/2 و 2011 ESP Code الفقرتان 6.2 و 6.3 من الملحق أ، الجزء أ والجزء ب، والملحق ب، الجزء أ والجزء ب)
9	Cargo Securing Manual (SOLAS 1974 regulation VI/5.6 and VII/5 and MSC.1/Circ.1353/Rev.1)	دليل تأمين (ربط) البضائع (SOLAS 1974 لائحة VI/5.6 و VII/5 و MSC.1/Circ.1353/Rev.1)
10	Bulk carrier booklet (SOLAS 1974 regulations VI/7.2 and XII/8 and BLU Code)	كتيب ناقلة الصب (SOLAS لوائح VI/7.2 و XII/8 و BLU Code)
11	Loading/unloading plan for bulk cargoes (SOLAS 1974 regulation VI/7.3)	خطة التحميل/التفريغ للبضائع السائبة (SOLAS 1974 لائحة VI/7.3)
12	Cargo information (SOLAS 1974 regulations VI/2 and XII/10 and MSC/Circ.663)	معلومات الشحن (SOLAS 1974 اللوائح VI/2 و XII/10 و MSC/Circ.663)

رقم	اسم الوثيقة/الشهادة باللغة الإنجليزية	اسم الوثيقة/الشهادة باللغة العربية
13	Fire-control plan/booklet (SOLAS 1974 regulations II-2/15.2.4 and II-2/15.3.2)	خطة/كتيب مكافحة الحرائق (SOLAS 1974 لوائح II-2/15.2.4 و II-2/15.3.2)
14	Fire safety operational booklet (SOLAS 1974 regulation II-2/16.2)	كتيب تشغيل السلامة من الحرائق (SOLAS 1974 لائحة II-2/16.2)
15	Fire safety training manual (SOLAS 1974 regulation II-2/15.2.3)	دليل التدريب على السلامة من الحرائق (SOLAS 1974 لائحة II-2/15.2.3)
16	Training manual (SOLAS 1974 regulation III/35)	دليل التدريب (SOLAS 1974 لائحة III/35)
17	Onboard training, drills and maintenance records (SOLAS 1974 regulations II-2/15.2.2.5, III/19.3, III/19.5, III/20.6 and III/20.7)	التدريب على متن السفينة، التمرينات وسجلات الصيانة (SOLAS 1974 اللوائح II-2/15.2.2.5، III/19.3، III/19.5، III/20.6 و III/20.7)
18	Ship-specific plans and procedures for recovery of persons from the water (SOLAS 1974 regulation III/17-1, resolution MSC.346(91) and MSC.1/Circ.1447)	الخطط والإجراءات الخاصة بالسفن لاستعادة الأشخاص من الماء (SOLAS 1974 لائحة III/17-1، القرار MSC.346(91) والتعميم MSC.1/Circ.1447)
19	Decision support system for masters (Passenger ships) (SOLAS 1974 regulation III/29)	نظام دعم القرار للربانة (سفن الركاب) (SOLAS 1974 لائحة III/29)
20	International Code of Signals and a copy of Volume III of IAMSAR Manual (SOLAS 1974 regulation V/21)	الكود الدولي للإشارات ونسخة من المجلد الثالث من دليل IAMSAR (SOLAS 1974 لائحة V/21)
21	Records of navigational activities (SOLAS 1974 regulations V/26 and V/28.1)	سجلات الأنشطة الملاحية (SOLAS 1974 اللوائح V/26 و V/28.1)
22	Ship Security Plan and associated records (SOLAS 1974 regulation XI-2/9 and ISPS Code part A/9 and 10)	خطة أمن السفينة والسجلات المرتبطة بها (SOLAS 1974 اللائحة XI-2/9 و ISPS Code الجزء A/9 و 10)
23	Engine International Air Pollution Prevention Certificate (NOX Technical Code 2008 paragraph 2.1.1.1)	شهادة منع تلوث الهواء الدولية للمحرك (الرمز الفني لأكاسيد النيتروجين 2008 الفقرة 2.1.1.1)
24	EEDI Technical File (MARPOL Annex VI regulation 20) (Energy Efficiency Design Index)	الملف الفني EEDI (MARPOL الملحق السادس، اللائحة 20)

رقم	اسم الوثيقة/الشهادة باللغة الإنجليزية	اسم الوثيقة/الشهادة باللغة العربية
25	EEXI Technical File (MARPOL Annex VI regulation 23)	الملف الفني لـ EEXI (MARPOL الملحق السادس، اللائحة 23)
26	Onboard Management Manual (OMM) for Shaft Power Limitation (ShaPoLi) / Engine Power Limitation (EPL), if applicable (MARPOL Annex VI regulation 23 and resolution MEPC.335(76))	دليل إدارة على متن السفينة (OMM) للحد من قوة العمود (ShaPoLi)/الحد من قوة المحرك (EPL)، إذا كان ذلك ممكناً (MARPOL الملحق السادس، اللائحة 23 والقرار (MEPC.335(76))
27	Technical Files (NOX Technical Code 2008 paragraph 2.3.4)	الملفات الفنية (الرمز الفني لأكاسيد النيتروجين 2008 الفقرة 2.3.4)
28	Record Book of Engine Parameters (NOX Technical Code paragraph 2.3.7)	دفتر تسجيل مؤشرات المحرك (NOX Technical Code الفقرة 2.3.7)
29	Type approval certificate of incinerator (MARPOL Annex VI regulation 16.6)	شهادة الموافقة على نوع المحرقة (MARPOL الملحق السادس، اللائحة 16.6)
30	Manufacturer's operating manual for incinerators (MARPOL Annex VI regulation 16.7)	كتيب الشركة المصنعة للمحارق (MARPOL الملحق السادس، اللائحة 16.7)
31	Fuel oil changeover procedure (MARPOL Annex VI regulation 14.6)	إجراء التغيير في زيت الوقود (MARPOL الملحق السادس، اللائحة 14.6)
32	Bunker delivery notes and representative sample (MARPOL Annex VI regulations 18.6 and 18.8.1)	مستند تسليم الوقود والعينة (MARPOL الملحق السادس، اللوائح 18.6 و 18.8.1)
33	Shipboard oil pollution emergency plan (SOPEP) (MARPOL Annex I regulation 37.1 and resolution MEPC.54(32), as amended by resolution MEPC.86(44))	خطة الطوارئ للتلوث الزيتي على متن السفن (SOPEP) (MARPOL الملحق الأول، اللائحة 37.1 والقرار (MEPC.54(32)، بصيغته المعدلة بموجب القرار (MEPC.86(44))
34	Shipboard marine pollution emergency plan for noxious liquid substances (MARPOL Annex II regulation 17)	خطة الطوارئ للتلوث البحري على ظهر السفن للمواد السائلة الضارة (MARPOL الملحق الثاني، اللائحة 17)
35	Ship Energy Efficiency Management Plan (MARPOL Annex VI regulation 22, MEPC.1/Circ.795)	خطة إدارة كفاءة طاقة السفن (MARPOL الملحق السادس، اللائحة 22 والتعميم (MEPC.1/Circ.795)
36	STS operation plan and records of STS operations (MARPOL Annex I regulation 41)	خطة تشغيل سفينة جنب سفينة وسجلات عمليات STS (MARPOL الملحق الأول، اللائحة 41)

رقم	اسم الوثيقة/الشهادة باللغة الإنجليزية	اسم الوثيقة/الشهادة باللغة العربية
37	Procedures and Arrangements Manual (chemical tankers) (MARPOL Annex II regulation 14.1; resolution MEPC.18(22), as amended by resolution MEPC.62(35))	دليل الإجراءات والترتيبات (ناقلات المواد الكيميائية) (MARPOL الملحق II، اللائحة 14.1؛ القرار MEPC.18(22)، بصيغته المعدلة بموجب القرار (MEPC.62(35))
38	VOC Management Plan (MARPOL Annex VI regulation 15.6)	خطة إدارة المركبات العضوية المتطايرة (MARPOL الملحق السادس، اللائحة 15.6)
39	Ballast Water Management Plan (BWM 2004 regulation B-1 and resolution MEPC.127(53), as amended)	خطة إدارة مياه الصابورة (BWM 2004 لائحة B-1 والقرار MEPC.127(53)، بصيغته المعدلة)
40	LRIT conformance test report (SOLAS 1974 regulation V/19-1.6 and MSC.1/Circ.1307)	تقرير اختبار المطابقة LRIT (SOLAS 1974 لائحة V/19-1.6 والتعميم MSC.1/Circ.1307)
41	Copy of the certificate of compliance issued by the testing facility, stating the date of compliance and the applicable performance standards of VDR (voyage data recorder) (SOLAS 1974 regulation V/18.8)	نسخة من شهادة الامتثال الصادرة عن منشأة الاختبار، التي توضح تاريخ الامتثال ومعايير الأداء المعمول بها لـ VDR (مسجل بيانات الرحلة) (SOLAS 1974 لائحة V/18.8)
42	AIS test report (SOLAS 1974 regulation V/18.9 and MSC.1/Circ.1252)	تقرير اختبار AIS (SOLAS 1974 لائحة V/18.9 والتعميم MSC.1/Circ.1252)
43	Noise survey report (SOLAS 1974 regulation II-1/3-12)	تقرير معاينة الضوضاء (SOLAS 1974 لائحة II-1/3-12)
44	Oil discharge monitoring and control (ODMC) operational manual (MARPOL Annex I regulation 31; resolution A.496(XII); resolution A.586(14), as amended by resolution MEPC.24(22); and resolution MEPC.108(49), as amended by resolution MEPC.240(65))	الدليل التشغيلي لرصد ومراقبة تصريف الزيت (ODMC) (MARPOL الملحق الأول، اللائحة 31؛ القرار A.496(XII)؛ القرار A.586(14)، بصيغته المعدلة بالقرار MEPC.24(22)؛ والقرار MEPC.108(49)، بصيغته المعدلة بالقرار (MEPC.240(65))
45	Crude Oil Washing Operation and Equipment Manual (MARPOL Annex I regulation 35 and resolution MEPC.81(43))	دليل تشغيل ومعدات غسل الزيت الخام (MARPOL الملحق الأول، اللائحة 35 والقرار MEPC.81(43))
46	Material Safety Data Sheets (MSDS) (SOLAS 1974 regulation VI/5-1 and resolution MSC.286(86))	أوراق بيانات سلامة المواد (MSDS) (SOLAS 1974 لائحة VI/5-1 والقرار MSC.286(86))

اسم الوثيقة/الشهادة باللغة العربية	اسم الوثيقة/الشهادة باللغة الإنجليزية	رقم
سجل أنظمة مقاومة التصاق الشوائب (AFS 2001 الملحق 4، اللائحة 2)	Record of AFS (AFS 2001 annex 4 regulation 2)	47
ملف الطلاء الفني (SOLAS 1974 لائحة II-1/3-2)	Coating Technical File (SOLAS 1974 regulation II-1/3-2)	48
خطط الصيانة (SOLAS 1974 اللوائح II-2/14.2.2، II-2/14.3 و II-2/14.4)	Maintenance plans (SOLAS 1974 regulations II-2/14.2.2, II-2/14.3 and II-2/14.4)	49

الجزء C: الوثائق المرجعية

LAWSONSOCIETY.LY

رقم	اسم الوثيقة/الشهادة باللغة الإنجليزية	اسم الوثيقة/الشهادة باللغة العربية
1	Certificate of Registry or other document of nationality (UNCLOS article 91)	شهادة التسجيل أو وثيقة أخرى للجنسية (المادة 91 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار UNCLOS)
2	Certificates as to the ship's hull strength and machinery installations issued by the classification society in question (only to be required if the ship maintains its class with a classification society)	الشهادات المتعلقة بمتانة بدن السفينة ومنشآت الآلات الصادرة عن هيئة التصنيف المعنية (تطلب فقط إذا كانت السفينة تبقي مصنفة من قبل هيئة للتصنيف)
3	Cargo Gear Record Book (ILO Convention No.32 art.9.2(4) and ILO Convention No.152 art.25)	سجل معدات مناولة البضائع (اتفاقية منظمة العمل الدولية الرقم 32 المادة 9.2(4) والرقم 152 المادة 25)
4	Certificates loading and unloading equipment (ILO Convention No.134 art.4.3(e) and ILO Convention No.32 art.9(4))	شهادات معدات التحميل والتفريغ (المادة 4.3(هـ) للرقم 134 والمادة 9(4) للرقم 32 الصادرة عن منظمة العمل الدولية ILO)
5	Medical certificates (ILO Convention No.73) OR MLC (2006 Standard A1.2)	الشهادات الطبية (الاتفاقية رقم 73 الصادرة عن منظمة العمل الدولية أو MLC 2006 (A1.2)
6	Records of hours of work or rest of seafarers (ILO Convention No. 180-part II art. 8.1)	سجل ساعات عمل أو راحة البحارة (المادة 8.1 من الجزء II رقم 180 الصادرة عن منظمة العمل الدولية)
7	Maritime Labour Certificate (MLC 2006 regulation 5.1.3)	شهادة العمل البحري (MLC 2006 لائحة 5.1.3)
8	Declaration of Maritime Labour compliance on board (parts I and II) (MLC 2006 regulation 5.1.3)	إعلان امتثال العمل البحري على متن السفينة (الجزآن الأول والثاني) (اللائحة 5.1.3 من اتفاقية العمل البحري)
9	Seafarers' employment agreements (MLC 2006 Standard A 2.1)	اتفاقيات توظيف البحارة (MLC 2006 (Standard A 2.1)
10	Certificate of insurance or financial security for repatriation of seafarers (MLC 2006, regulation 2.5)	شهادة التأمين أو الأمن المالي لإعادة البحارة إلى أوطانهم (MLC 2006، اللائحة 2.5)
11	Certificate of insurance or financial security for shipowners' liability (MLC 2006 regulation 4.2)	شهادة التأمين أو الضمانة المالية (مسؤولية مالكي السفن) (MLC 2006 لائحة 4.2)

تقرير عن التفتيش الواجب إجراؤه وفقاً لإجراءات الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء (FORM A)

الرقم	البند بالإنجليزية	البند بالعربية
1	Name of reporting authority	اسم السلطة المبلغة
2	Name of ship	اسم السفينة
3	Flag of ship	علم السفينة
4	Type of ship	نوع السفينة
5	Call sign	إشارة النداء
6	IMO number	رقم IMO
7	Gross tonnage	الحمولة الإجمالية
8	Deadweight (where applicable)	الوزن الساكن (حيثما ينطبق)
9	Year of build	سنة البناء
10	Date of inspection	تاريخ التفتيش
11	Place of inspection	مكان التفتيش
12	Classification society	هيئة التصنيف
13	Date of release from detention	تاريخ الإفراج من الحجز
14	Particulars of ISM company (details or IMO Company Number)	تفاصيل شركة الإدارة الدولية للسلامة (ISM) (التفاصيل أو رقم شركة IMO)
15	Contact information of financial security provider Expiry date	معلومات الاتصال لموفر الضمان المالي تاريخ الانتهاء

الشهادة/الشهادات ذات الصلة	Relevant certificate(s)	16
العنوان	Title	(a)
السلطة المصدرة	Issuing authority	(b)
تواريخ الإصدار والانتها	Dates of issue and expiry	(c)
معلومات عن آخر مسح سنوي أو متوسط	Information on last intermediate or annual survey	(d)
التاريخ	Date	
سلطة المسح	Surveying authority	
المكان	Place	

13. Deficiencies | النواقص

لا | No

نعم | Yes (see attached FORM B) (انظر نموذج B المرفق)

14. Penalty imposed | الغرامة المفروضة

لا | No

نعم | Yes Amount: نعم المبلغ:

15. Ship detained | احتجاز السفينة

لا | No

نعم | Yes

16. Supporting documentation | الوثائق الداعمة

لا | No

نعم | Yes (see annex) (انظر الملحق)

Issuing office

	الاسم (Name)
	الهاتف (Telephone)
	الفاكس (Telefax)
	البريد الإلكتروني (Email)
	التوقيع (Signature) (duly authorized PSCO of reporting authority)

ملاحظات مهمة:

- يجب الاحتفاظ بهذا التقرير على متن السفينة لمدة سنتين ويجب أن يكون متاحًا لاطلاع ضباط رقابة دولة الميناء في جميع الأوقات.
- تم إصدار تقرير التفتيش هذا لغرض إبلاغ الربان والدول الأخرى بأن تفتيشًا قد تم.
- لا يمكن اعتبار هذا التقرير شهادة صلاحية للإبحار تتجاوز الشهادات المطلوبة من السفينة حملها.
- (يتم استكماله في حالة الاحتجاز): إذا تم احتجاز السفينة، ترسل نسخة إلى: دولة العلم، والمكتب الرئيسي، ومنظمة [؟]، والمنظمة المعترف بها (إذا انطبق).
- يجب إكمال البند 13 (Deficiencies) وباقي البنود اللاحقة في حالة وجود نواقص .

الملحق 14: نموذج "ب" - تقرير النواقص

تقرير النواقص التي لم يتم تصحيحها بالكامل أو التي تم تصحيحها بشكل مؤقت فقط (REPORT OF DEFICIENCIES)
(يتم إرسال نسخة إلى السلطة البحرية للميناء التالي، إدارة دولة العلم، أو أي سلطة تصديق أخرى حسب الاقتضاء).

LAW SOCIETY

الرقم	البند بالإنجليزية	البند بالعربية
1	From (country/region)	من (البلد/ المنطقة)
2	Port	الميناء
3	To (country/region)	إلى (البلد/ المنطقة)
4	Port	الميناء
5	Name of ship	اسم السفينة
6	Date departed	تاريخ المغادرة
7	Estimated place and time of arrival	المكان والوقت المتوقع للوصول
8	IMO number	رقم IMO
9	Flag of ship and POR	علم السفينة وميناء التسجيل (POR)
10	Type of ship	نوع السفينة
11	Call sign	إشارة النداء
12	Gross tonnage	الحمولة الإجمالية
13	Year of build	سنة البناء
14	Issuing authority of relevant certificate(s)	السلطة المصدرة للشهادة (الشهادات) ذات الصلة
15	Nature of deficiencies to be rectified	طبيعة النواقص التي يجب تصحيحها
16	Suggested action (including action at next port of call)	الإجراء المقترح (بما في ذلك الإجراء في الميناء التالي للاتصال)
17	Action taken	الإجراء المتخذ

Reporting authority

	الاسم (Name)
	الفاكس/البريد الإلكتروني (Telefax/email)
	التوقيع (Signature) (duly authorized PSCO of reporting authority)
	التاريخ (Date)

الملحق 15: نموذج "ج" - تقرير الإجراءات المتخذة

تقرير الإجراءات المتخذة للسلطة المُبلغَة (REPORT OF ACTION TAKEN TO THE NOTIFYING AUTHORITY)

(بموجب أحكام الفقرة 3.7.3 من إجراءات الرقابة على دولة الميناء (القرار (A.1185(33))

من: (From)	إلى: (To)
(الاسم Name)	(الاسم Name)
(المنصب Position)	(المنصب Position)
(السلطة Authority)	(السلطة Authority)
(الهاتف Telephone)	(الهاتف Telephone)
الفاكس/البريد الإلكتروني (Telefax/email)	الفاكس/البريد الإلكتروني (Telefax/email)

LAW SOCIETY

الرقم	البند
1	Name of ship (اسم السفينة)
2	Call sign (إشارة النداء)
3	Port of inspection (ميناء التفتيش)
4	Date of inspection (تاريخ التفتيش)
5	IMO number (رقم IMO)
6	Action taken (الإجراء المتخذ)
7	Deficiencies (النواقص)
8	Action taken (الإجراء المتخذ)
9	Next port (الميناء التالي)
10	Supporting documentation (الوثائق الداعمة)
	No (لا)
	Yes (نعم) (انظر المرفق)

التاريخ (Date):

التوقيع (Signature):

الملحق 16: نموذج الإبلاغ عن مخالفة اتفاقية ماربول

نموذج الإبلاغ عن مخالفة اتفاقية ماربول (المادة 6) (FORMAT FOR THE REPORT OF CONTRAVENTION OF MARPOL)
(article 6)

الرقم	البند بالإنجليزية	البند بالعربية
1	Reporting country	البلد المبلغ
2	Name of ship	اسم السفينة
3	Flag of ship	علم السفينة
4	Type of ship	نوع السفينة
5	Call sign	إشارة النداء
6	IMO number	رقم IMO
7	Gross tonnage	الحمولة الإجمالية
8	Deadweight (where appropriate)	الوزن الساكن (حيثما ينطبق)
9	Year of build	سنة البناء
10	Classification society	هيئة التصنيف
11	Date of incident	تاريخ الحادث
12	Place of incident	مكان الحادث
13	Date of investigation	تاريخ التحقيق

ملاحظات للإبلاغ في حالة مخالفة أحكام التفريغ:

يتم إكمال هذا التقرير بالإضافة إلى تقرير دولة الميناء عن النواقص، ويجب أن يكون وفقاً للأجزاء 2 و 3 من الملحق 3 و/أو الأجزاء 2 و 3 من الملحق 4، حسب الاقتضاء، ويجب استكمالها بوثائق مثل:

- بيان من مراقب التلوث. يجب أن يتضمن البيان اعتبارات تقود المراقب للاستنتاج بأن لا مصدر تلوث آخر محتمل هو في الواقع المصدر.
- المعلومات المناسبة المدرجة ضمن القسم 1 من الجزء 3 من الملحقين 3 و 4 للإجراءات.
- بيانات تتعلق بإجراءات أخذ العينات لكل من البقعة وعلى متن السفينة. يجب أن تتضمن هذه البيانات الموقع والوقت الذي أُخذت فيه العينات، وهوية الشخص (الأشخاص) الذي أخذ العينات وإيصالات تحدد الأشخاص الذين لديهم عهدة العينات واستلموا نقلها.
- تقارير تحليل العينات المأخوذة من البقعة وعلى متن السفينة. يجب أن تتضمن التقارير نتائج التحليل، وصفاً للطريقة المستخدمة، وإشارة إلى أو نسخاً من الوثائق العلمية التي تشهد بدقة وصحة الطريقة المستخدمة وأسماء الأشخاص الذين أجروا التحليل وخبراتهم.
- بيان من ضابط رقابة دولة الميناء (PSCO) على متن السفينة، إذا انطبق، بالإضافة إلى رتبة ومنظمة ضابط رقابة دولة الميناء.
- بيانات من الأشخاص الذين تم استجوابهم.

- بيانات من الشهود.
- صور فوتوغرافية للبقعة.
- نسخ أو مطبوعات من الصفحات ذات الصلة من دفاتر سجلات الزيت/البضائع، ودفاتر السجل، وتسجيلات التفريغ، إلخ.

الاسم والمنصب (مسؤول التحقيق في المخالفات المخول حسب الأصول)

التوقيع

الملحق 17: تعليقات دولة العلم على تقرير الاحتجاز

تعليقات دولة العلم على تقرير الاحتجاز (COMMENTS BY FLAG STATE ON DETENTION REPORT)

البند	المعلومة المطلوبة
Name of ship	اسم السفينة
IMO number/call sign	رقم IMO/إشارة النداء
Flag State	دولة العلم
Gross tonnage	الحمولة الإجمالية
Deadweight (where appropriate)	الوزن الساكن (حيثما ينطبق)
Date of report	تاريخ التقرير
Report by	مُعد التقرير
Classification society	هيئة التصنيف
Recognized organization involved	المنظمة المعترف بها المشاركة

هل تلقيت إشعار الاحتجاز؟ (ضع علامة في المربع إذا كانت الإجابة "نعم") \$square\\$\\$

الإجراء المتخذ

31. Deficiencies a) (النواقص)

32. Cause b) (السبب)

33. Action taken c) (الإجراء المتخذ)

Additional Information (معلومات إضافية):

الملحق 18: إرشادات المراقبة

إرشادات المراقبة (رقابة دولة الميناء) بموجب ماربول الملحق السادس.

مادة 1.1

تهدف هذه الوثيقة إلى تقديم إرشادات أساسية حول إجراء عمليات التفتيش في دولة الميناء للامتثال للملحق السادس لاتفاقية ماربول المشار إليه فيما يلي باسم "الملحق"، وتوفير التنسيق في إجراء عمليات التفتيش هذه، والاعتراف بأوجه القصور وتطبيق إجراءات المراقبة.

الفصل 2: عمليات التفتيش على السفن المطلوبة لحمل شهادة IAPP و/أو شهادة IEE

مادة 2.1

التفتيش الأولي

2.1.1 يجب أن يتأكد ضابط المراقبة في دولة الميناء (PSCO) من حالة السفينة فيما يتعلق بتطبيق اللائحتين 22 و 24 من الملحق، وحمولة السفينة، وتاريخ بناء السفينة وتاريخ تركيب المعدات على متن السفينة والتي تخضع لأحكام الملحق، من أجل تأكيد اللوائح المعمول بها في الملحق.

2.1.2 كفحص أولي، يجب التأكد من صحة شهادة IAPP من خلال التحقق من أن الشهادة مكتملة وموقعة بشكل صحيح ومن أن المعايينات المطلوبة قد تم إجراؤها.

2.1.3 من خلال فحص ملحق الشهادة IAPP، يمكن لـ PSCO تحديد مدى تجهيز السفينة للوقاية من تلوث الهواء.

2.1.4 إذا كانت مذكرة تسليم الوقود (BDN) أو العينة التمثيلية المطلوبة بموجب اللائحة VI/18 المقدمة إلى السفينة غير متوافقة مع المتطلبات ذات الصلة (يتم تحديد مذكرة تسليم الوقود (BDN) في المرفق 7 من الملحق/لاتفاقية ماربول)، فيجوز للربان أو الضابط المسؤول عن عملية التزود بالوقود توثيق ذلك من خلال إخطار إلى إدارة علم السفينة مع إرسال نسخ إلى سلطة الميناء التي لم تتلق السفينة تحت ولايتها الوثائق المطلوبة بموجب عملية التزود بالوقود وإلى مزود الوقود.

2.1.5 بالإضافة إلى ذلك، إذا أظهر BDN وقودًا متوافقًا، ولكن لدى الربان نتائج اختبار مستقلة لعينة زيت الوقود التي أخذتها السفينة أثناء التزويد بالوقود والتي تشير إلى عدم الامتثال، فقد يكون الربان قد وثق ذلك من خلال إخطار إلى إدارة علم السفينة مع نسخ إلى السلطة المختصة في ميناء الوجهة ذي الصلة، والإدارة التي يقع تحت ولايتها مزود الوقود وموزع الوقود.

2.1.6 وفي جميع الأحوال، يجوز الاحتفاظ بنسخة على متن السفينة، إلى جانب أي وثائق تجارية متاحة، للتدقيق اللاحق من جانب رقابة دولة الميناء.

2.1.7 كفحص أولي، ينبغي التأكد من صحة شهادة IEE من خلال التحقق من أن الشهادة مكتملة وموقعة بشكل صحيح.

مادة 2.2

التفتيش الأولي على السفن المجهزة بوسائل مكافئة للامتثال لأكاسيد الكبريت

2.2.1 على السفن المجهزة بوسائل امتثال مكافئة، سينظر PSCO في:

- دليل على أن السفينة قد تلقت الموافقة المناسبة لأي وسيلة معادلة مثبتة (معتمدة، قيد التجربة أو قيد التشغيل).
- دليل على أن السفينة تستخدم وسيلة معادلة، على النحو المحدد في ملحق شهادة IAPP، لوحدة احتراق زيت الوقود على متن السفينة أو أن زيت الوقود المتوافق يستخدم في معدات غير مشمولة بذلك.
- BDNS الموجودة على متن السفينة، والتي تشير إلى أن زيت الوقود مخصص للاستخدام مع وسائل مكافئة للامتثال لأكاسيد الكبريت أو أن السفينة تخضع لإعفاء ذي صلة لإجراء تجارب لخفض انبعاثات أكاسيد الكبريت وبحوث تكنولوجيا التحكم.

2.2.2 في حالة عدم امتثال نظام EGCS للمتطلبات ذات الصلة بخلاف الفترات الانتقالية والارتفاعات المعزولة في المخرجات المسجلة، قد يكون الربان أو الضابط المسؤول قد وثق ذلك من خلال إخطار إلى إدارة علم السفينة مع نسخ إلى السلطة المختصة في ميناء الوصول ذي الصلة، وتقديم الإجراءات التصحيحية المتخذة من أجل تصحيح الوضع وفقاً للإرشادات الواردة في الدليل الفني لـ EGCS. في حالة حدوث عطل في أجهزة مراقبة الانبعاثات في الهواء أو مراقبة تصريف مياه الغسيل في البحر، فقد يكون لدى السفينة وثائق بديلة توضح الامتثال.

مادة 2.3

التفتيش الأولي داخل منطقة التحكم في الانبعاث

2.3.1 عندما يتم فحص سفينة في ميناء في ECA مخصص للتحكم في انبعاثات SOx، يجب أن ينظر PSCO في:

22. دليل على زيت الوقود الذي تم تسليمه واستخدامه على متن السفينة مع محتوى كبريت لا يزيد عن 0.10 m/m من خلال BDNS والسجلات المناسبة على متن السفينة بما في ذلك سجلات عمليات التزويد بالوقود على النحو المنصوص عليه في سجل النفط (اللائحتان VI/18.5 و VI/14.4 الجزء 1).
23. بالنسبة لتلك السفن التي تستخدم زيوت ووقود منفصلة للامتثال لللائحة VI/14، ودليل على إجراء مكتوب بلغة عمل أو لغات يفهمها الطاقم وسجلات التحول إلى زيت الوقود بمحتوى كبريت لا يزيد عن 0.10 m/m قبل دخول ECA بحيث كان يتم استخدام الوقود المتوافق أثناء الإبحار في ECA بالكامل كما هو مطلوب في اللائحة VI/14.6.

2.3.2 عندما يتم فحص سفينة تنطبق عليها اللائحة VI/13.5.1 على منطقة معينة للتحكم في انبعاثات أكاسيد النيتروجين من المستوى (NOx Tier III) في ميناء في تلك المنطقة، ينبغي أن ينظر PSCO في:

23. السجلات المتعلقة بالطبقة وحالة التشغيل/الإيقاف، جنباً إلى جنب مع أي تغييرات على تلك الحالة أثناء وجودها داخل منطقة التحكم في انبعاثات أكاسيد النيتروجين من المستوى الثالث، والتي يجب تسجيلها على النحو المطلوب بموجب اللائحة VI/13.5.3 فيما يتعلق بمحرك ديزل معتمد لكل من Tier II و Tier III أو معتمد من Tier II فقط.
24. حالة محرك الديزل البحري المركب والمعتمد لكل من المستويين الثاني والثالث يوضح أن هذا المحرك كان يعمل في حالة المستوى الثالث عند الدخول إلى منطقة التحكم في انبعاثات أكاسيد النيتروجين من المستوى الثالث وقد تم الحفاظ على هذه الحالة في جميع الأوقات أثناء الإبحار كان محرك الديزل يعمل في تلك المنطقة، أو
25. السجلات المتعلقة بالشروط المرتبطة بالإعفاء الممنوح بموجب اللائحة VI/13.5.4، والتحقق من تسجيلها على النحو الذي يتطلبه ذلك الإعفاء، والتأكد من الامتثال لشروط ومدة ذلك الإعفاء على النحو المطلوب.

مادة 2.4

التفتيش الأولي خارج ECA أو أول ميناء بعد عبور ECA

2.4.1 عندما يتم فحص سفينة في ميناء خارج ECA، سينظر PSCO إلى نفس الوثائق والأدلة أثناء عمليات التفتيش في الموانئ داخل ECA. يجب على PSCO، على وجه الخصوص، النظر في:

15. دليل على أن محتوى الكبريت في زيت الوقود يتوافق مع اللائحة V/14.1 من خلال BDNS والسجلات المناسبة على متن السفينة بما في ذلك سجلات عمليات التزويد بالوقود على النحو المبين في الجزء الأول من دفتر سجلات الزيت (اللائحتان VI/18.5/14.4).

16. دليل على إجراء مكتوب بلغة عمل أو لغات يفهمها الطاقم وسجلات التحول من زيت الوقود الذي يحتوي على نسبة كبريت لا تزيد عن $0.10\% \text{ m/m}$ بعد مغادرة ECA بحيث يتم استخدام الوقود المتوافق أثناء الإبحار في منطقة التحكم في الانبعاثات بأكملها.

2.4.2 عندما يتم فحص السفينة التي تنطبق عليها اللائحة VI/13.5.1 على منطقة معينة للتحكم في انبعاثات NOx Tier III في ميناء خارج تلك المنطقة. يجب على PSCO أن ينظر في السجلات المطلوبة في 2.3.2.1 و 2.3.2.2 أو 2.3.2.3 لضمان الامتثال للمتطلبات ذات الصلة طوال الفترة الزمنية التي كانت السفينة تعمل فيها في تلك المنطقة.

مادة 2.5

نتيجة التفتيش الأولي

2.5.1 إذا كانت الشهادات والوثائق صالحة ومناسبة، وبعد فحص السفينة للتحقق من أن الحالة العامة للسفينة تفي بالقواعد والمعايير الدولية المقبولة عمومًا، وأن الانطباعات والملاحظات العامة لـ PSCO على متن السفينة تؤكد مستوى جيد من الصيانة، يجب اعتبار إجراءات التفتيش منتهية بشكل مرض.

2.5.2 ومع ذلك، إذا أعطت انطباعات PSCO العامة أو ملاحظاته على متن السفينة أسبابًا واضحة (انظر الفقرة 2.5.3) للاعتقاد بأن حالة السفينة أو معداتها لا تتوافق إلى حد كبير مع تفاصيل الشهادات أو المستندات، فيجب على PSCO أن ينتقل إلى تفتيش أكثر تفصيلاً.

2.5.3 تشمل الأسباب الواضحة لإجراء تفتيش أكثر تفصيلاً ما يلي:

15. دليل على أن الشهادات المطلوبة في الملحق مفقودة أو غير صالحة بشكل واضح.

16. دليل على أن المستندات المطلوبة في الملحق مفقودة أو غير صالحة بشكل واضح.

17. عدم وجود أو خلل في المعدات أو الترتيبات المحددة في الشهادات أو المستندات.

18. دليل على تناقض بين المعلومات الواردة في مذكرة تسليم القبو والفقرة 2.3 من ملحق شهادة IAPP.

19. دليل على أن وسيلة معادلة لم يتم استخدامها على النحو المطلوب.

20. دليل، على سبيل المثال من خلال حساب الوقود، على أن كمية زيت الوقود المتوافق مع السفن غير متوافقة مع خطة رحلة السفينة.

21. استلام تقرير أو شكوى تحتوي على معلومات تفيد بأن السفينة تبدو غير ممثلة بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر معلومات من مراقبة الاستشعار عن بعد لانبعاثات غاز أكسيد الكبريت أو أجهزة قياس محتوى الكبريت في زيت الوقود المحمول والتي تشير إلى أن السفينة يبدو أنها تستخدم وقودًا غير متوافق أثناء قيد التشغيل/قيد التنفيذ.

22. دليل على أن حالة التشغيل/الإيقاف للمحركات الديزل البحرية المركبة القابلة للتطبيق لم تتم صيانتها بشكل صحيح أو كما هو مطلوب.

23. استلام تقرير أو شكوى تحتوي على معلومات تفيد بأن واحدًا أو أكثر من محركات الديزل البحرية المركبة لم يتم تشغيلها وفقًا لأحكام الملف الفني المعني أو المتطلبات ذات الصلة بمنطقة معينة للتحكم في انبعاثات NOx من المستوى III.
24. استلام تقرير أو شكوى تحتوي على معلومات تفيد بأن الشروط المرتبطة بالإعفاء الممنوح بموجب اللائحة VI/13.5.4 لم يتم الامتثال لها.
25. معلومات أو أدلة على أن الربان أو الطاقم غير مطلعين على العمليات الأساسية على متن السفينة المتعلقة بتنفيذ خطة إدارة كفاءة الطاقة في السفن (SEEMP) (بما في ذلك خطة الإجراءات التصحيحية - بالنسبة للسفينة المصنفة على أنها D لمدة 3 سنوات متتالية أو المصنفة على أنها E) وفقًا لللائحة 28 من الملحق السادس لاتفاقية ماربول، أو أن مثل هذه العمليات لم يتم تنفيذها.
26. دليلًا على أن نظام الحد الأقصى لقوة العمود القابلة للتجاوز (ShaPoLi)/الحد الأقصى لقوة المحرك القابلة للتجاوز (EPL) قد تم تجاوزه دون إشعارات مناسبة وفقًا لإرشادات EEXI ShaPoLi/EPL.

مادة 2.6

التفتيش الأكثر تفصيلاً

2.6.1 يجب على PSCO التحقق مما يلي:

19. أن يتم تنفيذ إجراءات صيانة فعالة للمعدات المحتوية على مواد مستنفدة للأوزون.
20. لا توجد انبعاثات متعمدة للمواد المستنفدة للأوزون.

2.6.2 من أجل التحقق من أن كل محرك ديزل بحري مركب بقدرة إنتاجية تزيد عن 130 كيلوواط معتمد من قبل الإدارة وفقًا ل الكود الفني لأكاسيد النيتروجين ويتم صيانتها بشكل مناسب، يجب على PSCO أن يولي اهتمامًا خاصًا لما يلي:

38. فحص محركات الديزل البحرية هذه لتتوافق مع شهادة EIAPP وملحقها، والملف الفني، وإذا أمكن، دفتر سجل معلومات المحرك أو دليل المراقبة على متن السفينة والبيانات ذات الصلة.
39. فحص محركات الديزل البحرية المحددة في الملفات الفنية للتحقق من عدم إجراء أي تعديلات غير معتمدة، والتي قد تؤثر على انبعاثات أكاسيد النيتروجين، على محركات الديزل البحرية.
40. في حالة وجود محرك ديزل بحري مركب ومعتمد من المستوى III، تحقق من السجلات المطلوبة، إن وجدت، وفقًا لللائحة VI/13.5.1 أو في الملف الفني، بما في ذلك تلك المطلوبة بموجب NOx Technical 2.3.6 من تم الاحتفاظ بالكود عند الضرورة وأن محرك الديزل البحري، بما في ذلك أي جهاز تحكم في أكاسيد النيتروجين والأنظمة والمعدات الإضافية المرتبطة به، بما في ذلك، عند تركيبها، ترتيبات الالتفافية (bypass)، يتم صيانتها وفقًا للملف الفني ذي الصلة وهو في حالة جيدة.
41. إذا كان ذلك ممكنًا، افحص ما إذا كانت الشروط المرتبطة بالإعفاء الممنوح بموجب اللائحة VI/13.5.4 قد تم الامتثال لها على النحو المطلوب.
42. فحص محركات الديزل البحرية بقدرة إنتاجية تزيد عن 5000 كيلو واط وإزاحة لكل أسطوانة عند 90 لترًا أو أكثر مثبتة على سفينة تم إنشاؤها في 1 يناير 1990 أو بعد ذلك التاريخ ولكن قبل 1 يناير 2000 للتحقق من أنها معتمدة، إذا لزم الأمر، وفقًا للمادة VI/13.7.
43. في حالة السفن التي تم تشييدها قبل 1 يناير 2000، تحقق من موافقة الإدارة على أي محرك ديزل بحري خضع لعملية تحويل رئيسية، على النحو المحدد في اللائحة VI/13.
44. محركات الديزل البحرية في حالات الطوارئ المخصصة للاستخدام فقط في حالة الطوارئ لا تزال قيد الاستخدام لهذا الغرض.

2.6.3 يجب أن يتحقق PSCO ويتأكد مما إذا كان زيت الوقود يتوافق مع أحكام اللائحة 1/14 مع مراعاة الملحق السادس من الملحق السادس لاتفاقية ماربول.

2.6.4 يجب على PSCO الانتباه إلى السجل المطلوب في اللائحة VI/14.6 من أجل تحديد محتوى الكبريت في زيت الوقود الذي تستخدمه السفينة اعتمادًا على منطقة الإبحار، أو أنه تم تطبيق وسائل أخرى معادلة معتمدة على النحو المطلوب، زيت الوقود يتم استهلاكه داخل وخارج ECA، وأن هناك وقودًا كافيًا وفقًا لللائحة VI/14 للوصول إلى وجهة الميناء التالية.

2.6.5 عند استخدام نظام EGCS، يجب على PSCO التحقق من أنه قد تم تثبيته وتشغيله، جنبًا إلى جنب مع أنظمة المراقبة الخاصة به، وفقًا للوثائق المعتمدة ذات الصلة ووفقًا لإجراءات المعاينة على النحو المنصوص عليه في OMM.

2.6.6 إذا كانت السفينة مجهزة بـ EGCS كوسيلة مكافئة للامتثال لـ SOx، فيجب على PSCO التحقق من أن النظام يعمل بشكل صحيح، ويعمل، وأن هناك أنظمة مراقبة مستمرة مع أجهزة تسجيل ومعالجة بيانات غير قابلة للعبث، إن أمكن، وتثبت السجلات الامتثال الضروري عند ضبطها مقابل الحدود الواردة في الوثائق المعتمدة وتنطبق على وحدات احتراق الوقود ذات الصلة الموجودة على متن السفينة. يمكن أن يشمل الفحص، على سبيل المثال لا الحصر، نسبة الانبعاثات، pH، و PAH، و قراءات التعكر كقيم حدية معطاة في ETM-A أو ETM-B ومؤشرات التشغيل كما هو مذكور في وثائق النظام.

2.6.7 إذا كانت السفينة ناقلة، على النحو المحدد في اللائحة VI/2.1.31، ينبغي على PSCO التحقق من تركيب نظام تجميع البخار المعتمد من الإدارة، مع مراعاة MSC/Circ.585، إذا لزم الأمر بموجب اللائحة 15/.

2.6.8 إذا كانت السفينة ناقلة تحمل نפט خام، فيجب على PSCO التحقق من وجود خطة إدارة المركبات العضوية المتطايرة المعتمدة على متنها.

2.6.9 يجب على PSCO التحقق من عدم حرق المواد المحظورة.

2.6.10 يجب أن يتحقق PSCO من أن حرق مخلفات مياه الصرف الصحي (sewage sludge) أو مخلفات الزيت (sludge oil) على متن السفن في الغلايات أو محطات الطاقة البحرية لا يتم أثناء وجود السفينة داخل الموانئ أو مصبات الأنهار (اللائحة VI/16.4).

2.6.11 يجب أن يتحقق PSCO من أن جهاز الحرق الموجود على ظهر السفينة، إذا كان مطلوبًا بموجب اللائحة VI/16.6.1، معتمد من الإدارة. بالنسبة لهذه الوحدات، يجب التحقق من صيانة المحرقة بشكل صحيح، لذلك يجب على PSCO فحص ما إذا كان:

18. المحرقة على ظهر السفينة متوافقة مع شهادة المحرقة على متن السفينة.

19. دليل التشغيل، من أجل تشغيل المحرقة الموجود على متن السفن ضمن الحدود المنصوص عليها في التذييل الرابع للملحق، تم توفيره.

20. يتم مراقبة درجة حرارة مخرج غاز المداخن في غرفة الاحتراق في جميع الأوقات التي تكون فيها الوحدة قيد التشغيل (اللائحة VI/16.9).

2.6.12 يجب أن يتحقق PSCO مما إذا كانت السفينة قد خضعت لعملية تحويل رئيسية (اللائحة VI/2.24) أو كانت هناك تغييرات على السفينة فيما يتعلق بالجوانب التي يغطيها الملف الفني EEDI.

2.6.13 إذا كانت هناك أسباب واضحة على النحو المحدد في الفقرة 2.5.3، فقد يقوم PSCO بفحص الإجراءات التشغيلية أو إجراءات إعداد التقارير من خلال تأكيد ما يلي:

38. أن يكون الربان أو الطاقم على دراية بإجراءات منع انبعاثات المواد المستنفدة للأوزون.

39. يكون الربان أو الطاقم على دراية ب التشغيل والصيانة السليمة لمحركات الديزل البحرية، وفقاً لملفاتهم الفنية أو ملف الطريقة المعتمدة، حسب الاقتضاء، ومع المراعاة الواجبة لمناطق التحكم في الانبعاثات للتحكم في أكاسيد النيتروجين.

40. الربان أو الطاقم على دراية بإجراءات التزود بالوقود فيما يتعلق بملاحظات BDN والسجلات على متن السفينة بما في ذلك دفتر سجل الزيت الجزء 1 (اللائحتان VI/18.5 و VI/14.4) والعينات المحفوظة على النحو المطلوب بموجب اللائحة VI/18.

41. أن يكون الربان أو الطاقم على دراية ب التشغيل الصحيح لنظام EGCS أو أي وسيلة معادلة أخرى على متن السفينة مع أي مراقبة وتسجيل مطبقة ومتطلبات حفظ السجلات.

42. أن يكون الربان أو الطاقم على معرفة وقد اتخذوا الإجراءات اللازمة ل تغيير زيت الوقود، أو ما يعادلها، المرتبطة بإثبات الامتثال داخل منطقة التحكم في الانبعاثات.

43. الربان أو الطاقم على دراية بإجراء فحص القمامة للتأكد من عدم حرق القمامة المحظورة.

44. أن يكون الربان أو الطاقم على دراية ب تشغيل المحرقة الموجودة على ظهر السفينة، كما هو مطلوب في اللائحة VI/16.6، ضمن الحدود المنصوص عليها في التذييل الرابع للملحق، وفقاً لدليل التشغيل الخاص به.

45. الربان أو الطاقم على دراية ب تنظيم انبعاثات المركبات العضوية المتطايرة، عندما تكون السفينة في الموانئ أو المحطات الخاضعة للولاية القضائية لطرف في بروتوكول عام 1997 لاتفاقية ماربول 78/73 حيث يجب أن تكون انبعاثات المركبات العضوية المتطايرة خاضعة للتنظيم، وعلى دراية ب التشغيل السليم لنظام تجميع البخار المعتمد من الإدارة في حال كانت السفينة ناقلة على النحو المحدد في اللائحة VI/2.21.

46. يكون الربان أو الطاقم على دراية ب تطبيق خطة إدارة المركبات العضوية المتطايرة، إن أمكن.

47. أن يكون القبطان أو الطاقم على دراية بالمتطلبات المتعلقة ب تنفيذ خطة إدارة كفاءة الطاقة في السفن (SEEMP) (خطة الإجراءات التصحيحية حيثما أمكن وفقاً لللائحة 28 من الملحق السادس لاتفاقية ماربول).

48. تم إعادة تنشيط نظام ShaPoLi/EPL الذي تم تجاوزه بشكل صحيح أو تم استبداله.

مادة 2.7

الأعطاب التي تؤدي لحجز السفينة (Detainable deficiencies)

2.7.1 أثناء ممارسة وظائفه، يجب على PSCO استخدام الحكم المهني لتحديد ما إذا كان سيتم احتجاز السفينة حتى يتم تصحيح أي أوجه قصور ملحوظة أو السماح لها بالإبحار مع بعض أوجه القصور التي لا تشكل تهديداً غير معقول بالضرر ضمن نطاق الملحق شريطة أن يتم معالجتها في الوقت المناسب. عند القيام بذلك، يجب أن يسترشد PSCO بالمتطلبات الواردة في الملحق، فيما يتعلق ببناء السفينة ومعدات تشغيلها، الضرورية لحماية البيئة البحرية أو سلامة الملاحة أو صحة الإنسان وأن قد يشكل الخروج عن هذه المتطلبات تهديداً غير معقول بإلحاق ضرر بجوانب الحماية المذكورة ويجب تجنبه.

2.7.2 من أجل مساعدة PSCO في استخدام هذه الإرشادات، هناك قائمة بأوجه القصور التي تعتبر، مع الأخذ في الاعتبار أحكام اللائحة VI/3، ذات طبيعة خطيرة لدرجة أنها قد تبرر احتجاز السفينة متضمنة:

39. عدم وجود شهادة IAPP صالحة أو شهادات EIAPP أو الملفات الفنية، إذا كان معمولاً بها.

40. عدم وجود شهادة IEE صالحة أو ملف EEDI الفني أو SEEMP.

41. عدم وجود بيان امتثال صالح - تقرير استهلاك زيت الوقود الذي يغطي عام 2019 وما بعده اعتباراً من 1 يونيو من كل عام يليه.

42. محرك ديزل بحري، بقدرة إنتاجية تزيد عن 130 كيلوواط، يتم تثبيته على متن سفينة تم إنشاؤها في أو بعد 1 يناير 2000، أو محرك ديزل بحري خضع لعملية تحويل رئيسية في 1 يناير 2000 أو بعده والتي لا تتوافق مع ملفه الفني أو في حالة عدم الاحتفاظ بالسجلات المطلوبة حسب الضرورة أو في حالة عدم استيفائها للمتطلبات السارية لمنطقة التحكم في انبعاثات أكاسيد النيتروجين من المستوى III التي تعمل فيها.

43. محرك ديزل بحري، بقدرة إنتاجية تزيد عن 5000 كيلوواط وإزاحة لكل أسطوانة عند 90 لترًا أو أكثر، يتم تثبيتها على متن سفينة تم إنشاؤها في أو بعد 1 يناير 1990 ولكن قبل 1 يناير 2000، وبطريقة معتمدة لهذا المحرك تم اعتماده من قبل الإدارة وكان متاحًا تجاريًا، ولم يتم تثبيت طريقة معتمدة بعد مسح التجديد الأول المحدد في اللائحة VI/13.7.2.
44. على السفن غير المجهزة بوسائل معادلة للامتثال لـ SOx، بناءً على منهجية تحليل العينة وفقًا للملحق السادس من الملحق السادس من اتفاقية ماربول، يتجاوز محتوى الكبريت في أي زيت وقود يتم استخدامه أو حملة للاستخدام على متن السفينة الحد المطبق المطلوب من قبل اللائحة VI/14. إذا ادعى الربان أنه لم يكن من الممكن استخدام زيت الوقود المتوافق، فإن يجب أن يأخذ PSCO في الاعتبار أحكام اللائحة VI/18.2 (انظر الملحق).
45. على السفن المجهزة بوسائل مكافئة للامتثال لـ SOx، عدم وجود موافقة مناسبة للوسائل المعادلة، والتي تنطبق على وحدات احتراق الوقود ذات الصلة على متنها. فيما يتعلق بوحدات الاحتراق غير المتصلة بـ EGCS، فإن محتوى الكبريت في أي زيت وقود يتم استخدامه في وحدات الاحتراق هذه يتجاوز الحدود المنصوص عليها في اللائحة VI/14 مع مراعاة أحكام اللائحة VI/18.2 (انظر الملحق).
46. عدم الامتثال للمتطلبات ذات الصلة أثناء التشغيل داخل منطقة التحكم في انبعاثات غاز أكسيد الكبريت (SOx) والتحكم في الجسيمات (particulate matter).
47. لا تتوافق المحرقة المركبة على ظهر السفينة في 1 يناير 2000 أو بعد ذلك التاريخ مع المتطلبات الواردة في التذييل الرابع للملحق، أو المواصفات القياسية للمحارق على ظهر السفن التي وضعتها المنظمة (القرارات 76(40) EPC و 244(66) MEPC) كما تم تعديله بالقرار 368(79) MEPC.
48. الربان أو الطاقم ليسوا على دراية بالإجراءات الأساسية المتعلقة بتشغيل معدات منع تلوث الهواء أو متطلبات الإبلاغ على النحو المحدد في الفقرة 2.6.12 أعلاه.

الفصل 3: عمليات التفتيش على سفن غير الأطراف في الملحق والسفن الأخرى غير المطلوبة لنقل شهادة IAPP أو شهادة IEE

مادة 3.1

سفن غير الأطراف والسفن غير المطلوبة لحمل شهادة IAPP

3.1.1 نظرًا لعدم تزويد هذه الفئة من السفن بشهادة IAPP، يجب على PSCO تحديد ما إذا كانت حالة السفينة ومعدات تفي بالمتطلبات المنصوص عليها في الفصل 3 من الملحق. وفي هذا الصدد، ينبغي أن يأخذ PSCO في الحسبان أنه، وفقًا للمادة 5 (4) من اتفاقية ماربول، لن تمنح معاملة أكثر تفضيلًا لسفن غير الأطراف.

3.1.2 في جميع النواحي الأخرى، يجب أن يسترشد PSCO بالإجراءات الخاصة بالسفن المشار إليها في الفصل 2 ويجب أن تكون مقتنعة بأن السفينة والطاقم لا يشكلون خطرًا على من هم على متنها أو تهديدًا غير معقول بإلحاق ضرر بالبيئة البحرية.

3.1.3 إذا كان لدى السفينة شكل من أشكال الشهادة بخلاف شهادة IAPP، فقد يأخذ PSCO هذه الوثائق في الاعتبار عند تقييم السفينة.

مادة 3.2

سفن غير الأطراف والسفن غير المطلوبة لحمل شهادة IEE

3.2.1 نظرًا لأن السفن غير الأطراف لم يتم تزويدها بشهادة IEE، يجوز لـ PSCO فحص الوثائق المكافئة الصادرة عن ذلك الطرف غير الطرف والتي تبين أن تصميم السفينة لا يقل كفاءة في استخدام الطاقة عن ذلك الذي يتطلبه الفصل الرابع من الملحق. بالإضافة

إلى ذلك، يجب أن يكون على متن السفينة خطة لإدارة كفاءة الطاقة تعادل تلك المطلوبة لـ SEEMP. لا يُطلب من هذه السفن أن يكون لديها وثائق وإجراءات تغطي تقارير استهلاك زيت الوقود، وبالتالي لن يكون لديها بيان الامتثال – تقرير استهلاك زيت الوقود.

3.2.2 لا يُطلب من سفن الأطراف التي لا يُطلب منها حمل شهادة IEE أن يكون لديها SEEMP أو أن يكون لديها وثائق وإجراءات تغطي الإبلاغ عن استهلاك زيت الوقود، وبالتالي لن يكون لديها بيان الامتثال – الإبلاغ عن استهلاك زيت الوقود.

ملحق: في حالة المطالبة بعدم توافر زيت الوقود المتوافق

مادة 1

عدم توافر زيت الوقود المتوافق (NON-AVAILABILITY OF COMPLIANT FUEL OIL CLAIMED)

1.1 في حالة المطالبة بعدم توفر زيت الوقود المتوافق، يجب على الربان/المالك تقديم سجل بالإجراءات المتخذة لمحاولة التزود بزيت الوقود المتوافق وتقديم الأدلة:

33. محاولات شراء زيت وقود متوافق وفقاً لخطة الرحلة الخاصة بها.

34. إذا لم يتم توفير زيت الوقود في المكان المتوقع، فقد جرت محاولات لـ تحديد مصادر بديلة لزيت الوقود هذا.

35. أنه على الرغم من بذل قصارى الجهود للحصول على زيت وقود متوافق، لم يتم توفير زيت الوقود هذا للشراء.

1.2 تشمل أفضل الجهود لشراء زيت وقود متوافق، على سبيل المثال لا الحصر، التحقق من المصادر البديلة لزيت الوقود قبل بدء الرحلة أو في الطريق.

1.3 لا ينبغي مطالبة السفينة بالانحراف عن رحلتها المقصودة أو تأخير الرحلة دون داع من أجل تحقيق الامتثال.

1.4 إذا قدمت السفينة المعلومات، على النحو الوارد أعلاه، ينبغي لدولة الميناء أن تأخذ في الاعتبار جميع الظروف ذات الصلة والأدلة المقدمة لتحديد الإجراء المناسب الذي يجب اتخاذه، بما في ذلك عدم اتخاذ تدابير الرقابة.

1.5 يجوز للربان/المالك تقديم أدلة على النحو التالي لدعم مطالبته (ليست بطريقة مستنزفة):

34. نسخة أو وصف من خطة رحلة السفينة، بما في ذلك ميناء المغادرة وميناء الوصول.

35. في الوقت الذي تلقت فيه السفينة إشعاراً لأول مرة، ستقوم برحلة تتضمن العبور/الوصول إلى الميناء وموقع السفينة عندما تلقت هذا الإخطار لأول مرة.

36. وصف لـ الإجراءات المتخذة لمحاولة تحقيق الامتثال، بما في ذلك وصف لجميع المحاولات التي تم إجراؤها لتحديد مصادر بديلة لزيت الوقود المتوافق، ووصف سبب عدم توفر الوقود المتوافق (على سبيل المثال، لم يكن زيت الوقود المتوافق متاحاً في الموانئ على "الرحلة المقصودة"، تعطل إمدادات زيت الوقود في الميناء).

37. لا تعتبر تكلفة الوقود المتوافق أساساً صالحاً للمطالبة بعدم توفر الوقود.

38. أسماء وعناوين موردي زيت الوقود الذين تم الاتصال بهم وتواريخ الاتصال.

39. في حالات انقطاع إمدادات زيت الوقود، اسم الميناء الذي كان من المقرر أن تتلقى فيه السفينة زيت الوقود المتوافق واسم مورد الوقود الذي يقوم بالإبلاغ عن عدم توفر زيت الوقود المتوافق.

40. توافر زيت الوقود المتوافق في ميناء الاتصال التالي وخطط الحصول على زيت الوقود هذا.

41. إن أمكن، تحديد ووصف أي قيود تشغيلية حالت دون استخدام زيت الوقود المتوافق، على سبيل المثال فيما يتعلق باللزوجة أو مؤشرات زيت الوقود الأخرى.

1.6 إذا لم يكن من الممكن، على الرغم من بذل أقصى الجهود، شراء زيت وقود متوافق، يجب على الربان/المالك إخطار سلطات مراقبة دولة الميناء في ميناء الوصول وإدارة العلم (اللائحة VI/18.2.4).

ملحق 19: المبادئ التوجيهية لفحص أنظمة مقاومة التصاق الشوائب

1 المقدمة

مادة 1.1

تنص المادة 11 من اتفاقية AFS على حق الدولة المينائية في إجراء عمليات تفتيش ل أنظمة مقاومة التصاق الشوائب على السفن. وترد أدناه المبادئ التوجيهية لإجراء عمليات التفتيش هذه.

مادة 1.2

يتعين على السفن التي يبلغ وزنها الإجمالي 400 طن فأكثر والتي تشارك في رحلات دولية (باستثناء المنصات الثابتة أو العائمة، و وحدات التخزين العائمة و وحدات الإنتاج العائمة والتخزين والتفريغ) الخضوع ل معاينة أولية قبل وضع السفينة في الخدمة أو قبل إصدار شهادة نظام مقاومة التصاق الشوائب الدولية (IAFS) لأول مرة، ويجب إجراء المعاينة عند تغيير أو استبدال هذه الأنظمة.

مادة 1.3

يتعين على السفن التي يبلغ طولها 24 مترًا أو أكثر ولكن وزنها الإجمالي أقل من 400 طن والتي تشارك في رحلات دولية (باستثناء المنصات الثابتة أو العائمة و وحدات التخزين العائمة و وحدات الإنتاج العائمة والتخزين والتفريغ) أن تحمل إعلانًا بشأن أنظمة مقاومة التصاق الشوائب موقّعًا من قبل المالك أو الوكيل المعتمد. ويجب أن يكون هذا الإعلان مصحوبًا بالوثائق المناسبة مثل إيصال الطلاء أو فاتورة المقاول أو يحتوي على التأييد المناسب.

2 التفتيش الأولي

مادة 2.1

السفن المطلوب منها حمل شهادة أو إعلان IAFS بشأن أنظمة مقاومة التصاق الشوائب (أطراف في اتفاقية AFS)

2.1.1 يجب على PSCO التحقق من صحة شهادة أو إعلان IAFS بشأن أنظمة مقاومة التصاق الشوائب، وسجل أنظمة مقاومة التصاق الشوائب المرفق، إذا لزم الأمر.

2.1.2 الطريقة العملية الوحيدة لتطبيق الطلاء على قاع السفينة (الجزء تحت الماء) هي في حوض جاف. وهذا يعني أنه يجب التحقق من تاريخ تطبيق الطلاء على شهادة IAFS من خلال مقارنة فترة الحوض الجاف بالتاريخ الموجود على الشهادة.

2.1.3 إذا تم تطبيق الطلاء خلال فترة رسو السفينة المجدول في الحوض الجاف، فيجب تسجيله في سجل السفينة. وعلاوة على ذلك، يمكن التحقق من هذا الرسو في الحوض الجاف من خلال تاريخ التصديق على شهادة بناء سلامة سفينة الشحن (القانونية) أو شهادة سلامة سفينة الشحن SOLAS (اللائحة I/12(a)(v)) وشهادة سلامة سفينة الركاب SOLAS (اللائحة 17).

2.1.4 في حالة عدم وجود فترة زمنية محددة للرسو في الحوض الجاف، يمكن التحقق من ذلك عن طريق التسجيل في سجل السفينة.

2.1.5 يمكن التحقق من ذلك أيضاً عن طريق تاريخ التصديق على شهادة التصنيف، أو التواريخ الواردة في إعلان الشركة المصنعة أو عن طريق تأكيد حوض بناء السفن.

2.1.6 تتضمن شهادة IAFS سلسلة من خانات الاختيار التي تشير لكل نظام مقاومة التصاق الشوائب، وتصف المواقف التالية:

26. إذا لم يتم تطبيق نظام مقاومة التصاق الشوائب خاضع للرقابة بموجب الملحق 1 لاتفاقية AFS أثناء أو بعد بناء هذه السفينة.

27. إذا تم تطبيق نظام مقاومة التصاق الشوائب خاضع للرقابة بموجب الملحق 1 لاتفاقية AFS على هذه السفينة سابقاً، ولكن تمت إزالته.

28. إذا تم تطبيق نظام مقاومة التصاق الشوائب خاضع للرقابة بموجب الملحق 1 لاتفاقية AFS على هذه السفينة سابقاً، ولكن تم تغطيته بطبقة مانعة للتسرب.

29. إذا تم تطبيق نظام مقاومة التصاق الشوائب خاضع للرقابة بموجب الملحق 1 لاتفاقية AFS على هذه السفينة سابقاً، ولكنه ليس في طبقة الطلاء الخارجية للهيكل أو الأجزاء أو الأسطح الخارجية في 1 يناير 2023 (لا ينطبق على القصدير العضوي).

30. إذا تم تطبيق نظام مقاومة التصاق الشوائب خاضع للرقابة بموجب الملحق 1 من اتفاقية AFS على هذه السفينة قبل 1 يناير 2023، ولكن يجب إزالته أو تغطيته بطبقة مانعة للتسرب في موعد لا يتجاوز 60 شهراً بعد آخر تطبيق على السفينة لنظام مقاومة التصاق الشوائب يحتوي على مركب مادة السيبترين (لا ينطبق على القصدير العضوي).

2.1.7 ينبغي إيلاء اهتمام خاص للتحقق من أن المعايير لإصدار شهادة IAFS الحالية يتطابق مع فترة الحوض الجاف المدرجة في سجلات السفينة وأنه تم وضع علامة اختيار واحدة فقط لكل مادة خاضعة للرقابة بموجب الملحق 1.

2.1.8 يجب إرفاق سجل أنظمة مقاومة التصاق الشوائب بشهادة IAFS ويجب أن يكون محدثاً. يجب أن يتوافق السجل الأحدث مع المربع الموجود على مقدمة شهادة IAFS. يجب أن يكون إصدار شهادة IAFS وفقاً لللائحة 32 من الملحق 4 من اتفاقية AFS.

مادة 2.2

سفن الدول غير الأطراف في اتفاقية AFS

2.2.1 لا يحق للسفن التابعة لـ غير الأطراف في اتفاقية AFS الحصول على شهادة IAFS. لذلك، يجب على PSCO أن يطلب وثائق تحتوي على نفس المعلومات الموجودة في شهادة IAFS ويأخذ ذلك في الاعتبار عند تحديد الامتثال للمتطلبات.

2.2.2 إذا تم إعلان أن نظام مقاومة التصاق الشوائب الحالي غير خاضع للرقابة بموجب الملحق 1 من الاتفاقية، دون توثيقه بشهادة نظام مقاومة التصاق دولية، فيجب إجراء التحقق للتأكد من أن نظام مقاومة التصاق الشوائب يتوافق مع متطلبات الاتفاقية. يمكن أن يعتمد هذا التحقق على أخذ العينات والاختبار والوثائق الموثوقة، حسب الضرورة، بناءً على الخبرة المكتسبة والظروف الحالية. يمكن أن تكون وثائق التحقق، على سبيل المثال، MSDS (كتيب بيانات سلامة المواد)، أو ما شابه ذلك، أو إعلان الامتثال من الشركة المصنعة لنظام مقاومة التصاق الشوائب، أو الفواتير من حوض بناء السفن أو الشركة المصنعة لنظام مقاومة التصاق الشوائب.

2.2.3 يجوز إصدار بيانات امتثال للسفن التابعة للدول غير الأطراف من أجل الامتثال للمتطلبات الإقليمية، على سبيل المثال، اللائحة (EC) 782/2003 المعدلة باللائحة (EC) 536/2008، والتي يمكن اعتبارها بمثابة دليل كاف على الامتثال للمركبات العضوية القصديرية.

2.2.4 وفي جميع الجوانب الأخرى، يجب أن يسترشد PSCO بالإجراءات الخاصة بالسفن المطلوبة لحمل شهادة IAFS.

2.2.5 يجب على PSCO التأكد من عدم تطبيق معاملة أكثر تفضيلاً على السفن التابعة للدول غير الأطراف في اتفاقية AFS.

مادة 3.1

أسباب واضحة

3.1.1 يمكن إجراء فحص أكثر تفصيلاً عندما تكون هناك أسباب واضحة للاعتقاد بأن السفينة لا تلي متطلبات اتفاقية AFS بشكل أساسي. قد تكون الأسباب الواضحة لإجراء فحص أكثر تفصيلاً هي:

20. السفينة من علم دولة غير طرف في الاتفاقية ولا توجد وثائق AFS.
21. السفينة من علم دولة طرف في الاتفاقية ولكن لا توجد شهادة IAFA صالحة.
22. تاريخ الطلاء الموضح في شهادة IAFA لا يتطابق مع فترة بقاء السفينة في الحوض الجاف.
23. يظهر على هيكل السفينة بقع زائدة من الدهانات المختلفة.
24. شهادة IAFA غير مكتملة بشكل صحيح.

3.1.2 إذا لم يتم استكمال شهادة IAFA بشكل صحيح، فقد تكون الأسئلة التالية ذات صلة:

- متى تم تطبيق نظام مقاومة التصاق الشوائب على السفينة آخر مرة؟
- إذا كان نظام مقاومة التصاق الشوائب خاضعاً للرقابة بموجب الملحق 1 لاتفاقية AFS وتمت إزالته، فما هو اسم المنشأة وتاريخ العمل الذي تم إجراؤه؟
- إذا كان نظام مقاومة التصاق الشوائب خاضعاً للرقابة بموجب الملحق 1 لاتفاقية AFS وتمت تغطيته بطبقة مانعة للتسرب، فما هو اسم المنشأة وتاريخ التطبيق؟

4. ما هو اسم منتجات مقاومة التصاق الشوائب/مانع التسرب والشركة المصنعة أو الموزع لنظام مقاومة التصاق الشوائب الحالي؟

5. إذا تم تغيير نظام مقاومة التصاق الشوائب الحالي عن النظام السابق، فما هو نوع نظام مقاومة التصاق الشوائب واسم الشركة المصنعة أو الموزع السابق؟

مادة 3.2

أخذ العينات (Sampling)

3.2.1 قد يتضمن التفتيش الأكثر تفصيلاً أخذ عينات وتحليل لنظام مقاومة التصاق الشوائب في السفينة، إذا لزم الأمر، لتحديد ما إذا كانت السفينة تمتثل لاتفاقية AFS أم لا. وقد يتضمن أخذ العينات والتحليل استخدام المختبرات وإجراءات الاختبار العلمية التفصيلية.

3.2.2 إذا تم أخذ العينات، لا يمكن استخدام وقت معالجة العينات كسبب لتأخير السفينة.

3.2.3 يجب أن يخضع أي قرار بإجراء أخذ العينات لجدوى العملية أو للقيود المتعلقة بسلامة الأشخاص أو السفينة أو الميناء.

مادة 3.3

الإجراءات المتخذة بموجب اتفاقية (AFS (Action taken under the AFS Convention

3.3.1 يمكن للدولة الميناء أن تقرر احتجاز السفينة بعد اكتشاف أوجه قصور أثناء التفتيش على متنها.

3.3.2 قد يكون الاحتجاز مناسباً في أي من الحالات التالية:

1. شهادة غير صالحة أو مفقودة.
 2. تعترف السفينة بعدم امتثالها (وبالتالي إزالة الحاجة إلى الإثبات عن طريق أخذ العينات).
 3. يثبت أخذ العينات عدم امتثالها ضمن اختصاص الميناء.
- 3.3.3 تعتمد الإجراءات الإضافية على ما إذا كانت المشكلة تتعلق بـ الشهادة أو بـ نظام مقاومة التصاق الشوائب نفسه.

3.3.4 إذا لم تكن هناك مرافق في ميناء الاحتجاز لجعل السفينة متوافقة، فيمكن لدولة الميناء السماح للسفينة بالإبحار إلى ميناء آخر لجعل نظام مقاومة التصاق الشوائب متوافقاً. وهذا يتطلب موافقة ذلك الميناء.

ثانياً: الطرد (Dismissal)

3.3.5 يمكن لدولة الميناء طرد السفينة، وهذا يعني أن دولة الميناء تطالب السفينة بمغادرة الميناء – على سبيل المثال إذا اختارت السفينة عدم جعل نظام مقاومة التصاق الشوائب متوافقاً ولكن دولة الميناء تشعر بالقلق من أن السفينة تتسرب منها مادة التريبوتيلين (TBT) أو السيوترين (cybutryne) إلى مياهها.

3.3.6 يمكن أن يكون الطرد مناسباً إذا اعترفت السفينة بعدم امتثالها أو أثبتت العينات أنها غير متوافقة بينما لا تزال السفينة في الميناء، نظراً لأن هذا سيكون أيضاً قصوراً قابلاً للاحتجاز، فيمكن لـ PSCO احتجاز السفينة أولاً وطلب تصحيحها قبل الإفراج عنها. ومع ذلك، قد لا تتوفر مرافق للتصحيح في ميناء الاحتجاز في هذه الحالة، يمكن لدولة الميناء السماح للسفينة بالإبحار إلى ميناء آخر لجعل نظام مقاومة التصاق الشوائب متوافقاً. وقد يتطلب هذا موافقة ذلك الميناء.

3.3.7 قد يكون الطرد مناسباً في أي من الحالات التالية:

1. شهادة غير صالحة أو مفقودة.
2. تعترف السفينة بعدم امتثالها (وبالتالي إزالة الحاجة إلى جمع الأدلة عن طريق أخذ العينات).
3. تثبت العينات أن السفينة غير متوافقة ضمن اختصاص الميناء.

3.3.8 في هذه الحالات من المحتمل أن تكون السفينة قد احتجزت بالفعل. ومع ذلك، فإن الاحتجاز لا يجبر السفينة على الالتزام بمتطلبات نظام مقاومة التصاق الشوائب فقط إذا كانت ترغب في المغادرة. وفي مثل هذه الحالة، قد تشعر دولة الميناء بالقلق من أن السفينة تتسرب منها مادة ثلاثي بوتيل القصدير (TBT) أو السيوترين (cybutryne) أثناء بقائها في مياهها.

ثالثاً: الاستبعاد (Exclusion)

3.3.9 يمكن لدولة الميناء أن تقرر استبعاد السفينة لمنعها من دخول مياهها.

3.3.10 قد يكون الاستبعاد مناسباً إذا أثبتت العينات أن السفينة غير متوافقة ولكن النتائج تم الحصول عليها بعد إبحارها أو بعد طردها. تذكر المادة 11 (3) من اتفاقية AFS فقط أن “الطرف الذي يقوم بالتفتيش” يجوز له اتخاذ مثل هذه الخطوات. وهذا يعني أنه إذا استبعدت دولة الميناء سفينة، فلا يمكن تطبيق الاستبعاد تلقائياً من قبل دول الميناء الأخرى.

3.3.11 وفقاً لإجراءات مراقبة دولة الميناء (القرار (A.1185(33)، أو كما يتم تعديله في حالة عدم إمكانية معالجة أوجه القصور في ميناء التفتيش، يجوز لموظف رقابة دولة الميناء السماح للسفينة بالانتقال إلى ميناء آخر، مع مراعاة أي شروط مناسبة يتم تحديدها. وفي مثل هذه الظروف، يجب على موظف رقابة دولة الميناء التأكد من إخطار السلطة المختصة في ميناء الوصول التالي ودولة العلم.

رابعاً: الإبلاغ إلى دولة العلم (Reporting to the flag State)

3.3.12 تنص المادة 11(3) من اتفاقية AFS على أنه عندما يتم احتجاز سفينة أو طردها أو استبعادها من الميناء بسبب انتهاك الاتفاقية، يتعين على الطرف الذي يتخذ مثل هذا الإجراء إبلاغ إدارة علم السفينة وأي منظمة معترف بها أصدرت شهادة ذات صلة على الفور.

4 تقرير AFS إلى الدولة صاحبة العلم رداً على المخالفات المزعومة

مادة 4.1

تسمح المادة 11 (4) من اتفاقية AFS للأطراف بتفتيش السفن بناءً على طلب طرف آخر، إذا تم تقديم أدلة كافية على أن السفينة تعمل أو عملت في انتهاك للاتفاقية. تسمح المادة 12 (2) للدول الساحلية التي تجري التفتيش بإرسال أي معلومات أو أدلة لديها إلى إدارة (دولة العلم) السفينة المعنية تفيد بوقوع انتهاك (غالباً ما تكون المعلومات المرسلة إلى دولة العلم غير كافية للملاحقة القضائية). توضح الفقرات التالية نوع المعلومات المطلوبة.

مادة 4.2

يجب أن يتضمن التقرير المقدم إلى سلطات الدولة الساحلية أو الدولة الساحلية قدر الإمكان المعلومات الكافية. يجب أن تكون المعلومات الواردة في التقرير مدعومة بحقائق التي عند النظر إليها ككل من شأنها أن تقود الدولة الساحلية إلى الاعتقاد بوقوع انتهاك.

مادة 4.3

ينبغي استكمال التقرير بوثائق مثل:

1. تقرير دولة الميناء عن أوجه القصور.
2. بيان من مراقب الدولة المعني بالسلامة البحرية، بما في ذلك رتبته وتنظيمه، بشأن نظام مقاومة التصاق الشوائب المشتبه به غير المطابق. وبالإضافة إلى أية معلومات مطلوبة، ينبغي أن يتضمن البيان الأسباب التي كانت لدى مراقب الدولة المعني بالسلامة البحرية لإجراء تفتيش أكثر تفصيلاً.
3. بيان بشأن أي أخذ عينات من نظام مقاومة التصاق الشوائب بما في ذلك:
4. موقع السفينة.
5. المكان الذي أخذت منه العينة من الهيكل، بما في ذلك المسافة الرأسية من الجزء العلوي من البدن.
6. وقت أخذ العينات.
7. الشخص (الأشخاص) الذي أخذ العينات.
8. الإيصالات التي تحدد الأشخاص الذين قاموا باستلام/نقل العينات.
9. تقارير تحليلات أي عينات بما في ذلك:
10. نتائج التحليلات.
11. الطريقة المستخدمة.
12. الإشارة إلى أو نسخ من الوثائق العلمية التي تشهد على دقة وصلاحية الطريقة المستخدمة.

13. أسماء الأشخاص الذين أجروا التحليلات وخبرتهم.

14. وصف لتدابير ضمان الجودة للتحليلات.

5. إفادات الأشخاص الذين تم استجوابهم.

6. إفادات الشهود.

7. صور للهيكل ومناطق العينات.

8. نسخة من شهادة IAFS، بما في ذلك نسخ من الصفحات ذات الصلة بسجل أنظمة مقاومة التصاق الشوائب، وسجلات السفن، و MSDS أو ما شابه، وإعلان الامتثال من الشركة المصنعة لنظام مقاومة التصاق الشوائب والفواتير من حوض بناء السفن وسجلات الحوض الجاف الأخرى المتعلقة بنظام مقاومة التصاق الشوائب.

مادة 4.4

يجب أن تكون جميع الملاحظات والصور والوثائق مدعومة بإثبات موقع على صحتها. ويجب أن تكون جميع الشهادات أو المصادقات أو عمليات التحقق متوافقة مع قوانين الدولة التي أعدها. ويجب أن تكون جميع البيانات موقعة ومؤرخة من قبل الشخص الذي أعدها، مع طباعة اسمه بوضوح أعلى أو أسفل التوقيع.

مادة 4.5

يجب إرسال التقارير المشار إليها في الفقرتين 2 و 3 من هذا القسم إلى دولة العلم. وإذا لم تكن الدولة الساحلية التي لاحظت المخالفة والدولة الساحلية التي تجري التحقيق على متن السفينة هي نفسها، فيجب على الدولة الساحلية التي تجري التحقيق أن ترسل أيضًا نسخة من نتائجها إلى الدولة الساحلية.

ملحق: نموذج تقرير فحص نظام مقاومة التصاق الشوائب على متن السفينة (FORM S/1)

بيانات السفينة (SHIP PARTICULARS)

رقم	البند	الإدخال
1.	Name of ship: (اسم السفينة)	
2.	IMO number: (رقم المنظمة البحرية الدولية)	
3.	Type of ship: (نوع السفينة)	
4.	Call sign: (إشارة النداء)	
5.	Flag of ship: (علم السفينة)	
6.	Gross tonnage: (الحمولة الإجمالية)	
7.	Date keel laid / major conversion commenced: (تاريخ وضع العارضة/بدء تحويل رئيسي)	

بيانات التفتيش (INSPECTION PARTICULARS)

رقم	البند	الإدخال
8.	Date & time: (التاريخ والوقت)	
9.	Name of facility: (اسم المنشأة) – (dry dock, quay, location)	
9.	Place & country: (المكان والبلد)	
10.	Areas inspected: (المناطق التي تم تفتيشها)	Ship's logbook – (سجل السفينة)
		Certificates – (الشهادات)
		Ship's hull – (هيكل السفينة)
11.	Relevant certificate(s) (الشهادات ذات الصلة)	
	title (a) (العنوان)	issuing authority (b) (السلطة المصدرة)
1.	IAFS Certificate (شهادة IAFS)	
2.	Record of AFS (سجل AFS)	
3.	Declaration of AFS (إعلان AFS)	
4.	[خانة إضافية]	
12.	Dry-dock period AFS applied (فترة الحوض الجاف لتطبيق AFS)	
13.	Name of facility AFS applied: (اسم المنشأة التي طبقت AFS)	
14.	Place & country AFS applied: (مكان وبلد تطبيق AFS)	
15.	AFS samples taken (أخذت عينات AFS)	\$No \$\square\$ Yes \$\square\$
15.	Nature of sampling: (طبيعة أخذ العينات)	\$Brief \$\square\$ Extent \$\square\$
16.	Reason for sampling of AFS: (سبب أخذ عينات AFS)	
17.	Record sheet attached (ورقة السجل مرفقة) – (country- code / IMO number/dd-mm-yy)	\$square\\$\square\$
18.	Copy to: (نسخة إلى)	PSCO – (ضابط رقابة دولة الميناء) \$square\\$\square\$
		Flag State – (دولة العلم) \$square\\$\square\$

Recognized organization – معتترف بها) منظمة		
Head office – المكتب الرئيسي) \$square\		
Master – الربان) \$square\		
Other – أخرى) \$square\		

بيانات دولة الميناء (PORT STATE PARTICULARS)

البند	الإدخال
Reporting authority: (سلطة الإبلاغ)	District office (مكتب المنطقة)
Address: (العنوان)	
Telephone/Fax/Mobile: (الهاتف/الفاكس/الجوال)	
Email: (البريد الإلكتروني)	
Name: (الاسم) (duly authorized inspector of reporting authority)	
Date: (التاريخ)	Signature: (التوقيع)

ملحق 20: قائمة الصكوك ذات الصلة بإجراءات الرقابة على دولة الميناء

Year (adopted/approved) (السنة – اعتمد/تمت الموافقة)	Remark (ملاحظة)	IMO body (هيئة IMO)	Name (الاسم)	Instrument (related to) (الصك – ذو الصلة بـ)
10 June 2022 10 (يونيو 2022)	Revokes MEPC.104(49) (تلغي) (MEPC.104(49))	MEPC.356(78)	Guidelines 2022 for brief sampling of anti- fouling systems (إرشادات on ships 2022 لأخذ عينات موجز لأنظمة مقاومة التصاق الشوائب على السفن)	AFS
October 2008 10 (10 أكتوبر 2008)	To be read in conjunction with MEPC.252(67) and BWM.2/Circ.42/Rev.1 (تقرأ بالاقتران مع MEPC.252(67) و (BWM.2/Circ.42/Rev.1)	MEPC.173(58)	Guidelines for ballast water sampling (G2) (إرشادات أخذ عينات مياه الصابورة)	Ballast water (مياه الصابورة)
October 2014 17 (17 أكتوبر 2014)	To be read in conjunction with MEPC.173(58) and BWM.2/Circ.42/Rev.1 (تقرأ بالاقتران مع MEPC.173(58) و (BWM.2/Circ.42/Rev.1)	MEPC.252(67)	Guidelines for port State control under the BWM Convention (إرشادات رقابة دولة الميناء بموجب اتفاقية BWM)	Ballast water (مياه الصابورة)
October 2016 28 (28 أكتوبر 2016)	To be read in conjunction with MEPC.173(58) and MEPC.252(67) (تقرأ بالاقتران مع MEPC.173(58) و (MEPC.252(67))	MEPC.279(70)	Guidelines 2016 for approval of ballast water management systems (G8) (إرشادات 2016 للموافقة على أنظمة إدارة مياه الصابورة)	Ballast water (مياه الصابورة)

Year (adopted/approved) (السنة – اعتمد/تمت الموافقة)	Remark (ملاحظة)	IMO body (هيئة IMO)	Name (الاسم)	Instrument (related to) (الصك – ذو الصلة بـ)
13 April 2018 13 أبريل 2018		MEPC.297(72)	Amendments to regulation B-3 (Implementation schedule of ballast water management for ships) – على اللائحة B-3 جدول تنفيذ إدارة مياه الصابورة للسفن	Ballast water (مياه الصابورة)
9 December 2020 9 ديسمبر 2020		BWM.2/Circ.42/Rev.2	Guidance on ballast water sampling and analysis for trial use in accordance with the BWM Convention and Guidelines (G2) (توجيهات بشأن أخذ عينات وتحليل مياه الصابورة للاستخدام التجريبي وفقاً لاتفاقية BWM والإرشادات)	Ballast water (مياه الصابورة)

الاسم: محمد سالم الشهوي

الصفة: وزير المواصلات

الجهة: -- جهات اخرى --

نشر في: 21 ذو الحجة 1446 هجري

بتاريخ: 22 مارس 2026

LAWSOCIETY.LY