

المنظمة البحرية الدولية - ماهيتها



المنظمة البحرية الدولية

المنظمة البحرية الدولية - ماهيتها

دفع الطابع الدولي الذي يتسم به قطاع النقل البحري إلى الاعتقاد لفترة طويلة أن التحرك دوليا لتحسين سلامة الأنشطة البحرية هو أكثر فعالية من تحرك كل بلد على حدة ومن جانب واحد ومن دون تنسيق مع البلدان الأخرى .



يتألف من 40 حكومة عضواً تنتخبها الجمعية ، مقام الهيئة التوجيهية للمنظمة .

والمنظمة منظمة تقنية بضطلع بمعظم أعمالها عددً من اللجان واللجان الفرعية .

وتمثل لجنة السلامة البحرية (MSC) ، فضلاً عن الجمعية والمجلس ، أحد أبرز الأجهزة التي شكلت بمقتضى اتفاقية إنشاء المنظمة البحرية الدولية التي اعتمدت في عام 1948 . وتعالج لجنة السلامة البحرية اليوم جميع المسائل ذات الصلة بسلامة النقل البحري والأمن البحري وأعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن .

أما لجنة حماية البيئة البحرية (MEPC) المسؤولة عن تنسيق أنشطة المنظمة في مجال منع تلوث البيئة من السفن ومكافحته ، فأنشأتها الجمعية في تشرين الثاني/نوفمبر 1973 .

وتشتمل هاتان اللجنتان على عدد من اللجان الفرعية هي : اللجنة الفرعية المعنية بالعنصر البشري والتدريب والخفارة سلامة الملاحة (HTW) ؛ واللجنة الفرعية المعنية بتنفيذ صكوك المنظمة البحرية الدولية (III) ؛ واللجنة الفرعية المعنية بالملاحة والاتصالات والبحث والإنقاذ (NCSR) ؛ واللجنة الفرعية المعنية بمنع التلوث ومواجهته (PPR) ؛ واللجنة الفرعية المعنية بتصميم السفن وبنائها (SDC) ؛ واللجنة الفرعية المعنية بنظم السفن وتجهيزاتها (SSE) ؛ واللجنة الفرعية المعنية بنقل البضائع والحاويات (CCC) .

هذا هو السياق الذي عقدت فيه الأمم المتحدة في عام 1948 مؤتمراً اعتمد اتفاقية إنشاء المنظمة البحرية الدولية* التي أضحت أول هيئة دولية مخصصة حصراً للمسائل البحرية .

وخلال فترة السنوات العشر الفاصلة بين تاريخ اعتماد الاتفاقية وتاريخ دخولها حيز النفاذ في عام 1958 ، استرعت اهتمام المجتمع الدولي مشاكلُ أخرى تتعلق بالسلامة لكنها تتطلب معالجةً مختلفة بعض الشيء . وأبرز هذه المشاكل تمثل في خطر التلوث البحري من السفن ، ولاسيما التلوث من الزيت الذي تحمله الناقلات . فاعتمدت اتفاقية دولية بشأنها في عام 1954 ، واضطلعت المنظمة البحرية الدولية بمسؤولية إدارة شؤونها والتعريف بها في كانون الثاني/يناير 1959 . ومنذ البداية ، كان تعزيز السلامة البحرية ومنع التلوث البحري أهم أهداف المنظمة . وفي مطلع الألفية الثالثة ، أصبح الأمن البحري موضوعاً آخر من المواضيع الرئيسية التي تهتم بها المنظمة .

والأهداف العامة للمنظمة البحرية الدولية تتجسد في شعارها : "سلامة النقل البحري وأمنه وفعاليتها في محيطات نظيفة" .

والمنظمة البحرية الدولية هي الهيئة المتخصصة الوحيدة من هيئات الأمم المتحدة التي تتخذ من المملكة المتحدة مقراً . وهي تضم حالياً (حتى حزيران/يونيو 2013) 170 دولة عضواً وثلاثة أعضاء منتسبين . والجمعية ، التي تشكل هيئتها التوجيهية ، تجتمع مرة كل سنتين . وفي فترات ما بين دورات الجمعية ، يقوم المجلس ، الذي

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



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

وأمانة المنظمة البحرية الدولية التي تضم نحو 300 موظف دولي يشرف عليها الأمين العام الذي يعينه المجلس بموافقة الجمعية .

واللجنة القانونية ، التي شكّلت في الأصل لمعالجة المشاكل القانونية التي استتبعها حادثة السفينة *Torrey Canyon* التي وقعت في عام 1967 ، أصبحت في ما بعد لجنة دائمة مسؤولة عن النظر في كل المسائل القانونية المشمولة باختصاصات المنظمة .

ولجنة التعاون التقني مسؤولة عن تنسيق أنشطة المساعدة التقنية التي تضطلع بها المنظمة في الميدان البحري ، ولاسيما تلك الأنشطة التي تنفّذ لفائدة البلدان النامية .

ولجنة التسهيلات مسؤولة عن الأنشطة والمهام التي تنفذها المنظمة لتسهيل حركة النقل البحري الدولي . والغرض من هذه الأنشطة والمهام هو تقليص المعاملات الرسمية وتبسيط الوثائق المطلوبة من السفن عند دخول الموانئ أو سائر الفُرُض البحرية أو مغادرتها .



أعمالها

أدت المنظمة دوراً حيوياً لاعتماد زهاء 50 اتفاقية وبروتوكولاً ، واعتمدت ما يزيد على 1 000 مدونة وتوصية تتعلق بالسلامة البحرية والأمن البحري ومنع التلوث ومسائل أخرى ذات صلة.



محدثة لاتفاقية أخرى اعتمدت في عام 1930) ؛
والاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن لعام 1969 ؛
والاتفاقية بشأن اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار
لعام 1972 (COLREG) ، التي جعلت خطط فصل
حركة مرور السفن التي تعتمد المنظمة إلزامية
وانخفض بفضلها عدد حوادث التصادم في عدة مناطق
انخفاضاً كبيراً ؛ والاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في
البحار لعام 1979 .

وفي عام 1976 ، اعتمدت المنظمة اتفاقية إنشاء
المنظمة الدولية للاتصالات البحرية بواسطة السوائل
(إنمارسات) واتفاق التشغيل المتعلقة بها . ودخلت هذه
الاتفاقية حيز النفاذ في تموز/يوليو 1979 ، وأثمرت
لاحقاً عن تأسيس المنظمة الدولية للاتصالات الساتلية
المتنقلة (IMSO) (بقيت إنمارسات شركة تجارية) التي ،
شأنها شأن المنظمة البحرية الدولية ، تتخذ من لندن
مقرّاً لها .

ويختلف صيد الأسماك إلى حد بعيد عن أشكال النشاط
البحري الأخرى لدرجة أنه يصعب تطبيق معظم
اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية تطبيقاً مباشراً على
سفن الصيد . وكان الغرض من اتفاقية توريبولينوس
الدولية لسلامة سفن الصيد لعام 1977 حل بعض هذه
المشكلات ، إلا أن الصعوبات التقنية حالت دون
دخولها حيز النفاذ . وعُدلت ببروتوكول اعتمد في
عام 1993 . واعتمد مؤتمر عُقد في جنوب أفريقيا في
تشرين الأول/أكتوبر 2012 اتفاقاً يساعد على دخول
الاتفاقية حيز النفاذ .

خُصص أول مؤتمر عقدته المنظمة في عام 1960 ،
بحسب ما اقتضى الأمر ، لمسألة السلامة البحرية .
واعتمد هذا المؤتمر الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في
البحار (اتفاقية سولاس) التي دخلت حيز النفاذ في
عام 1965 لتحلّ محلّ نص اعتمد في عام 1948 .
وتناولت اتفاقية سولاس لعام 1960 مجموعة واسعة من
التدابير التي ترمي إلى تعزيز سلامة النقل البحري .
وشملت هذه التدابير التقسيم الداخلي للسفينة واتزانها ؛
والآلات والمنشآت الكهربائية الموجودة على متنها ؛
والوقاية من الحرائق وكشفها وإخمادها ؛ وأجهزة الإنقاذ ؛
 وإرسال الرسائل بالأجهزة اللاسلكية والاتصالات
بالأجهزة اللاسلكية ؛ وسلامة الملاحة ؛ وحمل الحبوب ؛
وحمل السلع الخطرة ؛ والسفن النووية .

وفي عام 1974 ، اعتمدت المنظمة البحرية الدولية
صيغة جديدة لاتفاقية سولاس تضمنت التعديلات التي
أدخلت على اتفاقية عام 1960 وتعديلات أخرى
اشتملت على إجراءات محسنة تدخل بموجبها
التعديلات التي تعتمدها لجنة السلامة البحرية حيز
النفاذ في تاريخ محدد ، ما لم يعترض عليها عدد معين
من الدول . ودخلت اتفاقية سولاس لعام 1974 حيز
النفاذ في 25 أيار/مايو 1980 وأدخلت عليها منذئذ
تعديلات في مرات عديدة لمراعاة التغييرات التي
يشهدها قطاع النقل البحري والتطورات التقنية .

وتشمل الاتفاقيات الأخرى المتصلة بالسلامة التي
اعتمدها المنظمة البحرية الدولية ما يلي : الاتفاقية
الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 (وهي صيغة



والخفارة للملاحين والمدونة المتصلة بها مراجعة دقيقة ،
اعتمدت في عام 2010 تعديلات هامة عليها في
مؤتمر عُقد في الفلبين (يشار إليها باسم "تعديلات
مانبلا") .

ودأبت المنظمة البحرية الدولية على إيلاء الأهمية
القوى لتدريب العاملين على متن السفن . وعقدت
مؤتمراً في عام 1978 اعتمد الاتفاقية الدولية لمعايير
التدريب والإجازة والخفارة للملاحين (STCW) التي
دخلت حيز التنفيذ في نيسان/أبريل 1984 . وحددت ،
وللمرة الأولى ، معايير دنيا مقبولة دولياً تتعلق بأطقم
السفن . وعُدلت هذه الاتفاقية في عام 1995 لمنح
المنظمة البحرية الدولية سلطة التحقق مما تتبعه أطراف
الاتفاقية من طرائق في مجالات الإدارة والتدريب ومنح
الشهادات . ودخلت التعديلات حيز التنفيذ في عام 1997 .
وعقب مراجعة الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة

الأمن البحري

لشؤون الأمن وإعداد خطط أمنية رسمية توافق عليها حكوماتهما .

واعتمدت المنظمة البحرية الدولية صكوكاً أخرى ذات صلة بالأمن البحري ، تتضمن توصيات بشأن التدابير الأمنية السارية على عيارات نقل الركاب التي تقوم برحلات دولية لفترة تقل عن 24 ساعة ، وبشأن التدابير الأمنية في الموانئ ؛ وخطوطاً توجيهية بشأن توزيع المسؤوليات لضمان معالجة حالات المسافرين خلساً ؛ وخطوطاً توجيهية لمنع ومكافحة تهريب المخدرات والمؤثرات العقلية والسلاف الكيميائية على متن السفن التي تقوم برحلات دولية .

أعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن

إن مشكلة ازدياد عدد أعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن أثرت في المنظمة البحرية الدولية ، أول ما أثرت ، في مطلع ثمانينيات القرن العشرين . وفي نهاية تسعينيات القرن العشرين ، استحدثت المنظمة البحرية الدولية مشروعاً لمكافحة القرصنة من أجل إعداد اتفاقات إقليمية بشأن تنفيذ تدابير لمكافحة القرصنة . واتفاق التعاون الإقليمي بشأن مكافحة أعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن في آسيا ، الذي أبرمه 16 بلداً آسيوياً في تشرين الثاني/نوفمبر 2004 ويشير إلى إقامة مركز تبادل للمعلومات لتيسير تبادل المعلومات المتعلقة بالقرصنة ، يشكل مثلاً ناجحاً على التعاون الإقليمي تسعى المنظمة البحرية الدولية لتطبيقه في أماكن أخرى .

بدأت مسائل الأمن البحري تنصدر جدول أعمال المنظمة البحرية الدولية عقب اختطاف السفينة السياحية الإيطالية *Achille Lauro* في 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 إرشادات بشأن التدابير التي ترمي إلى منع الأعمال غير المشروعة التي تستهدف الركاب والأطقم الموجودين على متن السفن .

وفي آذار/مارس 1988 ، اعتمدت اتفاقية قمع الأعمال المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية (اتفاقية SUA) ، المشفوعة ببروتوكول يوسع نطاق أحكامها ليشمل الأعمال غير المشروعة التي تستهدف المنصات الثابتة الموجودة في الجرف القاري . وجرى تحديث الاتفاقية والبروتوكول وتقيحهما في عام 2005 .

وفي أعقاب الأعمال الإرهابية الشنيعة التي شهدها العالم واستهدف العديد منها البنى التحتية للنقل ، اعتمدت المنظمة البحرية الدولية في عام 2002 مجموعة شاملة من التدابير بشأن الأمن البحري دخلت حيز النفاذ في تموز/يوليو 2004 .

ويتشكل المونوتة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (مدونة ISPS) أهم هذه التدابير وأبعدها أثراً . فهي تقتضي أموراً محددة ، منها ضرورة تقييم الحكومات للمخاطر من أجل تبيان مستوى التهديدات الأمنية في موانئها ، وضرورة تعيين السفن والموانئ أفراداً متفرعين

مخصصة لشركات الأمن البحري الخاصة التي توفر أفراداً أمنيين بموجب عقود خاصة للعمل على متن السفن الموجودة في المنطقة التي تشتد فيها ظاهرة القرصنة .

وفي عام 2009 ، اعتمدت دول المنطقة اتفاقاً إقليمياً هاماً في اجتماع نظمته المنظمة البحرية الدولية في جيبوتي ، تمثل في مدونة السلوك بشأن قمع أعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن في غربي المحيط الهندي وخليج عدن (مدونة جيبوتي للسلوك) التي تُقر بحجم مشكلة أعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن في المنطقة ، ويعلن فيها موقعها عن اعترافهم بالتعاون إلى أقصى حد ممكن وبما يتفق مع القانون الدولي لقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن .

ووضعت وحدة معنية بتنفيذ مشروع مكافحة القرصنة خطة تنفيذ مفصلة ممولة بمعظمها من صندوق المنظمة البحرية الائتماني لمدونة جيبوتي ، بالتعاون مع الدول الـ 20 التي وقعت مدونة جيبوتي للسلوك . وتتعدد الدول موقعة المدونة بالتعاون لتنفيذ أنشطة شتى ، ولاسيما ما يلي :

- اعتقال الأشخاص المشتبه جدياً في أنهم شاركوا في أعمال قرصنة وسطو مسلح ضد السفن والتحقيق معهم وتقديمهم إلى العدالة ، بمن فيهم الأشخاص الذي يحرضون على القيام بهذه الأعمال أو يسهلونها عن عمد ؛
- منع السفن المشبوهة من العمل وحجزها ومصادرة الممتلكات الموجودة على متنها ؛



و حالياً ، ثمة منطقتان تشتد فيهما ظاهرة القرصنة وهما عرض البحر قبالة السواحل الصومالية وخليج عدن . وتشكل منطقة عرض البحر قبالة الساحل الغربي لأفريقيا ، بما فيها خليج غينيا ، منطقة أخرى تتيزر القلق .

وأول مجموعة من الإرشادات المخصصة للحكومات ومالكي السفن ومشغليها وربابنتها وأطقمها بشأن منع أعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن ومكافحتها صدرت في تسعينيات القرن العشرين وخضعت للتحديث والتعديل . وفي فترة أحدث عهداً ، صدرت إرشادات بشأن أعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن قبالة السواحل الصومالية . ووضعت المنظمة البحرية وأصدرت أيضاً إرشادات مؤقتة مخصصة لمالكي السفن ومشغليها وربابنتها وأطقمها بشأن الاستعانة بأفراد أمنيين من القطاع الخاص على متن السفن الموجودة في المنطقة التي تشتد فيها ظاهرة القرصنة ؛ وإرشادات مخصصة لدول العُلم بشأن التدابير الرامية إلى منع القرصنة التي تنطلق من الصومال والتخفيف منها ؛ وإرشادات مؤقتة

وتعهدت الدول الموقعة أيضاً ببحث ما يسري فيها من تشريعات للتأكد من أنها تشمل على ما يجيز منها تجريم أعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن ، ومن توفر الأحكام اللازمة التي تجيز ممارسة الولاية القضائية وإجراء التحقيقات وملاحقة الضالعين في هذه الأعمال لتقديمهم إلى العدالة .

وتشارك كل الدول الموقعة وبشكل منتظم في برنامج تدريب إقليمي يتولى تنسيقه مركز تدريب جيبوتي البحري الإقليمي الذي أنشأته المنظمة البحرية الدولية .

• إنقاذ السفن والأشخاص والممتلكات التي تتعرض لأعمال قرصنة وسطو مسلح وتسهيل عمليات توفير الرعاية والمعالجة للبحارة والصيادين وسائر العاملين على متن السفينة وللركاب الذين تعرضوا لهذه الأعمال ، وخصوصاً من تعرضوا للتعنف ، إضافة إلى تسهيل عملية إعادتهم إلى أوطانهم ؛

• الاضطلاع بعمليات مشتركة - بين البلدان الموقعة ومع القوات البحرية التابعة لبلدان من خارج المنطقة - منها ، على سبيل المثال ، اختيار أفراد من أجهزة إنفاذ القانون أو أفراد آخرين يخولون الصعود إلى السفن أو الطائرات التي تقوم بدوريات والتابعة لدولة أخرى موقعة .

وتشجع مدونة جيبوتي على تبادل المعلومات ذات الصلة ، وأنشئت شبكة إقليمية تضم ثلاثة مراكز تبادل للمعلومات في صنعاء ومومباسا ودار السلام .



منع التلوث

منح التعويضات

وتحدد الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969 والاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1971 ، مجتمعين ، نظاماً للتعويض على ضحايا التلوث الزيتي .

وفي عام 1971 ، أدخلت تعديلات أخرى على اتفاقية التلوث الزيتي لعام 1954 . إلا أنه ارتئي بشكل عام أن من الضروري استحداث صك جديد تماماً لمكافحة تلوث البحار من السفن . وفي عام 1973 ، عقدت المنظمة البحرية الدولية مؤتمراً هاماً لمناقشة كل جوانب

بالرغم من أن اتفاقية منع التلوث الزيتي لعام 1954 قد غُكَّت في عام 1962 ، إلا أن تحطم الناقلَة Torrey Canyon في عام 1967 أدى إلى وضع سلسلة من الاتفاقيات والصكوك الأخرى ، منها ما أدخل تعديلات إضافية على اتفاقية عام 1954 اعتمدت في عام 1969 .

والاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حوادث مسببة للتلوث الزيتي لعام 1969 ، التي منحت الدول الساحلية حق التدخل عند حصول حوادث في أعالي البحار يُحتمل أن تتسبب بتلوث زيتي ، دخلت حيز النفاذ في عام 1975 .



الدفينة (GHGs) التي يطلقها قطاع النقل البحري ، مع جعل المؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة (EEDI) إلزامياً بالنسبة للسفن الجديدة واشترط توفير خطة إدارة فعالية استهلاك السفينة للطاقة (SEEMP) على متن كل السفن . ودخلت هذه التعديلات حيز النفاذ في 1 كانون الثاني/يناير 2013 .

وتبحث المنظمة البحرية الدولية أيضاً التدابير المستمدة من السوق والتي ، إن اعتمدت ، تأتي لتضاهي على نظام اللوائح القانوني الدولي للحد من انبعاثات غازات الدفينة التي يطلقها النقل البحري ولتخفيضها ، الأمر الذي يساهم في إبطاء عجلة تغير المناخ .

وفي عام 1990 ، اعتمدت المنظمة البحرية الدولية الاتفاقية الدولية للاستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيتي (اتفاقية OPRC) . والغرض من هذه الاتفاقية هو تعزيز قدرة الدول على مواجهة الحالات الطارئة . ودخلت هذه الاتفاقية حيز النفاذ في أيار/مايو 1995 . وفي عام 2000 ، اعتمد بروتوكول نو صلة بهذه الاتفاقية يتناول المواد الخطرة والضرارة (بروتوكول الاستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الناجم عن الحوادث التي تشمل مواد خطيرة وضرارة) ودخل حيز النفاذ 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 بحراً (اتفاقية HNS) . وأنشأت هذه الاتفاقية نظاماً ثنائي المستوى لتقديم تعويضات مالية يمكن أن يصل

مشكلة التلوث البحري من السفن . وأثمر هذا المؤتمر عن اعتماد الاتفاقيات الأكثر شمولاً في التاريخ لمكافحة التلوث ، وهي الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (اتفاقية ماريول) .

وفي عام 1978 ، عقدت المنظمة البحرية الدولية مؤتمراً بشأن سلامة الناقلات ومنع التلوث ، اعتمد فيه بروتوكول لاتفاقية ماريول لعام 1973 يتضمن تدابير إضافية ، من بينها متطلبات متعلقة بطرائق تشغيل معينة ومتطلبات معتلة متعلقة ببناء الناقلات . وبروتوكول عام 1978 الملحق باتفاقية ماريول لعام 1973 يشمل في الواقع الاتفاقية الأصلية مع تعديلات عليها . وهذا الصك الجامع الذي يشار إليه عادةً بـ"اتفاقية ماريول 78/73" دخل حيز النفاذ في تشرين الأول/أكتوبر 1983 وأدخلت عليه منذئذ تعديلات عديدة .

واتفاقية ماريول لا تتناول مسألة التلوث الزيتي فحسب ، بل تتناول أيضاً مسائل التلوث من المواد الكيميائية والمواد الضارة الأخرى والقمامة والمياه المبتذلة ، وهي تعالج في إطار المرفق VI الذي اعتمد في عام 1997 مسألتي تلوث الهواء والانبعاثات التي تطلقها السفن . والمرفق VI المعدل الذي ينص على ضرورة تخفيض انبعاثات أكسيد الكبريت (SO_x) التي تطلقها السفن تخفيضاً تدريجياً وإجراء مزيد من التخفيض في انبعاثات أكسيد النتروجين (NO_x) التي تطلقها المحركات البحرية اعتمد في عام 2008 ودخل حيز النفاذ في عام 2010 . وفي عام 2011 ، اعتمدت تعديلات تحدد تدابير إلزامية ينبغي تبنيها لتخفيض غازات

السفينة المقاومة لالتصاق الشوائب (اتفاقية AFS) . وتحظر هذه الاتفاقية استخدام مركبات القصدير العضوية المؤذية في الطلاء المقاوم لالتصاق الشوائب على السفن ، وستُشئ آلية لتمنع احتمال استخدام طلاء في المستقبل يحتوي على مواد مؤذية أخرى . ودخلت هذه الاتفاقية حيز النفاذ في عام 2008 .

وفي عام 2004 ، اعتمدت الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه صابورة السفن وترسيباتها ، التي ترمي إلى منع انتشار الأحياء المائية الغازية المؤذية التي تنتقل في مياه صابورة السفن ويمكن أن تستتبع عواقب مدمرة .

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

مجموعها إلى نحو 250 مليون جنيه استرليني ، لا يغطي جوانب التلوث فحسب ، بل أيضاً مخاطر أخرى ، كمخاطر الحريق والانفجار . وفي عام 2010 ، اعتمد بروتوكول لتحديث اتفاقية عام 1996 .

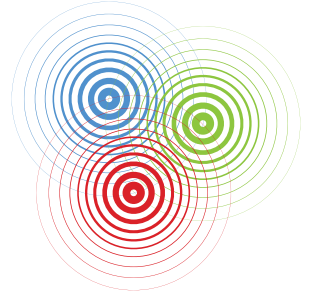
وتضطلع المنظمة بوظائف الأمانة ذات الصلة باتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن قلب النفايات والمواد الأخرى لعام 1972 (اتفاقية لندن) التي دخلت حيز النفاذ في عام 1975 . وسجل بروتوكول عام 1996 لاتفاقية لندن ، الذي دخل حيز النفاذ في عام 2006 ، في نهاية المطاف محلّ اتفاقية لندن لعام 1972 . ويحظر هذا البروتوكول طرح النفايات في البحر باستثناء مواد معينة مدرجة في قائمة موافق عليها .

وفي عام 2001 ، اعتمدت المنظمة البحرية الدولية الاتفاقية الدولية بشأن ضبط الأثار المؤذية لاستخدام النظم



التنمية المستدامة :

مساهمة المنظمة البحرية الدولية
ما بعد ريو +20



نظام نقل بحري مستدام

وفي هذه الوثيقة حددت الحكومات طائفة واسعة من التدابير التي ينبغي اتخاذها وتعهدت بالعمل للانتقال إلى اقتصاد مراعي للبيئة يكون ذا أبعاد ثلاثة تتسم بالقدر نفسه من الأهمية ، وهي البعد الاقتصادي والبعد الاجتماعي والبعد البيئي .

واستحدثت المنظمة البحرية الدولية مفهوماً لنظام نقل بحري مستدام يشتمل على مجموعة من الأهداف والتدابير التي تهدف إلى تسليط الضوء على أهمية النقل البحري وذلك عبر التركيز على ما يلي :

1. ثقافة السلامة والمسؤولية في إدارة البيئة ؛
2. تعليم أصول العمل البحري والتدريب على المهن البحرية ومساندة البحارة ؛
3. الفعالية في استخدام الطاقة والتفاعل بين السفينة والميناء ؛
4. إمداد السفن بالطاقة ؛
5. دعم حركة الملاحة البحرية وآليات استشارية ؛
6. الأمن البحري ؛
7. التعاون التقني ؛
8. التكنولوجيا الجديدة والابتكار ؛
9. آليات التمويل والمسؤولية القانونية والتأمين ؛
10. إدارة شؤون المحيطات .

يشكل النقل البحري عماد التجارة العالمية والعلامة . فتقوم السفن ، طوال العام وعلى مدار الساعة ، بنقل البضائع إلى أرجاء العالم كافة . وسيمضي دور النقل البحري في التنامي في ضوء الزيادة المتوقعة في التجارة العالمية أثناء السنوات القادمة والناבעة من تحسّن إمكانيات الحصول على المواد والسلع والمنتجات الأساسية الذي سينتشل الملايين من براثن الفقر .

والعالم يعتمد على أمن قطاع النقل البحري الدولي وسلامته وفعاليتته ، وهذه أمور لا يمكن ضمانها إلا استناداً إلى إطار اللوائح الشامل الذي وضعته المنظمة البحرية الدولية وتواصل تحديثه . ونظام اللوائح الذي وضعته المنظمة البحرية الدولية يمثل نموذجاً يمكن للبلدان تبنيّه لكي تضمن أن بنى النقل البحري التحتية فيها تعمل على نحو آمن وفعال وسليم بيئياً .

وأثمر مؤتمر الأمم
المتحدة للتنمية
المستدامة ، الذي
عُقد في عام 2012
في ريو دي جينيرو
والمعروف
باسم "ريو+20" ،
عن اعتماد وثيقة
بعنوان "المستقبل
الذي ننشد" .



كالأضرار التي تلحق بالسفن أو الممتلكات أو منشآت الموانئ .

ومبدأ "لا نتائج ، لا تعويضات" ("no cure, no pay") الذي استندت إليه تقريباً خلال معظم القرن المنصرم عمليات الإنقاذ في البحر ، كان ناجحاً في معظم الحالات لكنه لا يأخذ مسألة التلوث في الحسبان : فالمُنقذ الذي يحول دون حدوث تلوث على نطاق واسع ، لكنه لا ينقذ السفينة والبضائع الموجودة على متنها ، لا يمكنه أن يتوقع الحصول على تعويضات . وسدًا لهذه الثغرة ، اعتمدت الاتفاقية الدولية للإنقاذ لعام 1989 التي دخلت حيزَ النفاذ في تموز/يوليو 1996 .

وفي عام 2007 ، اعتمدت المنظمة البحرية الدولية اتفاقية نيروبي الدولية لإزالة الحطام لعام 2007 ، التي توفر السند القانوني للدول التي ترغب في رفع أو طلب رفع حطام السفن الذي يمكن أن يهدد سلامة الأشخاص والسلع والممتلكات في البحار ، أو أن يضرّ البيئة البحرية .



اعتمدت المنظمة البحرية الدولية في عام 1965/اتفاقية تسهيل حركة الملاحة الدولية (اتفاقية FAL). وما ترمي إليه هذه الاتفاقية في المقام الأول هو تقادي أي تأخير غير لازم في حركة الملاحة البحرية ، وتسهيل التعاون بين الحكومات ، وضمان أقصى قدر ممكن من التوحيد في المعاملات والإجراءات الإدارية المطلوبة من السفن عند وصولها إلى الموانئ وبقيائها فيها ومغادرتها لها . ودخلت هذه الاتفاقية حيزَ النفاذ في عام 1967 .

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

وفي عام 1974 ، اعتمدت المنظمة اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً ، التي أقامت نظاماً للمسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالركاب المسافرين على متن السفن .

وعولجت المسألة العامة المتعلقة بمسؤولية مالكي السفن في اتفاقية اعتمدت في عام 1957 . وفي عام 1976 ، اعتمدت المنظمة البحرية الدولية اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية (اتفاقية LLMC) ، التي رفعت حدود التعويضات بنسبة بلغت في بعض الحالات 300 بالمئة . وقد عيّنت هذه الحدود بالنسبة لنوعين من التعويضات - تلك المتعلقة بالوفاة أو الأضرار الجسدية وتلك المتعلقة بالممتلكات المادية ،

مدونات المنظمة البحرية الدولية وتوصياتها

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

وأتى بعض هذه التوصيات في شكل مدونات أو خطوط توجيهية أو ممارسات مستصوية بشأن مسائل هامة اعتُبر من غير المناسب تنظيمها قانونياً في صكوك تعاهدية رسمية . والتوصيات ، سواء أكانت في شكل مدونات أو أشكال أخرى ، لئن كانت لا تُلزم الحكومات بأي مسائل ، تمّدها بإرشادات عن كيفية صياغة لوائحها وأحكامها . وتم جعل بعض المدونات إلزامية بموجب الأحكام ذات الصلة من اتفاقية سولاس و/أو اتفاقية ماربول .

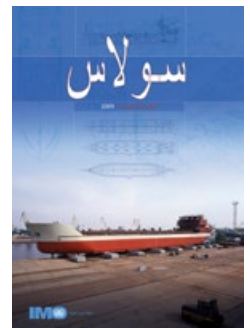
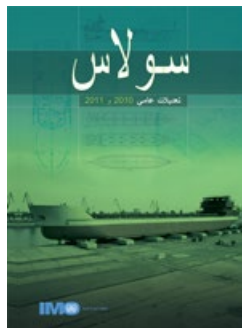
وكثيراً هي الحكومات التي تطبق نصوص التوصيات عبر إدراجها ، كلياً أو جزئياً ، في تشريعاتها أو لوائحها القانونية . وفي بعض الحالات ، حُولت مدونات هامة إلى مدونات إلزامية عبر الإشارة إليها كمرجع في اتفاقية ما .

وفي حالات محددة ، يجوز أن تتضمن التوصيات متطلبات إضافية إذا بيّنت الخبرة المكتسبة من تطبيق الأحكام السابقة أنها مفيدة أو ضرورية . وفي حالات أخرى ، يجوز أن تتضمن إيضاحات بشأن التدابير التي ينبغي اتخاذها ، مما يضمن تفسير الأحكام وتطبيقها بشكل موحد في جميع البلدان .

وفي ما يلي أمثلة على أبرز التوصيات والمدونات التي اعتمدت على مر السنين :

- *المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة* (مدونة IMDG) التي اعتمدت للمرة الأولى في عام 1965 ؛ وأصبحت إلزامية بموجب التعديلات التي أدخلت على اتفاقية سولاس واعتمدت في عام 2002 ؛
- *مدونة الممارسات السليمة للبضائع الصلبة السائبة* (مدونة BC) ، لعام 1965 ؛ أصبحت *المدونة البحرية الدولية للبضائع الصلبة السائبة* (مدونة IMSBC) لعام 2008 إلزامية بموجب التعديلات التي أدخلت على اتفاقية سولاس واعتمدت في عام 2008 ؛
- *المدونة الدولية للإشارات* (مدونة CIS) (تولت المنظمة في عام 1965 كل المهام المرتبطة بهذه المدونة) ؛
- *مدونة بناء وتجهيز السفن ناقلة الكيماويات الخطرة السائبة* (مدونة BCH) لعام 1971 ؛
- *مدونة الممارسات السليمة للسفن التي تحمل أخشاباً على السطح* لعام 1973 ؛
- *مدونة سلامة صيادي الأسماك وسفن الصيد* لعام 1974 ؛
- *مدونة بناء وتجهيز السفن ناقلة الغازات المسيلة السائبة* لعام 1975 ؛

- المدونة الدولية لأجهزة الإنقاذ (مدونة LSA) لعام 1996 ؛ إلزامية بموجب اتفاقية سولاس ؛
- المدونة الدولية لتطبيق تدابير اختبار الحرائق (مدونة FTP) لعام 1996 ؛ إلزامية بموجب اتفاقية سولاس ؛
- المدونة التقنية لضبط انبعاثات أكاسيد النيتروجين من المحركات البحرية التي تعمل بالديزل (المدونة التقنية بشأن انبعاثات أكاسيد النيتروجين) لعام 1997 ؛ إلزامية بموجب اتفاقية ماربول .
- وثمة توصيات هامة أخرى تتناول مسائل محددة مثل خطط فصل حركة المرور (تقضي بالفصل بين السفن المبحرة في اتجاهات متعكسة ، وذلك بإنشاء منطقة وسطى محظورة) ؛ واعتماد كتيبات تقنية ، كالمعايير الموحدة للاتصالات البحرية (SMCP) والدليل الدولي الخاص بالبحث والإنقاذ في الجو والبحر (دليل IAMSAR) (بالتعاون مع منظمة الطيران المدني الدولي) ، والدليل الخاص بالتلوث الزيتي ؛ وتدريب الأطقم ؛ ومعايير أداء معدات الملاحة الموجودة على متن السفن ؛ ومسائل عديدة أخرى . وتوضع أيضاً خطوط توجيهية للمساعدة على تنفيذ اتفاقيات وصكوك معينة .
- مدونة بناء وتجهيز وحدات الحفر البحرية المتنقلة (مدونة MODU) لعام 1979 ؛
- مدونة مستويات الضخيج على متن السفن لعام 1981 ؛
- مدونة قواعد السلامة التي تنطبق على السفن التجارية النرويجية لعام 1981 ؛
- مدونة قواعد السلامة التي تنطبق على سفن الأغراض الخاصة (مدونة SPS) لعام 1983 ؛
- المدونة الدولية لنقل الغاز (مدونة IGC) لعام 1983 ؛ إلزامية بموجب اتفاقية سولاس ؛
- المدونة الدولية للكيميائيات السائبة (مدونة IBC) لعام 1983 ؛ إلزامية بموجب اتفاقية ماربول ؛
- مدونة قواعد السلامة التي تنطبق على نظم الغطس لعام 1983 ؛
- المدونة الدولية لسلامة نقل الحبوب السائبة (المدونة الدولية للحبوب) لعام 1991 ؛ إلزامية بموجب اتفاقية سولاس ؛
- المدونة الدولية لإدارة السلامة (مدونة ISM) لعام 1993 ؛ إلزامية بموجب اتفاقية سولاس ؛
- المدونة الدولية لسلامة المركبات العالية السرعة (مدونة HSC لعام 1994 ومدونة HSC لعام 2000) ؛ إلزامية بموجب اتفاقية سولاس ؛



مسؤول عن غرب ووسط أفريقيا (البلدان المتحدثة باللغة الإنكليزية) ، ومنسق في نيروبي (كينيا) مسؤول عن شرق أفريقيا والجنوب الأفريقي ، ومنسق في مانिला (الفلبين) مسؤول عن شرق آسيا .

ويشكل التدريب أحد العناصر الرئيسية لبرنامج المساعدة التقنية . وبغية تنفيذ التدابير التي تعتمدها المنظمة البحرية الدولية تنفيذاً دقيقاً ، لا بد من أن يكون المسؤولون عن تنفيذها قد تلقوا التدريب على أكمل وجه ، ولذلك ساعدت المنظمة عدة بلدان على إنشاء أكاديميات تدريب بحري أو على تطوير الموجود منها . وبعض هذه الأكاديميات يلبي احتياجات البلد الموجودة فيه دون سواه ، بينما أنشئت أخرى لتلبي احتياجات منطقة معينة - وهذا نهج عظيم الفائدة عندما يكون عدد الأشخاص الأكفاء الذي يطلبه بلد ما قليلاً لا يمكن لأجله تبرير التكاليف المالية الباهظة التي يستتبعها إنشاء أكاديمية من هذا النوع . ووضعت المنظمة أيضاً سلسلة من الدورات التدريبية النموذجية لاستخدامها في أكاديميات التدريب .

وإذا كانت المنظمة البحرية الدولية توفر خدمات الخبراء لتنفيذ هذه المشاريع ، فإن تكاليف هذه الخدمات ترد من مصادر مختلفة ، منها الصناديق الإنتمانية المتعددة المانحين التي تتولى شؤونها المنظمة والاتفاقات المالية التي أبرمتها ، ومن هيئات مانحة وعبر شراكات مع بلدان شتى . وتقدم بعض البلدان أيضاً ، بصفة فردية ، مساعدات عينية سخية عبر توفيرها ، مثلاً ، أمكنة لعقد حلقات العمل ، أو عبر تدريب الطلاب - المتدربين الناشئين وعاملين آخرين ينتمون إلى البلدان

الغرض من برنامج المساعدة التقنية الذي تنفذه المنظمة البحرية الدولية هو مساعدة البلدان النامية في التصديق على اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية وفي استيفاء المعايير التي تنص عليها الاتفاقيات البحرية الدولية ، مثل اتفاقيتي سولاس وماربول . وتستعين المنظمة البحرية الدولية في إطار هذا البرنامج بعدد من المستشارين والاستشاريين لتقديم المشورة إلى الحكومات . وكل عام ، تنظم المنظمة عدة ندوات وحلقات عمل ولقاءات أخرى تهدف إلى مساعدة البلدان على تنفيذ التدابير التي تعتمدها المنظمة ، أو تشارك فيها . وينظم بعض هذه الفعاليات في مقر المنظمة البحرية الدولية وعدد كبير منها في البلدان النامية نفسها .

وفي عام 1977 ، أصبحت المنظمة البحرية الدولية ، إدراكاً منها لأهمية ضمان تنفيذ الصكوك التي تعتمدها ، أول هيئة تابعة للأمم المتحدة تضيف الصفة المؤسسية على لجنة التعاون التقني التابعة لها .

وللمنظمة البحرية الدولية حضور متواضع في بعض المناطق النامية لتسهل مساهمتها في السياسات الإنتمانية الوطنية والإقليمية وضمان مشاركتها الفاعلة في الميدان في استحداث برنامج التعاون التقني المتكامل وتنفيذه وتنسيق عملية تنفيذه . وللمنظمة حالياً مستشار بحري إقليمي معني بمنطقة الكاريبي ، وهو يعمل انطلاقاً من بورت أوف سباين (ترينيداد وتوباغو) ، وأربعة منسقين إقليميين : منسق في أبيدجان (كوت ديفورا) مسؤول عن غرب ووسط أفريقيا (البلدان المتحدثة باللغة الفرنسية) ، ومنسق في أكرا (غانا)

والكفاءات اللازمة للمساعدة في تنفيذ القانون البحري الدولي والتقيّد به ، وعلى الأخص الكمّ الهائل من القواعد واللوائح التي يتم إعدادها برعاية المنظمة البحرية الدولية - ولاسيما في البلدان النامية .

وفي عام 2006 ، أقيمت صلة بين برنامج التعاون التقني المتكامل والأهداف الإنمائية للألفية التي وضعتها الأمم المتحدة وذلك لكفالة منح الأولوية لأنشطة هذا البرنامج التي تساهم في تحقيق الأهداف الإنمائية للألفية ، مع مراعاة الاحتياجات الخاصة لأقل البلدان نمواً والدول الجزرية الصغيرة النامية إلى جانب احتياجات أفريقيا في مجال النقل .

ومسألة التنمية المستدامة هي أيضاً تستقطب اهتمام المنظمة ، فتدعم المبادرات الجديدة التي ترمي إلى تحقيق التنمية البحرية المستدامة .

النامية . وقد مكّن ذلك المنظمة البحرية الدولية من أن تقدم وينجح برنامجاً من المنح الدراسية أتاح ، عاماً بعد عام ، توفير التدريب لآلاف الأشخاص .

وأكثر مشاريع المساعدة التقنية طموحاً هو الجامعة البحرية العالمية التي أنشئت في مدينة مالمو (السويد) ودُشنت في عام 1983 . وأنشئت هذه الجامعة لتوفير تدريب رفيع المستوى لرعايا البلدان النامية الذين سبق أن اكتسبوا قدرأ عالياً من المعارف في بلدانهم ، لكن من المفيد تلقّهم تدريباً إضافياً مكثفاً . وفي وسع الجامعة أن تستوعب دفعة واحدة حوالي 200 طالب لمتابعة دورات تدريبية لمدة سنة أو سنتين .

وأنشأت المنظمة البحرية الدولية أيضاً معهد القانون البحري الدولي في مالطة ، لضمان توفّر العدد الكافي من الخبراء في القانون البحري الذين يمتلكون المعارف



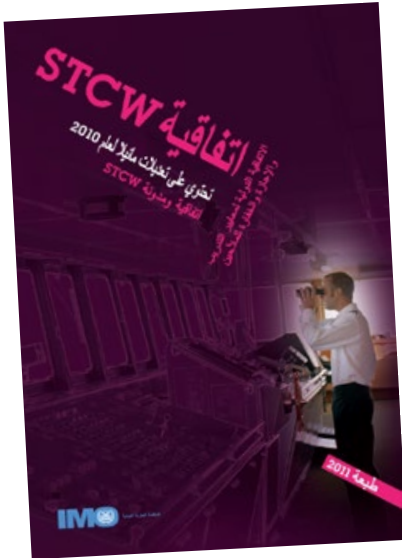
مخطط المراجعة الطوعية للدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية

ستحدد معياراً للمراجعة وستستخدم خصيصاً لتبيان مدى تفعيل الحكومات المتعاقدة لأحكام المعاهدات الدولية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية . ومن ثم تعدّل الصكوك التعاقدية لجعل Code III إلزامية بموجب هذه الصكوك ، على أن تشمل الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 (اتفاقية سولاس) ، في صيغتها المعدلة ؛ والاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (اتفاقية ماربول) ؛ واتفاقية خطوط التحميل لعام 1966 (اتفاقية LL لعام 1966) وبروتوكول عام 1988 المتصل بها ؛ واتفاقية قياس حمولة السفن لعام 1969 (اتفاقية التحميل لعام 1969) ؛ واتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار لعام 1972 ، في صيغتها المعدلة (اتفاقية COLREG لعام 1972) ؛ والاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين (اتفاقية STCW لعام 1978) .

في ضوء النجاح الذي تكفل به تنفيذ مخطط المراجعة الطوعية للدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية الذي اعتمد في عام 2005 ، ستعتمد المنظمة البحرية الدولية عما قريب مخططاً للمراجعة الإلزامية . والغرض منه هو تزويد الدول الأعضاء بتقييم شامل وموضوعي لمدى فعالية تنفيذها وتطبيقها للصكوك الإلزامية الصادرة عن المنظمة والمشمولة بالمخطط .

وينطوي مخطط المراجعة الطوعية على العديد من الفوائد ، فهو يساعد على سبيل المثال في تحديد المجالات التي تكون فيها أنشطة بناء القدرات (مثل تزويد المنظمة البحرية الدولية الدول الأعضاء بالمساعدة التقنية) على أعلى مستوياتها فعالية . وفي المقابل ، تتلقى الدول الأعضاء نفسها تعليقات مفيدة لمساعدتها في تعزيز قدراتها على تنفيذ الصكوك السارية المفعول ؛ وتزود جميع الدول الأعضاء بالاستنتاجات التي سُتخلص من عمليات المراجعة بحيث يستفيد منها أكبر عدد ممكن . وتمت عمليات المراجعة الأولى في إطار مخطط المراجعة الطوعية في عام 2006 .

ولجعل مخطط المراجعة إلزامياً ، من المقرر أن تعتمد جمعية المنظمة البحرية الدولية في عام 2013 مدونة تنفيذ صكوك المنظمة البحرية الدولية (Code III) التي



آلية عملها

تضطلع المنظمة البحرية الدولية بعملها عن طريق عدد من اللجان واللجان الفرعية المتخصصة . وتتألف جميع هذه الهيئات من ممثلين للدول الأعضاء .



يعتمد المؤتمر نصاً نهائياً يُقدّم إلى الحكومات للتصديق عليه .

ويدخل الصك المعمد حيزَ النفاذ بعد استيفاء شروط معينة تتضمن دائماً شرط التصديق عليه من قِبَل عدد محدد من البلدان . وبشكل عام ، كلما ازدادت أهمية الاتفاقية ، كانت متطلبات دخولها حيزَ النفاذ أكثر صرامة . والدول الأطراف في اتفاقية ما هي المسؤولة عن تنفيذ هذه الشروط . وتحولّ بعض المدونات إلى مدونات إلزامية بموجب اتفاقية دولية أو أكثر ، في حين أن ثمة مدونات وتوصيات أخرى تعتمد على جمعية المنظمة البحرية الدولية ليست ملزمة للحكومات ، لكن مضمونها يمكن أن يكون على القدر نفسه من الأهمية ، وغالباً ما تطبقها الحكومات بعد إدماجها في تشريعاتها الوطنية .

أبرمت المنظمة اتفاقات رسمية للتعاون مع أكثر من 40 منظمة مشتركة بين الحكومات ، ومنحت ما يربو على 60 منظمة غير حكومية دولية الصفة الاستشارية للمشاركة ، بصفة مراقب ، في أعمال مختلف هيئات المنظمة . وفي وسع هذه المنظمات ، التي تمثل شريحة عريضة من المصالح البحرية والقانونية والبيئية ، المساهمة في أعمال مختلف الهيئات واللجان من خلال تقديمها معلومات ووثائق ومشورتها في مجال خبرتها ، لكن لا يتمتع أي منها بحق التصويت .

وعادةً ، تضطلع لجنة أو لجنة فرعية بالأعمال الأولية اللازمة لإعداد الاتفاقيات ؛ ومن ثم يعدّ مشروع الصك ويُرفَع إلى مؤتمر تُدعى إلى حضوره وفود من جميع الدول الأعضاء في منظمة الأمم المتحدة - بما فيها دول غير أعضاء في المنظمة البحرية الدولية . ويعدّد ،

كيفية شراء منشورات المنظمة البحرية الدولية

يمكن الحصول على نصوص الاتفاقيات والصكوك الأخرى الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية ، فضلاً عن المنشورات التي تتناول مواضيع شتى والمنشورات الإلكترونية ، من دائرة المنشورات وعنوانها :

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

ويمكن إرسال قائمة المنشورات ، بناء على الطلب . ويمكن الاطلاع عليها كذلك في موقع المنظمة البحرية الدولية على الإنترنت : www.imo.org ، ويمكن أيضاً شراؤها عن طريق الإنترنت .

الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية (في تشرين الأول/أكتوبر 2013)

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) ، إيرلندا ، إيسلندا ، إيطاليا ، بابوا غينيا الجديدة ، باراغواي ، باكستان ، بالاو ، البحرين ، البرازيل ، بربادوس ، البرتغال ، بروناي دار السلام ، بلجيكا ، بلغاريا ، بليز ، بنغلاديش ، بنما ، بنن ، البوسنة والهرسك ، بولندا ، بوليفيا (دولة - المتحدة القوميات) ، بيرو ، تايلند ، تركمانستان ، تركيا ، ترينيداد وتوباغو ، توغو ، تونس ، تونغغا ، توفالو ، تيمور - ليشتي ، جامايكا ، الجبل الأسود ، الجزائر ، جزر البهاما ، جزر سليمان ، اتحاد جزر القمر ، جزر كوك ، جزر مارشال ، الجمهورية التشيكية ، جمهورية تنزانيا المتحدة ، الجمهورية الدومينيكية ، الجمهورية العربية السورية ، جمهورية كوريا ، جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية ، جمهورية الكونغو الديمقراطية ، 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 ، شيل ، شيلي ، صربيا (جمهورية) ، الصومال ، الصين ، العراق ، عمان ، غابون ، غامبيا ، غانا ، غرينادا ، غواتيمالا ، غيانا ، غينيا ، غينيا الاستوائية ، غينيا - بيساو ، فانواتو ، فرنسا ، الفلبين ، فزويلا (جمهورية - البوليفارية) ، فنلندا ، فيجي ، فييت نام ، قبرص ، قطر ، كازاخستان ، الكاميرون ، كرواتيا ، كمبوديا ، كندا ، كوبا ، كوت ديفوار ، كوستاريكا ، كولومبيا ، الكونغو ، الكويت ، كيريباتي ، كينيا ، لاوس ، لاوس ، لبنان ، لكسمبرغ ، ليبيريا ، ليبيا ، 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 المنتسبين

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



INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION



المنظمة البحرية الدولية

4 Albert Embankment
London SE1 7SR
United Kingdom

+44 (0)20 7735 7611

هاتف

+44 (0)20 7587 3210

فلكس

info@imo.org

بريد إلكتروني

www.imo.org