

دليل تحقيقات الإنتربول

التصريف غير المشروع للقمامة من السفن



كانون الثاني/يناير 2018

(لم يترجم هذا النص ولم يراجع في قسم الترجمة العربية في المنظمة)

الشكر والتقدير

يوّد الإنترنت أن يعرب عن امتنانه الصادق للأفراد المدرجة أسماؤهم أدناه ومنظماتهم على إسهامهم الكبير في كتابة هذا الدليل. وتعكس محتويات هذا الدليل معرفتهم وخبرتهم. وقد جاء هذا الدليل نتيجة عزمهم في تخصيص الكثير من الوقت والجهد للمشروع.

أستراليا

انليز كاستون

مديرة، الملاحة واللوائح

سلامة الملاحة والعلاقات الدولية

الهيئة الأسترالية للسلامة البحرية

بلجيكا

فرانس غايزلس

مفوض مسؤول

رئيس قسم البيئة

الشرطة الاتحادية القضائية

بلغاريا

فينيتا جورجييفا،

كبيرة المفتشين

حماية ومراقبة البيئة البحرية

إدارة البحث والانقاذ،

الإدارة البحرية البلغارية، المديرية - فارنا

السويد

كينت ادلون

موظف مسؤول عن التحقيق في الجرائم

إدارة الاستجابة وإنفاذ القانون / وحدة إنفاذ القانون

القيادة العامة لحرس السواحل السويدي

هولندا

رون فابر

كبير المفتشين في التفتيش والمراقبة

وحدة الشرطة البحرية

الشرطة الوطنية

غيريت نويس

أخصائي في الشؤون البيئية

إدارة التحقيقات، شرطة مرفأ روتردام

الشرطة الوطنية

الولايات المتحدة الامريكية

جوزيف أ. بو، جونبور.

نائب رئيس

قسم الجرائم البيئية

شعبة البيئة والموارد الطبيعية

وزارة العدل في الولايات المتحدة

التمهيد

ساد الاعتقاد لقرون أن المحيطات غير قابلة للتدمير، بغض النظر عن مدى سوء معاملتنا لها. واكتشفنا مع مرور الوقت أننا كنا مخطئين في اعتقادنا هذا. مع ذلك، وعلى الرغم من أن الخطر الذي يهدد البيئة البحرية بسبب التصريف غير المشروع للنفايات من السفن كان معروفاً منذ أمد بعيد، بدأنا نعترف في الآونة الأخيرة فقط بالتهديد الذي يشكله التصريف غير المشروع للحطام البحري، ولا سيما اللدائن أو المواد البلاستيكية.

تتواجد اليوم أطنان من القمامة البلاستيكية في كل محيط من هذا الكوكب. ويقدر برنامج الأمم المتحدة للبيئة أنه يتم يومياً إلقاء 5 ملايين قطعة من النفايات البحرية في المحيطات والبحار من السفن، مما يقتل الحياة البحرية ويدخل السلسلة الغذائية البشرية. ويُقدّر أنه بحلول عام 2050، سوف يتعدى عدد المواد البلاستيكية عدد الأسماك في البحار. وقد يستغرق الأمر عقوداً قبل أن تتحلل هذه النفايات في البحار.

هذا وتؤدي النفايات البلاستيكية الأسماك والطيور البحرية والثدييات البحرية وتقتلها. وقد كشفت إحدى الدراسات أن التلوث البحري من جراء المواد البلاستيكية قد أثر على 267 نوعاً على الأقل في جميع أنحاء العالم، بما في ذلك 86% من جميع أنواع السلاحف البحرية، و44% من جميع أنواع الطيور البحرية و43% من جميع أنواع الثدييات البحرية. ويتضمن هذا الأثر الوفيات كنتيجة للابتلاع والتجوع والاختناق والالتهاب والغرق والوقوع في الشباك.

يحظر الملحق الخامس للاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن (ماربول) التخلص من المواد البلاستيكية أينما كان في البحر ويقيد بشدة عمليات تصريف القمامة الأخرى من السفن. وعلى الرغم من أن هذا الصك قد دخل حيز التنفيذ في كانون الأول/ديسمبر 1988، فقد كان من الصعب إنفاذه حيث أن عمليات التصريف غير المشروعة يمكن أن تحدث على بعد أميال في عرض البحر، كما أن الشهود على الجريمة قليلون، ومن الصعب تعقب النفايات الخاصة بسفن معينة.

وفي حين أن التثقيف والتوعية مفيدان، فتنفيذ أنظمة مكافحة التلوث مثل الملحق الخامس من اتفاقية ماربول بصرامة أكبر يجب أن يكون جزءاً من أي جهد جدي لحماية محيطاتنا.

سواء كنت محققاً جنائياً في التلوث البحري من ذوي الخبرة أو مسؤولاً حكومياً لمراقبة المرافئ يقوم بأول تحقيق له في الامتثال لاتفاقية ماربول، يوفر هذا الدليل كنزاً من المعلومات المفيدة. ويحتوي على معلومات عن الولاية البحرية، ومصطلحات ومختصرات ذات الصلة بالسفن، وشرح الإطار التنظيمي للمرفق الخامس من اتفاقية ماربول، وتقنيات إجراء المقابلات وأساليب تحقيق أخرى مفيدة، وغير ذلك.

والدليل هو نتيجة الجهود الدؤوبة التي تبذلها لجنة البحار النظيفة التابعة للفريق العامل المعني بمكافحة جرائم التلوث في الإنتربول. ويجب التنويه بشكل خاص بأعضاء اللجنة أنيليز كاستون ورون فابر وغيريت نويس وكينيت إدلوندي وفرانس غايزلس وفينيتا جورجيفا الذين أخذوا وقتاً طويلاً من الأوقات المخصصة لوظائفهم اليومية لكتابة الدليل. فمَن دونهم ما كان للدليل أن يرى النور.

وإنني أشجعكم على استخدام هذه الأداة القيّمة وكذلك مشاركتها مع سلطات التحقيق ووكلاء النيابة في بلادكم، وأشكركم سلفاً على جهودكم لحماية محيطاتنا.

جوزيف بو

رئيس الفريق العامل المعني بمكافحة جرائم التلوث في الإنتربول

| الصفحة | المحتويات |
|--------|--|
| 7 | 1 المقدمة |
| 8 | 1.1 مشكلة النفايات العالمية |
| 9 | 2.1 آثار القمامة في البيئة البحرية |
| 11 | 2 الاتفاقيات الدولية - القمامة والنفايات |
| 11 | 1.2 اتفاقية ماربول |
| 13 | 1.1.2 تاريخ أنظمة ماربول المتعلقة بالتلوث الناتج عن القمامة |
| 14 | 2.2 اتفاقية لندن |
| 15 | 3.2 اتفاقية بازل |
| 16 | 4.2 قمامة مراكب صيد الأسماك |
| 17 | 3 الانتهاكات والكشف |
| 17 | 1.3 الكشف عن الانتهاكات المتعلقة بالقمامة |
| 18 | 2.3 التفتيش أو التحقيق |
| 19 | 3.3 أدلة لإثبات الانتهاكات |
| 20 | 4 الإجراءات القانونية الناجحة حيال الانتهاكات المتعلقة بالقمامة |
| 20 | 1.4 المثال 1: الولايات المتحدة الأمريكية ضد شركة تارغيت شيب مانادجمنت وبراستانا تاوهيم |
| 21 | 4.1 المثال 2: الهيئة الأسترالية للسلامة البحرية ضد شركة ديناميك أوشن |
| 22 | 3.4 المثال 3: الولايات المتحدة الأمريكية ضد رونالد كوك (شركة منتجج وكازينو ديونز مارينا) |
| 23 | 5 معلومات تقنية حول قمامة السفن |
| 23 | 1.5 أنواع القمامة المتولدة |
| 27 | 2.5 القمامة المتولدة على السفن |
| 27 | 1.2.5 القمامة المتولدة على متن السفن من أنواع معينة وحجم مختلف |
| 29 | 6 الملحق الخامس من أنظمة ماربول المتعلقة بالتصريف في البحر |
| 29 | 1.6 المنطقة البحرية - خارج المنطقة الخاصة |
| 29 | 1.1.6 النفايات الغذائية |
| 30 | 2.1.6 بقايا الشحنات |
| 31 | 3.1.6 مواد أو مضافات التنظيف |
| 31 | 4.1.6 جيف الحيوانات |
| 32 | 2.6 تصريفات المناطق الخاصة |
| 33 | 1.2.6 النفايات الغذائية |
| 33 | 2.2.6 بقايا الشحنات الواردة في مياه غسيل العنابر |
| 34 | 3.2.6 مواد أو مضافات التنظيف |
| 34 | 3.6 المنصات الثابتة أو العائمة - عمليات التصريف |
| 34 | 1.3.6 النفايات الغذائية |
| 35 | 4.6 النفايات المختلطة |
| 35 | 5.6 الاستثناءات العامة للملحق الخامس من اتفاقية ماربول |

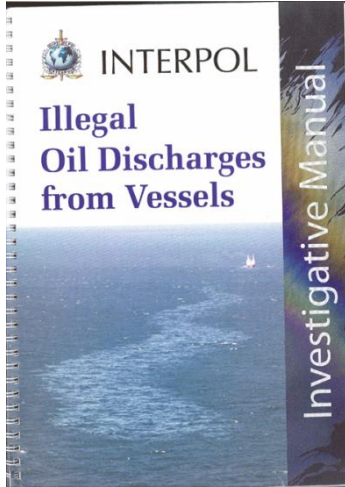
| | | |
|---------|--------|--|
| 37..... | 7 | الوثائق المطلوبة في الملحق الخامس من اتفاقية ماربول |
| 37..... | 1.7 | سجل القمامة وفتات القمامة: |
| 39..... | 1.1.7 | خطة إدارة القمامة |
| 43..... | 2.1.7 | اللافتات |
| 44..... | 8 | التحقيق على متن السفينة |
| 44..... | 1.8 | ما قبل التحقيق |
| 44..... | 2.8 | القائمة المرجعية للتحقيق |
| 45..... | 3.8 | التفاصيل الخاصة بالسفينة |
| 45..... | 4.8 | شهادة السفينة / بيان الامتثال |
| 45..... | 5.8 | خطة إدارة القمامة |
| 45..... | 6.8 | سجل القمامة |
| 46..... | 7.8 | اللافتات |
| 46..... | 1.7.8 | محطة القمامة / سطح السفينة |
| 48..... | 8.8 | التحقيق في استخدام المرمد والمعدات الأخرى |
| 48..... | 9.8 | الإدارة الدولية لضمان السلامة |
| 49..... | 9 | ما بعد التحقيق |
| 50..... | 10 | الإبلاغ عن النفايات |
| 50..... | 1.10 | الوثائق المتعلقة بمرافق الاستقبال في المرفأ (PRF) |
| 50..... | 1.1.10 | مرافق الاستقبال في المرفأ (PRF) - المبدأ التوجيهي |
| 50..... | 2.1.10 | استمارات الإبلاغ عن النفايات |
| 52..... | 11 | معلومات إضافية |
| 52..... | 1.11 | الرسالة البيئية |
| 52..... | 12 | الخلاصة |
| 53..... | 13 | الملاحق |
| 53..... | 1.13 | المصطلحات والمختصرات |
| 56..... | 2.13 | مخطط بياني لمعالجة القمامة وتصريفها على متن السفن |
| 57..... | 3.13 | مثال عن القائمة المرجعية التشغيلية للتحقيق في الانتهاكات والامتثال للملحق الخامس لاتفاقية ماربول |
| 60..... | 4.13 | مثال عن التقرير المرسل إلى المرفأ التالي - تقرير خاص بمنع التلوث |
| 63..... | 5.13 | استمارة الإنترنت للإبلاغ عن الرسائل البيئية |
| 67..... | 6.13 | روابط مفيدة |

يتناول هذا الدليل التحقيق في التصريف غير المشروع للقمامة وتعامل السفن والمراكب الأصغر حجماً مع النفايات. والهدف منه هو توفير المعلومات لمساعدة ضباط إنفاذ القانون من ذوي الخبرة والمبتدئين الذين يقومون بالتحقيقات المتعلقة بالتلوث البحري.

وهذا الدليل هو تكميلي لدليل التحقيق الذي أعده الإنتربول بشأن التصريف غير المشروع للنفط من السفن¹ (دليل النفط)، ويكمل القوانين التي تنفذ الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن (ماربول).

ويحتوي دليل النفط على معلومات أساسية عن الولاية البحرية، والتزامات الجهات الأطراف في اتفاقية ماربول، ونظم تحديد هوية السفن وتعقبها، وهي مفيدة لكافة التحقيقات المتعلقة بالسفن / المراكب. كما يغطي تقنيات إجراء المقابلات، ومصطلحات الشحن، وإحالة الأدلة للدول التي تنتمي إليها هذه السفن لاتخاذ الإجراءات اللازمة بمحقتها. يساعد كل من دليل النفط ودليل القمامة في التحقيق والملاحقة القضائية للانتهاكات كما في أنشطة الإنفاذ. وكلا الدليلين قد يكونا مفيدتين أيضاً للموظفين الحكوميين المختصين في مراقبة المرافئ والذين يقومون بتفتيش السفن لضمان الامتثال لمتطلبات الاتفاقية الدولية.

وتُشجّع جميع البلدان على استخدام هذين الدليلين، بالاقتران مع قانون القمامة الناجمة عن السفن والمراكب. وتُحذر الإشارة إلى أن مصطلحي 'القمامة' و 'النفايات' مستخدمان في تجربة الإنفاذ هذه، وفي الجهود الرامية إلى القيام بالتحقيقات الناجحة في عمليات التصريف غير المشروع تماشياً مع اتفاقية ماربول².



تنتج السفن مجموعة ضخمة من مجاري النفايات الصلبة والسائلة، بما في ذلك النفط المستخدم في غرف المحركات والمياه السوداء والمياه الرمادية والمياه الآسنة المتجمعة في قاع السفن والنفايات الجافة ومخلفات الطعام والمطابخ وغيرها. وتحتاج كافة النفايات إلى معالجة، في البداية على متن السفن وبعد ذلك على الساحل. يجب أن يسهل على الطاقم التعامل مع النفايات وفقاً للأنظمة الدولية والمحلية، مع إجراءات واضحة لفرز وفصل النفايات وأن تتوفر حلول سهلة الاستخدام للحد من حجمها على متن السفن. ويجري قدر كبير من

التعليم والتدريب على هذه الجوانب على الصعيدين الدولي والمحلي، كجزء أيضاً من التدريب والاجراءات المنصوص عليها في نظم إدارة السلامة على متن السفن. كما أن مشغلي المراكب الأصغر حجماً يخضعون أيضاً لمتطلبات القوانين في ما يخص عمليات التصريف.

¹ دليل تحقيقات الإنتربول حول التصريف غير المشروع للنفط من السفن 2007

² يعني أيضاً زبالة، حطام أو مهملات

1.1 مشكلة النفايات العالمية

القمامة التي يتم إغراقها أو التخلص منها في المحيطات والمياه الساحلية هي مشكلة بيئية واقتصادية وصحية وجمالية. إنها مشكلة عالمية.

يُستخدم مصطلح "الحطام البحري" على نطاق واسع لوصف القمامة أو النفايات التي تجد طريقها إلى المحيطات. ويشمل الحطام البحري أي مواد صلبة ثابتة، مصنعة أو مجهزة التي لم تعد هناك حاجة إليها والتي يتم التخلص منها أو إلقاؤها في البيئة البحرية أو الساحلية. والمادة البلاستيكية هي المكون الرئيسي للحطام البحري وتشكل خطراً أكبر بسبب بقائها في البيئة البحرية لمئات السنين. ويمكن لتيارات المحيطات ورياحها أن تنقل القمامة على مسافات طويلة مما يتسبب في تراكمها على الشواطئ وفي المناطق البحرية النائية.

وقد كُتِبَ الكثير عن المشكلة العالمية المتعلقة بالحطام البحري ومكان نشأته³. وبصفة عامة، يُصنف المصدر بأنه بري أو بحري. ومن المتوقع أن يكون:

- 80% من الحطام البحري من المصادر البرية
- 20% منه من المصادر البحرية.

المكونات الرئيسية لهذه المصادر هي:

برية

- السياحة والأنشطة الترفيهية - النفايات التي يتركها رواد الشواطئ مثل الأغذية والتغليف والتعبئة والسجائر والمواد البلاستيكية وغيرها
- النفايات المتعلقة بالصرف الصحي - النفايات الناتجة عن تصريف الأمطار، ونفايات الشوارع، وفيضان المجاري، وجريان المياه السطحي الذي يصل إلى البحر أو الأنهار أثناء هطول الأمطار الغزيرة

بحرية

- أنشطة صناعة صيد الأسماك: خيوط الصيد وشباكها، وأواني صيد الأسماك، وأشرطة ربط صناديق الطعم، التي يتم إلقاؤها عرضياً أو التخلص منها عمداً من سفن الصيد التجارية
- السفن والمراكب والمنشآت البحرية: نفايات القمامة التي يتم التخلص منها عرضياً أو بشكل غير مشروع في البحر



هذا وقد أعاد برنامج الأمم المتحدة للبيئة في عام 2005 النظر في تقديرات النفايات في محيطات العالم وأفاد:

³ انظر موقع مستودع وثائق البيئة التابع للأمم المتحدة على الإنترنت حيث أدرجت منشورات مختلفة:
= <http://wedocs.unep.org/discover?scope=%2F&query=marine+litter&submit>

".. أن قرابة 8 ملايين قطعة من القمامة البحرية تُلقى في المحيطات والبحار كل يوم، وأن ما يقرب على 5 ملايين قطعة منها (النفايات الصلبة) تُلقى من على متن السفن أو تسقط منها. وعلاوةً على ذلك، يُقدَّر أن ما يربو على 13 ألف قطعة من النفايات البلاستيكية تطفو حالياً على سطح كل كيلومتر مربع من المحيطات."⁴

قدّرت دراسة أجريت في عام 2015 أن ما بين 4,8 و 12,7 مليون طن متري من النفايات البلاستيكية تدخل المحيطات كل عام⁵. ويتحلل معظم هذه النفايات ببطء ويتأثر بشكل أكبر بالمدخلات المستمرة من المصادر (البرية والبحرية). ويُعتبر تراكم الحطام البحري مشكلة تزداد سوءاً، ويتعين على الجميع بذل جهود متضافرة للحد من تدهور البيئة البحرية. وما يساهم في المشكلة بدلاً من التخفيف من حدتها هي أوجه القصور في تنفيذ وإنفاذ الاتفاقات الدولية والإقليمية ذات الصلة بالبيئة والأنظمة والمعايير الوطنية⁶. ومما يسهم أيضاً في المشكلة هو غياب بنية تحتية برية لاستلام النفايات من السفن ومراكب الصيد. وتساهم أيضاً تكاليف تصريف نفايات القمامة التي تولدها السفن في مرافق المرافئ، في عمليات تصريف القمامة غير المشروعة المحتملة التي تقوم بها السفن⁷.

تتوفر مجموعة واسعة من الصكوك القانونية، ويتم اتخاذ إجراءات على الصعيدين العالمي والإقليمي. فقد اتخذ العديد من البلدان تدابير بشأن النفايات البحرية من خلال التشريعات وإنفاذ الاتفاقات الدولية والتعليم وبرامج التوعية العامة وتوفير مرافق استقبال للنفايات المتولدة من السفن وتحسين ممارسات إدارة النفايات البرية ودعم أنشطة تنظيف الشواطئ.



2.1 آثار القمامة في البيئة البحرية

تشكل المواد الثابتة (البلاستيكية) أكبر الأخطار على البيئة البحرية. ويمكن أن يؤدي تشابك المواد البلاستيكية أو ابتلاعها إلى إصابة الطيور البحرية والحياة البحرية بالضرر أو الوفاة. ويتعرض التنوع البيولوجي البحري للتهديد حيث أن القمامة العائمة يمكن أن تنقل الأنواع الغازية بين البحار. ويمكن للقمامة العائمة أو المغمورة تحت سطح البحر مباشرةً، أن تتداخل مع ملاحاة السفن لتصبح تهديداً لحياة وسلامة الإنسان.

تنقسم المواد البلاستيكية إلى قطع صغيرة تسمى الجسيمات البلاستيكية وهي تبقى في البيئة البحرية لمئات السنين وتتناولها الحيوانات البحرية والطيور. وتشكل النفايات ذات الطابع الطبي أو الصحي خطراً على الصحة ويمكن أن تسبب إصابة خطيرة للأشخاص المتواجدين على الشواطئ أو أثناء السباحة

⁴ انظر تقرير برنامج الأمم المتحدة للبيئة UNEP لعام 2005 "النفايات البحرية: حجة عامة تحليلية":

<http://www.cep.unep.org/publications-and-resources/databases/document-database/unep/marine-litter-an-analytical-overview-unep-gpa.pdf/view>

⁵ انظر تقرير، مدخلات النفايات البلاستيكية من البر إلى المحيط (2015)، الرابطة الأمريكية للنهوض بالعلوم.

<http://science.sciencemag.org/content/347/6223/768>

⁶ تقرير برنامج الأمم المتحدة للبيئة UNEP لعام 2005

⁷ لاحظ أن معظم المرافئ في العالم تفرض رسوماً على تصريف النفايات. وتدمج بعض المرافئ الرسوم في المستحقات العامة للمرفأ بينما توفر بعض المرافئ الأخرى خدمة استقبال النفايات مجاناً.

في البحر. وقد تؤدي الأضرار الناجمة عن القمامة إلى تكبد الناس تكاليف وحسائر اقتصادية في الممتلكات وسبل العيش. وبشكل عام، تشوّه وتدمّر تلك القمامة جمال البحار والمناطق الساحلية التي نتمنى جميعاً التمتع بها.

ويمثّل تراكم كميات كبيرة من النفايات البلاستيكية العائمة والمغمورة مشكلة عالمية رئيسية. وهذا التراكم للنفايات ملحوظ بشكل خاص حيث تتواجد دوامات المحيطات. فهذه الأخيرة تُحدث بشكل طبيعي دوامات من الرياح وتيارات تدور باتجاه عقارب الساعة في نصف الكرة الشمالي وعكس اتجاه عقارب الساعة في نصف الكرة الجنوبي⁸. وحجم هذه الدوامات بمثابة رسالة صارمة موجهة الى العالم بشأن الآثار الوخيمة للقمامة في البحر. وتتواجد خمس دوامات رئيسية يُعتَقَد أنها تحتوي على كميات هائلة من المواد البلاستيكية والملوثات العضوية الثابتة في: المحيط الهندي وشمال وجنوب المحيط الهادئ (رقعة كبيرة من القمامة في المحيط الهادئ)، وشمال وجنوب المحيط الأطلسي⁹.

ويمكن توضيح آثار القمامة في البيئة البحرية من خلال صور الحطام البحري والنفايات لإظهار انخفاض قيمة البيئة الجمالية. وقد تُظهر تقارير تشريح الحياة البحرية الميتة آثار المواد البلاستيكية الوخيمة القاتلة. فمثل هذه الصور والمعلومات مفيدة لإثبات الضرر البيئي عند إعداد حالات انتهاكات تلوث القمامة الناجم عن السفن.



المصدر: الهيئة الأسترالية للسلامة البحرية

ملاحظة للمحققين ووكلاء النيابة:

من المفيد إدراج المعلومات المتعلقة بآثار الحطام البحري في البيئة البحرية، في ملخص الأدلة المرفوع الى المحكمة أو هيئة المحلّفين. ويسهم ذلك في إثبات أو اظهار الضرر البيئي المحتمل أو الفعلي. وقد تؤثر هذه المعلومات على درجة العقوبة التي تفرضها المحكمة.

⁸ انظر <http://www.gyrcleanup.org/what-is-the-gyre/>

⁹ المصدر: مركز بحوث المحيط الهادئ الدولي. انظر <http://iprc.soest.hawaii.edu/> لتقارير البحوث في عام 2008 وغيرها من المعلومات.

2. الاتفاقيات الدولية - القمامة والنفايات

تشمل أبرز الاتفاقيات الدولية المعمول بها في أنشطة الإنفاذ المتعلقة بالنفايات في البحر وتصريفات القمامة عن السفن والمراكب:

- الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن لعام 1973، المعدلة بموجب البروتوكولين لعامي 1978 و1997 (اتفاقية ماربول)؛
- اتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن قلب النفايات والمواد الأخرى لعام 1972، المعدلة بموجب بروتوكول لندن لعام 1996 (اتفاقية لندن)؛
- الأنظمة الدولية بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود (اتفاقية بازل).

وضعت منظمات الأمم المتحدة المتخصصة هذه الاتفاقيات، وتنقذ الدول الأعضاء التي هي أطراف في هذه الاتفاقيات الأنظمة الواردة في كل اتفاقية، وذلك بموجب القوانين الوطنية والمحلية فيها. وتصدر الإشارة إلى أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ذات صلة مهمة بالولاية البحرية في ما يتعلق بالتلوث الناجم عن المراكب.¹⁰

1.2 اتفاقية ماربول

وضعت المنظمة البحرية الدولية أهم معاهدة لمنع التلوث الناجم عن السفن، وهي الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن (المعروفة باتفاقية ماربول).

وتنطبق الأنظمة المتعلقة بالتصريفات في الاتفاقية على السفن والمراكب بجميع أحجامها، بينما تحدد أنظمة أخرى المعايير لتصميم السفن وبنائها، والمعدات التي ينبغي تركيبها على متن السفن وصيانتها، فضلاً عن أنها تضع نظاماً لمنح الشهادات وإجراء التفتيشات. وتتضمن اتفاقية ماربول كذلك التزاماً على عاتق البلدان الأطراف بتأمين مرافق الاستقبال في المرفأ للتخلص من النفايات المتولدة من السفن، بالإضافة إلى عدد من المتطلبات المحددة على متن السفن المتعلقة بحفظ السجلات وخطط الإدارة والإجراءات التي ينبغي على البحارة العاملين على متن السفن اتباعها.

وتغطي اتفاقية ماربول كافة الجوانب التقنية للتلوث الناجم عن السفن في العمليات العادية للسفن والمراكب. ويتمثل الهدف الرئيسي لاتفاقية ماربول في إزالة كامل التلوث المتعمد في البيئة البحرية بفعل الزيوت والمواد الضارة الأخرى، فضلاً عن الحد من تسرب هذه المواد من السفن.¹¹

وتتضمن اتفاقية ماربول لعام 1973 المواد العامة التي تتناول التعاريف، والالتزامات، والانتهاكات، ومنح الشهادات والتفتيش، والتعاون في الكشف عن التلوث، والتقارير عن الحوادث. وتتناول الاتفاقية أيضاً المسائل التقنية والمتطلبات المحددة لمنع مختلف أنواع التلوث الناجم عن السفن.

¹⁰ للمزيد من المعلومات، راجع دليل تحقيقات الإنترنت حول "التصريف غير المشروع للنفط من السفن"

¹¹ راجع موقع المنظمة البحرية الدولية

وترد هذه الأنواع في ستة ملاحق:

| | |
|----------------|--|
| اتفاقية ماربول | اتفاقية ماربول لعام 1973، بروتوكول عام 1978، البروتوكول الأول، البروتوكول الثاني، بروتوكول عام 1997 |
| الملحق الأول | - الزيوت |
| الملحق الثاني | - المواد السائلة الضارة السائبة |
| الملحق الثالث | - المواد المؤذية المعبأة |
| الملحق الرابع | - المجارير |
| الملحق الخامس | - القمامة |
| الملحق السادس | - الهواء |

يحتوي كل ملحق تقني على أنظمة وتعريف خاصة بنوع التلوث المشمول، بالإضافة إلى المتطلبات التفصيلية للتصريفات المحظورة والمسموح بها وجملة من المتطلبات الأخرى. وتلتزم الأطراف في الملحق الخامس من الاتفاقية بتوفير مرافق استقبال القمامة في المرفئ والمراسي.

واعتباراً من 19 كانون الثاني/يناير، باتت اتفاقية ماربول وملاحقها على الشكل التالي:

| النسبة المئوية من الشحن البحري العالمي | عدد البلدان الأعضاء | تاريخ دخول حيز النفاذ دولياً | صكوك المنظمة البحرية الدولية |
|--|---------------------|------------------------------|---|
| 99.14 | 155 | 2 تشرين الأول/أكتوبر 1983 | اتفاقية ماربول 78/73 (الملحقان الأول والثاني) |
| 98.54 | 147 | 1 تموز/يوليو 1992 | اتفاقية ماربول 78/73 (الملحق الثالث) |
| 96.28 | 141 | 27 أيلول/سبتمبر 2003 | اتفاقية ماربول 78/73 (الملحق الرابع) |
| 98.72 | 152 | 31 كانون الأول/ديسمبر 1988 | اتفاقية ماربول 78/73 (الملحق الخامس) |
| 96.18 | 89 | 19 أيار/مايو 2005 | بروتوكول اتفاقية ماربول لعام 1997 (الملحق السادس) |

راجع موقع المنظمة البحرية الدولية

<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>

تتعهد البلدان الأطراف في اتفاقية ماربول بإنفاذ أحكام الاتفاقية وملاحقها. ويُشار إلى أن الملحقين الأول والثاني من الاتفاقية إلزاميان ونافذ المفعول تلقائياً للبلد الذي يصادق على الاتفاقية، بينما يمكن للبلد التصديق على الملاحق الثالث والرابع والخامس والسادس كل على حدة. ويتم تنفيذ أنظمة الاتفاقية من خلال القوانين الوطنية والمحلية للبلدان المصدقة، وينبغي أن تمتثل كل سفينة مسجلة في بلد طرف في اتفاقية ماربول لكافة الأنظمة الواردة فيها.

تعريف السفينة في اتفاقية ماربول

’ مركب من أي نوع كان يعمل في بيئة بحرية، وتشمل القوارب الزلافة، والمركبات ذات الوسائد الهوائية، والغواصات، والطافيات، والمنصات المثبتة أو الطافية. ‘

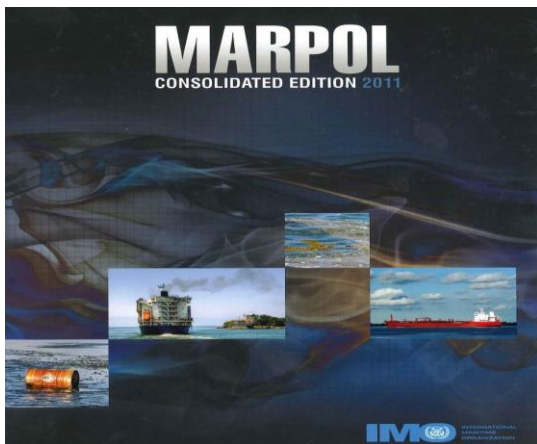
1.1.2 تاريخ أنظمة ماربول المتعلقة بالتلوث الناتج عن القمامة

حتى عام 1988، لم تكن ثمة أنظمة دولية لمنع التلوث الناتج عن القمامة من السفن، وكانت لدى بعض البلدان قوانين لا تنطبق إلا في المياه الخاضعة لولايتها.

وضعت البلدان الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية الملحق الخامس لاتفاقية ماربول لاعتماد أنظمة عالمية لمنع تلوث البحار الناتج عن القمامة من السفن. ودخل هذا الملحق حيز النفاذ دولياً في 31 كانون الأول/ديسمبر 1988، ومنذ ذلك اليوم، حظر ملحق ماربول الخامس كافة عمليات تصريف اللدائن (البلاستيك) من السفن والمراكب، بينما شُح بتصريف أنواع أخرى من القمامة في البحر في ظل ظروف معينة، منها نوع القمامة وأن تكون السفينة على مسافة محددة من أقرب أرض. وقد حددت أنظمة الملحق الخامس والخطوط التوجيهية المرتبطة بها أنواع القمامة ووصفتها. ولكن في حال لم يتم وصف نوع من أنواع القمامة أو إدراجه في القائمة، فقد يكون ثمة مجال للمتهمين بارتكاب الانتهاكات أن يجادلوا بأنه يُسمح بتصريف هذا النوع من القمامة في البحر. وقد يكون بعض البلدان الأطراف في الملحق الخامس قد واجه صعوبات في اتخاذ الإجراءات القانونية بفعل ذلك.

جرى إيداً في عام 1993 عدد من التعديلات على أنظمة الملحق الخامس، حيث باتت تنص على حيازة السفن لبعض الوثائق:

- سجلات القمامة على السفن (التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر أو الحائزة على شهادة ترخيص لها بنقل 15 شخصاً أو أكثر) وأي منصة ثابتة أو عائمة.
- خطة إدارة القمامة لمتبعها أفراد الطاقم في السفن (التي تبلغ حمولتها الإجمالية 100 طن فأكثر أو الحائزة على شهادة ترخيص لها بنقل 15 شخصاً أو أكثر) وأي منصة ثابتة أو عائمة.
- اللافتات في أماكن مختلفة على السفن (12 متراً أو أكثر بالطول) وأي منصة ثابتة أو عائمة.



وفي الفترة بين 2011 و2012، جرت مراجعة رئيسية للملحق الخامس أدت إلى دخول الملحق الخامس المنقح من اتفاقية ماربول حيز النفاذ دولياً في 1 كانون الثاني/يناير 2013. وكان التغيير الأبرز بين الملحق القديم والملحق الجديد المنقح هو الحظر العام لكافة عمليات تصريف القمامة في البحر، في ما خلا بعض الاستثناءات المحدودة. ما يعنيه هذا الكلام هو أنه

لا ينبغي التخلص من القمامة أو النفايات في البحر بأي شكل من الأشكال ما لم تنص أنظمة الملحق الخامس على النوع الذي يجوز تصريفه. وقد أُدرجت تعريفات جديدة في الملحق توفيراً للمزيد من الوضوح، وتم كذلك توسيع فئات القمامة بهدف حفظها في السجلات.

وقد وُجّهت بعض الانتقادات من الأسرة الدولية إذ برزت دعوات إلى منع كافة عمليات التصريف من السفن والمراكب في البحر، بيد أن تحقيق هذه الخطوة يعني إجراء تحسينات مهولة في تأمين مرافق الاستقبال في المرفأ، وتطوير المعدات المبتكرة لإدارة النفايات وتحقيق تغيير شامل في سلوك الناس.

تسري الأنظمة المتعلقة بالتصريف، الواردة في الملحق الخامس من اتفاقية ماربول، على السفن والمراكب من أي حجم كانت، بما فيها مراكب الصيد والمراكب الترفيهية والمنصات الثابتة أو العائمة.



وينظّم الملحق الخامس من اتفاقية ماربول أيضاً وبشكل واضح التعامل مع النفايات على متن السفن، وقد اتفقت البلدان الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية على المعايير الدولية كما حددت مجالات خاضعة لأنظمة خاصة.

ونشير على المحققين بأنّ الدول بمفردها أو مجموعات قد تكون لها أيضاً أنظمتها الخاصة بها، ومن الأمثلة على ذلك وكالة حماية البيئة في الولايات المتحدة ولجنة هلسنكي والاتحاد الأوروبي. وفي الأنهار والمناطق الساحلية شديدة الحساسية، قد تكون سارية المفعول السياسات التي تمنع التصريف بكامل أشكاله بموجب بعض الأنظمة المحلية. وبالإضافة إلى الأنظمة المحلية والدولية، ثمة أيضاً الأنظمة الخاصة بكل مرفأ.

2.2 اتفاقية لندن

دخلت اتفاقية المنظمة البحرية الدولية لمنع التلوث البحري الناجم عن قلب النفايات والمواد الأخرى لعام 1972 (اتفاقية لندن) حيز النفاذ في عام 1975، بينما صار بروتوكول اتفاقية لندن لعام 1996 نافذاً في شهر آذار/مارس 2006.

ويشير القلب إلى التخلص المتعمد في البحر من النفايات والمواد الأخرى من المراكب والطائرات وغيرها من الأصناف، بما في ذلك التخلص من المراكب نفسها. ويُشترط الحصول على إذن من البلد الطرف صاحب الولاية قبل الشروع بأي عملية قلب. هذا يعني عموماً أنه يتم أخذ كمية كبيرة من النفايات إلى البحر باعتبارها على وجه التحديد حمولة على متن سفينة ليُصار إلى قلبها في موقع جغرافي محدد. وبموجب اتفاقية لندن، يمكن كذلك قلب سفينة في البحر متى انتهى عمرها النافع ولم يعد من حاجة لها، شريطة إزالة الملوثات والهياكل غير المحكمة، ومن ثم يتم سحبها إلى البحر وقلبها في مكان يمكن أن تستحيل فيه شعباً مرجانية اصطناعية أو مكاناً للغوص الترفيهي.

وتحظر اتفاقية لندن قلب اللدائن غير القابلة للانحلال والمواد الاصطناعية الأخرى غير القابلة للانحلال، مثل الشباك والحبال، التي قد تطفو أو لا تستقر في جوف البحر. فالهدف الذي تتوخاه اتفاقية لندن هو "حماية البيئة البحرية وصيانتها من جميع مصادر التلوث وتتخذ التدابير الفعالة لمنع وخفض، وعند الإمكان، إزالة التلوث الناجم عن قلب أو ترميد النفايات أو المواد الأخرى في البحر".

ويُتوقع من السفينة المبحرة للشروع في عملية قلب موافق عليها أن تحوز على رخصة صادرة عن الحكومة المعنية (الطرف في الاتفاقية) أو تكون السلطات المعنية على علم بتاريخ حدوث هذه العملية وتوقيتها.

3.2 اتفاقية بازل

صدرت اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود (المعروفة باتفاقية بازل) عن الأمم المتحدة ودخلت حيز النفاذ في عام 1992. وقد صيغت هذه الاتفاقية للحد من نقل النفايات الخطرة بين الدول، ولمنع نقلها على وجه التحديد من البلدان المتقدمة إلى البلدان الأقل نمواً. تهدف الاتفاقية كذلك إلى بلوغ الحد الأدنى من كمية وسمية النفايات المتولدة، حرصاً على إدارتها بشكل سليم بيئياً وفي أقرب نقطة ممكنة من مصدر توليدها، فضلاً عن مساعدة البلدان الأقل نمواً في إدارة ما تولده من النفايات الخطرة وغيرها بشكل سليم بيئياً.

ويتمثل الهدف الرئيسي لاتفاقية بازل بحماية الصحة البشرية والبيئة من الآثار الضارة للنفايات الخطرة، وهي تغطي مروحة واسعة من النفايات المعروفة بأنها "نفايات خطيرة" بالاستناد إلى أصلها و/أو تكوينها وخصائصها، بالإضافة إلى نوعين آخرين من النفايات معروفة بـ "النفايات الأخرى"، وتشمل النفايات المنزلية والرماد الناشئ عن الحرق. ولا تشمل الاتفاقية نقل النفايات المشعة.¹²

والأهداف العامة لهذه الاتفاقية هي:

- الحد من توليد النفايات الخطرة وتعزيز إدارة النفايات الخطرة بطريقة سليمة بيئياً، أينما كان مكان التخلص منها؛
- منع نقل النفايات الخطرة عبر الحدود ما لم تُعتبر متوافقة مع مبادئ الإدارة السليمة بيئياً؛
- اعتماد إطار تنظيمي يطبّق على الحالات التي يكون فيها النقل عبر الحدود مسموحاً.

وتخضع السفن المستخدمة لنقل النفايات بحراً لاتفاقية بازل، وينبغي على السفينة المبحرة لنقل النفايات الخطرة أن تحوز على الوثائق اللازمة (بيانات الاستيراد والتصدير) من الحكومة (الطرف في الاتفاقية) بما يجيز عملية النقل. ويمكن مراقبة الشحنات من قبل الجهات المسؤولة عن الجمارك أو حماية البيئة.

¹² راجع <http://www.basel.int/TheConvention/Overview/tabid/1271/Default.aspx>



الحطام المستخدم في صيد الأسماك والمسترجع في عرض البحر
المصدر: الهيئة الأسترالية للسلامة البحرية

4.2 قمامة مراكب صيد الأسماك

ينبغي أن تلتزم مراكب الصيد بالمتطلبات الواردة في الملحق الخامس من اتفاقية ماربول حسب الاقتضاء، وثمة أيضاً معلومات محددة تتعلق مباشرة بالتعامل مع النفايات على متن مراكب الصيد.

وقد تكون للمعاهدات الدولية بشأن مصائد الأسماك¹³ والمنظمات الإقليمية المعنية بإدارة مصائد الأسماك ترتيبات أو شراكات تنطبق على المحافظة على الموارد السمكية. وقد تفرض هذه الصكوك قيوداً إضافية تتخطى متطلبات اتفاقية ماربول المتعلقة بالتصريف، ومنها قيود محددة لغرض المحافظة على الموارد السمكية، وقد تكون ثمة متطلبات أخرى لأغراض رصد المراكب ووسمها والتعرف إليها وإعداد التقارير اللازمة.

ويتعين على مشغلي مراكب الصيد أن يكونوا على دراية بالتدابير المتعلقة بالحفاظ على مصائد الأسماك والواردة في اتفاقية ماربول وأن يمتثلوا لها، بينما ينبغي على المحققين أن يكونوا على دراية بالقضايا المتعلقة بصيد الأسماك قبل الشروع في التحقيق في أي انتهاكات من جانب مركب الصيد، ويجب أيضاً استشارة الموظفين من مصلحة صيد الأسماك في بلدكم.

ومن الأمثلة على ذلك أن اتفاقية لجنة حفظ الموارد البحرية الحية في أنتاركتيكا (CCAMLR) تفرض قيوداً على تصريف المصيد غير المرغوب فيه والفضلات، كما أن إلقاء شبك خيشومية في المحيط القطبي الجنوبي قد يُعتبر بمثابة إلقاء مواد ضارة بالبيئة في البحر بشكل متعمد ومخالف للقانون.

ملاحظة للمحققين:

ينبغي أن يكون المحققون ووكلاء النيابة على علم بالاتفاقيات الدولية والصكوك الإقليمية المعمول بها في مجال الولاية البحرية تحت مسؤوليتهم. وقد حددت المنظمة البحرية الدولية، بموجب الملحق الخامس من اتفاقية ماربول، مناطق خاصة تخضع فيها تصريفات القمامة لقيود إضافية.

¹³ منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة (الفاو)، راجع www.fao.org

3. الانتهاكات والكشف

ينبغي أن يكون المحقق على إلمام بقوانين بلده الوطنية أو المحلية والانتهاكات المشار إليها في الملحق الخامس من اتفاقية ماربول، بالإضافة إلى الانتهاكات الأخرى المنصوص عليها حسب الاقتضاء. يهدف هذا الفصل إلى تحديد الانتهاكات الشائعة للتصريفات غير المشروعة للقمامة من السفن أو المراكب.

قد تكون الانتهاكات أو الجرائم التالية متشابهة في قوانين معظم البلدان:

- التصريف غير المشروع للقمامة
- لا سجلات بالقمامة على متن السفينة
- لا خطة لإدارة القمامة على متن السفينة
- اللاتفات غير معروضة
- لا يتم تدوين المعلومات في سجلات القمامة أو المعلومات المدونة زائفة
- التواطؤ والإخفاء
- عدم تصريف القمامة في أحد مرافق الاستقبال (حسب الاقتضاء أو حسب التوجيهات)

أما التحدي الذي يعترض المحققين، فهو في كيفية كشف الانتهاكات ومن ثم تحديد الأدلة الواجب جمعها لإثبات حصول الانتهاكات.

1.3 الكشف عن الانتهاكات المتعلقة بالقمامة

قد تؤدي مشاهدة الأشخاص لهذه الانتهاكات إلى الاتصال بالسلطات المعنية أو إبلاغها، ومن جملة حالات المشاهدة والشهود المحتملين نذكر:



تصريف مخلفات شحنات الفحم من مركب
المصدر: الهيئة الأسترالية للسلامة البحرية

- فرد/أفراد طاقم السفينة التي جرى التصريف عن متنها (المبلغ عن المخالفات)
- الأشخاص على متن سفن/مراكب الذين شاهدوا عملية التصريف من سفينة أخرى/مركب آخر
- المشاهدة الجوية من قبل طاقم الطائرة (التجارية أو الترفيهية) للتصريف الجاري من سفينة/مركب
- عمليات المراقبة من قبل السلطات الحكومية (من الطائرات أو المراكب المخصصة) التي ترصد التصريف من سفينة/مركب
- الأشخاص الذين يعثرون على القمامة على الشواطئ أو في المياه (قد تحتوي القمامة على اسم السفينة)

- التحقق من الصور بالأقمار الصناعية أو بالأشعة تحت الحمراء
- اكتشاف تصريف غير مشروع أثناء تفتيش المركب من قبل موظفي المراقبة التابعين لدول المرافئ، أو مفتشي الصحة / الحجر الصحي، أو موظفي هيئات المرافئ
- الشك في حصول انتهاك بفضل عمليات المراقبة
 - تكون النفايات متراكمة على سطح السفينة وعندما تصل السفينة إلى مرفأ التوقف التالي، تكون النفايات قد اختفت عن سطح السفينة (في مثل هذه الحالات، يمكن التحقيق في أمر السفينة، المشتبه في كونها الملوثة، في مرفأ التوقف التالي، في حين يتم إرسال المعلومات قبل وصولها).¹⁴
- امتناع السفينة تفرغ النفايات في المرفأ قبل المغادرة، أو عدم تفرغ أي نفايات من السفينة بعد رحلة طويلة
 - ينبغي إخطار السلطات المعنية في المرفأ الذي ستتوقف فيه السفينة تالياً لكي تجري التحقيق اللازم.

2.3 التفتيش أو التحقيق



المصدر: الشرطة الوطنية الهولندية

يقوم المفتشون المعنيون بالمراقبة في دولة المرفأ في بلدان كثيرة بإجراء عمليات تفتيش روتينية للتحقق من أن السفينة لديها الشهادات والخطط والسجلات اللازمة وتتبع الإجراءات المحددة، وأن الطاقم على علم بالأنظمة الواردة في الاتفاقيات الدولية (بما فيها ماربول) ويمتثل لها. ويمكن إجراء عمليات التفتيش بصورة موجهة بالاعتماد على المعلومات الاستخبارية.

يتم فتح تحقيق لاتخاذ الإجراءات اللازمة بشأن الفعل الإجرامي أو مخالفة القوانين التي تنفذ اتفاقية ماربول أو غيرها من الاتفاقيات الدولية. ويضطلع جمع الأدلة بأهمية كبيرة، بما في ذلك عن طريق إجراء المقابلات مع القبطان وأفراد الطاقم أو استجوابهم.

ومن شأن التعاون بين موظفي المراقبة التابعين لدول المرفأ، والمحققين الشرطيين، وغيرهم من موظفي أجهزة إنفاذ القانون أن يساعد في جمع الأدلة والتعرف إلى الأنشطة والعمليات الحاصلة على متن السفينة. يُشار إلى أنه في بعض البلدان، يجوز للأجهزة إجراء التحقيقات الجنائية وعمليات التفتيش في دول المرفأ، بينما تتولى أجهزة مستقلة تماماً هاتين الوظيفتين في بلدان أخرى.

¹⁴ يمكن لهذا الغرض استخدام التقرير الخاص بمنع التلوث الذي أعدته هولندا أو استمارة الإنترنت للإبلاغ عن الرسائل البيئية.

3.3 أدلة لإثبات الانتهاكات

يرد في الجدول أدناه وصف لهذه الأدلة المطلوبة عادةً لإثبات عناصر الجريمة في الانتهاكات المتعلقة بالقمامة في السفن

| عنصر الجريمة | الأدلة المطلوبة (أمثلة) |
|---|---|
| السفينة أو المركب | الاسم، الهوية، نوع الحجم (شهادة التسجيل، الرقم في المنظمة البحرية الدولية، الرقم الرسمي) |
| الشخص | تحديد هوية المسؤول. إلى من سيوجه الاتهام بارتكاب الجريمة؟ هل القبطان، أم المالك، أم المدير، أم أحد أفراد الطاقم؟ الحرص على جمع المعلومات لتحديد هوية الشخص. |
| التصريف | كيف وصلت القمامة إلى البحر؛ إفادات الشهود، أو المبلغون عن المخالفات |
| القمامة | نوع القمامة (المحدد في الملحق الخامس من اتفاقية ماربول أو في القوانين المحلية) |
| البحر | موقع السفينة وقت التفريغ في البحر أو في مياه البلد. مواقع السفينة من السجلات، بيانات النظام الآلي لتحديد الهوية، موقع التفريغ إذا كان معروفاً، رحلة السفينة المخططة، البيانات المدخلة في سجلات القمامة، الصور، إفادات الشهود. |
| الإفادات الخاطئة، أو البيانات المدخلة أو السجلات أو المعلومات غير الصحيحة | الوثيقة أو المعلومات غير الصحيحة أو نسخة عنها. الأدلة الداعمة إثباتاً لعدم صحتها. وثائق السفينة التي تنص على عدم حصول أي تصريف للنفايات، بهدف مقارنتها بغيرها من الأدلة التي تبين بوضوح حصول عملية تصريف غير مشروعة. |
| سجلات القمامة خطة إدارة القمامة | الوثائق المطلوبة ليست على متن السفينة، والطاقم غير مطلع على الوثائق أو الإجراءات اللازمة. من الضروري إجراء المقابلات مع أفراد من الطاقم. |
| اللافتات غير معروضة | اللافتات أو الملصقات ليست معلقة كما ينبغي أينما كان على متن السفينة. الطاقم والركاب ليسوا على علم بتدابير منع تصريف القمامة في البحر. |
| التواطؤ | تواطؤ أفراد الطاقم ومالك السفينة أو الشركة لتوفير معلومات زائفة عمداً والشروع في بعض الأعمال غير المشروعة. |
| عدم تصريف القمامة في أحد مرافق الاستقبال (حسب الاقتضاء أو حسب التوجيهات) | إشعار من الهيئة المعنية تطلب فيه من السفينة التصريف - السفينة / القبطان لا يمثل للإشعار. |
| الضرر البيئي | إثبات الضرر أو المعلومات عن الآثار الضارة المحتملة على البيئة. |

4. الإجراءات القانونية الناجحة حيال الانتهاكات المتعلقة بالقمامة

في ما يلي أمثلة عن الإجراءات القانونية الناجحة حيال الانتهاكات المتعلقة بالقمامة. يختلف مستوى وكمية الأدلة وإفادات الشهود اللازمة لإثبات هذه الجرائم باختلاف الاختصاص وخطورة المخالفات.

1.4 المثال 1: الولايات المتحدة الأمريكية ضد شركة تارغيت شيب مانادجمنت وبراستانا تاوهيم



أمر براستانا تاوهيم، قبطان السفينة M/V Gaurav Prem مساعده الأول وأفراداً آخرين من الطاقم برمي مئات الأنابيب البلاستيكية الكبيرة الموجودة على متن السفينة في المحيط، وتعتمد ألا يدون التصريفات غير المشروعة في سجلات القمامة الخاصة بالسفينة كما تقتضي اتفاقية ماربول. كانت الأنابيب تحتوي في السابق على مبيدات حشرية وقد تم استخدامها لتطهير شحنة من الجيوب بالبخار.

قدم القبطان سجلات القمامة المزورة في عملية التفتيش التي أجراها خفر السواحل في دولة المرفأ في مقاطعة موباييل في ولاية ألاباما في الولايات المتحدة. اعتُبر هذا العمل انتهاكاً لمدونة قوانين الولايات المتحدة، الباب 18، المادة 1505، بينما اعتُبر تزوير السجلات مخالفة للباب 18، المادة 1519.

أدين القبطان بعد محاكمة أمام هيئة المحلفين وحُكم عليه بالسجن سنة ويوماً واحداً تلتها ثلاث سنوات من الإفراج المشروط. وتجدر الإشارة إلى أن السفينة والشركة وباقي أفراد الطاقم أدينوا أيضاً بالتصريف المتعمد للنفايات الزيتية (عدم استخدام معدات منع التلوث) والسجلات الزائفة.

راجع <http://www.justice.gov/opa/pr/singapore-ship-operator-and-engineers-plead-guilty-crimes-related-pollution-cargo-ship>

2.4 المثال 2: الهيئة الأسترالية للسلامة البحرية ضد شركة ديناميك أوشن



في حزيران/يونيو 2003، كان خفر السواحل الطوعي الأسترالي يجري بحثاً عن مركب صيد مفقود في البحر قبالة ساحل بلدة أولادولا في نيوساوث ويلز في أستراليا. وكانت السفينة Magic Wave متوقفة بالجوار وسرعان ما أبحرت بعيداً. ثم عثر مركب خفر السواحل على بعض القمامة العائمة في البحر، فاسترجع أفراد الطاقم قسماً منها وحملوها على متن مركبهم.

كانت القمامة مكونة من أكياس

بلاستيكية كبيرة تحتوي على بقايا الطعام، وزجاجات بلاستيكية، وعلب كرتونية، ومعلبات من الألمنيوم، وأوراق وغيرها من الأغراض. وقد بينت وثائق السفينة التي عثر عليها في القمامة المتروكة أنها تعود إلى سفينة Magic Wave (حاملة سيارات مسجلة في بنما).

أبحرت Magic Wave خارج المياه الأسترالية ولكنها عادت إلى بريسبان في أيلول/سبتمبر 2003، فصعد موظفو إنفاذ القانون من الهيئة الأسترالية للسلامة البحرية إلى متن السفينة في بريسبان وأجروا تحقيقاً بالمخالفات الحاصلة بموجب قانون حماية البحار (منع التلوث الناجم عن السفن) لعام 1983 (النص القانوني الأسترالي الذي ينفذ أحكام الملحق الخامس من اتفاقية ماربول).

وقد تم البت في الأمر في محكمة الصلح في بريسبان (كوينزلاند) في أيلول/سبتمبر 2005، حيث أدينَت الشركة المالكة Dynamic Ocean وعُزِّمت مبلغاً قدره 20 ألف دولار أسترالي، وأدين القبطان وعُزِّم مبلغاً قدره 4 آلاف دولار أسترالي.

3.4 المثال 3: الولايات المتحدة الأمريكية ضد رونالد كوك (شركة منتجع وكازينو ديونز مارينا)



اشترت شركة منتجع وكازينو ديونز مارينا (DMRCI) السفينة M/V Muskegon Clipper بهدف تحويلها إلى كازينو على قارب نهرى.

رتبت شركة DMRCI أن يتم قطر قارب M/V Muskegon Clipper (عبارة قديمة) من سياتل، واشنطن في الولايات المتحدة عبر قناة بنما إلى حوض لبناء السفن في مقاطعة موبايل في ألاباما، للشروع في تجديد السفينة.

عُيّن رونالد كوك مشرفاً على الطاقم المستخدم لأداء أعمال الهدم على متن القارب أثناء قطره، بما في ذلك التخلص من الأسبستوس (الحرير الصخري). وخلال عملية تجديد القارب، أمر رونالد كوك موظفي الشركة برمي الأكياس البلاستيكية التي تحتوي على الأسبستوس في المحيط (في منطقة "أعالي البحار" من الولاية البحرية). وقد التقط بعض أفراد الطاقم صوراً للأكياس البلاستيكية التي تم إلقاؤها في المحيط.

وبعد المحاكمة أمام هيئة المحلفين، أُدين كوك بجرم التواطؤ، ورمي الأكياس البلاستيكية المملئة بالأسبستوس بشكل غير مشروع، وعدم تسجيل هذه التصريفات في سجلات قمامة السفينة. فحُكم عليه بالسجن مدة 24 شهراً تلتها ثلاث سنوات من الإفراج المشروط.

أما الشركة DMRCI، فأقرت بالجرم وحُكم عليها بدفع غرامة قدرها 250 ألف دولار أميركي.

راجع http://www.justice.gov/archive/opa/pr/2003/August/03_enrd_467.htm

5. معلومات تقنية حول قمامة السفن

ترتبط أهم عوامل توليد النفايات والقمامة بالمواصفات التشغيلية للسفينة، وعدد الأشخاص على متنها، وطول الفترة الزمنية في مرافئ التوقف، ومرافق استقبال النفايات في المرافئ، ومساحة التخزين المتوفرة على متن السفينة. فالسفينة التي تعمل على الطرق العادية وتتوقف في المرافئ نفسها قادرة على إرساء روتين للتعامل مع النفايات بسهولة أكبر من السفينة التي قد تزور بلداناً ومرافئ مختلفة في كل رحلة تقريباً. والمسألة هنا هي أنه عندما يتعلق الأمر بتفريغ النفايات والتخلص منها، فإن لكل بلد وكل مرفأ متطلباته ومرافقه وهياكل التكليف المختلفة.

يعرض هذا الفصل المعلومات عن الأنشطة التشغيلية التي تنطوي على توليد القمامة والنفايات على متن السفن والمراكب. والمصطلحات المستخدمة معرفة في الملحق الخامس من اتفاقية ماريبول أو في الخطوط التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية المتعلقة بالملحق الخامس (راجع أيضاً الملحق الأول).

1.5 أنواع القمامة المتولدة

ترد تعاريف القمامة المتولدة على متن السفن أثناء التشغيل العادي للسفينة والتي يجوز التخلص منها بصورة متواصلة أو دورية في النظام الأول من ملحق ماريبول الخامس. وينبغي على الطاقم وشركات الشحن أن تكون على علم بهذه المصطلحات والتعاريف لمعرفة ما هي أنواع القمامة التي يجوز تصريفها في البحر وتلك التي يُمنع تصريفها في البحر، وللمساعدة في فرز القمامة على متن السفينة لإعادة تدويرها، وفي التعامل مع النفايات لتصريفها في مرافق الاستقبال في المرافئ. وينبغي أن يكون المحققون ملمين بفئات القمامة حتى يعرفوا عمّا ينبغي أن يبحثوا في الوثائق المطلوب الاحتفاظ بها والإجراءات العامة الواجب اتباعها من قبل طاقم السفينة.

| التعريف (بالخط المائل) والأمثلة الواردة في الملحق الخامس من اتفاقية ماريبول | نوع القمامة بحسب تصنيف الملحق الخامس |
|---|---|
| <p>' اللدائن تعني أي مادة صلبة تحتوي على بوليمر أو أكثر كمواد أساسي، وتشكل أثناء تصنيع البوليمر أو التحويل إلى منتج نهائي باستخدام الحرارة و/أو الكبس. لللدائن خواص مادية تتراوح من الصلب والمتفتت إلى اللين والمرن. ولأغراض هذا الملحق، تعني "جميع أنواع اللدائن" كافة النفايات التي تتكون من أو تحتوي على البلاستيك بأي شكل من الأشكال، بما في ذلك الحبال الاصطناعية، وشباك الصيد الاصطناعية، وأكياس القمامة البلاستيكية، والرماد الناتج عن ترميد المنتجات البلاستيكية. '</p> <p>ثمة أمثلة كثيرة على النفايات اللدائنية حيث أن منتجات عديدة تحتوي على مكونات البوليمر، ومن المحتمل أن يتم توليد النفايات اللدائنية على متن سفينة أو مركب في كافة المناطق.</p> | <p>أ - اللدائن (المواد البلاستيكية)</p> <p>التصريف في البحر محظور</p> |
| <p>' النفايات الغذائية تعني أي مادة غذائية فاسدة أو صالحة، وتشمل الفواكه، والخضروات، ومنتجات الألبان، والدواجن، ومنتجات اللحوم، وفضلات الطعام المتولدة على متن السفينة. '</p> | <p>ب - النفايات الغذائية</p> |

| | |
|---|--------------------------------------|
| <p>تُعتبر النفايات الغذائية من المخلفات العامة التي تنتجها كافة السفن والمراكب بشكل طبيعي .</p> | |
| <p>’ النفايات المنزلية تعني جميع أنواع النفايات غير المشمولة في الملاحق الأخرى والمتولدة في حيز الإقامة على متن السفينة، ولا تشمل المياه المبتدلة. ‘</p> <p>يُعتبر تواجد النفايات والقمامة المنزلية على متن كافة السفن والمراكب أمراً طبيعياً، فهي تتولد عن الأنشطة اليومية الشخصية على متن السفينة، وتحديدًا في حيز المعيشة والإقامة. تشمل النفايات المنزلية الزجاجات، والعلب، والورق، ومواد تعبئة الطعام، والفخاريات، والزجاج، والخرق، والمصاييح / الأنابيب الضوئية، والإلكترونيات، والبطاريات، والبخاخات، وخرطيش الحبر للطابعات، والمخلفات الطبية، والمكونات الكهربائية، فضلاً عن النفايات الطبية (غير البلاستيكية) والأدوية منتهية الصلاحية.</p> <p>لا يشمل مصطلح "النفايات المنزلية" المياه المبتدلة المتولدة في حيز الإقامة بفعل الاستحمام والغسيل، ويُشار إلى أن الملحق الرابع من اتفاقية ماربول الذي تناول مياه الصرف الصحي يغطي تصريفات المياه السوداء.</p> | <p>ج - النفايات المنزلية</p> |
| <p>’ زيت الطعام يعني جميع أنواع زيوت الطعام أو الدهون الحيوانية المستخدمة أو المعدة لاستخدامها في إعداد الطعام أو طهوه، ولكن من دون أن يشمل الطعام نفسه الذي تم إعداده باستخدام هذه الزيوت. ‘</p> | <p>د - زيت الطعام</p> |
| <p>’ رماد المرممات يعني الرماد ومخلفات الاحتراق الناتجة عن مرممات السفن المستخدمة لترميد القمامة. ‘</p> <p>لا يُتوقع أن يتواجد الرماد إلا حيث يكون المرمد مركباً على متن السفينة.</p> | <p>هـ - رماد المرممات</p> |
| <p>’ النفايات التشغيلية تعني جميع النفايات الصلبة (بما فيها الحمأة) غير المشمولة في الملاحق الأخرى والمتولدة على متن السفينة أثناء الصيانة العادية أو عمليات السفينة، أو تلك المستخدمة في تستيف البضائع والتعامل معها. تشمل النفايات التشغيلية أيضاً مواد ومضافات التنظيف في مياه غسيل عنابر الشحنات والأسطح الخارجية. ولكنها لا تشمل المياه المبتدلة أو المياه الآسنة أو التصريفات الأخرى المماثلة والضرورية لتشغيل السفينة، مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي وضعتها المنظمة. ‘</p> <p>تتولد النفايات التشغيلية على متن كافة السفن، ومن الأمثلة على ذلك قطع الخشب، والحشايا، والحبال، والخرق الزيتية، والبطاريات منتهية الصلاحية، وخرطيش الحبر، والمركبات المتفجرة (منتهية الصلاحية)، والطلاء، والبطاريات، وبراميل المواد الكيميائية، وغيرها من النفايات الإلكترونية، وقطع الحديد المستبدلة، وفلاتر الزيت المستعملة والقديمة، وما إلى ذلك. وينبغي جمع أي لدائن ناتجة عن الصيانة العادية للسفينة وتخزينها بشكل منفصل كنفايات من الفئة أ.</p> | <p>و - النفايات التشغيلية</p> |

| | |
|---|--------------------------|
| <p>’ بقايا الشحنات تعني بقايا أي شحنة غير مشمولة في الملاحق الأخرى من هذه الاتفاقية والتي تظل موجودة على سطح السفينة أو في العنابر بعد التحميل أو التفريغ، بما في ذلك تحميل الفائض أو المراق وتفريغه، سواء كانت البقايا رطبة أو جافة أو مجرورة بمياه الغسيل، من دون أن تشمل غبار الشحنات على سطح السفينة بعد الكنس، أو الغبار على الأسطح الخارجية للسفينة.‘</p> <p>من المفترض أن تكون بقايا الشحنات فقط على متن السفن والمراكب التي تحمل الشحنات الصلبة السائبة التي تُعدّ مواد جافة.</p> | <p>ز - بقايا الشحنات</p> |
| <p>’ جيف الحيوانات تعني جثث الحيوانات المحمولة على متن السفينة كشحنة والتي تنفق أو تُقتل قتلاً رحيماً أثناء الرحلة.‘</p> <p>تنطبق هذه الفئة في الغالب على سفن الماشية أو سفن الشحن العامة التي تحتوي على مناطق خاصة بالماشية.</p> | <p>ح - جيف الحيوانات</p> |
| <p>’ معدات الصيد تعني أي جهاز مادي أو جزء منه أو مجموعة من الأدوات يمكن وضعها في المياه أو على سطحها أو في قاع البحر والغرض المقصود منها أسر الكائنات البحرية أو كائنات المياه العذبة، أو السيطرة عليها لأسرها أو اجتثاثها لاحقاً.‘</p> <p>يكون الكثير من معدات الصيد مصنّعاً من المواد الاصطناعية التي تُعتبر بلاستيكية، بالإضافة إلى مراكب الصيد ومراكب تجهيز الأسماك والسفن الرئيسية.</p> | <p>ط - معدات الصيد</p> |

يُشار إلى أنه عندما تكون القمامة ممزوجة بمواد ملوثة أو غيرها من المواد المحظور تصريفها أو الخاضعة لمتطلبات تصريف مختلفة، فإن من الواجب تطبيق متطلبات التصريف الأكثر صرامة (راجع النظامان 4.3 و 6.4 من الملحق الخامس من اتفاقية ماربول).

ملاحظة للمحققين

ينبغي أن يكون المحققون على علم بفئات القمامة بحسب اتفاقية ماربول حتى يتمكنوا من مراجعة البيانات المدخلة في الوثائق التي يجب على السفينة الاحتفاظ بها والإجراءات التي يجب على الطاقم اتباعها (في سجلات القمامة وخطة إدارة القمامة).

ترد متطلبات التصريف كما حددها الملحق الخامس من اتفاقية ماربول في الأنظمة 3 و 4 و 5. يوضح هذا الجدول متطلبات التصريف.

| نوع القمامة | السفن خارج المناطق الخاصة | السفن داخل المناطق الخاصة | المنصات البحرية وكافة السفن الموجودة في حدود 500 متر منها |
|--|---|--|---|
| النفايات الغذائية المجروشة أو المطحونة | التصريف مسموح بأكثر من 3 أميال بحرية من أقرب أرض وأثناء الإبحار | التصريف مسموح بأكثر من 12 ميلاً بحرياً من أقرب أرض وأثناء الإبحار | التصريف مسموح بأكثر من 12 ميلاً بحرياً من أقرب أرض وأثناء الإبحار |
| النفايات الغذائية غير المجروشة أو غير المطحونة | التصريف مسموح بأكثر من 12 ميلاً بحرياً من أقرب أرض وأثناء الإبحار | التصريف محظور | التصريف محظور |
| بقايا الشحنت ¹ غير الواردة في مياه الغسيل | التصريف مسموح | التصريف محظور | التصريف محظور |
| بقايا الشحنت ¹ الواردة في مياه الغسيل | التصريف مسموح بأكثر من 12 ميلاً بحرياً من أقرب أرض وأثناء الإبحار | التصريف مسموح به فقط في ظروف محددة ² وبأكثر من 12 ميلاً بحرياً من أقرب أرض وأثناء الإبحار | التصريف محظور |
| مواد ومضافات التنظيف ¹ الواردة في مياه غسيل عنابر الشحنت | التصريف مسموح | التصريف مسموح به فقط في ظروف محددة ² وبأكثر من 12 ميلاً بحرياً من أقرب أرض وأثناء الإبحار | التصريف محظور |
| مواد ومضافات التنظيف ¹ الواردة في مياه غسيل سطح السفينة والأسطح الخارجية | التصريف مسموح | التصريف مسموح | التصريف محظور |
| جيف الحيوانات المنقولة على متن السفينة كشحنة والتي نفقت أثناء الرحلة | التصريف مسموح على أبعد مسافة ممكنة من أقرب أرض وأثناء الإبحار | التصريف محظور | التصريف محظور |
| سائر أنواع القمامة الأخرى، بما في ذلك اللدائن، والنفايات المنزلية، وزيت الطعام، ورماد المرممات، والنفايات التشغيلية ومعدات الصيد | التصريف محظور | التصريف محظور | التصريف محظور |
| القمامة الممزوجة | عندما تكون القمامة ممزوجة بمواد ملوثة أو غيرها من المواد المحظور تصريفها أو الخاضعة لمتطلبات تصريف مختلفة، فإن من الواجب تطبيق متطلبات التصريف الأكثر صرامة | | |

¹ يجب ألا تكون هذه المواد ضارة بالبيئة البحرية

² وفقاً للنظام 6.1.2 من الملحق الخامس من اتفاقية ماربول، لا يُسمح بالتصريف إلا في الحالات الآتية: (أ) يقع كل من مرفأ المغادرة ومرفأ الوصول التالي ضمن المنطقة الخاصة ولن تعبر السفينة بمرفأ ثالث خارج المنطقة الخاصة بين هذين المرفأين (النظام 6.1.2.2)؛ و(ب) لا توجد مرافق استقبال ملائمة في تلك المرفأ (النظام 6.1.2.3).

2.5 القمامة المتولدة على السفن

يمكن للسفن وشركات الشحن التخطيط للاستفادة من النظم الحديثة لإدارة النفايات التي تضم معدات الجرش والكبس والتقطيع. ويتطلب استخدام هذه النظم أن يتبع الطاقم الإجراءات للفرز بين أنواع القمامة، كما ويسمح للسفينة بإعادة تدوير النفايات المفيدة واعتماد استراتيجيات التقليل وتحقيق الحد الأدنى من التكاليف. فمن شأن ذلك أن يساعد في الحد من تكاليف نقل النفايات والتخلص منها، حيث سيتم تحسين التعامل مع النفايات من السفينة إلى المرفأ / محطة النفايات. وتوفر الخطوط التوجيهية الواردة في الملحق الخامس المعلومات للسفن والشركات لمساعدتها في تخطيط استراتيجيات إدارة النفايات على متن السفن.

وتشمل النفايات المتولدة على متن جميع السفن، بغض النظر عن نوعها و/أو حجمها، النفايات الناتجة عن توفير الطعام وإعداده وتخزينه واستهلاكه. يمكن جمع النفايات الغذائية وطحنها حيث يتم إنتاجها وتصريفها في البحر حيث يجوز ذلك. وهذا ما يسمح بتقليل حجم الطاقم والحفاظ على جودة الصرف الصحي في السفينة وبخاصة في مطبخها. وترتبط كذلك أنواع أو فئات أخرى من القمامة بأنواع معينة من السفن.

1.2.5 القمامة المتولدة على متن السفن من أنواع معينة وحجم مختلف

تنتج السفن بكافة أنواعها القمامة الناجمة عن المطبخ / إعداد الطعام وعن نفايات الإقامة في السفينة وصيانتها، وينتج بعض أنواع السفن في إطار عمليات محددة أنواعاً أخرى من القمامة.

| | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • النفايات الغذائية ومواد تعبئة المنتجات الغذائية؛ • النفايات المنزلية والتشغيلية؛ • اللدائن وزيت الطعام والحشايا والبطانات ومواد التعبئة؛ • رماد المرممات (في حال ثمة مرمد مركب). | <p>السفن الكبيرة (السفن التجارية الدولية)</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> • تنتج كميات كبيرة من مجاري النفايات الصلبة والسائلة؛ • كميات كبيرة من النفايات الغذائية، والتغليف من المنتجات الغذائية السائبة؛ • النفايات المنزلية والتشغيلية، فضلاً عن إنتاج كميات كبيرة نسبياً من زيت الطعام والزجاج والزجاجات والعلب والفخاريات؛ • القمامة المكبوسة؛ • رماد المرممات (في حال ثمة مرمد مركب). <p>ملاحظة: تختلف النفايات كمياً ونوعاً باختلاف المواصفات التشغيلية للسفينة، وعدد الأشخاص على متنها، وعدد مرافق التوقف، ومساحة التخزين المتاحة؛ وتتوفر في مراكب كثيرة نظم متكاملة لمعالجة النفايات وضمان الحد من مخاطر اندلاع الحرائق والمخاطر</p> | <p>سفن الركاب</p> |

| | |
|--|--|
| | المهددة للسلامة. |
| مراكب الركاب الصغيرة والعبّارات (الرحلات الداخلية) | <ul style="list-style-type: none"> • الورق والنفايات الغذائية • مساحة تخزين النفايات محدودة على متن هذه المراكب، لكن التوقف عند المرافق يكون متكرراً بما يسهّل تفريغ النفايات الغذائية وغيرها. |
| سفن الشحن | <ul style="list-style-type: none"> • النفايات الغذائية والمنزلية والتشغيلية؛ تنتج المزيد من اللدائن، ومواد التعبئة، ورماد المرمدمتات، والحشايا المستخدمة لتأمين الشحنات على سطح السفينة. |
| سفن الشحنات السائبة الجافة | <ul style="list-style-type: none"> • النفايات الغذائية والمنزلية والتشغيلية؛ تنتج كذلك الكثير من اللدائن ورماد المرمدمتات (في حال ثمة مرمدمركّب) • بقايا الشحنات الناتجة عن التحميل أو تفريغ الحمولة (مثلاً ركاز الحديد والفحم والأسمدة والرمل والكوارتز). |
| مراكب الصيد | <ul style="list-style-type: none"> • النفايات الغذائية والمنزلية والتشغيلية • معدات الصيد والنفايات البلاستيكية الناتجة عن أنشطة الصيد. ويُحظّر تصريف معدات الصيد في البحر، وبالتالي يجب أن تبقى الأجزاء الأخرى من المعدات، بما فيها الشباك، على متن السفينة ليُصار إلى تصريفها في المرافق على الشاطئ. ويطرح كل فقدان عرضي أو تصريف لمعدات الصيد تهديداً كبيراً للبيئة البحرية، وينبغي إبلاغ دولة العلم أو الدولة الساحلية التي وقعت حادثة فقدان معدات الصيد في ولايتها. |
| سفن الاستجمام والترفيه | <ul style="list-style-type: none"> • النفايات الغذائية والمنزلية بكميات صغيرة |
| اليخوت الكبيرة | <ul style="list-style-type: none"> • النفايات الغذائية والمنزلية بكميات مختلفة • يُفترض بمالكى اليخوت الكبيرة ومستأجريها أن يتعاملوا مع النفايات بطريقة غير ظاهرة للعيان وصحية ومن دون روائح، ويُفترض أن تكون ثمة معدات على متن السفينة للتعامل مع النفايات. |
| مراكب المساندة في عمليات التنقيب | <ul style="list-style-type: none"> • النفايات الغذائية والمنزلية والتشغيلية • يمكن أن تحمل النفايات أو تتعامل معها من منصة أو منشأة للتخلص من النفايات براً |
| المنصات الثابتة والعائمة | <ul style="list-style-type: none"> • النفايات الغذائية والمنزلية والتشغيلية • تختلف الخدمات اللوجستية المرتبطة بالتعامل مع النفايات باختلاف المناطق |

ملاحظة للمحققين:

عند إجراء مقابلة مع أفراد الطاقم، على المحقق أن يسألهم عما يعرفونه عن إجراءات التعامل مع القمامة على متن السفينة.

هل يستطيع أفراد الطاقم أن يشرحوا بوضوح كيفية فرز مختلف أنواع القمامة وأن يبيّنوا وعيهم بمتطلبات التصريف الواردة في اتفاقية ماربول؟

6. الملحق الخامس من أنظمة ماريبول المتعلقة بالتصريف في البحر

ما أنواع القمامة المسموح بتصريفها في البحر بموجب الملحق الخامس من اتفاقية ماريبول؟
لكي نكوّن لمحة عامة واضحة عن الحالات التي يُسمح بها بتصريف القمامة، ينبغي النظر إلى:

1. المناطق البحرية (أي التي ليست مناطق خاصة)
2. المناطق الخاصة
3. المنصات الثابتة أو العائمة
4. النفايات الممزوجة

1.6 المنطقة البحرية – خارج المنطقة الخاصة

إن المتطلبات بموجب النظام 4، المتعلق بتصريف القمامة خارج المناطق الخاصة، تميز تصريف الآتي في البحر:

1.1.6 النفايات الغذائية

يُسمح بتصريف النفايات الغذائية في حال توافر الشروط التالية:

- أثناء الإبحار، أي أثناء تحرك السفينة أو في خلال رحلتها؛
- بالنسبة للنفايات الغذائية التي تم إمرارها في جهاز للجرش أو الطحن (قابلة للنفاد من خلال غربال لا يزيد قطر فتحاته عن 25 مليمترًا)، يجوز التصريف إذا كانت المسافة من أقرب أرض أكثر من 3 أميال بحرية؛
- بالنسبة للنفايات الغذائية التي لم يتم إمرارها في جهاز للجرش أو الطحن، يجوز التصريف إذا كانت المسافة من أقرب أرض أكثر من 12 ميلاً بحرياً.

لا ينطبق شرط تصريف النفايات الغذائية أثناء الإبحار متى كان واضحاً أن إبقائها على متن السفينة يمثل خطراً صحياً حتمياً على الأشخاص في السفينة. وهنا يُسمح للسفينة أن تكون متوقفة في مرسى لفترة من الزمن.

ولا يُعتبر إطلاق كميات صغيرة من الطعام في البحر لغرض محدد هو إطعام الأسماك، في إشارة إلى الصيد أو الأنشطة السياحية، تصريفاً للقمامة في سياق الملحق الخامس.

2.1.6 بقايا الشحنات



فائض بقايا الشحنات يغطي سطح السفينة.
المصدر: الشرطة الهولندية

ترتبط بقايا الشحنات بتحميل وتفريغ شحنات المواد السائبة الجافة التي تحملها ناقلات السوائب. ويُسمح بتصريف "بقايا الشحنات التي لا يمكن استرجاعها باستخدام الطرق الشائعة المتوفرة للتفريغ" في البحر، شريطة:

- أن يكون التصريف على مسافة أكثر من 12 ميلاً بحرياً من أقرب أرض؛
- ألا يحتوي التصريف على أي مواد ضارة بالبيئة البحرية، مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي وضعتها المنظمة.

على السفينة أن تسعى بكامل جهدها لتضمن أن يتم تفريغ الحد الأقصى من الشحنات في المرفأ. عندما تقوم المراكب بتحميل أو تفريغ شحنات السوائب الصلبة، فقد يتلوث سطح السفينة بفعل بقايا الشحنات. قبل أن تغادر السفينة المرفأ، ينبغي كنس سطح السفينة وتنظيفه، ليُصار إلى جمع البقايا وتخزينها بأمان في السفينة قبل تسليمها إلى مرفق الاستقبال في المرفأ.

بعد تفريغ شحنات السوائب الصلبة، ينبغي تفريغ العنابر وكسها؛ أما بقايا الشحنات التي لا يمكن تفريغها، فتبقى على متن السفينة إلى حين تسليمها إلى مرفق الاستقبال برأ. ويتم عادة جمع بقايا الشحنات الناتجة عن تنظيف العنابر وسطح السفينة، ومن ثم تخزينها في حاويات مخصصة (البراميل المصنوعة من الفولاذ) في العنابر، كما ويمكن استخدام الأكياس لهذا الغرض.

| FORM FOR CARGO INFORMATION SHEET For Solid Bulk Cargoes | |
|--|------------------------------------|
| Bulk Cargo Shipping Name: YELLOW SOYBEANS | |
| Shipper: ARCHER DANIELS MIDLAND CO. | Transport document number: |
| Consignee: TO ORDER | Carrier: M/V CHERRY POINT |
| Name/means of transport: CHERRY POINT | Instructions or other matters: |
| Port/place of departure: NOLA | |
| Port/place of destination: CHINA PORTS | |
| General description of the cargo (Type of material/particle size) | Gross mass (kg/tonnes): BULK CARGO |
| Specifications of bulk cargo, if applicable: | |
| Storage factor: As per NCB | |
| Angle of repose, if applicable: As per NCB | |
| Trimming procedures: As per NCB | |
| Chemical properties if potential hazard: N/A | |
| * e.g. Class & UN No. or "MHB" | |
| Group of the cargo: | Transportable moisture limit: n/a |
| <input type="checkbox"/> Group A and B* | |
| <input type="checkbox"/> Group A* | |
| <input type="checkbox"/> Group B | |
| <input type="checkbox"/> Group C | |
| Moisture content at shipment: As per USDA certification | |
| * For Group A and B cargoes: "Special certificates?" * If required | |
| <input type="checkbox"/> Certificate of moisture content and transportable moisture limit | |
| <input type="checkbox"/> Weathering certificate | |
| <input type="checkbox"/> Exempt certificate | |
| <input type="checkbox"/> Other (specify): | |
| Name/Address, company/organization of signatory: ARCHER DANIELS MIDLAND Co. (Chad R. Beemel) | |
| Place and date: NOLA, LA 10/15/14 | |
| I hereby declare that the consignment is fully and accurately described and that the given test results are correct. | |

لم يتم تعريف مصطلح "ضار بالبيئة البحرية" (HME) في الملحق الخامس، ولكن تم إيضاح ماهية المادة الضارة بالبيئة البحرية في الخطوط التوجيهية للملحق الخامس. وهي تنص على أن بقايا الشحنات ضارة إذا كانت مواد سائبة صلبة تستوفي المعايير السبعة للضرر بالبيئة البحرية (راجع القسم 3). وتستند هذه المعايير إلى الطبعة السابعة المنقحة من نظام الأمم المتحدة المنسق عالمياً لتصنيف المواد الكيميائية ووسمها (GHS) لعام 2017.

وقد تستدعي بقايا الشحنات الضارة بالبيئة البحرية التعامل معها بشكل خاص لا توفره عادة مرافق الاستقبال، وينبغي أن تكون المرافق والمراسي التي تستقبل هذه الشحنات مزودة بمرافق الاستقبال الملائمة للبقايا التي تصلها، بما في ذلك عندما تكون في مياه الغسيل.

| | |
|--|---|
| Group C For cargoes which may liquefy (Group A and Group B Cargoes) | Transportable Fat/Oil limit: N/A |
| Relevant special properties of the cargo (e.g. highly soluble in water) The cargo is an environmental non-pollutant. | Moisture content at Shipment: 13.5% Additional certificates(s)* *if required NCB CERTIFICATE |
| DECLARATION I hereby declare that the consignment is fully and accurately described and that the given test results and other special properties are correct to the best of my knowledge and belief and can be considered as representative for the cargo to be loaded. | Name/status, company/organization of signatory PERDUE GRAIN & OILSEED, LLC Place and date NORFOLK, VA Signature on behalf of shipper ON FILE |

ينبغي تصنيف شحنات السوائب الصلبة والتصريح عنها من قبل الجهة الشاحنة محددةً ما إذا كانت ضارة بالبيئة البحرية أو لا. ويجب إدراج هذا التصريح في معلومات الشحن التي تقدمها الجهة الشاحنة، حسبما تقتضي المدونة الدولية المتعلقة بالشحنات الصلبة السائبة (مدونة IMSBC الباب 4.20). ويُشار إلى أن

أمثلة على الباب 4.2 من استمارة المعلومات عن الحمولة في مدونة IMSBC. المصدر: الإدارة البحرية البلغارية

تعديلات هامة أجريت على المدونة لإدراج متطلبات الملحق الخامس من اتفاقية ماربول في ما يتعلق بإدارة بقايا الشحنات الصلبة السائبة. ودخل

التعديل الثالث حيز النفاذ في 1 كانون الثاني/يناير 2017، ملزماً الجهة الشاحنة أن تعلن صراحة ما إذا كانت الحمولة ضارة بالبيئة البحرية وذلك في "استمارة المعلومات عن الحمولة للشحنات الصلبة السائبة" (الفقرة 4.2.3) (راجع الصور المرفقة).

لا ينبغي معاملة مواد الشحنات في المياه الآسنة المستخدمة لتنظيف العنابر معاملة بقايا الشحنات إذا كانت مواد الحمولة غير ضارة بالبيئة البحرية والمياه الآسنة تم تصريفها من عنبر محمّل عبر نظام تصريف المياه الآسنة المؤلف من أنابيب ثابتة (يرتبط هذا النوع من التصريف بمسألة من مسائل السلامة المتعلقة باستقرار السفينة).

3.1.6 مواد أو مضافات التنظيف

يمكن تصريف مواد أو مضافات التنظيف المضمنة في مياه غسيل عنابر الشحنات والسطح والأسطح الخارجية في البحر، ولكن فقط في حال كانت هذه المواد غير ضارة بالبيئة البحرية. فعلى الرغم أن مواد ومضافات التنظيف المضمنة في مياه غسيل العنابر والسطح والأسطح الخارجية تُعتبر "نفايات منزلية" (قمامة من الفئة و)، فإنه يمكن تصريفها في البحر طالما أنها ليست ضارة بالبيئة البحرية.

ولا تُعتبر مادة أو مضاف التنظيف ضارة بالبيئة البحرية إذا:

- لم تكن مادة ضارة وفقاً للمعايير الواردة في تذييل الملحق الثالث من اتفاقية ماربول؛
- لا تحتوي على أي مكونات معروفة بأنها مسرطنة أو مطفرة أو سامة للتكاثر.

4.1.6 جيف الحيوانات

جيف الحيوانات هي أجسام الحيوانات المحمولة على متن السفينة كشحنة والتي تنفق أو تُقتل قتلاً رحيماً أثناء الرحلة. وتُبنى معظم مراكب نقل الماشية لهذا الغرض خصيصاً، ولكن ثمة أيضاً بعض سفن الشحن العامة التي قد تحمل الماشية في رحلات قصيرة. ويجوز تصريف جيف الحيوانات (قمامة من الفئة ح) في البحر، ولكن بحيث تغرق الجيف، ويكون التصريف على أبعاد مسافة ممكنة من أقرب أرض (النظام 4.1.4 من الملحق الخامس من

ماربول). ويُنصح بالتصريف في البحر على مسافة أكبر من 100 ميل بحري من أقرب أرض وفي أقصى عمق ممكن للمياه.

قد تكون ثمة حالات يتعذر فيها تلبية معيار المسافة. هذا، معطوفاً على درجات الحرارة المرتفعة والرطوبة العالية، قد يجعل من إبقاء الجيف خطراً يهدد صحة الإنسان وسلامته أو حياة باقي الحيوانات (راجع الباب 2.12 من الخطوط التوجيهية للملحق الخامس). وإذا اعتبر قبطان السفينة أن مثل هذه التهديدات بالصحة والسلامة قائمة بالفعل، فمن المستحسن أن يكون التصريف على مسافة أكثر من 12 ميلاً بحرياً من أقرب أرض، وينبغي أن تتضمن المدخلات في سجلات القمامة ملاحظة حول هذه الظروف.

من الضروري تقطيع جيف الحيوانات أو معالجتها قبل تصريفها في البحر بما يسهّل إغراقها وتفريقها، وتشتمل معالجة الجيفة على:

1. حرّ الجيفة أو تقطيعها يدوياً حد فتح التجاويف البطنية والصدرية؛ أو
2. إمرار الجيفة في آلة مثل جهاز للطحن أو الجرش أو التقطيع أو الفر.

وإذا كانت السفينة التي تحمل الماشية تعمل في منطقة خاصة لأسبوعين أو أكثر، فقد يكون ضرورياً التفاوض على حل مؤقت مع سلطات دولة العلم والدول الساحلية، أو يجوز التصريف في حالة الطوارئ بموجب النظام 7.1.1 من الملحق الخامس من ماربول.

2.6 تصريفات المناطق الخاصة

حددت اتفاقية ماربول بعض المناطق البحرية باعتبارها "مناطق خاصة" لها ظروفها الأوقيانوغرافية والإيكولوجية والطابع الخاص لحركة الملاحه فيها، بما يستوجب تطبيق متطلبات التصريف الأكثر صرامة. وتستفيد هذه المناطق الخاصة من الحماية بمستوى أعلى من المناطق البحرية الأخرى.

المناطق الخاصة كما حددها الملحق الخامس¹⁵ من اتفاقية ماربول

| | |
|--|-----------------------|
| منطقة البحر الأبيض المتوسط | منطقة الخلجان |
| منطقة بحر البلطيق | منطقة بحر الشمال |
| منطقة البحر الأسود (غير سارية المفعول) | منطقة القطب الجنوبي |
| منطقة البحر الأحمر | إقليم الكاريبي الأوسع |

وتجدر الإشارة إلى أن المنظمة البحرية الدولية اعتمدت في عام 2014 المدونة الإلزامية للسفن التي تعمل في المياه القطبية (المدونة القطبية)، متبوعة بالأحكام البيئية والتعديلات على اتفاقية ماربول المعتمدة في 2015. وتحدد هذه المدونة الدولية الجديدة متطلبات أكثر صرامة للتصريف دخلت حيز النفاذ في الأول من كانون الثاني/يناير 2017. وتشترط المدونة القطبية على السفن العاملة في المياه القطبية في القطبين الشمالي والجنوبي التقدم بطلب للحصول على شهادة السفينة القطبية.¹⁶

¹⁵ النظام 1.14 من الملحق الخامس من اتفاقية ماربول

¹⁶ راجع <http://www.imo.org/en/mediacentre/hottopics/polar/pages/default.aspx>

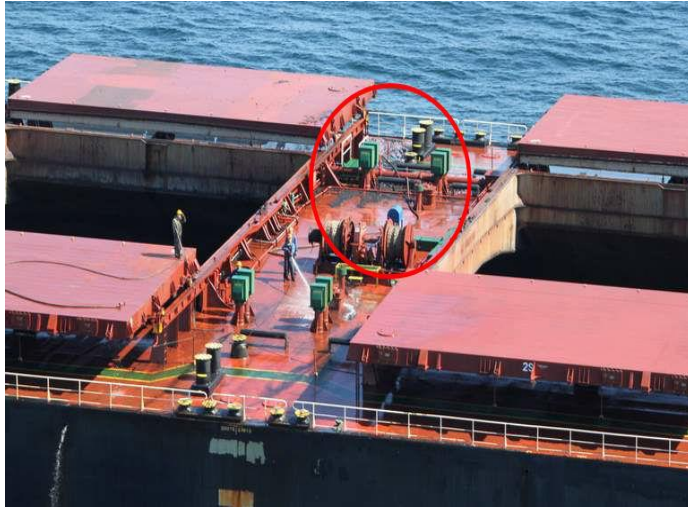
وترد أدناه المتطلبات الواردة في النظام 6 من الملحق الخامس من ماربول والتي تحدد متى يجوز تصريف القمامة داخل المناطق الخاصة.

1.2.6 النفايات الغذائية

يُسمح بتصريف النفايات الغذائية في حال توافر الشروط التالية:

- أثناء الإبحار، أي أثناء تحرك السفينة أو في خلال رحلتها؛
- أن يكون التصريف على مسافة أكثر من 12 ميلاً بحرياً من أقرب أرض أو جرف جليدي؛
- النفايات الغذائية تم إمرارها في جهاز للحرش أو الطحن وقابلة للنفاذ من خلال غربال لا يزيد قطر فتحاته عن 25 مليمترًا (باستخدام المعدات على متن السفينة)؛
- في حال تلوث النفايات بأي نوع آخر من القمامة، فإن من الواجب تطبيق المتطلبات الأكثر صرامة لتصريف القمامة الملوثة.

يُحظر في منطقة القطب الجنوبي تصريف منتجات الطيور المُدخلة، بما في ذلك الدواجن أو أجزاء منها، ما لم يتم تعقيمها. ولا ينطبق شرط تصريف النفايات الغذائية أثناء الإبحار متى كان واضحاً أن إبقائها على متن السفينة يمثل خطراً صحياً حتمياً على الأشخاص في السفينة.



2.2.6 بقايا الشحنات الواردة في مياه غسيل العنابر

يُسمح بتصريف بقايا الشحنات التي لا يمكن استرجاعها في البحر باستخدام الطرق الشائعة المتوفرة للتفريغ، شريطة:

- ألا تحتوي بقايا الشحنات ومواد التنظيف أو المضافات في مياه غسيل العنابر على أي مواد مصنفة على أنها ضارة بالبيئة البحرية؛
- أن يكون مرفأ المغادرة ومرفأ الوصول التالي كلاهما في المنطقة الخاصة، وأن السفينة لن تتوقف في نقطة عبور خارج المنطقة الخاصة بين هذين المرفأين؛
- ألا توجد مرافق استقبال ملائمة في المرفأين؛
- أن يكون تصريف مياه غسيل عنابر الشحنات التي تحتوي على البقايا على أبعد مسافة ممكنة عملياً من أقرب أرض أو جرف جليدي وأقله على مسافة 12 ميلاً بحرياً.

المصدر: الشرطة البحرية الهولندية

عندما يحدد القبطان أن لا مرافق استقبال ملائمة في مرفأى المغادرة والوصول في حال وجود كليهما في المنطقة الخاصة نفسها، يُعتبر أنه تم استيفاء الشرط الوارد في النظام 3.2.1.6 من الملحق الخامس من ماريول. ويتم الحصول على المعلومات عن مرافق الاستقبال في المرفأى إما عن طريق السلطات المعنية في المرفأ، و/أو من النظام العالمي المتكامل للمعلومات عن النقل البحري الذي وضعته المنظمة البحرية الدولية.¹⁷

تنطبق أحكام النظام 2.1.6 من الملحق الخامس أيضاً عندما يكون "مرفأ المغادرة" و"مرفأ الوصول التالي" هو نفسه. ولتصريف مياه غسيل عنابر الشحنات في هذه الحالة، يُشترط أن يتم ذلك أثناء إبحار السفينة وأن يكون على مسافة أكثر من 12 ميلاً بحرياً من أقرب أرض.

3.2.6 مواد أو مضافات التنظيف

يجوز تصريف مواد أو مضافات التنظيف المضمنة في مياه غسيل عنابر الشحنات والسطح والأسطح الخارجية في البحر، ولكن فقط في حال كانت هذه المواد غير ضارة بالبيئة البحرية.

ملاحظة للمحققين:

إذا كانت منطقة الولاية البحرية لبلدك تتضمن منطقة خاصة بحسب الملحق الخامس من اتفاقية ماريول، فعليك أن تكون على علم بمعايير التصريف الأكثر صرامة في هذا النوع من المناطق.

3.6 المنصات الثابتة أو العائمة - عمليات التصريف

تقوم الصناعات القريبة من الشواطئ بتشغيل المنصات والمنشآت لعمليات الحفر والإنتاج وتأمين الإقامة. بعض هذه المنصات ثابت وبعضها الآخر متحرك ويرافقها أسطول من المراكب المساندة والخاصة التي تقوم برحلات قصيرة للغاية من وإلى المنشآت أو تمضي أشهراً عدة تجري البحوث.

تعرف اتفاقية ماريول المنصات الثابتة أو العائمة التي تجري عمليات استكشاف الموارد المعدنية في قاع البحار أو استغلالها أو عمليات المعالجة البحرية المرتبطة بذلك، وهي تشمل المنشآت النفطية ومنصات إنتاج النفط/الغاز. وبموجب النظام 5 من الملحق الخامس من ماريول، يُحظر تصريف القمامة بكافة أنواعها من المنصات الثابتة أو العائمة، ومن جميع السفن الأخرى الموجودة بجانب هذه المنصات أو في حدود 500 متر منها.

1.3.6 النفايات الغذائية

عندما تكون المنصة على مسافة أكثر من 12 ميلاً بحرياً من أقرب أرض، يجوز تصريف النفايات الغذائية في حال:

¹⁷ راجع <https://gisimo.org/Public/Default.aspx>

- تم إمرارها في جهاز للجرش أو الطحن وكانت قابلة للنفاذ من خلال غربال لا يزيد قطر فتحاته عن 25 ملليمترًا؛

يتم عادة جمع النفايات الغذائية وجرشها حيث تم إنتاجها، وهذا يعني عملاً أقل لأفراد الطاقم وحفاظاً على النظافة الصحية كما ينبغي في المطبخ. أما النفايات الغذائية التي لا يمكن جرشها، فينبغي نقلها إلى اليابسة، وفي المناطق حيث تنعدم سياسات التصريف، يمكن جمع النفايات الغذائية في حاوية للتخزين.

وتختلف الجهة المسؤولة عن اللوجستيات المتعلقة بتجهيز النفايات باختلاف المناطق، ولكن عادة ما تتولى الجهات المالكة أو المشغلة هذه المسؤولية. وتخضع الصناعات القريبة من الشواطئ لأنظمة وطنية تتعلق بالسلامة والبيئة وتشمل إدارة النفايات. ومن المناطق التي تنطبق فيها هذه الأنظمة الخاصة، نذكر منطقة بحر الشمال، وخليج المكسيك (الولايات المتحدة والمكسيك وغيرهما من الدول)، وأستراليا، والبرازيل، وألاسكا، وحقل شتوكمان (روسيا). وفي المنصات الثابتة، وأجهزة الحفر البحرية المرفوعة، والمنصات شبه المغمورة، وسفن الحفر، والمنصات ذات أرجل الشد، ومنشآت الإنتاج والتخزين والتفريغ العائمة، والمنصات العائمة، تُقسّم النفايات إلى ثلاث فئات: النفايات الناجمة عن عمليات الحفر (منشآت الحفر فقط)، والنفايات المتولدة في عملية الإنتاج، والنفايات المتولدة من أماكن الإقامة.

يتم عاد تخزين النفايات في حاويات الكبس التي يتم نقلها من المنشأة عندما تمتلئ لتفريغها. أما على متن المنشأة أو المنصة، فيمكن فرز النفايات بما يتيح إعادة تدويرها وبقّص حجمها عبر تقطيعها وكبسها. ويمكن تحقيق المستوى الأمثل من نقل النفايات من السفينة/المنشأة إلى المرفأ/محطة النفايات باستخدام الأكياس الكبيرة لنقل أنواع مختلف القمامة.

4.6 النفايات المختلطة

عندما تكون القمامة ممزوجة بمواد ملوثة أو غيرها من المواد المحظور تصريفها أو الخاضعة لمتطلبات تصريف مختلفة، فإن من الواجب تطبيق متطلبات التصريف الأكثر صرامة (راجع النظامان 3.4 و 4.6).

5.6 الاستثناءات العامة للملحق الخامس من اتفاقية ماربول

ثمة استثناءات محدودة لمتطلبات التصريف الواردة في الملحق الخامس، لكن يُشترط أن تكون السفينة قادرة على توفير المعلومات أو الوثائق أو الإدلاء ببيان تثبت فيه وجوب الاستثناء. ويجوز التصريف في البحر في حال:

- كان ذلك ضرورياً بغرض ضمان سلامة السفينة ومن يوجدون على متنها، أو إنقاذ الأرواح في البحار، أو
- تسرب القمامة الناتج عن عطب أصاب السفينة أو معداتها (شريطة أن تكون جميع الاحتياطات المعقولة قد اتخذت قبل وقوع العطب وبعده لمنع التسرب أو التخفيف منه إلى أقصى حد)، أو
- الفقد العرضي لمعدات الصيد (شريطة أن تكون جميع الاحتياطات المعقولة قد اتخذت لتجنب هذا الفقد)، أو
- يهدف تصريف معدات الصيد إلى حماية البيئة البحرية أو سلامة السفينة أو طاقمها.

ملاحظة للمحققين:

يقع على عاتق السفينة (القبطان أو المالك) أن تثبت أن الاستثناء ينطبق على الانتهاك الذي يمثله التصريف غير المشروع قيد التحقيق. ويجب أن تكون المعلومات المتعلقة بالاستثناء الحاصل متاحة على متن السفينة، إذ يُفترض أن تكون قد دُوّنت في السجلات الرسمية أو غيرها من السجلات لدى حصول الانتهاك المحتمل

7. الوثائق المطلوبة في الملحق الخامس من اتفاقية ماربول

ترد أدناه الوثائق المطلوبة على متن بعض السفن أو المنصات الثابتة أو العائمة حسب الاقتضاء بموجب الملحق الخامس من اتفاقية ماربول:

| | |
|---------------------|---|
| سجلات القمامة | كل سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر أو حائزة على شهادة ترخيص لها بنقل 15 شخصاً أو أكثر وكل منصة ثابتة أو عائمة |
| خطة إدارة القمامة | كل سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 100 طن فأكثر أو حائزة على شهادة ترخيص لها بنقل 15 شخصاً أو أكثر وكل منصة ثابتة أو عائمة |
| اللافتات (الملصقات) | كل سفينة يبلغ طولها بالكامل 12 متراً فأكثر وكل منصة ثابتة أو عائمة |

1.7 سجل القمامة وفئات القمامة: 18

يُستخدم سجل القمامة لتسجيل تصريفات القمامة (في البحر وفي مرافق الاستقبال) وينبغي أن يكون موجوداً على متن كل مركب تبلغ حمولته الإجمالية 400 طن فأكثر أو قادر على نقل 15 شخصاً أو أكثر. وينبغي تدوين البيانات المدخلة في سجل القمامة باستخدام رمز الفئة الملائم وتحديد موقع التصريف في مرفق الاستقبال أو موقع التصريف المسموح به في البحر. ويجب أن تكون جميع التصريفات في مرافق الاستقبال مدعومة بالوصلات المرفقة بسجل القمامة، بينما ينبغي تحديد الإحداثيات الجغرافية لموقع أي تصريف في البحر.

يُشار إلى أن سجل القمامة وثيقة رسمية يمكن للمحققين استخدامها كدليل.

¹⁸ تجدر الإشارة إلى أن اللجنة الفرعية التابعة للمنظمة البحرية الدولية المعنية بمنع التلوث والتصدي له قد وضعت مسودة إرشادات لاستخدام السجلات الإلكترونية في إطار اتفاقية ماربول في تشرين الثاني/نوفمبر 2016. وكان الهدف منها "توفير المعلومات الموحدة بشأن الموافقة على السجلات الإلكترونية"، حيث أن "الشركات ومالكي السفن باتوا يركزون بشكل متزايد على سبل العمل بطريقة مسؤولة بيئياً، ويسعون إلى التخفيف من العبء الثقيل الذي يمثله العمل الورقي، وذلك من خلال الاعتماد على الوسائل الإلكترونية". راجع النسخة عن القرار عبر هذا الرابط.

ترد أدناه المتطلبات ذات الصلة:

- يجب أن تسجل أي عملية تصريف أو أي ترميد عند إتمامه سواء في البحر أو في مرفق الاستقبال؛
- يجب أن يشمل كل قيد التاريخ والساعة، وموقع السفينة، وفتة القمامة، وتقديراً لكمية القمامة التي تم ترميدها أو تصريفها، ويجب أن يوقع الشخص المسؤول على هذا التسجيل في تاريخ ذلك التصريف أو الترميد؛
- يجب أن يوقع قبطان السفينة على كل صفحة اكتمل ملء البيانات فيها؛
- يجب أن تدون البيانات المدرجة في سجل القمامة بالإنكليزية أو الفرنسية أو الإسبانية على الأقل. وإذا أُدرجت البيانات أيضاً بلغة رسمية للدولة التي يحق للسفينة رفع علمها، فإن هذه البيانات هي التي يُعتمد بها في حالة حدوث نزاع أو تباين؛
- يُحفظ سجل القمامة على متن السفينة أو المنصة الثابتة أو العائمة في مكان يتيح التفتيش عليه خلال وقت معقول؛
- يجب الاحتفاظ بسجل القمامة لفترة عامين بعد تاريخ إدراج آخر قيد فيه؛
- في حال حدوث أي عملية تصريف أو فقد عرضي (راجع النظام 7)، يُدرج قيد يبيّن موقع التصريف أو الفقد، وظروفه، وأسبابه، وتفاصيل المواد التي تم تصريفها أو فقدها، والاحتياطات المعقولة المتخذة لمنع هذا التصريف أو الفقد العرضي أو التخفيف منه إلى أقصى حد، وذلك في سجل القمامة، أو في السجل الرسمي لكل سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر.

ترد أدناه فئات القمامة كما ينبغي تسجيلها في سجل القمامة:

| | | |
|-----------------------|------------------------|-------------------|
| أ - اللدائن | د - زيت الطعام | ز - بقايا الشحنات |
| ب - النفايات الغذائية | هـ - رماد المرمدات | ح - جيف الحيوانات |
| ج - النفايات المنزلية | و - النفايات التشغيلية | ط - معدات الصيد |



المصدر: الإدارة البحرية البلغارية

ثمة بعض الاستثناءات الواردة في الملحق الخامس من اتفاقية ماربول بحيث أنها لا تُعتبر قمامة:

- المواد الأخرى المعروفة أو المدرجة في الملاحق الأخرى لاتفاقية ماربول؛
- الأسماك الطازجة وأجزائها، المتولدة عن أنشطة الصيد أثناء الرحلة أو نتيجة لأنشطة الاستزراع المائي، التي تشمل نقل الأسماك بما فيها المحاريات لوضعها في مزارع تربية الأحياء المائية، فضلاً عن نقل الأسماك المصيدة بما فيها المحاريات من هذه المزارع إلى اليابسة لتجهيزها.

1.1.7 خطة إدارة القمامة

على كل سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 100 طن فأكثر، وكل سفينة حائزة على شهادة ترخيص لها بنقل 15 شخصاً أو أكثر، وكل منصة ثابتة أو عائمة أن تحمل على متنها خطة لإدارة القمامة. وقد وضعت المنظمة البحرية الدولية الخطوط التوجيهية¹⁹ لما ينبغي إدراجه في الخطة، بما في ذلك الإجراءات التي يتعين على الطاقم اتباعها وسبل إدارة السفينة للنفايات على متنها. وعلى الإجراءات المكتوبة أن تكون محددة للسفينة وتتناول مسائل التخفيف من القمامة إلى أقصى حد، وجمعها، وتخزينها، ومعالجتها، والتخلص منها، بما في ذلك استخدام المعدات المتنية.



يجب أن تكون خطة إدارة القمامة مكتوبة بلغة عمل الطاقم الذي يتوجب عليه أن يكون على إلمام بها (لا تُشترط موافقة سلطات دولة العلم على الخطط)، وينبغي تعيين أحد أفراد الطاقم ليكون مكلفاً بتنفيذ الإجراءات الواردة في الخطة، ويمكن أن يساعده أفراد آخرون من الطاقم للتأكد من أن عملية جمع القمامة وفرزها ومعالجتها تتم على نحو فعال في جميع أرجاء السفينة، وأن الإجراءات المعمول بها على متن السفينة تتم وفقاً لخطة إدارة النفايات. وغالباً ما يكون كبير الموظفين هو المكلف المسؤول عن الأنشطة البيئية على متن السفينة.

والتعامل مع القمامة على متن السفينة إنما يعني جمع القمامة، أو معالجتها، أو تخزينها، أو تصريفها في مرافق الاستقبال في المرافئ، أو التخلص منها في البحر.

ويجب أن تغطي خطة إدارة القمامة العناصر الآتية:

- الحاويات الملائمة لجمع القمامة وفرزها، ويُعتبر الفرز جزءاً من عملية الجمع، ويمكن أن يتم الفرز من المصدر أو في محطة أخرى محددة لهذا الغرض؛
- تحديد مواقع الحاويات ومحطات الجمع والفرز؛
- وصف عملية نقل القمامة من مصدر تولدها إلى محطات الجمع والفرز؛
- معدات التجهيز المتنية وتشمل المرممات وآلات الكبس وأجهزة الجرش أو غيرها من الأجهزة المشابهة؛

¹⁹ قرار المنظمة (MEPC.220(63) الخطوط التوجيهية لعام 2012 بشأن وضع خطة إدارة القمامة، راجع

[http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/Garbage/Documents/2014%20revision/RESOLUTION%20MEPC.220\(63\)%20Guidelines%20for%20the%20Development%20of%20Garbage%20Management%20Plans.pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/Garbage/Documents/2014%20revision/RESOLUTION%20MEPC.220(63)%20Guidelines%20for%20the%20Development%20of%20Garbage%20Management%20Plans.pdf)

كما تقدم شركة لويديز ريجيستر - القطاع البحري معلومات مفيدة تساعد في وضع الخطط والقوائم المرجعية لمراجعة الخطط والأسئلة المتكررة عن الملحق الخامس من اتفاقية ماربول، راجع <http://www.lr.org/en/marine/>

- وصف عملية التعامل مع القمامة في محطات الجمع والفرز الأولية والطرق الأخرى للتعامل مع النفايات، وذلك بالإشارة إلى:

1. احتياجات مرافق الاستقبال، مع مراعاة الترتيبات الممكنة لإعادة التدوير محلياً؛

2. معالجة النفايات على متن السفينة وإمكانية إعادة استخدامها على متنها؛

3. التخزين؛

4. التصريف في البحر في الحالات المحدودة التي يُسمح فيها بذلك.

- وصف برامج التدريب أو التأهيل لتيسير جمع القمامة وفرز المواد القابلة لإعادة الاستخدام أو إعادة التدوير.

وينبغي أن تأخذ إجراءات جمع القمامة المتولدة على متن السفينة بالاعتبار التصريفات المسموح بها والمحظورة في البحر أثناء الإبحار، وما إذا يمكن تصريف نوع معيّن من القمامة في مرافق الاستقبال ليُصار إلى إعادة تدويرها أو استخدامها. ويهدف الحد من الحاجة إلى الفرز بعد الجمع أو تفاديها من الأساس، ينبغي توفير حاويات القمامة التي تحمل الملصقات الواضحة على مختلف الفئات وذلك لفرز القمامة فيها فور تولدها.

ويمكن مثلاً تخصيص الحاويات المنفصلة أو سلال التخزين على متن السفن لـ:

| | |
|---|---|
| • النفايات الغذائية | • اللدائن |
| • النفايات المنزلية، والنفايات التشغيلية والمواد القابلة لإعادة التدوير أو إعادة الاستخدام. ويمكن تخصيص حاوية مختلفة لكل مادة يمكن إعادة تدويرها وإعادة استخدامها | • زيت الطعام |
| • الزجاج والزجاجات | • الخرق الزيتية وأي مواد زيتية أخرى (القمامة التي قد تتهدد السفينة أو الطاقم) |
| • علب الألمنيوم | • النفايات الطبية |
| • النفايات الإلكترونية المتولدة على متن السفينة (مثل البطاقات الإلكترونية، والأجهزة، والأدوات، والمعدات، والحواسيب، وخرائط الحبر للطابعات، وما إلى ذلك) | • الورق |
| • البطاريات | • رماد المرممات |

يجب تسليم القمامة التي تم جمعها من كافة أرجاء السفينة إلى مواقع المعالجة أو التخزين المخصصة، وقد يكون ضرورياً تخزين القمامة التي يجب إعادة تدويرها إلى المرفأ من أجل تصريفها في مرافق الاستقبال إلى حين إجراء الترتيبات اللازمة لتصريفها على اليابسة من أجل معالجتها بالشكل الملائم. وفي كل الأحوال، يجب تخزين القمامة بطريقة تحببنا المخاطر التي تتهدد الصحة والسلامة.

وعلى الرغم من أن تصريف أنواع معدودة من القمامة في البحر مسموح به بموجب الملحق الخامس من اتفاقية ماربول، إلا أنه ينبغي إيلاء تصريف القمامة في مرفق الاستقبال الاعتبار الأول.

الطريقة الصحيحة في إدارة القمامة:



الطريقة الخاطئة في إدارة القمامة:



المصدر: الشرطة البحرية الهولندية / شرطة مرفأ روتردام / الإدارة البحرية في فارنا

1.1.1.7 معدات السفن (المرمد، جهاز الجرش، آلة الكبس)

تجدر الإشارة إلى عدم وجود أي متطلبات تلزم السفينة بالمرمدم أو أي معدات أخرى على متنها لمعالجة النفايات، ولكن يمكن تزويد السفن بمعدات معالجة القمامة على متنها ليُصار إلى استخدامها تخفيفاً من كمية بعض أنواع النفايات، ومن هذه المعدات نذكر المرمدم وآلات الكبس وأجهزة الجرش والطحن وغيرها.

يجب أن يفني كل مرمدم تم تركيبه على متن سفينة في 1 كانون الثاني/يناير 2000 أو بعد ذلك التاريخ بالمتطلبات الواردة في النظام 16.6 من الملحق السادس لاتفاقية ماربول. ويجب أن يكون المرمدم من النوع المعتمد وفقاً للقرار ذي الصلة الصادر عن المنظمة البحرية الدولية، وذلك بالرجوع إلى تاريخ تركيبه على متن السفينة.²⁰ ويجب أن يحمل كل مركب مزوّد بهذه المعدات على متنه شهادة اعتماد النوع اللازمة، وعلى الطاقم أن يكون على إلمام بتشغيل هذه المعدات بما فيها الحرص على بلوغ درجات الحرارة المذكورة لضمان ترميد النفايات بحسب فتحها ترميداً كاملاً.

²⁰ قرار المنظمة (66) MEPC.244 المواصفات القياسية للمرمدم المتنية لعام 2014، القرار الذي يحل محل القرار MEPC.76(40) بصيغته المعدلة بالقرار MEPC.96(45).

ولدى بعض البلدان أيضاً قوانين محلية تمنع الترميد على متن السفن أثناء تواجدها في المياه الإقليمية أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لهذا البلد.²¹

وتجدر الإشارة إلى أنه قلما يجري تجهيز التصميمات الجديدة للسفن بالمرمات، وهذا مرده إلى أن النفايات تتراكم بسرعة ولا تنفك تزداد عملية الترميد تنظيفاً. ولا تُعدّ الحاويات أو البراميل المعدنية لحرق النفايات على متن السفن نوعاً معتمداً من المرمات، ولا ينبغي إذاً استخدامها.

المصدر: الهيئة الأسترالية للسلامة البحرية



لا يُعتبر البرميل أدناه مرمداً من النوع المعتمد ولا ينبغي إذاً استخدامه.

2.1.1.7 معدات الكبس أو الجرش

يجب إدراج أي معدات متنية مستخدمة لمعالجة النفايات في خطة إدارة القمامة إلى جانب إجراءات الاستخدام ذات الصلة، وعلى الطاقم أن يكون على إلمام بالمعدات وعلى دراية بكيفية استخدامها وصيانتها.

ولدى فتح تحقيق، من المهم طرح الأسئلة عن هذا الموضوع عند إجراء المقابلات مع أفراد الطاقم.

ثمة عدد من السفن المزودة بأجهزة لجرش/طحن النفايات الغذائية، ولا ينبغي استخدام هذه في المناطق المرفئية ومن ثم تصريف النفايات فيها، إذ إن الملحق الخامس من اتفاقية ماربول لا يسمح بتصريف النفايات الغذائية المجروشة/المطحونة إلا على مسافة 3 أميال بحرية فأكثر خارج المناطق الخاصة وعلى مسافة 12 ميلاً بحرياً فأكثر داخلها أثناء إبحار السفينة. وينبغي التحقق مما إذا كانت هذه المعدات محفوظة بصورة آمنة تجنباً لاستخدامها في المناطق المرفئية (يمكن مثلاً قفلها و/أو ختمها وإضافة ملصق عليها للتنبيه أن استخدامها محظور في المرفأ).

²¹ السويد مثلاً - مرسوم من الإدارة البحرية السويدية يتضمن الأنظمة المتعلقة بحظر الترميد المتني للنفايات المتولدة على السفن.

التصريف غير المشروع للقمامة من السفن



المصدر: الإدارة البحرية لبلغاريا

2.1.7 اللافتات

INTERNATIONAL POLLUTION REGULATIONS
MARPOL CONVENTION, ANNEX V

DISCHARGE OF GARBAGE INTO THE SEA IS
PROHIBITED

- All garbage should be retained on board and disposed at facilities on land, in port or marina.
- Food waste can be legally discharged at sea provided the vessel is moving and is more than 12 nautical miles from the nearest land.
- For vessels of 100 gross tonnage and above, refer to the Garbage Management Plan.
- Fishing and tourist vessels are allowed to release small amounts of food into the sea for the purpose of fish feeding or tourist operations.

Note: Cooking oil is not considered food waste and cannot be discharged into the sea.

Violations of these requirements may result in penalties.

توفر اللافتات المعلومات عن الحظر والقيود المفروضة على تصريف القمامة من السفن بموجب الملحق الخامس من اتفاقية ماربول والعقوبات المحتملة في حال عدم الامتثال. وعلى كل سفينة يبلغ طولها بالكامل 12 متراً فأكثر وعلى كل منصة ثابتة أو عائمة أن تعلق على متنها لافتات تبين للطاقم والركاب متطلبات التصريف الواردة في الملحق الخامس من ماربول. تُكتب اللافتات بلغة عمل العاملين في السفينة ويمكن أيضاً أن تكون باللغات الإنكليزية أو الفرنسية أو الإسبانية.



اللافتة والمواد التثقيفية الإضافية على متن سفن لنقل الركاب
المصدر: الهيئة الأسترالية للسلامة البحرية

ويجب أن تكون اللافتات موضوعة في أماكن واضحة حيث سيعمل الطاقم ويعيش، وحيث توضع السلالم لجمع القمامة، بما في ذلك المطبخ، وغرفة (غرف) الطعام، وغرفة الاستراحة، ومقصورة قيادة السفينة، وحيز الإقامة، والسطح الرئيسي ومناطق أخرى من السفينة حسب الاقتضاء. أما سفن نقل الركاب أو العبّارات، فيجب أن تكون اللافتات عليها واضحة لجميع الركاب في الحجرات، ومناطق الاستحمام على السطح، والمناطق المفتوحة للمسافرين.

ملاحظة للمحققين:

يتم التحقق عن كثب من الوصولات بالقمامة التي استلمتها مرافق الاستقبال في المرفأ للتأكد من أنها غير مزيفة أو مزورة. وينبغي أن يكون المحقق ملماً بالإحداثيات الجغرافية للمناطق البحرية التي يجوز فيها التصريف أو يُحظر، ومن المستحسن استخدام الأدوات الحاسوبية لتحديد المواقع.

8. التحقيق على متن السفينة

لدى فتح تحقيق بالامتثال للمتطلبات الواردة في الملحق الخامس من اتفاقية ماربول، يجب تناول المسائل الواردة أدناه.

للمزيد من المعلومات المتعلقة بالتحقيق على متن السفينة، راجع الفصل السادس من دليل تحقيقات الإنترنت حول التصريف غير المشروع للنفط من السفن.

1.8 ما قبل التحقيق

قبل الصعود إلى متن السفينة للتحقيق في انتهاك في التعامل مع القمامة، من الأهمية بمكان أن تجمع بعض المعلومات وتعدّ مسبقاً خطة لفريق التحقيق حتى تتأكد من أن كافة الأدلة ذات الصلة يمكن جمعها.

ولدى الإعداد لفتح تحقيق على متن السفينة، ينبغي التفكير في الاعتبارات الآتية:

1. هل المركب مشتبه في تصريفه القمامة بشكل غير مشروع؟
2. هل ثمة أي معلومات (جنائية) حول تعامل السفينة مع القمامة المتولدة (العمل الشرطي المستند إلى بيانات الاستخبار)؟
3. هل سيجري تفتيش السفينة من قبل أجهزة أخرى؟
4. هل جرى تفتيش السفينة أو التحقيق بأمرها مؤخراً؟

قبل الشروع في التحقيق، قد ترغب في إبلاغ قبطان السفينة بالعرض من التحقيق، وتطلب منه تزويدك بالوثائق المطلوبة، وتعطيه قائمة بالوثائق المطلوب تقديم نسخة عنها. ولكن إبلاغ القبطان إنما يعني أنه قد يتم إتلاف الأدلة وقد تزداد فرص التواطؤ بين أفراد الطاقم.

2.8 القائمة المرجعية للتحقيق

للتحقيق في الانتهاكات في التعامل مع القمامة، قد تساعد القائمة المرجعية المرفقة في الملحق 3.13 في إجراء تحقيق مخطط له.

وعلى المحقق أن:

1. يفتش الوثائق ذات الصلة وينسخها
2. يفتش مناطق السفينة حيث تتولد القمامة وحيث تتم إدارتها
3. يجري المقابلات مع أفراد الطاقم المعنيين.

3.8 التفاصيل الخاصة بالسفينة

تمثل الخطوة الأولى في التحقيق في جمع المعلومات المفصلة عن السفينة، ومن المستحسن طلب وثيقة تفاصيل السفينة ونسخ هذه الوثيقة. ومن المعلومات التي يجب جمعها نذكر اسم السفينة، والرقم في المنظمة البحرية الدولية، والعلم، ونوع السفينة، وحمولتها الإجمالية، وطولها بالكامل، والشهادة التي تحدد عدد الأشخاص المسموح به على متنها، وعدد الركاب (إذا كانت عبارة أو سفينة لنقل الركاب).

4.8 شهادة السفينة / بيان الامتثال

على الرغم من أن الملحق الخامس من اتفاقية ماربول لا يشترط حيازة شهادة، يقوم عدد من البلدان الأطراف في الاتفاقية بإصدار وثيقة الامتثال التي تثبت أن السفينة تلتزم بالملحق الخامس في ما يتعلق بمعدات معالجة القمامة وسعة تخزينها على متن السفينة. ويُشار إلى أنه ينبغي طلب هذه الوثيقة من القبطان في حال كانت السفينة حائزة عليها، كما ويجب نسخها وأن يقر القبطان (بتوقيعه وإضافة ختم السفينة) بأنها نسخة طبق الأصل. ويجب أن تتضمن خطة إدارة القمامة المعلومات خاصة بالسفينة حول جميع المعدات لمعالجة القمامة على متنها، ومساحات تخزين القمامة والسعة المتاحة لذلك.

5.8 خطة إدارة القمامة

1. هل ثمة خطة لإدارة القمامة على متن السفينة؟
2. هل الطاقم على إلمام بخطة إدارة القمامة والإجراءات المتبعة؟
3. هل الخطة مكتوبة بلغة عمل الطاقم؟
4. هل تتضمن الإجراءات الهادفة إلى التخفيف من القمامة إلى أقصى حد وجمعها وتخزينها ومعالجتها والتخلص منها؟
5. هل تعدد المعدات المتنية لمعالجة النفايات؟
6. هل تذكر اسم الشخص (الأشخاص) المكلفين بتنفيذ الخطة؟
7. هل تذكر ما تلقاه الطاقم من تدريب وتأهيل؟

6.8 سجل القمامة

يجب التحقق من سجل القمامة لمراجعة أنشطة السفينة في ما يتعلق بإدارة القمامة، وإذا كانت السفينة مبحرة في رحلة تقوم بها عادة، فقد تتبع نمطاً منتظماً في عمليات التصريف.

1. هل سجل القمامة على متن السفينة وفيه آخر التحديثات؟
2. هل تم إدخال البيانات المتعلقة بعمليات التصريف في البحر وفي مرافق الاستقبال؟

3. إذا كان ثمة مرمم على متن السفينة، هل جرى إدخال البيانات المتعلقة بالترמיד؟
4. هل ثمة وصولات مرفقة من مرافق الاستقبال؟ هل هي صادرة عن هيئة معروفة لها سمعتها أم أنها تبدو زائفة؟ هل تتلاءم والقيود المدخلة في سجل القمامة؟
5. هل ثمة سجلات بعمليات التصريف غير المشروع للقمامة؟ (مثلاً القيود المدخلة بشأن تصريف النفايات الغذائية غير المحروشة أو غير المطحونة في المناطق الخاصة، ما يمكن أن يكون علامة على قلة الإلمام بإدارة القمامة بشكل سليم)
6. هل وقّع الموظف المناوب على كل القيود المدخلة؟
7. هل وقّع قبطان السفينة على كل صفحة اكتمل ملء البيانات فيها؟
8. هل دُوّن جميع القيود المدخلة وفقاً للأنظمة الواردة في الملحق الخامس من اتفاقية ماربول؟

7.8 اللافئات

تحقق من المناطق في السفينة حيث ينبغي أن تكون اللافئات معلقة

1. هل اللافئات مكتوبة بلغة عمل الطاقم؟
2. هل توضح اللافئات المعلومات المهمة بشأن الحظر والقيود المفروضة على تصريف القمامة من السفن؟
3. هل اللافئات معلقة في المناطق الملائمة؟

1.7.8 محطة القمامة / سطح السفينة

قد تكون ثمة أماكن عدة على متن السفينة يتم فيها فرز القمامة وتخزينها، وتُسمى بـ "محطات القمامة"، أو يمكن أن تكون ثمة غرفة آمنة في السفينة أو على سطحها أو في مؤخرتها. ويجب فصل القمامة إلى فئات بما يتوافق والإجراءات الواردة في خطة إدارة النفايات ليُصار إلى تخزينها في المستوعبات الملائمة أو الحاويات المماثلة، ويمكن استخدام السلال أو البراميل المعدنية/البلاستيكية لهذا الغرض. ومن المهم أن تحمل المستوعبات/الحاويات اللافئات والملصقات بشكل واضح للإشارة إلى نوع القمامة المخصصة لها، وأن يكون بالإمكان إغلاق الأغطية بإحكام لتجنب وقوعها وانسكاب النفايات.

ويكون الفصل بين النفايات على متن سفن عديدة وفقاً للفئات المحددة في الملحق الخامس من اتفاقية ماربول، بينما يقوم بعض السفن بالفصل بين المواد القابلة لإعادة التدوير كالورق والزجاج والمعادن، والمواد غير القابلة لإعادة التدوير. كما يتم عادة جمع المواد الخاصة المصنفة كنفائات تشغيلية وتخزينها في حاويات منفصلة ووضعها في أماكن آمنة ملائمة على متن السفينة (أي يمكن مثلاً تخصيص مستوعب في محطة القمامة على سطح السفينة للفئة و. ويمكن أيضاً وضع بعض المواد كالبطاريات وخرطيش الحبر والمصاييح في حاويات أصغر وتخزينها في غرفة آمنة للقمامة أو في مكان ملائم آخر على متن السفينة).

أمثلة:



المصدر: الشرطة البحرية الهولندية / شرطة مرفأ روتردام، هولندا

أثناء التحقيق، عليك كمحقق أن تدقق في كميات النفايات المخزنة على متن السفينة، ومن ثم قارنها بالكميات المذكورة في أي من الوثائق، كالاتمارة قبل الوصول/المفصلة للإخطار بالنفايات المتنية، وهي الوثيقة التي تقدمها السفينة للمرفأ. وخذ بالاعتبار آخر عمليات إدارة القمامة التي جرت قبل صعودك إلى متن السفينة (أي عمليات التصريف في البحر أو في مرفق الاستقبال أو عمليات الترميد) – تحقق من البيانات المدخلة في سجل القمامة.

تحقق من المواقع الأخرى على سطح السفينة أو في العنابر بحثاً عن أي بقايا من الشحنات و/أو أي أنواع أخرى من القمامة المنسكبة (في كثير من الأحيان مثلاً يمكن أن تعثر على بعض المخلفات من عمليات جمع القمامة).

التقط صوراً لما شاهدته وقم بإعداد التقرير الخاص بمنع التلوث (الملحق 4.9). لإرساله إلى مرفأ التوقف التالي عند الاقتضاء.

أمثلة:



المصدر: شرطة مرفأ روتردام، هولندا

8.8 التحقيق في استخدام المرمد والمعدات الأخرى



غرفة القمامة وآلة الكبس. المصدر: الهيئة الأسترالية للسلامة البحرية

1. هل يتم استخدام المرمد بشكل منتظم؟

2. شهادة الشركة المصنّعة بأن المرمد من النوع المعتمد، فضلاً عن لوحة أو دليل التعليمات - تحقق مما إذا كان بالإمكان ترميد النفايات الصلبة، وما هو نوع المرمد وسعته في هذا الصدد؟

3. هل استخدم المرمد لحرق القمامة؟ متى؟ ما نوع القمامة التي تم ترميدها؟ هل حصل ذلك وفقاً لتعليمات الشركة المصنّعة؟

4. هل تمت إزالة الرماد من المرمد؟

5. كيف يحزّن طاقم السفينة الرماد؟ (ابحث في سجل القمامة عن بيانات تسليم النفايات من الفئة هـ إلى مرفق الاستقبال في المرفأ، إذ يُحظر تصريف الرماد في البحر)

9.8 الإدارة الدولية لضمان السلامة

تجدر الإشارة إلى أن السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 500 طن فأكثر تخضع للإدارة الدولية لضمان السلامة بموجب الأنظمة الواردة في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (اتفاقية سولاس). هذا يستوجب أن تكون السفينة حائزة على وثيقة امتثال يتولى أمرها مسؤولو الإدارة الدولية لضمان السلامة. وفي هذه الوثيقة، يتعهد مسؤول الإدارة الدولية لضمان السلامة، المذكور من خلال اسم الشركة وعنوانها، باتباع جميع القواعد صوتياً للسلامة والبيئة. ويكون متاحاً على متن السفينة دليل نظام الإدارة الدولية لضمان السلامة، ويجب أن يشمل على الإجراءات المعتمدة في ما يخص المسؤوليات المناطة بالموظفين على متن المركب. ويمكن أن يكون هذا النظام دليلاً توجيهياً متكاملًا يشمل كافة الإجراءات المتبعة على متن السفينة، وتنص المتطلبات الواردة في اتفاقية سولاس على وجوب التدقيق في نظام الإدارة الدولية لضمان السلامة بشكل دوري.

9. ما بعد التحقيق

يتوقف القرار بمقاضاة المالك/الشركة أو أحد الأفراد على التصريف غير المشروع للقمامة على المنظومة القانونية الجنائية والأجهزة فيها وممارسات إنفاذ القانون المتبعة. ويمكن الاطلاع على المزيد من المعلومات بشأن مرحلتي ما بعد التحقيق وجمع الأدلة بالعودة إلى الفصل السابع من دليل تحقيقات الإنترنت حول التصريف غير المشروع للنفط من السفن.

مالك السفينة:

يكون مالك السفينة عادة صاحب المركب ويقوم بترتيبات التأمين اللازمة، ولا يكون المالك في معظم الأوقات المشغل الفعلي للمركب، لذا عليك أن تحرص على الحصول على الوثائق المهمة التي تبين هوية مشغل السفينة أو مستأجرها. وطالما أن المالك هو نفسه المشغل، فإنه يتحمل مسؤولية التصريف غير المشروع للقمامة.

قبطان السفينة:

يكون قبطان السفينة مسؤولاً عن جميع الجوانب المتعلقة بالأنشطة التشغيلية على متن السفينة وممثل الشركة، ولذلك فإن القبطان مسؤول عن التصريف غير المشروع للقمامة من المركب.

أفراد الطاقم:

قد يكون أفراد الطاقم كل على حدة مسؤولين عن عمليات التصريف، مدفوعين بأسباب تجعلهم مستائين أو غير راضين عن أحوال العمل على متن السفينة، ومن الممكن أن يكون بعضهم قد طلب من أفراد آخرين القيام بعمل معين، أو ربما يخشى أحدهم أن يخسر وظيفته. لا بد إذاً من التفكير بهذه الاعتبارات لدى إجراء المقابلات مع أفراد الطاقم أو لدى اكتشاف أدلة داعمة أخرى قد تخفيها الشركة/الجهة المشغلة.

1.10 الوثائق المتعلقة بمرافق الاستقبال في المرفأى (PRF)

1.1.10 مرافق الاستقبال في المرفأى (PRF) - المبدأ التوجيهي

أدرك أعضاء المنظمة البحرية الدولية أن توفير مرافق الاستقبال أمر بالغ الأهمية لتنفيذ اتفاقية ماربول تنفيذاً فعالاً وحماية البيئة البحرية من المخاطر التي تطرحها القمامة. وقد تم تشجيع جميع الأطراف في اتفاقية ماربول بشدة على الوفاء بالتزاماتها الناشئة عن المعاهدة في ما يتعلق بتوفير مرافق الاستقبال الملائمة. فالسبيل الوحيد لإنفاذ سياسة "عدم التسامح المطلق مع التصريف غير المشروع من السفن" إنفاذاً صارماً هو عبر توفير مرافق الاستقبال الملائمة في المرفأى.

ولمساعدة السفن، تتوفر قاعدة البيانات الخاصة بمرافق الاستقبال في المرفأى كوحدة نموذجية في النظام العالمي المتكامل للمعلومات عن النقل البحري الذي وضعته المنظمة البحرية الدولية.²²

وتُشجّع السفن على الإبلاغ عن أي مشكلة تعترضها عند محاولة تفريغ القمامة في مرافق الاستقبال في المرفأى، أو إذا تعذر عليها تصريف النفايات في المرفأى. وثمة استمارة للإبلاغ عن أوجه القصور في مرافق الاستقبال في المرفأى (راجع الرسالة الدورية MEPC.1/Circ.834 - الملحق الأول)، وتلتزم الدولة التي تلقت التقرير بالاستجابة للسفينة ودولة العلم، ومن ثم تحيط المنظمة علماً بالتناجح ذات الصلة.

وبهدف تقديم مساعدة إضافية للسفن، وضعت المنظمة الدولية البحرية نسقاً موحداً لاستمارة الإخطار التفصيلية (راجع الرسالة الدورية MEPC.1/Circ.834 - الملحق الثاني)، ونسقاً موحداً لوصولات استلام النفايات (راجع الرسالة الدورية MEPC.1/Circ.834 - الملحق الثالث).

وتوفر الخطوط التوجيهية الموحدة للمزودين والمستخدمين بشأن مرافق الاستقبال في المرفأى (الرسالة الدورية MEPC.1/Circ. 834) الإرشادات والمرجعيات السهلة إلى الممارسات الجيدة في استخدام وتوفير مرافق الاستقبال في المرفأى، بالإضافة إلى قائمة بالأنظمة والخطوط التوجيهية المعمول بها.

ويُفترض أن يفرضي تشارك النسق والخطوط التوجيهية واستخدامها إلى تيسير العمل في مرافق الاستقبال بشكل أكبر.

2.1.10 استمارات الإبلاغ عن النفايات

يُلتزم بعض المرفأى السفن بإخطارها بنقل النفايات قبل الوصول إلى المرفأى، وقد أعدت المنظمة البحرية الدولية استمارة مبدئية يمكن أن تستخدمها السفن لهذا الغرض (راجع القسم السابق).

وقد أعدّ الاتحاد الأوروبي بدوره "استمارة للإبلاغ عن النفايات" يتوجب على السفن استخدامها عملاً بتوجيهات الاتحاد الأوروبي EC/59/2000.

ويجب إبلاغ السلطات المعنية في المرفأى بالكمية المقدّرة من القمامة على متن السفينة قبل أن ترسو في المرفأى قبل 24 ساعة على الأقل. ويمكن التحقق من كميات مختلف فئات القمامة على متن السفينة قبل تصريفها في مرافق الاستقبال في المرفأى، ولكن تنبّه إلى احتمال أن يكون ثمة بعض الإعفاءات النافذة بموجب القوانين المحلية.

²² راجع <https://gis.imo.org/Public/Default.aspx>

Form (English):
Notification of ships' waste and (remainders of) noxious substances (art. 12a Wvvs)

Pursuant to the Dutch Prevention of Pollution from Ships Act (Wvvs) and Directive 2000/59/EG, the Port Waste Plan North Sea Canal Area applies. By calling at this port, you are agreeing to the ensuing rights and obligations, to which general terms and conditions are applicable (please see www.portofamsterdam.nl. The obligation to discharge applies in all the ports of the Member States of the EU.

After completion to be forwarded to:
(if possible 24 hours prior to arrival)
Waste Reporting Point

Name of ship _____ ETA/ETD _____ Last port of call _____ Number of crew _____
 Call sign _____ Engine capacity _____ N.A. _____ kW _____ Next port of call _____ Number of passengers _____
 Lloyds number _____ / _____
 Flag State _____

| Type of waste | Name of substance or UN number | Amount of waste to be delivered | Name collector or reception facility | Anticipated berth of discharge | Date of anticipated discharge | Maximum dedicated storage capacity | Amount of waste to be retained on board | Port at which remaining waste will be delivered | Last port where waste was delivered | Date when waste was delivered | Amount of waste to be generated between notification and next port of call |
|--|--------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|------------------------------------|---|---|-------------------------------------|-------------------------------|--|
| 1. Engine room (Marpol Annex I) | | | | | | | | | | | |
| Fuel Oil residues (specify) | | m ³ | | | | m ³ | m ³ | | | | m ³ |
| Bilge water | | m ³ | | | | m ³ | m ³ | | | | m ³ |
| Used engine oil | | m ³ | | | | m ³ | m ³ | | | | m ³ |
| 2. Accommodation (Marpol Annex IV en V) | | | | | | | | | | | |
| Sewage | | m ³ | | | | m ³ | m ³ | | | | m ³ |
| Plastic | | m ³ | | | | m ³ | m ³ | | | | m ³ |
| Food waste | | m ³ | | | | m ³ | m ³ | | | | m ³ |
| Maintenance waste (specify) | | m ³ | | | | m ³ | m ³ | | | | m ³ |
| Domestic waste | | m ³ | | | | m ³ | m ³ | | | | m ³ |
| 3. Cargo area (Marpol Annex I, II en V) | | | | | | | | | | | |
| Annex I Dirty ballast water | | m ³ | | | | m ³ | m ³ | | | | m ³ |
| Annex I Oily tank washings including cargo residue (specify name of substance or mixture) | | m ³ | | | | m ³ | m ³ | | | | m ³ |
| Annex II Tank washings noxious liquid substances including chemicals (specify : cargo residue, name of substance or mixture) | | m ³ | | | | m ³ | m ³ | | | | m ³ |
| Annex II Other (specify: e.g. remainders in drums or barrels) | | m ³ | | | | m ³ | m ³ | | | | m ³ |
| Annex V Dry cargo residues (specify) | | m ³ | | | | m ³ | m ³ | | | | m ³ |
| Annex V Cargo-associated waste (specify: e.g. dunnage, lining) | | m ³ | | | | m ³ | m ³ | | | | m ³ |

Date of notification:-.....-20..... Time:hours (0/24) Signature: _____
 Name of shipping agent: _____ Address: _____ Area code and place name: _____

The content of this form has been translated from Dutch. In case of any dispute about this form, the Dutch text will prevail.

11. معلومات إضافية

1.11 الرسالة البيئية

الرسالة البيئية استثماراً بسيطة لتدوين تفاصيل جريمة معينة كالجريمة البيئية وإرسالها إلى الإنترنت، وعندما تتلقى المنظمة التقارير بالجرائم البيئية عن طريق الرسالة البيئية، فإن الشكل الموحد للتواصل يسمح بما يلي:

1. إدخال تفاصيل التقرير بأسلوب سريع ومنهجي في نسق متوافق مع قاعدة بيانات الإنترنت؛
2. إحالة البيانات على نحو متقاطع مع باقي القيود المدخلة في قاعدة البيانات الحاسوبية بشكل فعال؛
3. استخراج البيانات بطريقة منظمة وهادفة بطريقة تسهل استخدامها في التطبيقات مثل تحليل بيانات الاستخبار الجنائية.

وتتولى المكاتب المركزية الوطنية مسؤولية إرسال تفاصيل الرسالة البيئية إلى الأمانة العامة للإنتربول التي تقوم بإدراج المعلومات فيها في قاعدة بيانات الإنترنت الحاسوبية، ولهذه العملية فوائد جمة أهمها:

1. يتم التحقق من المعلومات على الفور عبر مقارنتها بجميع البيانات الأخرى في حاسوب الإنترنت؛
2. تسمح استثماراً الرسالة البيئية للبلد المبلغ بطرح الأسئلة، وتوفر آلية للتعاون الدولي؛
3. يستطيع خبراء التحليل الجنائي في الإنترنت الوصول إلى البيانات التي تم جمعها.

يمكن الاطلاع على التعليمات بشأن استخدام الرسائل البيئية على الموقع الإلكتروني للإنتربول، وتجد مرفقاً طيّ هذا الدليل استثماراً الرسالة البيئية في الملحق 5.13.

12. الخلاصة

يهدف هذا الدليل إلى تزويد المحققين بالمعلومات التي تلزمهم ومساعدتهم في تطبيقها في ميدان العمل.

يُعد التحقيق في الجرائم البيئية شكلاً متخصصاً من أشكال إنفاذ القانون، وهو عموماً ليس سوى غيض من فيض الجهود الشاملة التي تبذلها أجهزة إنفاذ القانون في البلد، ولكن الكثير من زملائنا يجرون التحقيقات نفسها في جميع أنحاء العالم. ومن خلال الفريق العامل المعني بمكافحة جرائم التلوث، يتم توفير المساعدة أو المشورة أو المعلومات اللازمة حول مشاكل التلوث الناجم عن القمامة أو أي شكل آخر من أشكال التحقيق في الجرائم البيئية، وذلك بهدف الإجابة عن الاستفسارات وتبادل الخبرات على الصعيد العالمي. لا تتردد إذاً في الاتصال ببرنامج الإنترنت للأمن البيئي.

1. المصطلحات والاختصارات والوثائق
2. مخطط بياني لمعالجة القمامة وتصريفها على متن السفن
3. مثال عن القائمة المرجعية التشغيلية المتعلقة بالملحق الخامس
4. مثال عن التقرير المرسل إلى المرفأ التالي - تقرير خاص بمنع التلوث
5. استمارة الإنترنت للإبلاغ عن الرسائل البيئية
6. روابط مفيدة

1.13 المصطلحات والمختصرات

| | |
|----------------------------|--|
| الإدارة | حكومة الدولة التي تعمل السفينة في ظل سلطتها |
| النفائات الطبية البيولوجية | النفائات السريية |
| الحادثة | حدث يتضمن التصريف الفعلي أو المحتمل لمادة ضارة أو دفق يحتوي على هذه المادة في البحر (التعريف كما يرد في اتفاقية ماربول) |
| الحطام | الركام، والأنقاض، والأطلال، والزباله والقمامة/الفضلات/القاذورات، والبقايا المتناثرة من شيء تم تدميره أو التخلص منه، أو كما في الجيولوجيا، هو شظايا الصخور الكبيرة التي خلفها ذوبان النهر الجليدي، إلخ. |
| التصريف | أي إطلاق كان لمواد من سفينة بما في ذلك إفلات هذه المواد، أو التخلص منها، أو إراققتها، أو تسربها، أو ضخها، أو انبعاثها، أو إفراغها (التعريف كما يرد في اتفاقية ماربول) |
| النفائات الخطرة | النفائات الصناعية |
| المادة الضارة | هي أي مادة يمكن أن يسفر إدخالها إلى البحر عن تعريض صحة الإنسان للخطر، أو الإضرار بالموارد الحية والحياة البحرية، أو إتلاف المرافق الاستجمامية أو عرقلة الاستخدامات المشروعة الأخرى للبحر، وهي تشمل أي مادة خاضعة للمراقبة بمقتضى الاتفاقية الحالية (التعريف كما يرد في اتفاقية ماربول) |
| النفائات الحضرية | النفائات المنزلية، والنفائات التجارية، والنفائات الناجمة عن الهدم |
| اتفاقية ماربول | الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن لعام 1973، بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 وبروتوكول عام 1997 |

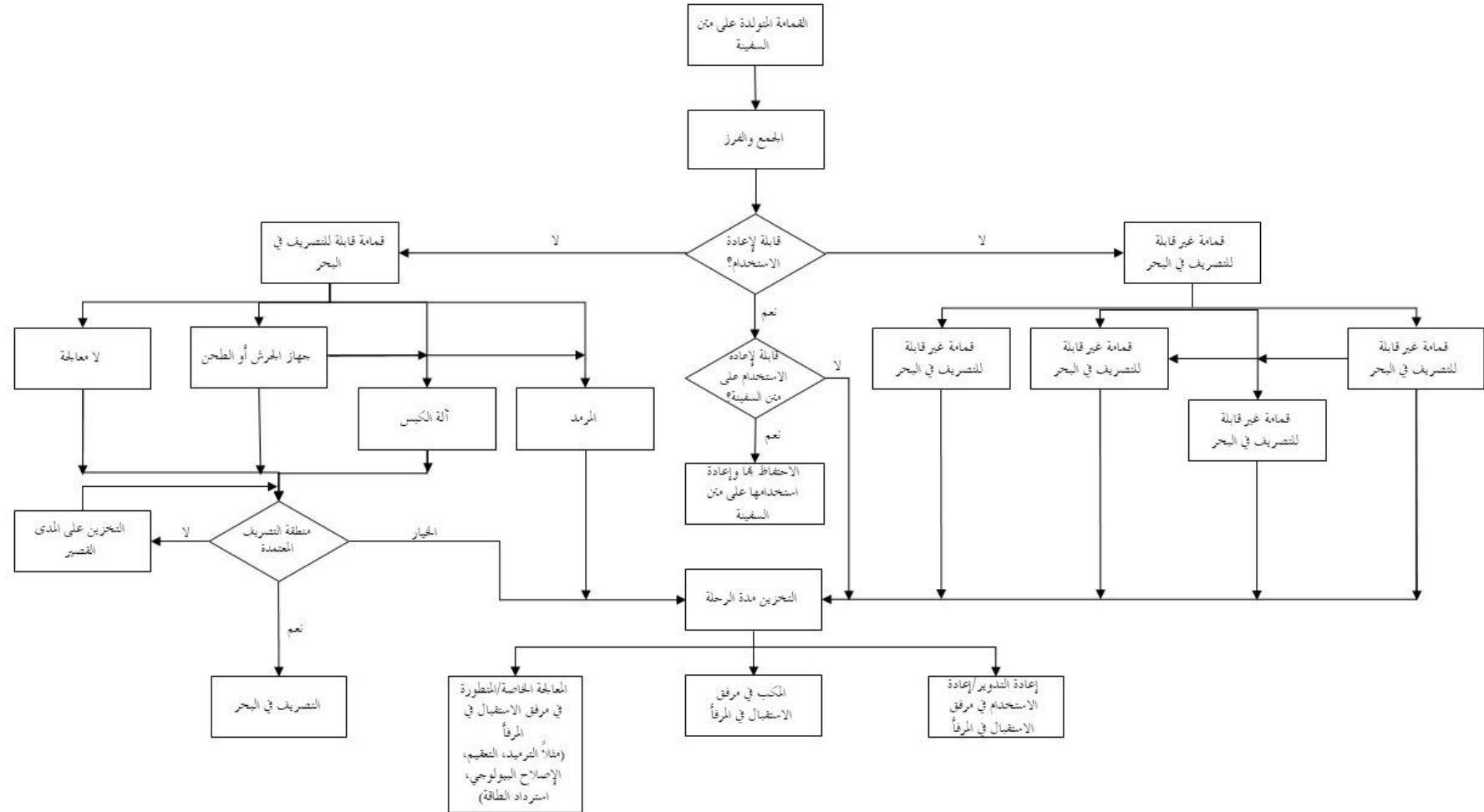
| | |
|--|------------------------|
| النفايات المتولدة من الإنسان التي تم إطلاقها عمداً أو عرضياً في البحيرات أو البحار أو المحيطان أو الممرات المائية. يميل الحطام البحري العائم إلى التراكم في قلب الدوامات المحيطية وعلى الخطوط الساحلية. يُعرف أيضاً باسم القمامة البحرية | الحطام البحري |
| المنظمة البحرية الدولية | IMO أو المنظمة |
| لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية | MEPC |
| النظام العالمي المتكامل للمعلومات عن النقل البحري | GISIS |
| مرافق الاستقبال في المرافئ | PRF |
| ضار بالبيئة البحرية | HME |
| مسرطنة أو مطفرة أو سامة للتكاثر | CMR |
| النظام المنسق عالمياً لتصنيف المواد الكيميائية ووسمها | GHS |
| المواد أو الأغراض التي تم التخلص منها، أو من المزمع التخلص منها، أو المطلوب التخلص منها بموجب أحكام القوانين الوطنية | النفايات |
| النفايات المشعة، والنفايات المتفجرة، والنفايات الإلكترونية | النفايات الخطرة الخاصة |
| مركب من أي نوع كان يعمل في بيئة بحرية، وتشمل القوارب الزلاقة، والمركبات ذات الوسائد الهوائية، والغواصات، والطايفيات، والمنصات المثبتة أو الطافية | السفينة |
| الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار | اتفاقية سولاس |

الوثائق والمعلومات:

| | |
|--|--|
| <p>www.imo.org</p> <p>يمكن الوصول إلى "فهرس قرارات المنظمة البحرية الدولية" عبر الموقع الإلكتروني للمنظمة.</p> <p>راجع</p> <p>http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Pages/Default.aspx</p> <p>تتوفر معلومات أخرى للجمهور بيد أن بعض المعلومات متاح على موقع مأمون يمكن الولوج إليه بواسطة كلمة السر من خلال الإدارة البحرية.</p> | الموقع الإلكتروني للمنظمة البحرية الدولية |
| المدونة الدولية المتعلقة بالشحنات الصلبة السائبة (الملزمة بموجب الفصل السادس من اتفاقية سولاس) | مدونة IMSBC |
| الملحق الخامس المنقح من اتفاقية ماربول (الملحق الخامس الحالي من اتفاقية ماربول) | القرار MEPC.201(62) (والقرار MEPC201.(62)) |

| | |
|--|---|
| | التصويب.1) |
| الخطوط التوجيهية لعام 2012 بشأن تنفيذ الملحق الخامس | القرار (63) MEPC.219 معدلاً بالقرار MEPC. 239(65) |
| الخطوط التوجيهية لعام 2012 بشأن وضع خطة إدارة القمامة | القرار (63) MEPC.220 |
| معلومات مفيدة عن مرافق الاستقبال في المرفئ | الرسالة الدورية MEPC.1/Circ.834 |
| استمارة الإبلاغ عن أوجه القصور في مرافق الاستقبال في المرفئ | الرسالة الدورية - MEPC.1/Circ.834 الملحق الأول |
| استمارة الإخطار بنفايات السفينة (المنظمة البحرية الدولية) | الرسالة الدورية - MEPC.1/Circ.834 الملحق الثاني |
| وصول استلام النفايات | الرسالة الدورية - MEPC.1/Circ.834 الملحق الثالث |
| المواصفات القياسية للمرممات على متن السفن لعام 2014، القرار الذي يحل محل القرار (40) MEPC.76 بصيغته المعدلة بالقرار (45) MEPC.96 | القرار (66) MEPC.244 |
| استمارة الإخطار بنفايات السفينة (المفوضية الأوروبية) | توجيهات الاتحاد الأوروبي 2000/59/EC |

2.13 مخطط بياني لمعالجة القمامة وتصريفها على متن السفن



3.13 مثال عن القائمة المرجعية التشغيلية للتحقيق في الانتهاكات والامتثال للملحق الخامس لاتفاقية ماربول

تستخدم الشرطة البحرية الهولندية هذه القائمة المرجعية التي يمكن أن تشكل الأساس للبلدان الأخرى باعتبارها أداة يستخدمها المحقق.

| الشرطة البحرية | | المكتب: |
|---|--|-------------------|
| استمارة التفتيش / التحقيق الموحدة - الملحق الخامس من اتفاقية ماربول | | |
| التاريخ: | الساعة: | مركب الشرطة: |
| الموقع: | رقم السجل: | |
| 1. تفاصيل السفينة | | |
| الاسم: | مربط السفينة: | العلم: |
| رمز النداء: | الحمولة الإجمالية المسجلة: | الرقم في المنظمة: |
| | مد الصالب: | |
| المالك/المشغل/الوكيل: | طرف في اتفاقية ماربول نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> | |
| | طول السفينة: أكثر من 12 متراً <input type="checkbox"/> | |
| | عدد الأشخاص على متنها: | |
| | لغة العمل: | |
| 2. خطة إدارة النفايات | | |
| خطة محددة لإدارة القمامة حسب الخطوط التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية | | |
| المعدات للتجهيز (المعالجة) / مساحات الجمع والفرز واردة في الخطة (النوع، السعة، الموقع) نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> | | |
| الشخص المكلف مشار إليه بوضوح: نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> | | |
| الوصف: البرامج التدريبية أو التأهيلية للطاقم اللغة المستخدمة في الخطة: هل هي لغة عمل: <input type="checkbox"/> | | |
| 3. المعدات / الأجهزة المعالجة | | |
| المرمد: الشركة المصنعة / النوع <input type="checkbox"/> | | |
| السعة: [لتر/ساعة] | | |
| وفقاً للنوع المعتمد في القرارات MEPC.59(33) / MEPC.76(40)/MEPC.244(66) نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> | | |
| المعدات الأخرى للحد من القمامة (مثلاً آلة الكبس أو القطاعة) | | |
| الطرز / الشركة المصنعة / النوع: <input type="checkbox"/> | | |
| السعة: [م ³ /ساعة] | | |
| الطرز / الشركة المصنعة / النوع: <input type="checkbox"/> | | |
| السعة: [م ³ /ساعة] | | |

4. اللافتات / سجل القمامة

| | |
|---|---|
| اللافتات معروضة: | <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> نعم |
| - سجل القمامة على متن السفينة: (ما عدا الاستثناء بحسب النظام 9.4) | <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> نعم |
| القيود المدخلة مكتملة: | ← الموقع، التاريخ، الساعة: <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> نعم |
| ← القيود المدخلة مفهومة: | <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> نعم |
| الإمضاء: | ← على كل قيد مدخل من قبل الموظف المسؤول: <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> نعم |
| ← على كل صفحة مكتملة من قبل القبطان: | <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> نعم |
| - سجل القمامة يعود لفترة عامين على متن السفينة | <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> نعم |

5. التخلص من القمامة

| | | |
|---|--|---|
| التصريف في مرافق الاستقبال: | <input type="checkbox"/> | الكمية: |
| فئة القمامة: | | |
| ← تصريف الرماد الناتج عن الترميد | <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> نعم | |
| ← وصولات القمامة: | <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> نعم | |
| ← الوصولات والقيود المدخلة متطابقة من حيث العدد | <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> نعم | |
| التصريف المشروع في البحر مدون في سجل القمامة: | <input type="checkbox"/> | |
| ← في منطقة خاصة من | <input type="checkbox"/> | 12 ميلاً بحرياً (للنفايات الغذائية فقط) |
| ← الالتزام بالمسافات من أقرب أرض: | <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> نعم | |
| ← خارج المناطق الخاصة: من | <input type="checkbox"/> | 3 أميال بحرية (للقمامة المجروشة وغير العائمة) |
| ← 12 ميلاً بحرياً (للقمامة غير العائمة فقط) | <input type="checkbox"/> | |
| ← 25 ميلاً بحرياً (للقمامة العائمة أيضاً) | <input type="checkbox"/> | |
| ← الالتزام بالمسافات من أقرب أرض: | <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> نعم | |
| ← الالتزام بأنظمة التصريف (اللداين، المواد السميّة، المعادن الثقيلة): | <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> نعم | |

| | | | | |
|---|--|--------------|--|---------|
| الترميد | <input type="checkbox"/> | فئة القمامة: | | الكمية: |
| ترميد اللداين: الرماد محفوظ على متن السفينة | <input type="checkbox"/> | | | |
| ← في المياه الإقليمية لبحر البلطيق: الالتزام بالامتناع عن الترميد (لجنة هلسنكي) | <input type="checkbox"/> | | | |
| | <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> نعم | | | |
| | <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> نعم | | | |

6. جمع / فرز النفايات على متن السفينة

| | |
|--------------------------|--|
| - الفرز في حاويات / سلال | <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> نعم |
|--------------------------|--|

| | | |
|--|-----------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> نعم | (تُطبَّق أنظمة تصريف أكثر صرامة!) | ← الفئات المخزنة مختلطة |
| <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> نعم | | - موقع الحاويات / السلال وفقاً لخطة إدارة النفايات: |
| <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> نعم | | - الحاويات / السلال مغطاة ومقفلتة |
| 7. القمامة الخطرة / بقايا الشحنات | | |
| <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> نعم | التصريف برأً | - تم جمع البطاريات والبخاخات: |
| <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> نعم | التصريف برأً | - تم جمع المواد الخطرة الأخرى |
| <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> نعم | التصريف برأً | تولّد بقايا الشحنات (الفئة 4 أو ز) |
| | | إذا لم يتم تصريفها برأً: |
| | | ← الكمية، النوع: |
| <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> نعم | ضار بالبيئة | ← التصريح من مدونة IMSBC متوفر |
| | الموقع: | ← التخزين على متن السفينة |
| <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> نعم | | ← التصريف داخل المنطقة الخاصة: |
| <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> نعم | | ← تصريف بقايا الشحنات مسموح به |
| 8. التدابير المتخذة | | |
| | أرقام التسجيل الأخرى: | التدابير <input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا |
| ملاحظات أخرى: | | |

كان حاضراً:

الإمضاء

4.13 مثال عن التقرير المرسل إلى المرفأ التالي - تقرير خاص بمنع التلوث

التقرير المرسل إلى مرفأ التوقف التالي

إذا كانت السفينة في مرفأ أو في محطة بحرية لبلد آخر طرف في الاتفاقية، فإنها تخضع للتفتيش من قبل الموظفين المعتمدين حسب الأصول من جانب البلد الطرف للتحقق من التزام السفينة بالمتطلبات التشغيلية بموجب هذا الملحق، في حاد وحود أسباب واضحة تحمل على الاعتقاد بأن القبطان أو أفراد الطاقم ليسوا على دراية بالإجراءات المنتية الأساسية المتعلقة بمنع التلوث الناجم عن القمامة (النظام 9 من الملحق الخامس).

ملاحظة: يرجى الرجوع إلى إجراءات المراقبة من قبل دولة المرفأ كما اعتمدها المنظمة بموجب القرار A.787(19) بصيغته المعدلة بالقرار A.882(21)؛ راجع المنشور المخصص للبيع IA650E.

البديل هو إبلاغ مرفأ التوقف التالي باستخدام الاستمارة أدناه المماثلة للتقرير:

التقرير الخاص بمنع التلوث:

إلى
الفاكس
البريد الإلكتروني
1. الجهة المبلغة: الدولة المبلغة
1. المراقب - اسم المنظمة
عنوان المنظمة
رقم الهاتف + الفاكس + البريد الإلكتروني
2. اسم (أسماء) عائلة المراقب
3. البريد الإلكتروني للمراقب

2. معلومات عامة عن المراقبة:

1. تاريخ المراقبة
2. الساعة بالتوقيت العالمي المنسق
3. بلد المراقبة
4. حالة المشاهدة البلدية
5. قوة الرياح على سلم بوفورت
6. اتجاه الرياح
7. موقع السفينة (خط العرض/خط الطول) / المرفأ (الاسم):
9. المياه الإقليمية
[] داخلها [] خارجها

3. تفاصيل السفينة المعنية:

1. الاسم :
2. دولة العلم :
3. الرقم في المنظمة البحرية الدولية :
4. رمز النداء :
5. مريط السفينة :
6. المسار :
7. السرعة (بالعقدة) :

4. تفاصيل وجهة السفينة:

1. الدولة :
2. الميناء/المرسى :
3. الوقت التقريبي للوصول إلى المقصد (التاريخ والساعة) :
4. الوكيل المحلي للسفينة في المقصد :

5. تفصيل المواد الواردة في اتفاقية ماربول التي جرت معاينتها

[] الملحق الأول (بقايا الزيوت/المياه الزيتية)

1. المادة (المواد) :
2. الكمية بالمتر المكعب :
3. مكان إبقائها على متن السفينة :

[] الملحق الثاني (السوائل الكيميائية السائبة)

1. المادة (المواد)/الفئة/رقم الأمم المتحدة :
2. الكمية بالمتر المكعب :
3. مكان إبقائها على متن السفينة :

[] الملحق الثالث (المواد المؤذية المعبأة)

1. المادة (المواد)/رقم الأمم المتحدة :
2. مكان إبقائها على متن السفينة :

[] الملحق الخامس (القمامة)

1. نوع المادة (المواد) :
2. الكمية بالمتر المكعب :
3. مكان إبقائها على متن السفينة :

[] الملحق السادس (الانبعاثات)

1. المادة (المواد) : الدخان الكثيف :
2. اللون [] : أصفر

- [] بني
[] أصفر وبني

[] تم نصح القبطان بتصريف المواد المذكورة في مرفق الاستقبال في المرفأ

6. الاحتياطات المتخذة في التحقيقات

1. تم التقاط الصور/تسجيل الفيديو :
2. بيانات جهاز FLIR للتصوير الحراري :
3. هل تناول التقرير الرسمي الحالة المشاهدة؟ :
4. نوايا القبطان في التعامل مع المواد : إذا كانت الإجابة نعم، الرقم

7. الملاحظات والمعلومات الإضافية (الصور، شرائط الفيديو، التعليقات، المرفقات):

8. طلب إجراء المزيد من التحقيقات:

1. التحقيق في منع التصريف غير المشروع من السفن بالاستناد إلى الأنظمة الواردة في الملاحق 1 إلى 7 من اتفاقية ماربول []

2. التحقيق في ما إذا كانت نسبة الكبريت من الوقود المستخدم مطابق للملحق السادس من اتفاقية ماربول []

وفقاً للمادة 6 من اتفاقية ماربول 78/73، نطلب منك الشروع في إجراء تحقيق باستخدام الإجراءات الخاصة بالمراقبة من قبل دولة المرفأ بموجب قرار المنظمة البحرية الدولية (19) A.787. الرجاء إرسال التقرير إلى:

- اسم المنظمة :
العنوان :
البلد :
البريد الإلكتروني :

5.13 استمارة الإنترنت للإبلاغ عن الرسائل البيئية

رسالة بيئية سيتم تدوين هذه المعلومات في قواعد بيانات الإنترنت ما لم يُطلب غير ذلك

ملء الفقرات المكتوبة بالأحمر إلزامي

يرجى إرفاق نسخ أيّ مستندات أو صور ثبوتية

لإدراجها في منظومة الإنترنت للمعلومات الجنائية

| الموضوع | الموضوع |
|--|--|
| 1. الموضوع | 1. الموضوع |
| 1.1 وصف موجز للجريمة | 1.1 وصف موجز للجريمة |
| 2.1 رمز/اسم العملية أو الرقم المرجعي كما وضعته السلطة المعنية في بلدكم | 2.1 رمز/اسم العملية أو الرقم المرجعي كما وضعته السلطة المعنية في بلدكم |
| 3.1 الوصف القانوني للجريمة: اذكر التشريعات التي انتهكت والعقوبات القانونية الممكنة | 3.1 الوصف القانوني للجريمة: اذكر التشريعات التي انتهكت والعقوبات القانونية الممكنة |
| 4.1 جهاز إنفاذ القانون الذي يتحمل المسؤولية الرئيسية عن القضية. اذكر اسمه وعنوانه وتفاصيل الاتصال به | 4.1 جهاز إنفاذ القانون الذي يتحمل المسؤولية الرئيسية عن القضية. اذكر اسمه وعنوانه وتفاصيل الاتصال به |
| 2. مكان وأسلوب اكتشاف الجريمة | 2. مكان وأسلوب اكتشاف الجريمة |
| 2.1 المكان الذي اكتشفت فيه الجريمة. إذا كان ذلك في البحر أو في منطقة ريفية خالية، يرجى تحديد المسافة والاتجاه بين هذا المكان ومكان مرجعي معروف | 2.1 المكان الذي اكتشفت فيه الجريمة. إذا كان ذلك في البحر أو في منطقة ريفية خالية، يرجى تحديد المسافة والاتجاه بين هذا المكان ومكان مرجعي معروف |
| 2.2 المدينة أو البلد أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر | 2.2 المدينة أو البلد أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر |
| 3.2 خط الطول وخط العرض | 3.2 خط الطول وخط العرض |
| 4.2 كيف اكتشفت الجريمة (مثلا تفتيش جمركي، معلومات واردة من مُخبر، دورية، وغير ذلك) | 4.2 كيف اكتشفت الجريمة (مثلا تفتيش جمركي، معلومات واردة من مُخبر، دورية، وغير ذلك) |
| 3. التاريخ والوقت | 3. التاريخ والوقت |
| 1.3 تاريخ ووقت اكتشاف الجريمة | 1.3 تاريخ ووقت اكتشاف الجريمة |
| 2.3 تاريخ ووقت ارتكاب الجريمة (إذا كانا مختلفين عن 1.3) | 2.3 تاريخ ووقت ارتكاب الجريمة (إذا كانا مختلفين عن 1.3) |
| 4. المنتجات المهربة | 4. السلع التي ضُبطت |
| 1.4 مواصفات السلع التي ضُبطت: مثلا اجزاء الحيوانات (نوعها وحالتها)، والخشب، والفلوس، والأسلحة، والذخيرة، والنفائيات الخطرة، وغير ذلك. | 1.4 مواصفات السلع التي ضُبطت: مثلا اجزاء الحيوانات (نوعها وحالتها)، والخشب، والفلوس، والأسلحة، والذخيرة، والنفائيات الخطرة، وغير ذلك. |
| 2.4 الكمية: تحديد/تقدير حجمها ووحدة قياسها | 2.4 الكمية: تحديد/تقدير حجمها ووحدة قياسها |
| 3.4 القيمة: تحديد/تقدير قيمتها وعملة التداول بها | 3.4 القيمة: تحديد/تقدير قيمتها وعملة التداول بها |

5. هوية الشخص أو الأشخاص المتورطين

ملاحظة: يتعين ملء البند 5 لكل شخص متورط على حدة

| | | |
|-------|---|-------|
| 1.5 | تاريخ التوقيف | 1.5 |
| 2.5 | الاسم العائلي (والاسم العائلي قبل الزواج) | 2.5 |
| 3.5 | الاسم الشخصي (الأسماء الشخصية) | 3.5 |
| 4.5 | الجنس | 4.5 |
| 5.5 | الأسماء الأخرى | 5.5 |
| 6.5 | تاريخ الولادة | 6.5 |
| 7.5 | مكان الولادة | 7.5 |
| 8.5 | الجنسية | 8.5 |
| 9.5 | العنوان | 9.5 |
| 10.5 | رقم الهاتف | 10.5 |
| 11.5 | البريد الإلكتروني | 11.5 |
| 12.5 | المعلومات الواردة في جواز السفر أو بطاقة الهوية الوطنية – بما في ذلك الرقم، ومكان وتاريخ الإصدار، ومدة الصلاحية | 12.5 |
| 13.5 | المهنة | 13.5 |
| 14.5 | الحسابات البنكية وأرقام البطاقات البنكية | 14.5 |
| 15.15 | الدور الذي اضطلع به في أي من الشركات المشار إليها في البند 6 | 15.15 |
| 16.5 | معلومات إضافية عن الشخص كصلاته بمجرمين آخرين أو أنشطة إجرامية أخرى | 16.5 |

6. الشركات المتورطة

ملاحظة: يتعين ملء القسم 6 لكل شركة متورطة على حدة

| | | |
|-----|--|-----|
| 6.1 | نوع الشركة: الشكل القانوني للشركة | 6.1 |
| 6.2 | الاسم: الاسم القانوني وأي أسماء تجارية | 6.2 |
| 6.3 | الأنشطة | 6.3 |
| 6.4 | العنوان وتفاصيل الاتصال بالمقر | 6.4 |
| 6.5 | رقم التسجيل | 6.5 |
| 6.6 | العنوان ورقم الهاتف والفاكس – إذا كانت مختلفة عن 4.6 | 6.6 |

| | | |
|------|---|------|
| 6.7 | الحسابات البنكية وأرقام البطاقات البنكية | 7.6 |
| 8.6 | معلومات إضافية عن الشركة، مثلًا صلاتها بالمجرمين أو الجرائم | 8.6 |
| 7 | وسائل النقل | 7 |
| 1.7 | نوع وسيلة النقل المستخدمة في ارتكاب الجريمة. يرجى إدراجها إذا ضُبطت | 1.7 |
| 8 | السفينة | 8 |
| 1.8 | نوع السفينة، تاريخها، أعلام الدول التي رفعتها مؤخرًا وفي السابق | 1.8 |
| 2.8 | هل سبق أن أدرجت السفينة في أيّ قائمة سوداء؟ إذا كان الجواب نعم، متى كان ذلك وفي قائمة أيّ منظمة إقليمية لإدارة مصائد الأسماك أدرجت؟ | 2.8 |
| 3.8 | رقم التسجيل في المنظمة البحرية الدولية | 3.8 |
| 4.8 | الرقم التعريفي للخدمة البحرية المتنقلة | 4.8 |
| 5.8 | رقم تعريف هيكل السفينة | 5.8 |
| 6.8 | معلومات عن مالك السفينة ولا سيما اسمه وعنوانه وجنسيته | 6.8 |
| 7.8 | دولة العلم – وثيقة أو رقم التسجيل | 7.8 |
| 8.8 | رقم سجل المصيد | 8.8 |
| 9.8 | بيان الشحن أو بوليصة الشحن | 9.8 |
| 10.8 | هل يوجد سجل للاتصالات الراديوية؟ | 10.8 |
| 11.8 | هل يوجد سجل للمحرك؟ | 11.8 |
| 12.8 | هل لدى السفينة أيّ تراخيص وطنية للصيد في المنطقة الاقتصادية الخالصة؟ | 12.8 |
| 13.8 | هل حُدِّدت للسفينة حصص لصيد أصناف معينة من الأسماك في المنطقة الاقتصادية الخالصة؟ | 13.8 |
| 9 | المواقع والمسالك | 9 |
| 1.9 | البلد المنشأ ومدينة/ميناء المنشأ | 1.9 |
| 2.9 | البلد المصدر: البلد الذي أجريت فيه آخر عملية إعادة تصدير | 2.9 |
| 3.9 | البلد/البلدان العبور | 3.9 |
| 4.9 | البلد وعنوان المكان المقصود: الوجهة المصرح بها في مستندات النقل والوجهة الحقيقية لو هي كانت وجهة مختلفة | 4.9 |

10. الأسلوب الإجرامي

10. الأسلوب الإجرامي

- 1.10 وصف الطريقة المستخدمة للارتكاب الجريمة: مثلا أسلوب الإخفاء، واستخدام الأسلحة، واستخدام الوثائق المزورة، والمعدات المستخدمة، والاموال. يرجى الإشارة إلى أيّ صلات بقضايا أخرى

11. تحديد الوثائق المستخدمة

11. تحديد الوثائق المستخدمة

- 1.11 نوع الوثائق: التراخيص، مستندات النقل، الفواتير، وغيرها. يرجى تحديد ما إذا كانت محرّرة أو مزوّرة

12. معلومات إضافية

12. معلومات إضافية

- 1.12 معلومات هامة أخرى لم ترد في أيّ موضع آخر

13. التي تحتاج الى الدعم من الانترنت

13. معلومات مطلوبة

- 1.13 هل تحتاج إلى معلومات من البلاد الأجنبية (مثلا تريخ انتهاكات لأي شركة) او الدعم التشغيلي من الانترنت لمساعدة الاستفسارات؟

14. تقييم

14. تقييم

1.14 هل مصدر المعلومات:

1.14 ضع العلامة 'x' في الخانة المناسبة

| | | | |
|----------------------|--------------------------------|--------------------|-----------------|
| (ألف) موثوق به دائما | (باء) موثوق به في أغلب الأحيان | (جيم) غير موثوق به | (دال) لم يُختبر |
|----------------------|--------------------------------|--------------------|-----------------|

2.14 هل المعلومات:

2.14 ضع العلامة 'x' في الخانة المناسبة

| | | | |
|------------------------|--|--|---|
| (1) مؤكدة دون أيّ تحفظ | (2) يعرفها المصدر شخصيا ولكن لا يعرفها الشخص الذي أبلغ بها | (3) لا يعرفها المصدر شخصيا لكن تأكدت من مصادر أخرى | (4) لا يعرفها المصدر شخصيا ولا يمكن تأكدت من مصادر اخرى |
|------------------------|--|--|---|

6.13 روابط مفيدة

الإجرام البيئي - الإنترنت

<http://www.INTERPOL.int/Crime-areas/Environmental-crime/Environmental-crime>

<http://www.imo.org/>

المنظمة البحرية الدولية

الحساب الإلكتروني في المنظمة البحرية الدولية - وثائق المنظمة البحرية الدولية

<https://webaccounts.imo.org/Common/WebLogin.aspx>

<http://www.bonnagreement.org/>

اتفاق بون

<https://www.aquapol-police.com/>

منظمة أكوابول

<http://www.lr.org/en/marine/>

شركة لويدز ريجستر - القطاع البحري

مذكرات التفاهم بشأن المراقبة من قبل دول المرافئ وقاعدة البيانات

<http://www.equasis.org/>

نظام معلومات EQAUSIS

<http://www.bsmou.org/>

مذكرة تفاهم بشأن رقابة دولة الميناء في البحر الأسود

<http://www.caribbeanmou.org/>

مذكرة تفاهم بشأن رقابة دولة الميناء في البحر الكاريبي

<http://www.iomou.org/>

مذكرة تفاهم بشأن رقابة دولة الميناء في المحيط الهندي

اتفاق أميركا اللاتينية بشأن مراقبة الميناء للسفن

www.marine-centre.org/Docs/MOU/LATIN AMERICA MOU.pdf

مذكرة تفاهم بشأن رقابة دولة الميناء في البحر الأبيض المتوسط

<http://www.medmou.org/>

<http://www.parismou.org>

مذكرة تفاهم باريس بشأن رقابة دولة الميناء

<http://www.tokyo-mou.org/>

مذكرة تفاهم طوكيو بشأن رقابة دولة الميناء

<https://cgmix.uscg.mil/psix/>

خفر السواحل الأميركي

سجلات السفن

<https://ihsmarket.com/products/maritime->

سجل Lloyd's Register Fairplay

ships-register.html

خدمة Lloyds List Intelligence

<http://www.lloydslistintelligence.com/>

<http://www.ships-register.com/>

سجل Internet Ships Register

<http://www.sea-web.com/>

سجل Sea-Web

التصريف غير المشروع للقمامة من السفن

<http://www.emsa.europa.eu/>
<http://www.emsa.europa.eu/ssn-main.html>

المعلومات الأوروبية
الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية
نظام معلومات شبكة البحار الآمنة SafeSeaNet

<https://portal.emsa.europa.eu/web/csn>
<http://eur-lex.europa.eu/>

خدمة شبكة البحار النظيفة CleanSeaNet

تشريعات الاتحاد الأوروبي

غير ذلك
النظام العالمي المتكامل للمعلومات عن النقل البحري GISIS
<https://gisis.imo.org/Public/Default.aspx>

برنامج الأمم المتحدة للبيئة
<http://wedocs.unep.org/discover?scope=%2F&query=marine+litter&submit>