**تسهیلات دریافت مواد زائد
**

جهت ارسال فرم تقاضای تحویل مواد زائد با پست الکترونیک

**MARPOL@bpmo.ir**

تماس حاصل فرمایید.

 **حفاظت محیط زیست دریایی شامل دو بخش است پیشگیری و مقابله با آلودگی های ناشی از فعالیت کشتیها، سکوها و تاسیسات دریایی و فراساحلی می باشد. بخش پیشگیری از آلودگی های دریایی شامل اجرای الزامات قانونی و کنوانسیونهای زیست محیطی پیشگیری از آلودگی دریایی و الحاق به قوانین بین المللی، تدوین قوانین ملی، ارائه تسهیلات دریافت مواد زائد به کشتیها، بازرسی از سکوها می باشد. در بخش اجرای الزامات قانونی و کنوانسیونهای زیست محیطی پیشگیری از آلودگی دریایی می توان به کنوانسیون بین المللی مارپل (MARPOL) ،کنوانسیون مدیریت آب توازن کشتیها (BWM) وکنوانسیون سیستم های مضر ضدخزه( (Anti Foulingاشاره کرد.**

**در راستای پیشگیری و مقابله با آلودگی های ناشی از فعالیت کشتیها بر اساس الزامات کنوانسیونی ، فرمانده شناور باید ظرف مدت 24 ساعت پیش از رسیدن به بندر و برای سفرهای کمتر از 24 ساعت، در زمان ترک بندر قبلی، اطلاعات مربوط به درخواست تحویل مواد زائد را به کارشناسان مربوطه تحویل دهند.**



نمایی از کنوانسیونهای بخش پیشگیری از آلودگی دریا

**مناطق ویژه دریایی (Special Area)**

 **منطقه ویژه دریایی (Special Area) و منطقه به ویژه حساس دریایی (Particulary Sensitive Sea Area) نخستین بار توسط کمیته حفاظت محیط زیست دریایی، سازمان بین المللی دریانوردی در سال ١٩٧٨، مطرح گردید. بحث و تبادل نظر پیرامون موضوعات مذکور از سال ١٩٨٦ تا سال ١٩٩١ منجر به تدوین و تصویب دستورالعمل انتخاب مناطق ویژه و تعیین مناطق بویژه حساس دریایی با تکیه بر دلایل اکولوژیک، اقتصادی، اجتماعی و علمی و با تاکید برآسیب پذیری و حساسیت آنها در برابر فعالیتهای دریانوردی بین المللی گردید.**

**درسال ١٩٧١، سازمان آموزش علمی و فنی ملل متحد (یونسکو) اقدام به معرفی ذخیره گاه های کره زمین در قالب برنامه انسان و کره مسکون نمود. کنوانسیون حقوق دریاها  (Montego Bay,۱۹۸۲) این حق را برای دولت های ساحلی فراهم نموده است تا با ارائه جزئیات، بطور واضح مناطق ویژه (حساس) دریایی در ناحیه انحصاری –اقتصادی خود را تعیین نمایند. از نقطه نظر این کنوانسیون مناطق ویژه، مناطقی میباشند که به لحاظ دلایل فنی شناخته شده در ارتباط با شرایط اقیانوسی، اکولوژیکی، ترافیک دریایی و نیز به دلیل بهره برداری و حفاظت از منابع در آنها مراعات اقدامات خاص به منظور جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتیها ضروری می باشد (ماده (a)٦. ٢١١).**

**لازم الاجرا شدن مقررات مناطق ویژه دریایی در خلیج فارس و دریای عمان از ١١ مرداد ١٣٨٧ (اول آگوست٢٠٠٨)**

 **در سال ١٩٧٣، در هنگام تصویب کنوانسیون بین المللی پیشگیری از آلودگی ناشی از کشتیها (مارپل ) منطقه خلیج فارس و دریای عمان به دلیل محدودیت شدید در جابجایی و تعویض آب، شرایط اکولوژیک ارزشمند و تردد تعداد زیاد کشتی در آن، به عنوان یکی از معدود مناطق ویژه دریایی آبهای زمین که نیازمند اجرای مقررات ویژه جلوگیری از تخلیه مواد زائد برای حفاظت از محیط زیست دریایی می باشد، تعیین گردید. در آن زمان، علیرغم تصویب مقررات ویژه برای منطقه خلیج فارس و دریای عمان، اجرای این مقررات موکول به الحاق همه کشورهای منطقه به کنوانسیون مارپل و ایجاد تسهیلات دریافت مواد زائد از کشتیها به میزان کافی در بنادر گردید.**

**اقدامات اولیه برای الحاق جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون مارپل ٧٨/٧٣ که از حدود دو دهه قبل توسط سازمان بنادر و دریانوردی آغاز شده بود، در ۵ مردادماه ۱۳۸۱ با صدور اعلامیه سازمان بین المللی دریانوردی به ثمر نشست و زمینه اجرای مقررات کنوانسیون از جمله مقررات مربوط به تخلیه مواد زائد در منطقه ویژه آبهای جنوبی کشور ایجاد گردید. با این حال اعمال الزامات تخلیه در تمامیت آبهای منطقه ای، به علت عدم الحاق سایر کشورهای منطقه (تا آن زمان فقط دو کشور از میان هشت کشور منطقه به عضویت مارپل وارد گردیده بودند) به کنوانسیون مذکور و عدم وجود تسهیلات دریافت زائدات کشتیها به میزان کافی مورد اجرا قرار واقع نگردید. در پی انجام یک پروژه ده ساله منطقه ای برای اجرای الزامات کنوانسیون مارپل تحت نظارت سازمان منطقه ای راپمی و با همکاری برنامه همکاریهای فنی سازمان بین المللی دریانوردی، سایر کشورهای منطقه نیز یکی پس از دیگری به عضویت کنوانسیون وارد گردیدند. در اثنای تلاش برای عضویت، دولتها اقدام به تجهیز بنادر خود به تسهیلات کافی برای دریافت و پردازش مواد زائد کشتیها مطابق با ضمایم اول و پنجم کنوانسیون مارپل نمودند.**

**به دنبال ایجاد شرایط لازم برای اجرای الزامات کنوانسیون مارپل در رابطه با منطقه ویژه، کمیته حفظ محیط زیست دریایی سازمان بین المللی دریانوردی در پنجاه و ششمین نشست خود در تاریخ ٢٢ تیر ماه ١٣٨٦، منطقه دریایی خلیج فارس و دریای عمان را بعنوان منطقه ویژه دریایی اعلام و مطابق مفاد ضمیمه اول و ضمیمه پنجم مارپل، الزامات منطقه ویژه از تاریخ اول آگوست ٢٠٠٨ میلادی مطابق با ١١ مرداد ١٣٨٧ لازم الاجرا گردید. اعمال الزامات منطقه ویژه به دولتهای ساحلی این مناطق اجازه میدهد تا از استانداردهای سختتر وضع شده در کنوانسیون به منظور پیشگیری از آلودگی محیط زیست دریایی در این مناطق استفاده نمایند.**

**بر اساس معیارهای تعیین شده توسط سازمان بین المللی دریانوردی، مناطقی به عنوان منطقه ویژه دریایی((Special Areaانتخاب می شوند که در آنها امکان تجمع و بقای مواد مضر برای مدتهای طولانی وجود داشته و شرایط اکولوژیکی منطقه نشان دهنده ضرورت حفاظت و حمایت از اکوسیستم زنده و زیستگاه ها باشد.همچنین در چنین مناطقی ترافیک دریایی شناورها باید به اندازه ای زیاد باشد که مقررات متعارف و معمول نتواند متضمن حفاظت از محیط زیست دریایی در آنها گردد. در حال حاضر علاوه بر منطقه دریایی خلیج فارس و دریای عمان، تعداد ٩ منطقه دیگر شامل دریای مدیترانه، دریای بالتیک، دریای سیاه، دریای سرخ، خلیج عدن، قطب جنوب، آبهای شمال اروپا و آبهای ساحلی عمان در دریای عرب و آبهای جنوب آفریقای جنوبی در نقاط مختلف آبهای زمین به عنوان منطقه ویژه دریایی نامگذاری شده اند.**

 **منطقه دریایی خلیج فارس و دریای عمان دارای زیستگاههای حساس دریایی از جمله جنگل های حرا و آبسنگهای مرجانی، خورها و خلیج های متعدد گونه های با ارزش از ماهیان سطحی زی، میگوها، لاکپشت ها، پستانداران دریایی مانند دولفین ها و پرندگان با ارزش مهاجر و بومی مانند حواصیل، باکلان، فلامینگو می باشد. به دلیل تردد سالانه حدود ٤٠٠٠٠ فروند کشتی اقیانوس پیما (که حدود ١٧٠٠٠ فروند از آنها نفت خام منطقه را به سراسر جهان منتقل می نمایند) و فعالیتهای گسترده استخراج منابع نفتی از بستر دریا، سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) بنا به تقاضای دولتهای ساحلی، توافق نمود که از این پس مقررات ویژه ای به منظور پیشگیری از آلودگی در منطقه دریایی خلیج فارس و دریای عمان به مورد اجرا گذاشته شود. اجرای این مقررات در منطقه ویژه دریایی اقدامی موثر برای حفاظت از محیط زیست ارزشمند خلیج فارس و دریای عمان میباشد.**

 **مناطق بویژه حساس دریایی(          (Particulary Sensitive Sea Areas  PSSAs**

 **نـاحیه ای که به دلایل اکولوژیک, اجتماعی ـ اقتصادی یا علمی و آسیب پذیری نسبت بـه فعـالیتهای دریانـوردی نیازمند حمایت ویژه از سوی سازمـانبین المللی دریانـوردی است. مفاهیم مناطق ویژه و بویژه حساس دریایی و پذیرش آنها توسط سازمان بین المللی دریانوردی، امکان توسعه مقررات و برنامه های اجرایی مشترک در چنین مناطقی که به لحاظ زیست محیطی از اهمیت فراوانی برخوردار میباشند را فراهم نموده است. وضع مقررات سخت در مناطق ویژه دریایی و مقررات سخت تر در مناطق بویژه حساس دریایی از جمله اقدامات مهم بین المللی است که میتواند برای حفاظت از چنین مناطقی مورد استفاده قرار گیرد که شامل:**

**حفاظت از زیستگاه های طبیعی و بارور در ناحیه ساحلی و پهنه دریایی**

* **حفاظت از پناهگاه های ساحلی با ارزش زایشگاهی, پرورشگاهی و استراحتگاهی برای آبزیان**
* **تضمین پایداری تولیدات اکولوژیک و خدمات زیست محیطی در محیط زیست دریایی**
* **حمایت از ذخایر ژنتیکی گیاهی, جانوری و میکروبی که صنایع, بهداشت, درمان, تغذیه و منسوجاتی که جوامع انسانی به طور مستقیم وغیر مستقیم به آنها وابسته است**
* **حمایت از ارزش های فرهنگی, بومی و سنتی در مناطق ساحلی کشور**