

Circular No.(55) 2020

تعميم رقم (00) لعام ٢٠٢٠م

To:

All Ports General Directors
All Maritime Shipping Agents
All Ports Operators

إلى:

جميع مديري عموم الموانئ
جميع الوكلاء البحريين
جميع الشركات المشغلة العاملة بالموانئ

CC:

Vic President of Maritime Sector- TGA

نسخة إلى:

نائب الرئيس لقطاع النقل البحري بالهيئة العامة للنقل

Vice President for Environmental Affairs at GAMEP

نائب رئيس الهيئة لشؤون البيئة بالهيئة العامة للأرصاد
وحماية البيئة

Subject:

الموضوع:

Preventing ships' exhaust wash water discharges by (EGCS) system designed as open loop into Saudi ports.

منع تصريف مياه غسيل عوادم السفن عن طريق نظام
تنظيف غاز العادم المصمم كحلقة مفتوحة في الموانئ.

Further to Circular No. (21) of 2019, attached to the circular issued by the Vice President of the Maritime Transport Sector at the Transport General Authority for regarding instructions for compliance with the provisions of article (14) of Annex VI of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), which includes paragraph (3) For ships using alternative measures that complying with equivalent requirement on board Such as(Exhaust Gas Cleaning system "EGCS" that can be designed as open loop or closed loop) as set out in article (4.1) of Annex VI of MARPOL Convention.

إحاقاً للتعميم رقم (٢١) لسنة ٢٠١٩ المرفق به التعميم الصادر عن نائب رئيس قطاع النقل البحري بالهيئة العامة للنقل بشأن التعليمات الخاصة بالالتزام بأحكام المادة (١٤) من الملحق السادس للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (ماربول) والمتضمن الفقرة (٣) بالنسبة للسفن التي تستخدم تدابير بديلة لتمثل لمتطلبات المكافئات على متنها مثل(نظام تنظيف غاز العادم "EGCS" الذي يمكن تصميمه كحلقة مفتوحة أو حلقة مغلقة) على النحو المنصوص عليه في المادة (٤،١) من الملحق السادس الواردة في اتفاقية MARPOL.

Whereas instructions ,That we received from General Authority of Meteorology and Environmental Protection "GAMEP" about the mechanism of the exhaust wash water discharges , which includes preventing the ships' disposal of that water into the territorial water of the kingdom of Saudi Arabia .

وحيث أن التعليمات التي وردت من الهيئة العامة للأرصاد وحماية البيئة "GAMEP" حول آلية تصريف مياه غسيل العادم والتي تشمل منع تصريف السفن تلك المياه في المياه الإقليمية للمملكة العربية السعودية.



So, Now Saudi Ports Authority circulating to Preventing ships' exhaust wash water discharges by (EGCS) system designed as open loop into Saudi ports until an environmental standard is issued in this regard.

وبناء عليه، فإن الهيئة العامة للموانئ تؤكد على منع تصريف مياه غسيل عوادم السفن عن طريق نظام تنظيف غاز العادم المصمم كحلقة مفتوحة في الموانئ السعودية، حتى إصدار معيار بيئي في هذا الصدد.

Kindly, You are obliged to these necessary procedures in your respective areas of competence, and inform all shipping lines and companies accordingly.

للاعتناء واتخاذ الإجراءات اللازمة للبدء في تطبيق تلك الإجراءات كلا فيما يخصه، وإبلاغ كافة الخطوط والشركات الملاحية بذلك .

الهيئة العامة للموانئ
Saudi Ports Authority



بسم الله الرحمن الرحيم



Circular No.(55) 2020

تعميم رقم (00) لعام ٢٠٢٠م

To: إالى:
 All Ports General Directors جميع مديري عموم الموانئ
 All Maritime Shipping Agents جميع الوكلاء البحريين
 All Ports Operators جميع الشركات المشغلة العاملة بالموانئ

CC: نسخة إالى:
 Vic President of Maritime Sector- TGA نائب الرئيس لقطاع النقل البحري بالهيئة العامة للنقل

Vice President for Environmental Affairs at GAMEP نائب رئيس الهيئة لشؤون البيئة بالهيئة العامة للأرصاد وحماية البيئة

Subject: الموضوع:

Preventing ships' exhaust wash water discharges by (EGCS) system designed as open loop into Saudi ports. منع تصريف مياه غسيل عوادم السفن عن طريق نظام تنظيف غاز العادم المصمم كحلقة مفتوحة في الموانئ.

Further to Circular No. (21) of 2019, attached to the circular issued by the Vice President of the Maritime Transport Sector at the Transport General Authority for regarding instructions for compliance with the provisions of article (14) of Annex VI of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), which includes paragraph (3) For ships using alternative measures that complying with equivalent requirement on board Such as(Exhaust Gas Cleaning system "EGCS" that can be designed as open loop or closed loop) as set out in article (4.1) of Annex VI of MARPOL Convention. إلحاقاً للتعميم رقم (٢١) لسنة ٢٠١٩ المرفق به التعميم الصادر عن نائب رئيس قطاع النقل البحري بالهيئة العامة للنقل بشأن التعليمات الخاصة بالالتزام بأحكام المادة (١٤) من الملحق السادس للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (ماربول) والمتضمن الفقرة (٣) بالنسبة للسفن التي تستخدم تدابير بديلة تمثل لمتطلبات المكافئات على متنها مثل(نظام تنظيف غاز العادم "EGCS" الذي يمكن تصميمه كحلقة مفتوحة او حلقة مغلقة) على النحو المنصوص عليه في المادة (١٤) من الملحق السادس الواردة في اتفاقية MARPOL.

Whereas instructions ,That we received from General Authority of Meteorology and Environmental Protection "GAMEP" about the mechanism of the exhaust wash water discharges , which includes preventing the ships' disposal of that water into the territorial water of the kingdom of Saudi Arabia . وحيث أن التعليمات التي وردت من الهيئة العامة للأرصاد وحماية البيئة "GAMEP" حول آلية تصريف مياه غسيل العادم والتي تشمل منع تصريف السفن تلك المياه في المياه الإقليمية للمملكة العربية السعودية.

بسم الله الرحمن الرحيم



So, Now Saudi Ports Authority circulating to Preventing ships' exhaust wash water discharges by (EGCS) system designed as open loop into Saudi ports until an environmental standard is issued in this regard.

وبناء عليه، فإن الهيئة العامة للموانئ تؤكد على منع تصريف مياه غسيل عوادم السفن عن طريق نظام تنظيف غاز العادم المصمم كحلقة مفتوحة في الموانئ السعودية. حتى إصدار معيار بيئي في هذا الصدد.

Kindly, You are obliged to these necessary procedures in your respective areas of competence, and inform all shipping lines and companies accordingly.

للاعتناء واتخاذ الإجراءات اللازمة للبدء في تطبيق تلك الإجراءات كلا فيما يخصه، وإبلاغ كافة الخطوط والشركات الملاحية بذلك.

أ. م. محمد الجندل ح. م.

الهيئة العامة للموانئ
Saudi Ports Authority

- صورة لمكتب معالي رئيس الهيئة العامة للموانئ
- صورة لأصحاب السعادة النواب
- صورة للإدارة العامة للرقابة والتفتيش
- صورة للإدارة العامة للعمليات والسلامة البحرية
- صورة للصادر

الرقم CSP-19-014

التاريخ 26 December 2019

المرفقات

الهيئة العامة للنقل

TRANSPORT GENERAL AUTHORITY



(FIV)

3. For ships using alternative measures complying with the equivalents requirement (such as Exhaust Gas Cleaning System EGCS "Scrubbers") as set out in MARPOL Annex VI Regulation 4, the requirements of above paragraphs 1 and 2 can be exempted. The term "alternative measures", for the purpose of this Circular, means ships using any installation, appliance or alternative fuels capable of achieving the same or better emission reduction level compared to that required by regulations.

3. بالنسبة للسفن التي تستخدم تدابير بديلة تمثل متطلبات المكافآت (مثل نظام تنظيف الغازات العادمة EGCS "جهاز التنظيف") على النحو المنصوص عليه في المادة 4 من الملحق السادس لإتفاقية MARPOL، يمكن إعفاءها من متطلبات الفقرتين 1 و2 أعلاه، يعني مصطلح "تدابير بديلة"، لأغراض هذا التعميم، السفن التي تستخدم أي تركيب أو جهاز أو وقود بديل قادر على تحقيق مستوى منخفض للانبعاثات نفسه أو أفضل مقارنة بالمستوى المطلوب في اللوائح.
4. Crew members must be properly trained in the use of the EGCS and the system must be kept in good working order, with maintenance up to date and monitoring devices fully operational.

4. يجب تدريب أعضاء الطاقم بشكل صحيح على استخدام EGCS ويجب الحفاظ على النظام في حالة عمل جيدة، مع تحديث الصيانة وتشغيل أجهزة المراقبة بالكامل.
5. From 1st January 2020 onward, a KSA-flagged ship using or carrying noncompliant fuel oil due to the non-availability of compliant fuel oil must immediately report to TGA and submit Fuel Oil Non Availability Report (FONAR) to the competent authority of the next arrival port if it is a foreign port.

5. اعتباراً من 1 يناير 2020 فصاعداً، يجب على السفينة التي ترفع علم المملكة العربية السعودية والتي تستخدم أو تحمل زيت الوقود غير المتوافق بسبب عدم توفر زيت الوقود المتوافق تقديم تقرير على الفور إلى الهيئة العامة للنقل وتقديم تقرير بعدم توفر زيت الوقود (FONAR) إلى السلطة المختصة في ميناء الوصول القادم (إذا كان الميناء أجنبي).

The copy of FONAR is to be kept onboard for a minimum of 36 months.

يجب الاحتفاظ بنسخة من تقرير FONAR على متن السفينة لمدة لا تقل عن 36 شهراً.
6. From 1st January 2020 onward, a foreign ship using or carrying non-compliant fuel oil due to the non-availability of compliant fuel oil must submit FONAR to TGA before departing from last port and at least 48 hours before entering the Kingdom of Saudi Arabia waters.

6. اعتباراً من 1 يناير 2020 فصاعداً، يجب على كل سفينة أجنبية تستخدم أو تحمل زيت وقود غير متوافق بسبب عدم توفر زيت الوقود المتوافق تقديم تقرير FONAR إلى الهيئة العامة للنقل قبل مغادرة من الميناء الأخير وقبل 48 ساعة على الأقل من دخولها مياه المملكة العربية السعودية.
7. Attached The FONAR report in this circular see (Appendix 1) should be filled and sent to TGA at (FONAR@TGA.GOV.SA)

7. مرفق نموذج تقرير FONAR يعين (المرفق 1) ويرسل إلى الهيئة العامة للنقل عبر البريد الإلكتروني (FONAR@TGA.GOV.SA)
8. The Sulphur content of fuel oil supplied on board is to be confirmed from the supplier's Bunker Delivery Note (BDN), which shall contain the information specified in Appendix V of Annex VI.

8. يتم تأكيد محتوى الكبريت في زيت الوقود المزود على متن السفينة من بيان التزويد بالوقود (BDN)، والذي يجب أن يحتوي على المعلومات المحددة في الملحق الخامس من المرفق السادس.

The BDN shall be retained on board for a period of three (3) years after the fuel is delivered on board and be readily available for inspection.

يجب الاحتفاظ بـ BDN على متن السفينة لمدة ثلاث (3) سنوات بعد تسليم الوقود على متن السفينة ويكون متاحاً بسهولة للتفتيش.

الرقم CSP-19-014

التاريخ 26-December-2019

المرفقات

الهيئة العامة للنقل

TRANSPORT GENERAL AUTHORITY



(٢١٧)

The bunker delivery note shall be accompanied by a representative sample of the fuel oil delivered taking into account guidelines developed in Resolution MEPC.182 (59). The sample is to be sealed and signed by the supplier's representative and the master or officer in charge of bunker operation on completion of bunkering operations and retained under ship's control until the fuel oil is substantially consumed, but in any case for a period of not less than 12 months from the time of delivery.

Where routine commercial sample testing of a fuel oil sample indicates that the fuel delivered differs substantially from that described on the Bunker Delivery Note, the Company and/or bunker supplier may request of having the representative MARPOL sample tested in accordance with Appendix VI of MARPOL Annex VI.

Results of sample tests will be used by the appropriate authority in the Kingdom to establish whether a ship is consuming and/or carrying compliant fuel.

Samples should be analyzed by a laboratory accredited appropriate authority in the Kingdom of Saudi Arabia.

يجب أن ترافق بيان تزويد الوقود بنموذج تمثيلي من زيت الوقود المسلم مع مراعاة المبادئ التوجيهية المبينة بالقرار (59) MEPC.182 يجب أن تكون العينة مختومة وموقعة من ممثل المزود والريان أو الضابط المسؤول عن عملية التزويد عند الانتهاء من عمليات تموين السفينة والاحتفاظ بها تحت سيطرة السفينة حتى يتم استهلاك زيت الوقود بشكل كبير، ولكن على أي حال لفترة لا تقل عن 12 شهرا من تاريخ التسليم.

عندما يشير الاختبار التجاري والروتيني لعينة زيت الوقود إلى أن الوقود الذي يتم تسليمه يختلف اختلافاً كبيراً عن ذلك الموصوف في "بيان تزويد الوقود"، فقد تطلب الشركة و / أو مزود زيت الوقود إجراء اختبار لعينة MARPOL التمثيلية وفقاً للملحق السادس من المرفق السادس لاتفاقية MARPOL.

سيتم استخدام نتائج اختبارات العينات من قبل الجهة المختصة في المملكة لتحديد ما إذا كانت السفينة تستهلك و / أو تحمل وقوداً متوافقاً.

يجب تحليل العينات بواسطة مختبر معتمد من قبل السلطات المختصة في المملكة العربية السعودية.

نائب الرئيس لقطاع النقل البحري

Vice President of Maritime Transport Sector

فريد بن عبدالله القحطاني

Fareed Abdullah Alkahtani

MAWANI موانئ
الهيئة العامة للنقل
رقم الوارد: ١٧٩٠/٢٨/١
تاريخه: ١٤٤١/٥/١
المرفقات: ٥ لفة



APPENDIX 1

FUEL OIL NON-AVAILABILITY REPORT (FONAR)

Note:

1 This report is to be sent to the flag Administration and to the competent authorities in the relevant port(s) of destination in accordance with regulation 18.2.4 of MARPOL Annex VI. The report shall be sent as soon as it is determined that the ship/operator will be unable to procure compliant fuel oil and preferably before the ship leaves the port/terminal where compliant fuel cannot be obtained. A copy of the FONAR should be kept on board for inspection for at least 36 months.

2 This report should be used to provide evidence if a ship is unable to obtain fuel oil compliant with the provisions stipulated in regulations 14.1 or 14.4 of MARPOL Annex VI.

3 Before filing a FONAR, the following should be observed by the ship/operator:

3.1 A fuel oil non-availability report is not an exemption. According to regulation 18.2 of MARPOL Annex VI, it is the responsibility of the Party of the destination port, through its competent authority, to scrutinize the information provided and take action, as appropriate.

3.2 In the case of insufficiently supported and/or repeated claims of non-availability, the Party may require additional documentation and substantiation of fuel oil non-availability claims. The ship/operator may also be subject to more extensive inspections or examinations while in port.

3.3 Ships/operators are expected to take into account logistical conditions and/or terminal/port policies when planning bunkering, including but not limited to having to change berth or anchor within a port or terminal in order to obtain compliant fuel.

3.4 Ships/operators are expected to prepare as far as reasonably practicable to be able to operate on compliant fuel oils. This could include, but is not limited to, fuel oils with different viscosity and different sulphur content not exceeding regulatory requirements (requiring different lube oils) as well as requiring heating and/or other treatment on board.

1 Particulars of ship

1.1 Name of ship: _____

1.2 IMO number: _____

1.3 Flag: _____

1.4 (if other relevant registration number is available, enter here): _____

2 Description of ship's voyage plan

2.1 Provide a description of the ship's voyage plan in place at the time of entry into "country X" waters (and ECA, if applicable) (Attach copy of plan if available):

2.2 Details of voyage:

1 – Last port of departure

2 – First port of arrival in "country X":

3 – Date of departure from last port (dd-mm-yyyy):

4 – Date of arrival at first "country X" (dd-mm-yyyy):

5 – Date ship first received notice that it would be transiting in "country X" waters (and ECA, if applicable) (dd-mm-yyyy):

6 – Ship's location at the time of notice:

7 – Date ship operator expects to enter "country X" waters (and ECA, if applicable) (dd-mm-yyyy):

8 – Time ship operator expects to enter "country X" waters (and ECA, if applicable) (hh:mm UTC):

9 – Date ship operator expects to exit "country X" waters (and ECA, if applicable) (dd-mm-yyyy):

10 – Time ship operator expects to exit "country X" waters (and ECA, if applicable) (hh:mm UTC):

11 – Projected days ship's main propulsion engines will be in operation within "country X" waters (and ECA, if applicable):

12 – Sulphur content of fuel oil in use when entering and operating in "country X" waters (and ECA, if applicable):

3 Evidence of attempts to purchase compliant fuel oil

3.1 Provide a description of actions taken to attempt to achieve compliance prior to entering "country X" waters (and ECA, if applicable), including a description of all attempts that were made to locate alternative sources of compliant fuel oil, and a description of the reason why compliant fuel oil was not available:

3.2 Name and email address of suppliers contacted, address and phone number and date of contact (dd-mm-yyyy):

Please attach copies of communication with suppliers (e.g. emails to and from suppliers)

4 In case of fuel oil supply disruption only

4.1 Name of port at which ship was scheduled to receive compliant fuel oil:

4.2 Name, email address, and phone number of the fuel oil supplier that was scheduled to deliver (and now reporting the non-availability): _____

5 Operation constraints, if applicable

5.1 If non-compliant fuel has been bunkered due to concerns that the quality of the compliant fuel available would cause operational or safety problems on board the ships, the concerns should be thoroughly documented.

5.2 Describe any operational constraints that prevented use of compliant fuel oil available at port:

5.3 Specify steps taken, or to be taken, to resolve these operational constraints that will enable compliant fuel use:

6 Plans to obtain compliant fuel oil

6.1 Describe availability of compliant fuel oil at the first port-of-call in "country X", and plans to obtain it:

6.2 If compliant fuel oil is not available at the first port-of-call in "country X", list the lowest sulphur content of available fuel oil(s) or the lowest sulphur content of available fuel oil at the next port-of-call:

7 Previous Fuel Oil Non-Availability Reports

7.1 If shipowner/operator has submitted a Fuel Oil Non-Availability Report to "country X" in the previous 12 months, list the number of Fuel Oil Non-Availability Reports previously submitted and provide details on the dates and ports visited while using non-compliant fuel oil, as set out below:

Report: _____
Date (dd-mm-yyyy): _____
Port: _____
Type of fuel: _____
Comments: _____

8 Master/Company Information

Master name: _____
Local agent in "country X": _____
Ship operator name: _____
Shipowner name: _____
Name and position of official: _____
Email address: _____
Address (street, city, country, postal/zip code): _____
Telephone number: _____

Signature of Master: _____

Print name: _____
Date (DD/MM/YYYY): _____