

الجمهورية اللبنانية

مجلس النواب

قانون رقم 116 تاريخ 2019/3/29

(ج. ر. العدد 18 تاريخ 2019/4/1)

قانون

الموافقة على إبرام بروتوكول عام 1997 لتعديل الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن

1973 - 1978 بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978

(اتفاقية ماربول - MarPol) المتعلق بها

المادة الأولى:

الموافقة على إبرام بروتوكول عام 1997 لتعديل الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 (اتفاقية ماربول - MarPol) المتعلق بها المرفقة ربطاً.

المادة الثانية:

يعمل بهذا القانون فور نشره في الجريدة الرسمية.

الأسباب الموجبة

الموضوع : بروتوكول عام 1997 للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، 1973 - 1978 ، اتفاقية ماربول.

(MARPOL PROTOCOL 1997)

في إطار الجهود التي تبذلها المنظمة البحرية الدولية للحفاظ على البيئة أضافت ملحقاً جديداً، الملحق السادس: إلى اتفاقية MARPOL الذي يتضمن قواعد منع تلوث الهواء من السفن ، وذلك من خلال بروتوكول تم إجازته في 26 ايلول 1997، وتضع قواعد حدوداً لانبعاثات أكسيد الكبريت والنتروجين من المواد الناجمة عن تشغيل السفن، وتحرم أيضاً إطلاق العوادم التي تستنفذ بطريقة متعمدة للأوزون كالهالون والكلور وفلوروكربون، وحددت نسبة % 4.5 م/م بصفة عامة لمحتوى الكبريت في زيت الوقود كحد أعلى، من عدم زيادة هذه النسبة عن % 1.5 م/م في بعض المناطق الخاصة كبحر البلطيق ووضعت أحكاماً تسمح بفرض رقابة صارمة على إطلاق أكسيد الكبريت في هذه المناطق . الأمر الذي يتعين معه على السفن أن تستخدم الأجهزة التي تحد من انطلاق أكسيد الكبريت أو تقوم بتنقية العادم منه.

هذا ويتضمن البروتوكول ثلاثة فصول تتعرض للعموميات والمعايينة وإصدار الشهادات ووسائل الرقابة، ومتطلبات التحكم في انبعاثات السفن بالإضافة إلى عدد من الملاحق الإضافية وعلى التفصيل الموضح بعد، وقد دخلت احكام البروتوكول حيز التنفيذ على المستوى الدولي اعتباراً من 19 أيار 2005.

نطاق التطبيق

- أولاً: تسري هذه القواعد على جميع السفن، والحفارات الثابتة والعائمة، والأرصفة الأخرى ما عدا:
1. السفن التي تقل حمولتها الكلية عن 400 طن ،
 2. سفن الغاز إذا كانت من نوعية لا يسمح فيها نظام التحميل ومحتواها باحتباس آمن على السطح للمركبات العضوية المتطايرة (VOCs) .
 3. أي انبعاث اضطراري من أجل ضمان سلامة السفينة أو الأرواح في البحار.

4. أي انبعاث ناتج عن تلف غير عمدي للسفينة أو آلاتها.
5. آلات الطوارئ الديزل ذات القدرة 130 كيلو وات وأقل،
6. والآلات المركبة بقوارب النجاة أو أي جهاز أو آلة متخصصة لاستخدامها في حالة الطوارئ،
7. وكذلك الآلات المزود بها السفن المستخدمة على انفراد في رحلات بمياه تخضع لسيادة أو ولاية الإدارة التابع لها تلك السفينة.

ثانياً: المعاينة والشهادة ووسائل المراقبة.

- 1- تجرى معاينة داخلية للسفينة قبل نزولها إلى الخدمة أو قبل إصدار الشهادة المطلوبة لأول مرة طبقاً للمادة السادسة من الملحق للتأكد من توافر المتطلبات المنصوص عليها في هذا الملحق.
- 2- تجرى معاينة دورية خلال فترات تحددها الإدارة: على ألا تتجاوز خمس سنوات للتأكد من التوافق التام للآلات والأنظمة والتركيبات، والترتيبات: والمواد مع متطلبات ملحق، على أن تتخللها معاينة واحدة . على الأقل . خلال الفترة المسموح بها،
- 3- تجرى المعاينة عن طريق ضباط الإدارة ومع ذلك يمكن أن تعهد الإدارة وعلى مسؤوليتها لأحد الهيئات المتخصصة بإجراء هذه المعاينة.
- 4- تكون معاينة الآلات والأجهزة وفقاً لما نصت عليه المادة 13 من الملحق طبقاً لكتيب/ الكود الفني الخاص بانبعاث أكاسيد النيتروجين من الآت وماكينات الديزل البحرية.
- 5- تتخذ الإدارة الترتيبات لإجراء التفتيش في أوقات غير محددة للتأكد من صلاحية الآلات والأجهزة المستخدمة.
- 6- إذا أسفرت المعاينة عن عدم مطابقة الآلة للشروط المحددة بالشهادة يتم طلب إجراء التصحيح، وتقوم الإدارة بسحب الشهادة في حالة عدم إجرائه. وإذا كانت السفينة في ميناء دولة أخرى طرف، فإنه يتم إخطار السلطات المختصة بدولة الميناء فوراً وتمنح حكومة دولة الميناء المعاينة لمن يقوم بالمعاينة اية مساعدة تلزم لتنفيذ التزاماته طبقاً لهذه القواعد.
- 7- يتم إصلاح الآلة والماكينة لتتوافق مع أحكام هذا الملحق ولا يجوز إجراء تغييرات أو إخلال بشأنها إلا بموافقة الإدارة.
- 8- في حالة وقوع حادث للسفينة، أو اكتشاف عيب يوتر على الكفاءة المطلوبة للآلة والماكينة، يقدم للربان أو مالك السفينة أو الشركة المشغلة للسفينة، في أول فرصة: تقريراً للإدارة المسئولة عن إصدار الشهادة أو لجهة المعاينة التي تم تحديدها .

ثالثاً: إصدار الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء :

- 1- بعد إجراء المعاينة طبقاً للأحكام السابقة تصدر هذه الشهادة لأية سفينة تصل حمولتها الى 400 طن فاكثر وتقوم برحلات لموانئ أو محطات على الشاطئ تقع في ولاية أطراف أخرى.
- 2- كما تصدر هذه الشهادة للأرصفة، وللحفارات التي تقوم برحلات لمياه خاضعة لسيادة أو ولاية أطراف أخرى في بروتوكول عام 1997،
- 3- بالنسبة للسفن التي تم بناؤها قبل دخول هذا الملحق حيز التنفيذ تصدر لها الشهادة الدولية لمنع التلوث عند رفعها على الحوض الجاف لأول مرة بعد تاريخ دخول الملحق حيز التنفيذ، وبما لا يتجاوز ثلاث سنوات من هذا التاريخ،
- 4- تصدر الإدارة هذه الشهادة أو هيئة مفوضة من جهة الإدارة وعلى مسؤوليتها بذلك:

رابعاً: إصدار الشهادة عن طريق حكومة أخرى:

- 1- يجوز للإدارة أن تطلب من حكومة دولة طرف في بروتوكول 97 إجراء معاينة للسفينة والتأكد من توافر الأحكام التي نص عليها الملحق وإصدار شهادة بذلك لها ذات القوة الملزمة، على أن ترسل صورة من الشهادات وصورة من تقرير المعاينة للإدارة الطالبة في أقرب وقت ممكن:
- 2- لا تمنح الشهادة لسفينة ترفع علم دولة ليست طرف في بروتوكول عام 1997، -

خامساً: شكل الشهادة ومدى صلاحيتها:

- 1- تصدر الشهادة باللغة الرسمية للدولة طبقاً للدولة طبقاً للنموذج المرفق بالملحق، فإذا كانت هذه اللغة بخلاف الإنكليزية أو الفرنسية أو الإسبانية تتضمن هذه الشهادة ترجمة لإحدى هذه اللغات ،
- 2- تصدر الشهادة للمدة التي تحددها الإدارة بما لا يتجاوز خمس سنوات من تاريخ الإصدار: ولا يسمح للإدارة بمد فترة الصلاحية لأكثر من خمسة أشهر، ولا يتم ذلك إلا في حالة عدم تواجد السفينة في ميناء الدولة التي ترفع علمها عند انتهاء مدة الصلاحية: وبما يسمح فقط لاستكمال السفينة رحلتها إلى دولة العلم حيث تجري معاينتها:
- 3- تفقد هذه الشهادة صلاحيتها إذا توفرت إحدى الحالات الآتية:
 - إذا لم ينفذ التفتيش والمعاينة في المدة المحددة:

- إذا حدث تغيير جوهري في الآلة أو نظام التركيبات أو الترتيبات أو المادة بما لا ينفق ومتطلبات الملحق،
- تغيير علم السفينة لدولة أخرى.

سادساً: مراقبة دولة الميناء لمتطلبات عمل وتشغيل السفينة:

عندما تكون السفينة في الميناء بشواطئ إحدى محطات الوصول التي تقع في ولاية طرف آخر في بروتوكول 1997 تخضع للتفتيش إذا كانت هناك دلالات بأن الريان أو طاقم غير ملمين بالإجراءات الأساسية التي تتعلق بمنع تلوث الهواء من السفن ولا يسمح للسفينة بالإبحار إلا بعد استيفائها المتطلبات التي نص عليها هذا الملحق . وتتعاون الدول الاطراف نحو اتخاذ الإجراءات المناسبة حيال أي تقصير أو انتهاك لأحكام الملحق.

سابعاً: الإجراءات المطلوبة لمنع ومراقبة الانبعاث من السفن:

1- منع انبعاثات المواد المستنفذة للأوزون من جميع السفن، ماعدا الإنشاءات الجديدة والتي تحتوي على الهيدروكلورفلوروكربون (hcf) المسموح بها حتى أول كانون الثاني 2020 ،

2- التحكم في انبعاثات النيتروجين من محركات سفن الديزل التي تزيد محصلة قوتها عن 130 كيلو وات والمركبة في السفن المنشأة في تاريخ بعد كانون الثاني 2000 ولا ينطبق ذلك على محركات الطوارئ وقوارب النجاة أو أي آلات مخصصة لاستخدامها فقط في حالات الطوارئ وكذلك المحركات المركبة في سفن تستخدم على انفراد في رحلات في مياه تخضع لسيادة أو ولاية الدولة التابعة لها تلك السفن،

3- الحدود المسموح بها لانبعاثات أكاسيد النيتروجين بالنسبة لكل إلى كما يلي:

- 17 مغ لكل كيلو وات ساعة عندما تقل عن 130 لفة بالدقيقة:
- 45 مغ لكل كيلو وات ساعة عندما تكون 130 لفة بالدقيقة أو تزيد عن 200 لفة بالدقيقة،
- 98 مغ لكل كيلو وات ساعة عندما تكون 200 لفة بالدقيقة أو أكثر ويعاد النظر في الحدود في حالة الضرورة وبعد مضي خمس سنوات على الأقل من تاريخ دخول هذا الملحق حيز التنفيذ.

4- التحكم في انبعاثات أكاسيد الكبريت عن طريق تعديل نسبة مكوناته في وقود السفن بما لا يزيد عن

1,5%، ولا يتعدى هذه النسبة 1%4 في المناطق الخاصة وتشمل بحر البلطيق، وأي بحار أخرى يتم

تحديدها عن طريق المنظمة البحرية الدولية مستقبلاً.

5- التحكم في انبعاثات المركبات العضوية المتطايرة (VOC) من السفن الناقلات في المرفأى أو محطات الوصول النهائية الخاضعة لولاية طرف في بروتوكول 1997 طبقاً للأحكام المنصوص عليها في هذه القواعد. وتقوم الدول الاطراف في بروتوكول 1997 بأخطار المنظمة بالمعلومات عن حجم سفن الناقلات التي تخضع للمراقبة، والبضائع التي تتطلب الأبخرة المنبعثة منها أنظمة تحكم وتاريخ تنفيذ كل مراقبة، وسوف يتم توزيع الاخطار قبل تاريخ النفاذ بستة اشهر على الأقل.

وتزود جميع الناقلات التي تسرى عليها نظم التحكم في تسرب البخار وفقاً لأحكام الفقرة الثانية من هذه القواعد بنظام لتجميع البخار توافق عليه الإدارة يؤسس على مستويات السلامة التي تم تطويرها عن طريق المنظمة، وسوف يستخدم هذا النظام خلال شحن مثل هذه البضائع، ويجوز منح سفن الناقلات الموجودة فترة سماح قدرها ثلاث سنوات بعد التاريخ المحدد في الفقرة الثانية من المادة الخامسة عشر.

وسوف يطبق هذا الإجراء فقط على ناقلات الغاز عندما تسمح أنظمة التحميل والتعبئة باحتباس يضمن عدم وجود ميطان ضمن مركبات عضوية متطايرة على السطح

6- منع حرق الفضلات على ظهر السفن إلا في محارق تتوافر فيها الاشتراطات المنصوص عليها في الملحق الرابع والمتعمدة من قبل الإدارة التي يجوز لها استبعاد المحارق الموجودة على ظهر السفن قبل دخول البروتوكول حيز التنفيذ بشرط أن يكون تشغيل تلك السفن في رحلات تتم بمياه داخلية خاضعة لسيادة أو ولاية الإدارة التابعة لها هذه السفن.

• هذا ويحظر حرق المواد الآتية على ظهر السفن.

• فضلات البضاعة ومواد التغليف المحواه داخلها.

• المزيج متعدد الكربون والهيدروجين (بيفينيل)

• القمامة التي تحتوي على كميات غير قليلة من المعادن الثقيلة،

• منتجات تكرير البترول التي تحتوي على مكونات الهالوجين.

7- توفر حكومات الدول الأطراف في بروتوكول 1997 تسهيلات الاستقبال المناسبة في مرفأى الصيانة والإصلاح لمواجهة المواد المستنفذة للأوزون وعادم الغازات الناتجة عن التنظيف والمركبات العضوية المتطايرة.

ويقوم الأطراف بأخطار المنظمة بمنشآت التسهيلات والاستقبال المتاحة بها لتقوم بدورها بالنشر والأخطار على باقي الأطراف.

8- يشترط في نوعية الوقود المستخدم بالسفن ما يلي:

• أن يكون خليط من الهيدروكربون الناتج عن تكرير البترول،

• أن يكون خال من الحامض غير العضوي.

- ألا تحتوي على مواد مضافة أو نفايات كيميائية أو غيرها.
- وتلتزم السفن بوجود وثيقة تسليم الوقود والاحتفاظ بها على ظهر السفينة لمدة ثلاث سنوات من تاريخ تسليم الوقود، وتخضع للتفتيش عليها من جانب السلطة المختصة في جميع الأوقات المناسبة دون أن يتسبب عن ذلك تأخير السفينة.
- 9- يجب على الأطراف اتخاذ الإجراءات الآتية.
- الاحتفاظ بسجل يتضمن عناوين وأسماء مموني ومزودي وقود الزيت المحليين،
- مطالبتهم بتقديم وثيقة تسليم الوقود والنموذج المقرر، وأن يتعهد بأن الوقود مطابق لمتطلبات هذه القواعد.
- مطالبة الممومين والمزودين المحليين الاحتفاظ بصورة من وثيقة تسليم الوقود لمدة لا تقل عن ثلاث سنوات للتفتيش عليها من جانب دولة الميناء.
- اتخاذ الإجراء المناسب ضد هؤلاء الممومين والمزودين إذا تبين عدم مطابقة الوقود كما هو موصوف ومذكور في وثيقة تسليم الوقود.
- إخطار الإدارة عن أي سفينة تتسلم وقود يكشف أنه غير مطابق للشروط
- وإخطار المنظمة عن جميع الحالات التي يخالف فيها الممومين والمزودين الشروط المنصوص عليها لإبلاغها إلى كل الأطراف في بروتوكول.
- 10- تخضع الأرصفة العائمة ومنشآت التنقيب عن النفط والغاز للأحكام المنصوص عليها في هذا الملحق إلا إذا كانت الانبعاثات ناجمة مباشرة عن عمليات الكشف أو الاستغلال أو البحث عن مصادر المعادن في قاع البحر .

خلاصة

- يتضح مما تقدم أن القواعد والإجراءات التي تضمنها بروتوكول عام 1997 بشأن منع تلوث الهواء من السفن تضع التزامات على عاتق عدد من الجهات والاشخاص يمكن حصرها فيما يلي:
- 1- التزامات على جهة الإدارة ممثلة في جهاز المراقبة والتفتيش البحري بإجراء المعاينات الأولية والدورية، وإصدار الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء ومراقبة السفن بالموانئ، وإخطار المنظمة البحرية بالمخالفات،
 - 2- التزامات على أصحاب السفن ممثلين في الربانة بمراعاة الشروط والالتزامات بالأحكام التي نصت عليها تلك القواعد، وتقديم التقارير إلى الجهة المصدرة للشهادة المنصوص عليها،
 - 3- التزام إدارات المرافئ بتوفير تسهيلات الاستقبال المناسبة،

- 4- التزام مموني ومزودي وقود السفن ممثلة في شركات البترول بتوفير نوعية الوقود المطابق للمواصفات التي تصت عليها تلك القواعد،
- 5- التزام منشآت بناء السف وورش الإصلاح بتركيب الأجهزة والآلات التي تطابق المواصفات المطلوبة لضمان عدم التسرب انبعاثات بالمخالفة لما هو منصوص عليه بتلك القواعد،
- 6- التزام الجهات القائمة على تشغيل الحفارات والارصفة العائمة ومنشآت التنقيب في البحار بالأحكام المتقدمة.

وبما أن طلب الموافقة على إبرام بروتوكول عام 1997 لتعديل الاتفاقية لمنع التلوث من السفن 1973. 1978 بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 (اتفاقية ماربول MARPOL) المتعلق بها، يتطلب استصدار قانون عملا بأحكام المادة 52 من الدستور:

لذلك،

تتقدم الحكومة من المجلس النيابي الكريم بمشروع القانون المرفق راجية إقراره.