



4 Albert Embankment
London SE1 7SR
United Kingdom

+44 (0)20 7735 7611

هاتف

+44 (0)20 7587 3210

فاكس

info@imo.org

بريد إلكتروني

www.imo.org

N096A





	الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض في ما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة والضارة بحرًا لعام 1996
-	بروتوكول بشأن الاستعداد والتصدي والتعاون في ما يتعلق بحوادث التلوث بالمواد الخطرة والضارة لعام 2000
1975	اتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن قلب النفايات والمواد الأخرى لعام 1972
-	بروتوكول عام 1996
-	الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لعام 2001
2008	الاتفاقية الدولية بشأن ضبط الآثار المؤذية لاستخدام النظم السفينية المقاومة للتصاق الشوائب لعام 2001
-	الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه صابورة السفن وترسباتها لعام 2004
-	اتفاقية نيروبي الدولية لإزالة الحطام لعام 2007
-	الاتفاقية الدولية لتفكيك السفن والتصرّف بمكوناتها بشكل آمن وسليم بيئيًا لعام 2009

1979	اتفاق التشغيل المتعلق بالمنظمة الدولية للاتصالات البحرية بواسطة السوائل لعام 1976
1986	اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية لعام 1976
-	بروتوكول عام 1996
-	اتفاقية توريمولينوس الدولية لسلامة سفن الصيد لعام 1977
	بروتوكول عام 1993
	الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين لعام 1978
	الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للعاملين على متن سفن الصيد لعام 1995
	الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحار لعام 1979
	اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 1988
	بروتوكول عام 1988
	الاتفاقية الدولية للانتشال لعام 1989
	الاتفاقية الدولية للاستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيتي لعام 1990

1996	بروتوكول عام 1992
1974	الاتفاق بشأن سفن الركاب العاملة في النقلات الخاصة لعام 1971
1977	بروتوكول بشأن المتطلبات المكانية في سفن الركاب العاملة في النقلات الخاصة لعام 1973
1975	الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية في ميدان النقل البحري للمواد النووية لعام 1971
1978	الاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1971
1994	بروتوكول عام 1976
1996	بروتوكول عام 1992
2001	بروتوكول عام 2000
1977	الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات لعام 1972
1987	اتفاقية أئينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحرًا لعام 1974
1989	بروتوكول عام 1976
-	بروتوكول عام 1990
1979	اتفاقية المنظمة الدولية للاتصالات البحرية بواسطة السوائل لعام 1976

تاريخ سريان المفعول	الاتفاقية/البروتوكول
1980	الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار عام 1974
1981	بروتوكول عام 1978
2000	بروتوكول عام 1988
1977	الاتفاقية بشأن اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار لعام 1972
1983	الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ، في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها
-	بروتوكول عام 1997
1967	اتفاقية تسهيل حركة الملاحة الدولية لعام 1965
1968	الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966
2000	بروتوكول عام 1988
1982	الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن لعام 1969
1975	الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حوادث مسببة للتلوث الزيتي لعام 1969
1983	بروتوكول عام 1973
1975	الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969
1981	بروتوكول عام 1976

جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة ، جنوب أفريقيا ، جورجيا ، جيبوتي ، الدانمرك ، دومينيكا ، الرأس الأخضر ، رومانيا ، زمبابوي ، ساموا ، سان تومي وبرينسيبي ، سانت فنسنت وجزر غرينادين ، سان مارينو ، سانت كيتس ونيفس ، سانت لوسيا ، سري لانكا ، السلفادور ، سلوفاكيا ، سلوفينيا ، سنغافورة ، السنغال ، السودان ، سورينام ، السويد ، سويسرا ، سيراليون ، سيشيل ، شيلي ، صربيا (جمهورية) ، الصومال ، الصين ، العراق ، عمان ، غابون ، غامبيا ، غانا ، غرينادا ، غواتيمالا ، غيانا ، غينيا ، غينيا الاستوائية ، غينيا - بيساو ، فانواتو ، فرنسا ، الفلبين ، فنزويلا (جمهورية _ البوليفارية) ، فنلندا ، فيجي ، فييت نام ، قبرص ، قطر ، كازاخستان ، الكامبيرون ، كرواتيا ، كمبوديا ، كندا ، كوبا ، كوت ديفوار ، كوستاريكا ، كولومبيا ، الكونغو ، الكويت ، كينيا ، لاوس ، لبنان ، لكسمبرغ ، ليبيريا ، ليتوانيا ، مالطة ، ماليزيا ، مدغشقر ، مصر ، المغرب ، المكسيك ، ملاوي ، ملديف ، المملكة العربية السعودية ، المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية ، منغوليا ، موريتانيا ، موريشيوس ، موزامبيق ، مولدوفا ، موناكو ، ميانمار ، ناميبيا ، النرويج ، النمسا ، نيبال ، نيجيريا ، نيكاراغوا ، نيوزيلندا ، هايتي ، الهند ، هندوراس ، هنغاريا ، هولندا ، الولايات المتحدة الأمريكية ، اليابان ، اليمن ، اليونان .

الأعضاء المنتسبون

جزر فارو (الدانمرك) ، ماكاو (الصين) ، هونغ كونغ (الصين) .

عن المنشورات التي تتناول مواضيع أخرى والمنشورات الإلكترونية ، من دائرة المنشورات ، وعنوانها :

Publishing Service, IMO, 4 Albert Embankment,
London SE1 7SR, United Kingdom.

ويتم إرسال قائمة محدثة بالمنشورات عند الطلب .
ويمكن الإطلاع عليها أيضاً في موقع المنظمة البحرية الدولية على الإنترنت : www.imo.org ، حيث يمكن أيضاً شراؤها بواسطة الإنترنت .

الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية في شهر تشرين الثاني/نوفمبر 2009

الاتحاد الروسي ، إثيوبيا ، أذربيجان ، الأرجنتين ،
الأردن ، إريتريا ، إسبانيا ، أستراليا ، إستونيا ،
إسرائيل ، إكوادور ، ألبانيا ، ألمانيا ، الإمارات
العربية المتحدة ، أنتيغوا وبربودا ، إندونيسيا ، أنغولا ،
أوروغواي ، أوغندا ، أوكرانيا ، إيران (جمهورية _
الإسلامية) ، أيرلندا ، أيسلندا ، إيطاليا ، بابوا غينيا
الجديدة ، باراغواي ، باكستان ، البحرين ، البرازيل ،
بربادوس ، البرتغال ، بروناي دار السلام ، بلجيكا ،
بلغاريا ، بليز ، بنغلاديش ، بنما ، بنن ، البوسنة
والهرسك ، بولندا ، بوليفيا (دولة _ المتعددة
القوميات) ، بيرو ، تايلند ، تركمانستان ، تركيا ،
ترينيداد وتوباغو ، توغو ، تونس ، تونغا ، توفالو ،
تيمور - ليشتي ، جامايكا ، الجبل الأسود ، الجزائر ،
جزر البهاما ، جزر سليمان ، اتحاد جزر القمر ،
جزر كوك ، جزر مارشال ، الجماهيرية العربية
الليبية ، الجمهورية التشيكية ، جمهورية تنزانيا
المتحدة ، الجمهورية الدومينيكية ، الجمهورية العربية
السورية ، جمهورية كوريا ، جمهورية كوريا الشعبية
الديمقراطية ، جمهورية الكونغو الديمقراطية ،

وقد تم التوصل إلى ترتيبات رسمية للتعاون مع ما يزيد على 40 منظمة مشتركة بين الحكومات ، في حين مُنحت نحو 60 منظمة دولية غير حكومية الصفة الاستشارية للمشاركة في أعمال مختلف هيئات المنظمة بصفة مراقب . وتمثل هذه المنظمات شريحة عريضة من المصالح البحرية والقانونية والبيئية ، وتسهم في أعمال مختلف الهيئات واللجان من خلال تقديم المعلومات والوثائق والخبرة التقنية . إلا أن هذه المنظمات جميعها لا تتمتع بحق التصويت .

وتضطلع لجنة أو لجنة فرعية عادةً بالأعمال الأولية لإعداد الإتفاقيات ؛ ويتم إعداد مشروع الصك ويُرفع إلى مؤتمر تدعى إليه وفود من جميع دول منظومة الأمم المتحدة - بما فيها الدول غير الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية . ثم يعتمد المؤتمر النص النهائي الذي يُقدّم إلى الحكومات للتصديق عليه .

ويبدأ نفاذ الصك المعتمد على هذا النحو بعد استيفاء متطلبات معينة ، تتضمن دائماً التصديق عليه من قبل عدد معين من البلدان . وبشكل عام ، كلما ازدادت أهمية الاتفاقية ، كلما كانت متطلبات بدء نفاذها أكثر صرامة . ويُعتبر إنفاذ متطلبات الاتفاقية ملزماً للدول الأطراف فيها . وتصبح بعض المدونات إلزامية في إطار اتفاقية أو أكثر من الإتفاقيات الدولية . أما المدونات والتوصيات الأخرى التي تعتمد عليها جمعية المنظمة البحرية الدولية ، فهي ليست ملزمة للحكومات ؛ إلا أن محتوياتها قد تكتسي أهمية مماثلة ، وتتفادها الحكومات في عدة حالات بإدماجها في تشريعاتها الوطنية .

كيفية شراء منشورات المنظمة البحرية الدولية

يمكن الحصول على نصوص الإتفاقيات والصكوك الأخرى الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية ، فضلاً

كيف تعمل ؟

تمارس المنظمة البحرية الدولية أنشطتها من خلال عدد من اللجان واللجان الفرعية المتخصصة . وتتألف جميع هذه الهيئات من ممثلين للدول الأعضاء .



مخطط المراجعة الطوعية للدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية

اعتمد مخطط المراجعة الطوعية للدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية في عام 2005 ، وهو يرمي إلى تزويد الدول الأعضاء بتقييم شامل وموضوعي لمدى فعالية قيامها بإدارة وتنفيذ تلك الصكوك الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية التي يشملها المخطط .

والقصد من مخطط المراجعة إتاحة العديد من الفوائد ، كتحديد المواضيع التي تحقق فيها أنشطة بناء القدرات (مثلا ، قيام المنظمة البحرية الدولية بتوفير المساعدة التقنية للدول الأعضاء) التأثير الناجع . وتطلع الدول الأعضاء نفسها على تعليقات قيمة ترمي إلى مساعدتها في تعزيز قدراتها على تنفيذ الصكوك المنطبقة ، ويتم تزويد جميع الدول الأعضاء بالعبر التي تستخلص من علميات المراجعة بما يعمم الفائدة على الجميع . وتمت عمليات المراجعة الأولى في إطار المخطط في عام 2006 .

برنامج الأمم المتحدة الإنمائي ، إلى جانب هيئات دولية أخرى تساهم في بعض المشاريع ، كبرنامج الأمم المتحدة للبيئة . وتقدّم بعض البلدان أيضاً ، على صعيد فردي ، مساعدات مالية سخية أو غير ذلك من المساعدات - مثلاً ، إتاحة فرص التدريب لطلاب الكليات البحرية وغيرهم من العاملين في القطاع البحري الذين ينتمون إلى بلدان نامية . وقد مكن ذلك المنظمة البحرية الدولية من أن توفر على مدار السنوات برنامج زمالة ناجحاً ساعد على تدريب آلاف الأشخاص .

والجامعة البحرية العالمية في مدينة مالمو ، بالسويد ، التي دُشنت في عام 1983 ، تمثل مشروع المساعدة التقنية الأكثر طموحاً بين المشاريع التي تضطلع بها المنظمة البحرية الدولية . فهي ترمي إلى إتاحة مرافق تدريب ذات مستوى عالٍ لأفراد من بلدان نامية يشغلون مناصب عالية نسبياً في بلدانهم ، إلا أنه بإمكانهم الاستفادة من تدريب إضافي مكثف . وبإمكان الجامعة أن تستوعب حوالي 200 متدرب لمتابعة دورات لمدة سنة أو سنتين .

وأنشأت المنظمة البحرية الدولية أيضاً معهد القانون البحري الدولي ، في مالطة ، للمساعدة في ضمان توافر عدد كافٍ من الخبراء في القانون البحري ، يملكون المعرفة والمهارات الملائمة ، لكي يساعدوا في تنفيذ القانون البحري الدولي وإنفاذه ، وعلى الأخص الكمّ الهائل من القواعد واللوائح الذي يتم إعداده برعاية المنظمة البحرية الدولية - ولاسيما في البلدان النامية .

عن المنظمة البحرية الدولية وعلى استيفاء المعايير التي تنص عليها اتفاقية سولاس وغيرها من الصكوك . وتستخدم المنظمة البحرية الدولية في إطار هذا البرنامج عددًا من المستشارين والاستشاريين لتقديم المشورة إلى الحكومات . وتقوم المنظمة كل عام بأعمال التحضير أو المشاركة في عدة حلقات دراسية وتدريبية وغيرها من اللقاءات التي تهدف إلى مد يد المساعدة في إنفاذ التدابير التي تعتمدها . ويُعقد بعض هذه اللقاءات في مقر المنظمة البحرية الدولية أو في البلدان المتقدمة النمو ، ويُعقد البعض الآخر في البلدان النامية نفسها .

وفي عام 1977 ، اتخذت المنظمة ، إدراكًا منها لأهمية ضمان تنفيذ أفضل للصكوك التي تعتمدها ، خطوات لإضفاء الصفة المؤسسية على لجنة التعاون التقني التابعة لها . وهذه أول مبادرة من نوعها تقوم بها هيئة تابعة للأمم المتحدة .

والتدريب هو عنصر رئيسي من عناصر برنامج المساعدة التقنية . ولا يتسنى حقا إنفاذ التدابير التي تتخذها المنظمة البحرية الدولية بفعالية إلا إذا كان المسؤولون عن ذلك قد حصلوا على التدريب الكامل . وقد ساعدت المنظمة البحرية الدولية على إنشاء أو تطوير أكاديميات التدريب البحري في عدة بلدان في أرجاء العالم . وتقوم بعض هذه الأكاديميات بتلبية الاحتياجات على الصعيد الوطني فحسب . وأنشئت أكاديميات أخرى لتلبية احتياجات منطقة معينة - وهذا نهج عظيم الفائدة عندما لا يكون الطلب على العاملين الأكفاء في بلد معين كافيًا لتبرير التكاليف المالية الباهظة لإنشاء هذه المؤسسات . ووضعت المنظمة البحرية الدولية أيضًا سلسلة من الدورات التدريبية النموذجية لاستخدامها في أكاديميات التدريب .

ولئن كانت المنظمة البحرية الدولية توفر الخبرة لهذه المشاريع ، فإن التمويل يأتي من مصادر مختلفة ، أهمها

ناقلة الغازات المسيلة السائبة ؛ مدونة قواعد السلامة التي تنطبق على المراكب المحمولة دينامياً ؛ مدونة بناء وتجهيز وحدات الحفر البحرية المتنقلة ؛ مدونة مستويات الضجيج على متن السفن ؛ مدونة قواعد السلامة التي تنطبق على السفن التجارية النووية ؛ مدونة قواعد السلامة التي تنطبق على سفن الأغراض الخاصة ؛ المدونة الدولية لنقل الغاز ؛ المدونة الدولية للكيميائيات السائبة ؛ مدونة قواعد السلامة التي تنطبق على نظم الغطس ؛ المدونة الدولية لسلامة نقل الحبوب السائبة ؛ المدونة الدولية لإدارة السلامة ؛ المدونة الدولية لسلامة المركبات العالية السرعة لعام 1994 ؛ المدونة الدولية لسلامة المركبات العالية السرعة لعام 2000 ؛ المدونة الدولية لأجهزة الإنقاذ ؛ المدونة الدولية لتطبيق تدابير إختبار الحرائق ؛ المدونة التقنية لضبط انبعاثات أكسيدات النتروجين من المحركات البحرية التي تعمل بالديزل .

وتناولت توصيات هامة أخرى مسائل كخطط فصل حركة المرور (وهي تفصل بين السفن المبحرة في اتجاهات معاكسة ، وذلك بإنشاء منطقة وسطية محظورة) ؛ واعتماد الكتيبات التقنية ، كالعبارات القياسية للاتصالات البحرية والدليل الدولي الخاص بالبحث والإنقاذ في الجو والبحر (بالاشتراك مع منظمة الطيران المدني الدولي) ، والدليل الخاص بالتلوث البحري ؛ وتدريب الأطقم ؛ ومعايير أداء المعدات السفينية ؛ وعدة مسائل أخرى . وهناك أيضاً خطوط توجيهية تساعد على تنفيذ اتفاقيات وصكوك معينة .

المساعدة التقنية

يرمي برنامج المساعدة التقنية الذي تنفذه المنظمة البحرية الدولية إلى مساعدة الدول ، ومنها عدد كبير من البلدان النامية ، على التصديق على الاتفاقيات الصادرة

المدونات والتوصيات التي تصدر عن المنظمة

اعتمدت المنظمة ، علاوة على الاتفاقيات والصكوك التعاهدية الرسمية الأخرى ، عدة مئات من التوصيات التي تتناول مواضيع شتى .

ويشكل بعضها مدونات أو خطوطاً توجيهية أو ممارسات مستصوبة بشأن مسائل هامة لم يُعتبر تقنينها في إطار صكوك تعاهدية رسمية أمراً مناسباً . ومع أن التوصيات ليست ملزمة للحكومات عادة ، سواء أكانت مدونات أو خلاف ذلك ، فهي تمدها بالإرشادات لصياغة لوائحها ومتطلباتها الوطنية . وتطبق عدة حكومات فعلاً أحكام التوصيات بإدراجها ، كلياً أو جزئياً ، في تشريعاتها أو لوائحها الوطنية . وفي بعض الحالات ، أصبحت بعض المدونات الهامة إلزامية عن طريق إدراج إحالات مرجعية بهذا المعنى في اتفاقية معينة .

ففي حالات ملائمة ، قد تتضمن التوصيات متطلبات إضافية يتبين أنها مفيدة أو ضرورية في ضوء الخبرة المكتسبة من تطبيق الأحكام السابقة . وفي حالات أخرى ، تجيب التوصيات على الاستفسارات المثارة بشأن بعض التدابير ، مما يضمن تفسيرها وتطبيقها بشكل موحد في جميع البلدان .

وفي ما يلي أمثلة على التوصيات والمدونات الرئيسية ، وما إلى ذلك ، التي اعتمدت على مدار السنوات الماضية :

المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة ؛ مدونة الممارسات السلمية للبضائع الصلبة السائبة ؛ المدونة الدولية للإشارات ؛ مدونة بناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة ؛ مدونة الممارسات السلمية للسفن التي تحمل أخشاباً على السطح ؛ مدونة سلامة صيادي الأسماك وسفن الصيد ؛ مدونة بناء وتجهيز السفن

وفي عام 1974 ، اعتمدت المنظمة اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحرًا ، التي أقامت نظامًا للمسؤولية عن الضرر الذي يلحق بالركاب الذي يتم نقلهم على متن السفن البحرية .

وتم تناول المسألة العامة لمسؤولية مالكي السفن في اتفاقية اعتمدت في عام 1957 . وفي عام 1976 ، اعتمدت المنظمة البحرية الدولية اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية ، التي رفعت حدود التعويض بنسبة بلغت في بعض الحالات 300 بالمئة . وقد عيّنت هذه الحدود بالنسبة لنوعين من المطالبات - تلك المتعلقة بالوفاة أو الإصابة الشخصية وتلك المتعلقة بالممتلكات ، كالأضرار التي تلحق بالسفن أو الممتلكات أو المنشآت المينائية .

أما الانتشال البحري ، فقد استند خلال معظم القرن المنصرم إلى صيغة معروفة بمبدأ "الدفع فقط بعد تحصيل النتائج" ("no cure, no pay") . وعلى الرغم من نجاح هذه الصيغة في معظم الحالات ، فإنها لا تأخذ في الحسبان مسألة التلوث : فالذي يقوم بالانتشال ويحول دون وقوع أضرار على نطاق واسع ناجمة عن التلوث ، إلا أنه لا ينفذ السفينة وبضاعتها ، لا يمكنه أن يتوقع استلام أي تعويض . وتداركاً لهذا النقص ، اعتمدت الاتفاقية الدولية للانتشال لعام 1989 . وأصبحت نافذة المفعول في شهر تموز/يوليو 1996 .

وفي عام 2007 ، اعتمدت المنظمة البحرية الدولية اتفاقية نيروبي الدولية لإزالة الحطام لعام 2007 ، التي توفر السند القانوني الذي يتيح للدول أن تزيل أو أن تطلب إزالة حطام السفن الذي يمكنه أن يؤثر سلباً في سلامة الأرواح والسلع والممتلكات في البحار ، فضلاً عن البيئة البحرية .

الطلاء المقاومة لالتصاق الشوائب في السفن ، وستُشَيء آلية للحؤول دون الاستخدامات المحتملة في المستقبل لمواد مؤذية أخرى في النظم السفينية المقاومة لالتصاق الشوائب . وغدت سارية المفعول في عام 2008 .

واعتمدت اتفاقية جديدة أخرى في عام 2004 ، وهي الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه صابورة السفن وترسيباتها ، التي ترمي إلى منع التأثيرات المدمرة المحتملة لانتشار الأحياء المائية الاجتياحية المؤذية التي تنتقل عن طريق مياه صابورة السفن .

وفي شهر أيار/مايو 2009 ، اعتمدت المنظمة البحرية الدولية اتفاقية دولية جديدة بشأن تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها بشكل آمن وسليم بيئياً .

مسائل أخرى

اعتمدت المنظمة البحرية الدولية في عام 1965 اتفاقية تسهيل حركة الملاحة الدولية . وتكمن أهدافها الرئيسية في تقادي التأخير غير اللازم في حركة الملاحة البحرية ، وتسهيل التعاون بين الحكومات ، وضمان أقصى قدر ممكن من التوحيد في المعاملات والإجراءات الإدارية في ما يتصل بوصول السفن إلى الموانئ وبقائها فيها ومغادرتها لها . ودخلت الاتفاقية حيز النفاذ في عام 1967 .

وفي عام 1971 ، عقدت المنظمة ، بالاشتراك مع الوكالة الدولية للطاقة الذرية والوكالة الأوروبية للطاقة النووية التابعة لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي ، مؤتمراً اعتمد الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية في ميدان النقل البحري للمواد النووية .

وفي عام 1990 ، اعتمدت المنظمة البحرية الدولية الاتفاقية الدولية للاستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيتي (اتفاقية OPRC) . وترمي هذه الاتفاقية إلى تعزيز قدرة الدول على مجابهة حالة طارئة . وقد دخلت حيز النفاذ في شهر أيار/مايو 1995 . واعتمد في عام 2000 بروتوكول ذو صلة بهذه الاتفاقية يتناول المواد الخطرة والضرارة (بروتوكول الاستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الناجم عن الحوادث التي تشمل مواد خطرة وضرارة) ، ودخل حيز التنفيذ في عام 2007 .

وفي عام 1996 ، اعتمدت المنظمة البحرية الدولية الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض في ما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة والضرارة بحرًا . وقد أنشأت هذه الاتفاقية نظامًا ذا شقين لتقديم تعويضات يمكن أن يصل مجموعها إلى نحو 250 مليون جنيه إسترليني . وهي لا تشمل جوانب التلوث فحسب ، بل تتضمن أيضًا مخاطر أخرى ، كالحريق والانفجار . وجرى أيضًا إعداد بروتوكول لتحديث اتفاقية عام 1996 .

وتضطلع المنظمة بوظائف الأمانة في ما يتصل باتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن قلب النفايات والمواد الأخرى لعام 1972 (اتفاقية لندن) ، التي أصبحت نافذة المفعول في عام 1975 . وبروتوكول عام 1996 لاتفاقية لندن ، الذي دخل حيز التنفيذ في عام 2006 ، سيحل في نهاية المطاف محل اتفاقية لندن التي سرى مفعولها في عام 1972 . ويحظر هذا البروتوكول طرح النفايات في البحر ، باستثناء مواد معينة مدرجة في قائمة معتمدة .

واعتمدت المنظمة البحرية الدولية الاتفاقية الدولية بشأن ضبط الآثار المؤذية لاستخدام النظم السفينية المقاومة لانتصاق الشوائب في عام 2001 . وتحظر هذه الاتفاقية استخدام المركبات العضوية القصدية المؤذية في مواد



ويتضمن مرفق للاتفاقية اعتمد في عام 1997 لوائح لمنع تلوث الهواء من السفن ، وقد دخل هذا المرفق حيز التنفيذ في عام 2005 ، واعتمد مرفق منقح في عام 2008 ، على أن يسري مفعوله في عام 2010 . وترمي اللوائح المنقحة إلى تحقيق تخفيض تدريجي لانبعاثات أكسيد الكبريت (SO_x) من السفن وإلى التوصل إلى مزيد من التخفيض في انبعاثات أكسيد النتروجين (NO_x) من المحركات البحرية .

13

وتعمل المنظمة البحرية الدولية بدأب أيضاً على اعتماد آلية تنظيمية متينة وعالمية للحد من انبعاثات غازات الدفيئة من عمليات النقل البحري وتخفيضها ، مما يسهم بالتالي في تباطؤ وتيرة تغيّر المناخ .

وفي عام 1978 ، عقدت المنظمة البحرية الدولية مؤتمراً بشأن سلامة الناقلات ومنع التلوث ، اعتمد بروتوكولا لاتفاقية ماربول لعام 1973 تناول تدابير إضافية ، تضمنت متطلبات متعلقة بتقنيات تشغيلية معينة وعدداً من المتطلبات المنقحة المتعلقة بالبناء . وفي واقع الأمر ، فإن بروتوكول عام 1978 المتعلق باتفاقية ماربول لعام 1973 يشمل الاتفاقية الأصلية مع تعديلات . ويشار إلى الصك الجامع هذا عادة باسم اتفاقية ماربول 78/73 . وقد غدا نافذ المفعول في شهر تشرين الأول/أكتوبر 1983 . وأدخلت تعديلات على هذه الاتفاقية عدة مرات منذ ذلك التاريخ .

منع التلوث . . . منح التعويضات

بالرغم من أن اتفاقية منع التلوث الزيتي لعام 1954 عُقدت في عام 1962 ، إلا أن تحطم الناقل *Torrey Canyon* في عام 1967 أدى إلى وضع سلسلة من الاتفاقيات والصكوك الأخرى ، بما في ذلك إدخال تعديلات إضافية على اتفاقية عام 1954 اعتمدت في عام 1969 .

فالاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حوادث مسببة للتلوث الزيتي لعام 1969 ، التي أقرت حق الدول الساحلية في التدخل في الحوادث التي تقع في أعالي البحار التي يُحتمل أن تؤدي إلى التلوث الزيتي ، غدت نافذة المفعول في عام 1975 . أما الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969 ، والاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1971 ، فإنهما تشكلان معاً نظاماً لتقديم التعويضات إلى ضحايا التلوث الزيتي .

وفي عام 1971 ، أدخلت تعديلات أخرى على اتفاقية التلوث الزيتي لعام 1954 . إلا أن الشعور العام الذي ساد آنذاك أدرك الحاجة إلى صك جديد تماماً لضبط تلوث البحار من السفن . ولذلك ، عقدت المنظمة البحرية الدولية مؤتمراً رئيسياً في عام 1973 لمناقشة مشكلة التلوث البحري من السفن برمتها ، تمخض عنه اعتماد اتفاقية شاملة لمكافحة التلوث لأول مرة ، وهي الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (اتفاقية ماربول) .

ولا تتناول اتفاقية ماربول التلوث الزيتي فحسب ، بل تعنى أيضاً بالتلوث من الكيماويات والمواد الضارة الأخرى والقمامة ومياه المجاري . وهي تحدّ كثيراً من كمية الزيوت التي يمكن تصريفها في البحر من السفن ، وتحظر أعمال التصريف هذه تماماً في مناطق معينة .

وأهم هذه التدابير وأبعدها أثرًا المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (مدونة ISPS) . فهي تقتضي ، في ما تقتضيه ، من الحكومات أن تجري تقييمات للمخاطر من أجل تحديد مستوى التهديدات الأمنية في موانئها ، ومن السفن والموانئ ، على حد سواء ، أن تعين ضباطًا مكرّسين للأمن وأن تنفذ خططًا أمنية رسمية ترسمها وتقرّها حكوماتها .

واعتمدت المنظمة البحرية الدولية صكوكًا أخرى ذات صلة بالأمن البحري ، تتضمن خطوطًا توجيهية للإدارات وقطاع النقل البحري بشأن مواجهة أعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن ؛ وتوصيات بشأن التدابير الأمنية لعبّارات نقل الركاب التي تقوم برحلات دولية نقل مدتها عن 24 ساعة ، وتوصيات بشأن التدابير الأمنية في الموانئ ؛ وخطوطًا توجيهية بشأن توزيع المسؤوليات المتصلة بالتماس النسوية الناجحة لحالات المسافرين خلسة ؛ وخطوطًا توجيهية لمنع وقمع تهريب المخدرات والمؤثرات العقلية والسلائف الكيميائية على متن السفن التي تقوم برحلات دولية .



الأمن البحري

احتلت مسائل الأمن البحري مركز الصدارة للمرة الأولى في جدول أعمال المنظمة البحرية الدولية في أعقاب اختطاف سفينة الرحلات السياحية الإيطالية *Achille Lauro* في شهر تشرين الأول/أكتوبر 1985 . فاعتمدت المنظمة قراراً بشأن التدابير التي ترمي إلى منع الأعمال غير المشروعة التي تهدد سلامة السفن وأمن ركابها وأطقمها ، وأصدرت في عام 1986 الإرشادات بشأن التدابير التي ترمي إلى منع الأعمال غير المشروعة التي تستهدف الركاب والطاقم على متن السفن .

وفي عام 1988 ، اعتمدت اتفاقية قمع الأعمال المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية (اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة) ، مقرونة ببروتوكول يوسّع نطاق متطلباتها بحيث يشمل الأعمال غير المشروعة التي تستهدف المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري . وجرى تحديث الاتفاقية والبروتوكول وتنقيحهما في عام 2005 .

وفي أعقاب الأعمال الإرهابية الشنيعة التي شهدتها العالم ، والتي استهدفت العديد منها البنى التحتية للنقل ، اعتمدت المنظمة البحرية الدولية في عام 2002 مجموعة شاملة من التدابير التي تتناول الأمن البحري ، دخلت حيز التنفيذ في شهر تموز/يوليو 2004 .





واعتمدت المنظمة في عام 1976 اتفاقية المنظمة الدولية للاتصالات البحرية بواسطة السواتل (إنمارسات) واتفاق التشغيل المتعلق بهذه المنظمة . وأصبحت الاتفاقية نافذة المفعول في شهر تموز/يوليو 1979 ، ونجم عنها لاحقاً تأسيس المنظمة الدولية للاتصالات الساتلية المتحركة (IMSO) (ظلت إنمارسات شركة تجارية) التي يقع مقرها ، مثلها مثل المنظمة البحرية الدولية ، في لندن .

ويختلف صيد الأسماك أيما اختلاف عن الأشكال الأخرى للنشاط البحري بحيث يتعذر تطبيق أي اتفاقية من اتفاقيات المنظمة بشكل مباشر على سفن الصيد . ورمت اتفاقية توريمولينوس الدولية لسلامة سفن الصيد لعام 1977 إلى تدارك بعض هذه المشكلات ، إلا أن الصعوبات التقنية حالت دون دخولها حيز التنفيذ . وجرى تعديلها بواسطة بروتوكول في عام 1993 .

ودأبت المنظمة البحرية الدولية على إيلاء الأهمية القصوى لتدريب العاملين على متن السفن . وعقدت مؤتمراً في عام 1978 اعتمد الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين .

وأصبحت الاتفاقية نافذة المفعول في شهر نيسان/أبريل 1984 وأرست لأول مرة معايير دنيا مقبولة دولياً تتعلق بالأطقم . ونقحت هذه الاتفاقية في عام 1995 بحيث أضحت المنظمة البحرية الدولية مخولة بالتدقيق في إجراءات الإدارة والتدريب والإجازة التي تتبعها الأطراف في الاتفاقية . وأصبحت التعديلات نافذة المفعول في عام 1997 .

السلامة

كان من الملائم أن يتناول أول مؤتمر دعت المنظمة إلى عقده في عام 1960 السلامة البحرية . وقد اعتمد ذلك المؤتمر الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحار (اتفاقية سولاس) التي دخلت حيز النفاذ في عام 1965 لتحل محل النص الذي اعتمد في عام 1948 . وتناولت اتفاقية سولاس لعام 1960 تدابير واسعة النطاق ترمي إلى تعزيز سلامة النقل البحري . وشملت هذه التدابير التقسيم الداخلي والاتزان ؛ والآلات والمنشآت الكهربائية ؛ والوقاية من الحرائق وكشفها وإخمادها ؛ وأجهزة الإنقاذ ؛ والإبراق الراديوي والمهاتف الراديوية ؛ وسلامة الملاحة ؛ وحمل الحبوب ؛ وحمل السلع الخطرة ؛ والسفن النووية .

واعتمدت المنظمة البحرية الدولية في عام 1974 صيغة جديدة لاتفاقية سولاس تضمنت التعديلات التي اعتمدت على اتفاقية عام 1960 ، فضلاً عن تغييرات أخرى ، منها إجراءات محسنة بشأن التعديلات تغدو بموجبها التعديلات التي تعتمدها لجنة السلامة البحرية سارية المفعول في تاريخ محدد سلفاً ، ما لم يعترض عليها عدد معين من الدول . وأصبحت اتفاقية سولاس لعام 1974 نافذة المفعول في 25 أيار/مايو 1980 . ومنذ ذلك التاريخ ، أدخلت عليها تعديلات في مرات عديدة روعيت فيها التطورات التقنية والتغييرات التي يشهدها قطاع النقل البحري .

وتشمل الاتفاقيات الأخرى المتصلة بالسلامة التي اعتمدها المنظمة البحرية الدولية ما يلي : الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 (وهي صيغة محدثة لاتفاقية عام 1930 السابقة) ؛ والاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن لعام 1969 ؛ والاتفاقية بشأن اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار (COLREG) لعام 1972 ، التي جعلت خطب فصل حركة مرور السفن التي تعتمدها المنظمة إلزامية وأدت إلى خفض عدد حوادث التصادم في عدة مناطق بدرجة كبيرة ؛ والاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحار لعام 1979 .



ماذا تفعل ؟

عملت المنظمة على اعتماد زهاء 50 اتفاقية وبروتوكولاً ، واعتمدت كذلك ما يزيد على 1 000 مدونة وتوصية تتعلق بالسلامة البحرية ومنع التلوث وما يتصل بهما من مسائل .



ولجنة التعاون التقني مسؤولة عن تنسيق أعمال المنظمة في تقديم المساعدة التقنية في الميدان البحري ، ولاسيما إلى البلدان النامية .

ولجنة التسهيلات مسؤولة عن أنشطة ووظائف المنظمة المتعلقة بتسهيل حركة النقل البحري الدولي . وتهدف الأنشطة والوظائف هذه إلى تقليل الإجراءات الرسمية وتبسيط الوثائق المطلوبة من السفن عند دخول الموانئ أو غيرها من الفرض البحرية أو مغادرتها .

وباب المشاركة في جميع اللجان التابعة للمنظمة البحرية الدولية مفتوح أمام جميع الحكومات الأعضاء على قدم المساواة .

ويترأس أمانة المنظمة البحرية الدولية الأمين العام الذي يساعده قرابة 300 موظف دولي . ويقوم المجلس بتعيين الأمين العام ، بموافقة الجمعية .



والمنظمة هي منظمة تقنية يضطلع عدد من اللجان واللجان الفرعية بتنفيذ أغلب أعمالها . ولجنة السلامة البحرية (MSC) هي أقدم هذه اللجان .

أما لجنة حماية البيئة البحرية (MEPC) ، فقد أنشأتها الجمعية في شهر تشرين الثاني/نوفمبر 1973 . وهي مسؤولة عن تنسيق أنشطة المنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن ومكافحته .

5

وهناك عدد من اللجان الفرعية تدلّ أسماؤها على مجالات اختصاصاتها ، وهي : سلامة الملاحة (NAV) ؛ والاتصالات الراديوية والبحث والانتقاذ (COMSAR) ؛ ومعايير التدريب والخفارة (STW) ؛ والسلع الخطرة والبضائع الصلبة والحاويات (DSC) ؛ وتصميم السفن وتجهيزها (DE) ؛ والوقاية من الحرائق (FP) ؛ والأتزان وخطوط التحميل وسلامة سفن الصيد (SLF) ؛ والتنفيذ من قبل دولة العلم (FSI) ؛ والسوائل والغازات السائبة (BLG) .

وشكّلت اللجنة القانونية في الأصل لمعالجة المشاكل القانونية التي نشأت عن حادثة السفينة *Torrey Canyon* التي وقعت في عام 1967 ، ولكنها أصبحت بعد ذلك لجنة دائمة مسؤولة عن النظر في أي مسائل قانونية تقع في نطاق عمل المنظمة .

في هذا السياق ، عقدت الأمم المتحدة مؤتمراً في عام 1948 اعتمد اتفاقية أنشئت بموجبها المنظمة البحرية الدولية* (IMO) ، وهي أول هيئة دولية مخصصة حصراً للمسائل البحرية .

وخلال فترة السنوات العشر الممتدة من تاريخ اعتماد الاتفاقية إلى موعد دخولها حيز النفاذ في عام 1958 ، استرعت الاهتمام الدولي مسائل أخرى تتعلق بالسلامة ، ولكنها تتطلب معالجة مختلفة بعض الشيء . وكانت إحدى أهم هذه المسائل مسألة خطر التلوث البحري من السفن ، ولاسيما التلوث من الزيت الذي تحمله الناقلات . وتم بالفعل اعتماد اتفاقية دولية في هذا الصدد في عام 1954 ، واضطلعت المنظمة البحرية الدولية بمسؤولية إدارتها والعمل على تنفيذها في شهر كانون الثاني/يناير 1959 . ومنذ البداية ، كان تعزيز السلامة البحرية ومنع التلوث البحري أهم أهداف المنظمة . وفي مطلع الألفية الثالثة ، أصبح الأمن البحري موضع اهتمام رئيسي من قبل المنظمة .

وتتلخص الأهداف الإجمالية في شعار المنظمة البحرية الدولية : "سلامة النقل البحري وأمنه وفعاليتته في محيطات نظيفة" .

والمنظمة هي الوكالة المتخصصة الوحيدة من وكالات الأمم المتحدة التي يوجد مقرها في المملكة المتحدة . وهي تتكون حالياً (تشرين الثاني/نوفمبر 2009) من 169 دولة عضواً وثلاثة أعضاء منتسبين . وتجتمع الجمعية ، وهي تشكل مجلس إدارة المنظمة ، مرة كل سنتين . ويقوم المجلس ، الذي يتألف من 40 حكومة عضواً تنتخبها الجمعية ، بدور مجلس إدارة المنظمة في ما بين دورات الجمعية .

* عرفت المنظمة حتى عام 1982 باسم المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية (IMCO) .

ما هي المنظمة

ساد الاعتقاد منذ عهد طويل ، نظراً للطابع الدولي الذي يتسم به قطاع النقل البحري ، بأن القيام بأي عمل على الصعيد الدولي لتعزيز سلامة الأنشطة البحرية سيكون أكثر فعالية مما لو نفذته بلدان منفردة تعمل بشكل مستقل ودون تنسيق مع البلدان الأخرى .



Alfonso Roca : تصميم الغلاف

المنظمة البحرية الدولية ما هي



المنظمة البحرية الدولية