

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



المنظمة البحرية الدولية كآلية لضمان الأمن البحري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات البحرية و المينائية

تحت إشراف:

د/ بوغازي مريم

من تقديم الطالبين:

بن عاشور عبد الله

بولشفار وليد

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د/بوقرقور منال	أستاذ محاضر	رئيسا
د/بوغازي مريم	أستاذ محاضر	مشرفا ومقررا
د/فيلاي منصف	أستاذ محاضر	مناقشا

دورة سبتمبر 2025

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

شكر وعرافان

نقدم جزييل شكرنا لأستاذتنا الدكتوراة بوغازي مريم على مساعدتها وتفهمها لوضعيتنا، فلم تبخل علينا بأرائها السديدة ملاحظاتها القيمة التي أنارت لنا طريق البحث.

نشكر أيضا كامل أعضاء لجنة المناقشة الدين قدموا لنا شرف مناقشة مذكرتنا.

اهداء

أقدم هذه المدكرة الى كل أفراد عائلتي عربون وفاء وإكبار و اجلال.

الى الوالدين أطال الله عمرها.

الى زوجتي وشريكة حياتي.

إلى ابني رائد مكين من أغلى ما أملك في هذه الدنيا.

إلى ابني شاهين من أغلى ما أملك في هذه الدنيا.

بن عاشور عبد الله

مقدمة

تكمن الأهمية الاستراتيجية للبحار والمحيطات في كونها محورا حيويًا يتقاطع عنده العديد من المصالح الدولية، فهو ليس مجرد مسطحات مائية، بل هو حيز يضطلع بدور محوري في التجارة العالمية، ويُعدّ ركيزة أساسية للأمن القومي للدول، بالإضافة إلى كونه بيئة غنية بالموارد البحرية التي تتطلب حماية مستمرة، وممرًا حيويًا للتنقل الدولي.

فالمجال البحري يُشكّل اليوم محور للاقتصاد العالمي، حيث يُنقل عبره أكثر من 90% من حجم التجارة الدولية، مما يجعل البحار تشكل بيئة حيوية تتشابك فيها مصالح الدول وغيرها من شركات شحن، ومؤسسات مالية، ومنظمات دولية، مما يجعلها عرضة لمجموعة واسعة من التهديدات الأمنية التي تتطلب استجابات دولية منسقة.

في ظل هذه الأهمية المتزايدة للمجال البحري يُعدّ الأمن البحري أحد أبرز التحديات المعاصرة التي تواجه المجتمع الدولي بأسره، فقد برزت تهديدات أمنية متعددة ومتطورة تطل هذا المجال الحيوي، هذه التهديدات تتنوع لتشمل الجرائم التقليدية مثل القرصنة البحرية، والإرهاب البحري الذي يستهدف السفن والموانئ والبنى التحتية البحرية، بالإضافة إلى تهريب الأسلحة والمخدرات الذي يُشكّل تحديًا أمنيًا واقتصاديًا كبيرًا، كما أن ظاهرة الهجرة غير الشرعية عبر البحار تُشكل مأساة إنسانية وتحديًا أمنيًا للدول الساحلية، ولا يقتصر الأمر على الجرائم المنظمة، بل يمتد ليشمل التلوث البيئي البحري الذي يُهدد النظم الإيكولوجية البحرية والموارد السمكية، مما يؤثر سلبيًا على الأمن الغذائي والاقتصادي للدول، ومع التطور التكنولوجي، ظهرت تهديدات أكثر تعقيدًا، مرتبطة بالذكاء الاصطناعي والهجمات الإلكترونية التي تستهدف البنية التحتية للموانئ والسفن، مما يُعرض سلاسل الإمداد العالمية التي هي الشبكة المعقدة التي تربط بين المنتجين والمستهلكين في جميع أنحاء العالم، (العملية الكاملة لنقل منتج ما، من المواد الخام التي يُصنع منها وصولاً إلى المستهلك النهائي الذي يشتريه) للخطر ويُمكن أن يحدث شللاً في حركة التجارة الدولية.

يُقصد بالأمن البحري "مجموعة من التدابير والإجراءات الرامية إلى حماية السفن والموانئ والممرات البحرية من المخاطر ذات الطابع الإجرامي أو غير المشروع، بما يشمل القرصنة،

الإرهاب، التهريب، التلوث، وتجاوزات الصيد البحري غير المشروع"، وبالتالي، فإن الأمن البحري لا يقتصر على الجوانب العسكرية أو الأمنية البحتة، بل يمتد ليشمل أبعاداً اقتصادية وبيئية وإنسانية وقانونية، مما يُبرز تعقيد هذا المفهوم وأهمية التعاون الدولي في مواجهة التحديات التي تُواجهه.

جعل هذا الوضع الأمني المعقد والمتشابك من الأمن البحري أولوية قصوى ضمن أجندات السياسات الوطنية والدولية، وقد أدرك المجتمع الدولي مبكراً الحاجة الماسة إلى إيجاد هيئة متخصصة تُعنى بتنظيم الملاحة البحرية وتوحيد معايير الأمن والسلامة لضمان بيئة بحرية آمنة ومستقرة، أسفر عن تأسيس المنظمة البحرية الدولية بموجب اتفاقية اعتمدت في جنيف بتاريخ 6 مارس 1948¹، والتي تُعد الهيئة الدولية الوحيدة المنوط بها وضع الاتفاقيات واللوائح والمعايير الدولية التي تُنظم النشاط البحري بشتى جوانبه، وهو ما يُبرز دورها المحوري في صيانة الأمن البحري بمعناه الشامل.

أهمية الدراسة

تستمد هذه الدراسة أهميتها من كون المنظمة البحرية الدولية تُشكل الإطار المؤسسي الأهم لتنسيق الجهود الدولية في مواجهة التهديدات البحرية المتزايدة، ففي ظل تزايد اعتماد العالم على سلاسل الإمداد البحرية والتي تُعد ركيزة حيوية للاقتصاد العالمي، وتزايد كون البحار مجالاً لتقاطع المصالح السياسية والاقتصادية والعسكرية، يصبح دور المنظمة البحرية الدولية محورياً في صون الأمن والاستقرار، كما أن التحديات الراهنة، من قرصنة وإرهاب بحري وتهريب وتلوث، تُلقي بظلالها على سلامة الملاحة والتجارة الدولية، مما يجعل هذه الدراسة ذات صلة وثيقة بالقضايا العالمية المعاصرة.

دوافع اختيار الموضوع

تمثل السبب الجوهري لاختيار هذا الموضوع في التغيرات الجذرية التي طرأت على طبيعة التهديدات التي تواجه الفضاء البحري، فبعد أن كانت هذه التهديدات تقتصر على الأشكال التقليدية كالقرصنة والسطو المسلح، أصبحت اليوم أكثر تعقيداً وخطورة بفعل التطور

¹اتفاقية إنشاء المنظمة البحرية الدولية، تاريخ الاعتماد 06 مارس 1948، تاريخ دخول حيز النفاذ 17 مارس 1958.

التكنولوجي وتزايد الترابط العالمي, هذه التحولات فرضت تحديات جديدة لم تكن موجودة في السابق، مثل الهجمات السيبرانية التي تستهدف البنية التحتية الحيوية للملاحة البحرية، كأنظمة التحكم في السفن والموانئ، مما يهدد سلاسل الإمداد العالمية ويعرضها للخطر، الإرهاب البحري الذي يسعى لزعزعة الأمن والاستقرار الاقتصادي من خلال استهداف السفن التجارية أو المنصات النفطية، الجرائم المنظمة العابرة للحدود التي تستغل المسارات البحرية لتسهيل أنشطة غير مشروعة مثل الاتجار بالبشر وتهريب المخدرات.

هذه التهديدات المعاصرة تستدعي تقييماً دقيقاً لفعالية المنظمة الدولية البحرية فبصفتها المشرع العالمي للقوانين البحرية، يتوجب عليها تكييف أطرها القانونية وآلياتها لمواكبة هذه التحديات الجديدة، لذلك، يهدف هذا البحث إلى تحليل كيفية قيام المنظمة بتنسيق الجهود الدولية وتطوير القوانين اللازمة لضمان سلامة الملاحة في ظل هذه البيئة الأمنية المتغيرة، علاوة على ذلك، لا يمكن فصل الأمن البحري عن أهميته الاقتصادية، فمعظم التجارة العالمية تعتمد بشكل كبير على النقل البحري، وهذا ما يجعل من ضمان الأمن البحري مسألة حيوية تفرض علينا تحليل آليات عمل المنظمة الدولية البحرية وكيفية تنسيقها للجهود الدولية، لضمان استمرارية التجارة العالمية وحماية الاقتصاد العالمي من أي تهديدات محتملة.

أهداف الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى توضيح الإطار القانوني والتنظيمي الذي يحكم عمل المنظمة البحرية الدولية، مع التركيز على الصلاحيات والمسؤوليات المنوطة بها في مجال الأمن البحري، من خلال تحليل الآليات القانونية والمؤسسية التي تعتمد عليها المنظمة لمواجهة التهديدات البحرية المتنوعة، إضافة إلى تقييم فعالية هذه الآليات في ضمان الأمن البحري على المستوى الدولي، وتقديم رؤية نقدية حول الإيجابيات والتحديات التي تواجه المنظمة في تحقيق أهدافها.

إشكالية الدراسة

تُواجه البحار والمحيطات، التي لطالما كانت محور التجارة والحياة، تهديدات جديدة ومعقدة لم تعد تقتصر على النزاعات العسكرية فقط، فمع التغيرات الجيوسياسية والتطور

التكنولوجي، برزت تحديات غير تقليدية مثل القرصنة السيبرانية، التهريب غير المشروع، الإرهاب البحري، والصيد غير القانوني، هذه التحديات المتعددة الأبعاد تتطلب جهودًا عالمية مشتركة واستراتيجيات مبتكرة لضمان الأمن البحري وحماية هذه الموارد الحيوية ومنه تنطلق هذه الدراسة من إشكالية رئيسية تتمحور حول:

ماهي الجهود والوسائل التي تملكها المنظمة البحرية الدولية لحماية المجال البحري في ظل التهديدات الأمنية الراهنة؟

يتفرع عن هذه الإشكالية عدد من الأسئلة الفرعية التي ستسعى الدراسة للإجابة عليها: ما هو الإطار القانوني المنظم لاختصاصات المنظمة البحرية الدولية في مجال الأمن البحري؟ ما هي آليات تدخل المنظمة لمواجهة التهديدات البحرية المختلفة؟ وما هي التحديات التي تعيق أداء المنظمة في تحقيق أهدافها في هذا المجال؟

منهج الدراسة

لتحقيق أهداف الدراسة والإجابة عن إشكالياتها، سيتم الاعتماد على المنهج الوصفي لعرض الهيكل التنظيمية للمنظمة واختصاصاتها، كما سيتم الاعتماد على المنهج التحليلي من أجل تحليل الوثائق القانونية والاتفاقيات الدولية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية، بما في ذلك البروتوكولات والملاحق والقرارات ذات الصلة بالأمن البحري.

خطة الدراسة

للإجابة عن الإشكالية المطروحة فقد تم تقسيم هذه الدراسة إلى فصلين، حيث يتناول الفصل الأول هيكل المنظمة وأهدافها واختصاصاتها وعلاقتها بغيرها من المنظمات الدولية، أما الفصل الثاني فقد تطرق إلى دور المنظمة البحرية الدولية في ضمان الأمن البحري من خلال تدخلها في مجالات حيوية كالنقل البحري، وحماية البيئة، وتأمين الملاحة ضد التهديدات التقليدية وغير التقليدية (كالقرصنة والإرهاب) وتقييم مدى فعالية آلياتها القانونية والتنفيذية وقدرتها على فرض الجزاءات في مواجهة التحديات البحرية المتزايدة.

الفصل الأول: التعريف بالمنظمة الدولية البحرية

المنظمة البحرية الدولية هي هيئة تابعة لمنظومة الأمم المتحدة متخصصة تهدف إلى تحسين أمن وسلامة النقل البحري الدولي ومنع التلوث الناجم عن السفن، بالإضافة إلى التعامل مع القضايا القانونية مثل المسؤولية والتعويض، تسعى أيضاً لتيسير تدفق المرور البحري الدولي، تم إنشاء المنظمة الدولية البحرية من خلال اتفاقية اعتمدت تحت رعاية الأمم المتحدة في جنيف في 6 مارس 1948،² و دخلت حيز النفاذ في 17 مارس 1958³ شعارها السلامة والأمن وكفاءة الملاحة في محيطات نظيفة ومع العلم بأن النقل البحري يُشكل 90% من حركة التجارة العالمية، وبوجود حوالي 50 ألف سفينة تجوب المحيطات سنوياً، يصبح إنشاء معايير دولية أمراً لا غنى عنه، لذلك، فإنّ مهمة المنظمة البحرية الدولية هي وضع إطار تنظيمي عالمي يتناول ثلاثة مجالات رئيسية من الخبرة: السلامة البحرية، والأمن البحري، وحماية البيئة البحرية⁴.

ومن هنا نتطرق في هذا الفصل الى:

المبحث الأول: تنظيم المنظمة الدولية البحرية.

المبحث الثاني: نشاطات المنظمة الدولية البحرية.

² <https://www.imo.org/fr/About/Pages/Default.aspx> 20/05/2024, 19:50.

³ إتفاقية إنشاء المنظمة البحرية الدولية. تاريخ الاعتماد، 06 مارس 1948، تاريخ دخول حيز النفاذ 17 مارس 1958. المادة

⁴ <https://www.diplomatie.gouv.fr/fr/politique-etrangere-de-la-france/la-france-et-les-nations-unies/la-france-et-les-organisations-onusiennes/la-france-et-l-organisation-maritime-internationale/> 20/05/2024 , 20 :30.

المبحث الأول: تنظيم المنظمة البحرية الدولية

إنّ فهم الدور الحقيقي والفعالية العملية للمنظمة البحرية الدولية لا يكتمل دون التوقف عند هيكلها التنظيمي الدقيق والمترابط، والذي يُجسّد الطابع المؤسّساتي التعددي للعمل الدولي البحري حيث تتكوّن المنظمة من أجهزة تشريعية، تنفيذية، فنية، وإدارية، لكل منها صلاحيات محددة تُسهم في ضبط السياسات العامة، تنفيذ الاتفاقيات الدولية، والتفاعل المستمر مع الدول الأعضاء والمنظمات الأخرى، بما يضمن الشفافية والفعالية في إدارة الشؤون البحرية الدولية، وعليه يتطرق هذا المبحث لتنظيم المنظمة من خلال تفصيل هيكلتها (المطلب الأول)، تحديد أهدافها الاستراتيجية (المطلب الثاني)، ثم بيان اختصاصاتها (المطلب الثالث).

المطلب الأول: هيكل المنظمة البحرية الدولية

جاء إنشاء المنظمة البحرية الدولية في إطار الجهود الأممية الرامية إلى تقنين وتنظيم النقل البحري وحماية السلامة والأمن في البحار، وهي تعمل ضمن منظومة الأمم المتحدة كهيئة حكومية متخصصة، يُعد الهيكل التنظيمي للمنظمة تجسيداً لطبيعة عملها المتعدد الأبعاد، إذ يتكون من أجهزة تشريعية، تنفيذية، فنية، وإدارية، تتفاعل فيما بينها لضمان فعالية الأداء وتنفيذ الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، وهو هيكل يتسم بالمرونة والتطور لمواكبة التحديات الجديدة في المجال البحري، ويهدف إلى تحقيق أقصى درجات الكفاءة في إدارة شؤونها، من خلال هياكلها التي سوف نتطرق لها من خلال:⁵

الفرع الأول: الجمعية العامة للمنظمة البحرية الدولية.

الفرع الثاني: مجلس المنظمة.

الفرع الثالث: اللجان الفنية.

الفرع الرابع: الأمانة العامة.

⁵ الملتقى العلمي الدولي. الأليات القانونية و المؤسساتية لحماية البيئة في الجزائر. جامعة محمد بوضياف بالمسيلة..10نوفمبر 2021. ص 2 . 3.

الفرع الأول: الجمعية العامة للمنظمة البحرية الدولية

تتكون الجمعية من كل الأعضاء⁶ تجتمع الجمعية العامة في دورة عادية مرة كل سنتين، ويجب عقد دورة استثنائية، بعد إشعار مسبق لمدة سنتين يومًا، في كل مرة يطلب فيها ثلث الأعضاء من الأمين العام، أو في أي وقت يراه المجلس ضروريًا بعد إشعار مسبق لمدة سنتين يومًا أيضًا،⁷ ويجب أن يكون معظم الأعضاء المنتسبين حاضرين لتشكيل النصاب خلال اجتماعات الجمعية.⁸

ولها المهام الآتية:

(أ) انتخاب رئيس ونائبين رئيسيين من بين أعضائها في كل دورة عادية، باستثناء الأعضاء المنتسبين، ويشغلون مناصبهم حتى الدورة العادية التالية

(ب) تحديد قواعد إجراءاتها الخاصة باستثناء ما ينص عليه غير ذلك في الاتفاقية

(ج) إنشاء أي هيئات فرعية مؤقتة أو دائمة يعتبرها ضرورية، بناءً على توصية من المجلس؛
(د) انتخاب الأعضاء للممثلين في المجلس، كما هو منصوص عليه في المادة 17، وفي لجنة سلامة الملاحة البحرية كما هو منصوص عليه في المادة 28؛

(هـ) استلام والنظر في تقارير المجلس، واتخاذ قرار بشأن أي مسألة يُحالها إليه؛

(و) التصويت على الميزانية وتحديد الترتيبات المالية للمنظمة، وفقًا للجزء التاسع من الاتفاقية؛
(ز) استعراض النفقات والموافقة على حسابات المنظمة؛

(ح) أداء وظائف المنظمة، شريطة أن تحال المسائل المتعلقة بالمادة 3 (أ) و (ب) إلى المجلس لصياغة أي توصيات أو صكوك بشأنها؛ وعلى شرط أن تحال أي توصيات أو صكوك يقدمها المجلس إلى الجمعية ولم تُقبلها الجمعية، إلى المجلس لمزيد من النظر مع الملاحظات التي قد تقدمها الجمعية؛

⁶اتفاقية إنشاء المنظمة البحرية الدولية . البند 13.

⁷اتفاقية إنشاء المنظمة البحرية الدولية . البند 14

⁸اتفاقية إنشاء المنظمة البحرية الدولية . البند 15

ط) توصية الأعضاء بالموافقة على لوائح تتعلق بسلامة الملاحة البحرية، أو تعديلات على تلك اللوائح، التي تم إحالتها إليها من لجنة سلامة الملاحة البحرية من خلال المجلس.

ي) إحالة المسائل التي تدخل ضمن نطاق المنظمة إلى المجلس للنظر فيها أو اتخاذ قرار بشأنها، باستثناء وظيفة صياغة التوصيات وفقاً للفقرة (ط) من هذه المادة التي لا يمكن تفويضها⁹.

الفرع الثاني: مجلس المنظمة

المجلس يتكون من ستة عشر عضواً، موزعين على النحو التالي :

أ) ستة من حكومات الدول التي تهتم بتقديم خدمات الملاحة البحرية الدولية.

ب) ستة من حكومات دول أخرى تهتم بالتجارة البحرية الدولية.

ج) عضوان يتم انتخابهما من قبل الجمعية العامة من بين حكومات الدول التي لديها مصلحة بارزة في تقديم خدمات الملاحة البحرية الدولية.

د) وعضوان يتم انتخابهما من قبل الجمعية العامة من بين حكومات الدول الأخرى التي لديها مصلحة بارزة في التجارة البحرية الدولية. وفقاً لمبادئ هذه المادة، يتم تشكيل المجلس الأول¹⁰.

الأعضاء الممثلون في المجلس بموجب المادة 17- من اتفاقية نشأة المنظمة البحرية الدولية يبقون في مناصبهم حتى إغلاق الدورة العادية التالية للجمعية العامة. يحق للأعضاء الخارجين أن يترشحوا مجدداً¹¹، يعين المجلس رئيسه ويحدد قواعد إجراءاته الخاصة، باستثناء أي ترتيبات مغايرة في هذا الاتفاق ويتكون النصاب في المجلس من اثني عشر عضواً ويجتمع المجلس بعد إشعار بشهر، بدعوة من رئيسه أو بطلب من أربعة أعضاء على الأقل، وبقدر الإمكان لضمان تنفيذ مهمته بشكل سليم، يجتمع في أي مكان يراه مناسباً¹².

⁹ البند 16. إتفاقية إنشاء المنظمة البحرية الدولية.

¹⁰ البند 17. إتفاقية إنشاء المنظمة البحرية الدولية

¹¹ البند 19. إتفاقية إنشاء المنظمة البحرية الدولية

¹² البند 20. إتفاقية إنشاء المنظمة البحرية الدولية

المجلس يتلقى التوصيات والتقارير من لجنة الأمن البحري، ويحال ذلك إلى الجمعية العامة للنظر فيها، إذا لم تكن الجمعية مجتمعة، يتم إحالتها إلى الأعضاء للاطلاع، مصحوبة بالملاحظات والتوصيات، المجلس لا يناقش المسائل المتعلقة بالمادة 29 من اتفاقية نشأة المنظمة البحرية الدولية إلا بعد أن تُدرس من قبل لجنة الأمن البحري، و يُعين المجلس الأمين العام بموافقة الجمعية العامة، ويتخذ جميع الترتيبات اللازمة لتوظيف العاملين اللازمين وتحديد شروط توظيفهم، مستفيدًا من التدابير المتخذة من قبل منظمة الأمم المتحدة ومؤسساتها المتخصصة، في كل جلسة عادية، يقدم المجلس تقريرًا للجمعية العامة عن أعمال المنظمة منذ الجلسة العادية السابقة، يُعرض على الجمعية العامة من قبل المجلس تقديرات النفقات والحسابات الخاصة بالمنظمة، مصحوبة بالملاحظات والتوصيات، يمكن للمجلس أن يبرم اتفاقيات أو يتخذ ترتيبات تتعلق بالعلاقات مع المنظمات الأخرى، وفقًا لأحكام الجزء الثاني عشر من الاتفاقية، بين جلسات الجمعية العامة، يمارس المجلس جميع الوظائف المخولة للمنظمة، باستثناء تقديم التوصيات التي تنطوي عليها الفقرة (أ) من المادة 16 من اتفاقية نشأة المنظمة¹³.

الفرع الثالث: اللجان الفنية

تُعتبر اللجان الفنية بمثابة العمود الفقري التقني والقانوني للمنظمة، حيث تتولى صياغة وتطوير المعايير والاتفاقيات الدولية المتخصصة، تُجسد هذه اللجان الخبرة الفنية المتراكمة داخل المنظمة، وتُشكل ساحة للحوار وتبادل الآراء بين الخبراء من الدول الأعضاء، تتضمن هذه اللجان الرئيسية ما يلي:

01- لجنة السلامة البحرية:

تُعنى بصياغة المعايير التقنية المتعلقة بسلامة السفن وتصميمها وإنشائها وتشغيلها، ومتطلبات المعدات، وتدريب الطواقم، وتطوير أنظمة الطوارئ والاستجابة للحوادث البحرية.

¹³ البند 22 - 27 اتفاقية إنشاء المنظمة البحرية الدولية.

وتُعد المسؤولة عن صياغة وتحديث الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار، التي تُعتبر حجر الزاوية في سلامة الملاحة الدولية¹⁴.

02-لجنة حماية البيئة البحرية:

تضطلع بمهمة وضع المعايير واللوائح المرتبطة بمكافحة التلوث البحري بأنواعه المختلفة، وتُشرف على تنفيذ اتفاقية ماربول¹⁵، التي تُعد المرجع الأساسي في حماية البيئة البحرية.

03-اللجنة القانونية :

تُعنى بمتابعة القضايا المتعلقة بالمسؤولية والتعويض في حالات الحوادث البحرية، وصياغة وتطوير العقود المتعلقة بالنقل البحري، وحل الإشكاليات القانونية الدولية الناشئة في مجال الملاحة البحرية¹⁶.

04-لجنة التعاون التقني:

تُشرف هذه اللجنة على برامج دعم الدول النامية وتطوير قدراتها التقنية والبشرية في مجال الأمن والسلامة البحرية.

يُضاف إلى هذه اللجان الرئيسية لجان فرعية متخصصة، مثل لجنة تسهيل الإجراءات التي تُعنى بتبسيط الإجراءات الإدارية والوثائق المطلوبة للسفن في الموانئ، وتضمن هيكلياً هذه اللجان تنوع التخصصات وتفاعل الخبرات القانونية والفنية من مختلف الدول، مما يُسهم في إنتاج تشريعات ومعايير بحرية شاملة وفعالة.¹⁷

¹⁴حسن طاهر، "الإدارة القانونية للمنظمات البحرية الدولية"، المجلة العربية للدراسات القانونية، العدد 12، 2021، ص. 91.

¹⁵ الموقع الرسمي للمنظمة البحرية الدولية www.imo.org، تاريخ الاطلاع: 30 جوان 2025.

¹⁶ <https://www.imo.org/fr/about/pages/structure.aspx> تاريخ الاطلاع: 08 سبتمبر 2025.

¹⁷عبد الحميد الجلاصي، القانون الدولي للبحار والأمن البحري، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2018، ص. 83.

الفرع الرابع: الأمانة العامة

تُعد الأمانة العامة الجهاز الإداري الدائم للمنظمة، وتمثل العصب الحيوي الذي يضمن استمرارية وفاعلية العمل اليومي، يترأسها أمين عام يتم انتخابه من طرف الجمعية العامة لمدة أربع سنوات قابلة للتجديد، وهو المسؤول الأول عن إدارة شؤون المنظمة الإدارية والفنية، تتكوّن الأمانة من إدارات متخصصة تشمل أقسامًا تقنية، قانونية، مالية، وتوثيقية، مما يعكس الشمولية في المهام الموكلة إليها¹⁸.

تقوم الأمانة العامة بمهام جوهرية تُسهم في سلاسة عمل المنظمة، تشمل تنظيم المؤتمرات والاجتماعات، وجمع البيانات والتقارير المتعلقة بالأنشطة البحرية، وإعداد مشاريع الميزانيات والوثائق القانونية، والتنسيق الفعال مع المنظمات الدولية الأخرى، وإدارة المراسلات الرسمية¹⁹، يُشترط في موظفي الأمانة الالتزام بالحياد الكامل والمهنية العالية، وهم يخضعون حصريًا لسلطة الأمين العام، مما يُعزز من استقلاليتهم في أداء مهامهم الإدارية بعيدًا عن أي تأثيرات سياسية.

المطلب الثاني: أهداف المنظمة البحرية الدولية

تهدف المنظمة البحرية الدولية إلى الارتقاء بالأنشطة البحرية الدولية من خلال وضع معايير قانونية وتقنية موحدة تُسهم في ضمان سلامة الملاحة البحرية، تعزيز الأمن البحري، حماية البيئة البحرية، وتحقيق التعاون الدولي في هذا المجال، وتُعد هذه الأهداف تجسيدًا للمهمة الأساسية التي أنشئت من أجلها المنظمة في اتفاقية جنيف لعام 1948، والتي تؤكد على "ضمان أمن الأرواح في البحار، وكفاءة النقل، والحد من التلوث، وتنمية الأطر التقنية والقانونية المتعلقة بالملاحة البحرية"، من أجل تحقيق رؤية أوسع نحو بناء قطاع بحري عالمي مستدام ومرن، وعليه يمكن تصنيف أهداف المنظمة إلى أربعة محاور رئيسية سيتم التطرق إليها في الفروع التالية:

الفرع الأول: الأهداف المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية

¹⁸ المنظمة البحرية الدولية، تقارير اللجنة القانونية، الدورة 105، 2022، ص. 5.
¹⁹ حسين، القانون الدولي البحري ومؤسساته، دار الفكر، القاهرة، 2021، ص. 137.

الفرع الثاني: الأهداف المتعلقة بالعنصر البشري البحري

الفرع الثالث: الأهداف المتعلقة بسلامة سفن الصيد البحري

الفرع الرابع: الأهداف المتعلقة بمكافحة القرصنة والجريمة البحرية

الفرع الأول: الأهداف المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية

تسعى المنظمة بشكل حثيث إلى ضمان سلامة وحرية الملاحة البحرية في مختلف الظروف، خصوصاً في الممرات البحرية المزدهمة والمياه الدولية الحساسة، وذلك من خلال وضع معايير دقيقة لبناء السفن وتجهيزها، وتنظيم الملاحة في المياه القطبية، وتسهيل حركة المرور البحري، ودعم وتطوير أنظمة الاستغاثة والبحث والإنقاذ على مستوى عالمي، وتوفير تغطية كاملة لنداءات الطوارئ البحرية، وتُعد الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر²⁰ من أهم الأدوات القانونية التي اعتمدها المنظمة لتحقيق هذه الأهداف، حيث ألزمت الدول بتبني الحد الأدنى من المعايير المتعلقة بسلامة بناء السفن، الحمولة، وتوفير أجهزة الإنقاذ²¹.

الفرع الثاني: الأهداف المتعلقة بالعنصر البشري البحري

تولي المنظمة أهمية خاصة للعامل البشري باعتباره أحد العوامل الحاسمة في سلامة الملاحة البحرية، وإدراكاً منها لدوره المحوري، تُشير الإحصائيات إلى أن العامل البشري يُشكل أكثر الأسباب شيوعاً في حوادث السفن البحرية، وقد سجلت المنظمة البحرية الدولية لعام 2000 حوالي 498 حادثاً، حيث وقع حوالي 96% من حوادث السفن البحرية بشكل عام بسبب العامل البشري²².

لذا، تهدف المنظمة إلى رفع كفاءة البحارة عبر توفير التدريب المهني المستمر، واعتماد معايير موحدة لإصدار الشهادات البحرية، وحماية حقوق العمال البحريين، ومحااربة الاحتيال في الشهادات البحرية، وقد اعتمدت المنظمة الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة

²⁰ الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر. تاريخ الاعتماد، 1960، تاريخ دخول حيز النفاذ 1965

²¹ المادة 1. اتفاقية إنشاء المنظمة البحرية الدولية.

²² بورطال أمينة. مدى إسهام العامل البشري في وقوع حوادث السفن والتعاون الدولي للحد منها. مجلة قانون العمل

والتشغيل. العدد الرابع. جوان 2017. ص 01.

للملاحين²³ لسنة 1978 (وتعديلاتها في 1995 و 2010) بشأن التدريب والإجازة والخفارة، كمرجعية دولية تُؤطر المتطلبات المهنية والتكوينية لجميع المشتغلين في القطاع البحري، وقد سجلت منظمة العمل الدولية مصادقة 41 دولة على اتفاقية العمل البحري 2006 التي دخلت حيز النفاذ في 20 أغسطس 2013، مما يُعزز من حماية حقوق العمال البحريين.²⁴

الفرع الثالث: الأهداف المتعلقة بسلامة سفن الصيد البحري

نظرًا لحساسية قطاع الصيد البحري وما يكتنفه من ظروف عمل خطيرة، وضعت المنظمة أهدافًا خاصة به لضمان سلامة العاملين في هذا القطاع، منها تحسين ظروف عمل طواقم الصيد، وتعزيز معايير الأمان في سفن الصيد الصغيرة والمتوسطة، ومكافحة الممارسات غير القانونية في المياه الإقليمية للدول النامية، مثل الصيد غير المشروع وغير المنظم وغير المبلغ عنه، وقد تُرجمت هذه الأهداف في اتفاقية كيب تاون لعام 2012، التي تُلزم سفن الصيد باتخاذ تدابير السلامة والإنقاذ.²⁵

الفرع الرابع: الأهداف المتعلقة بمكافحة القرصنة والجريمة البحرية

تُعد القرصنة البحرية من أبرز التحديات المعاصرة التي تواجه الأمن البحري العالمي، وتُمثل تهديدًا مباشرًا للتجارة الدولية وسلامة الملاحة، وهذا التهديد يتزايد يوميًا بعد يوم ويستدعي اهتمام القانون الدولي والفقهاء الدولي،²⁶ لذا، تهدف المنظمة إلى تطوير استراتيجيات شاملة للتصدي للقرصنة البحرية، والتعاون الوثيق مع الدول الساحلية، ودعم مشاريع حماية السفن التجارية، والتنسيق الفعال مع المنظمات الإقليمية، وتُعزز هذه الجهود باتفاقية قمع الأعمال

الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين. تاريخ الإعتدال 07 يوليو 1978. تاريخ دخول حيز النفاذ 28 أبريل 1984. ²³

²⁴ عيسات راضية، القرصنة البحرية وانعكاساتها على الأمن البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، جامعة مولود معمري - تيزي وزو، 2016 ص. 145.

²⁵ حسن طاهر، "التنظيم القانوني لسلامة البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري، العدد 6، 2022، ص. 47

²⁶ حسام حميد شهاب، "فاعلية الدول العربية في تحقيق الأمن البحري في ظل قواعد القانون الدولي"، مجلة العلوم القانونية والسياسية، المجلد الحادي عشر، العدد الثاني، الجزء الأول (2022)، ص. 3.

غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية (SUA) لسنة 1988، والتي تُعد أحد أهم النصوص القانونية في مكافحة الإرهاب البحري والجرائم المنظمة في البحر²⁷.

المطلب الثالث: اختصاصات المنظمة البحرية الدولية

تُعتبر المنظمة البحرية الدولية الهيئة الأممية المتخصصة بوضع وتطوير المعايير القانونية والتنظيمية التي تحكم الأنشطة البحرية الدولية، ووفقاً للمادة الأولى من اتفاقية إنشائها لعام 1948، فإنها تضطلع بمهمة "توفير الآلية التنظيمية اللازمة لتسهيل النقل البحري الدولي على أسس آمنة وفعّالة، ومنع التلوث البحري، وتعزيز التعاون بين الدول في هذا المجال"، هذا النص التأسيسي يُجسد الشمولية في رؤية المنظمة، ويُفوض لها صلاحيات واسعة تُمكنها من التدخل في كافة الجوانب المتعلقة بالنشاط البحري، تتوزع اختصاصات المنظمة في أربعة مجالات أساسية تُشكل ركائز عملها: السلامة البحرية، حماية البيئة البحرية، المسائل القانونية، والأمن البحري²⁸ ومن هنا سوف نرى ذلك من خلال :

الفرع الأول: اختصاصات المنظمة في مجال السلامة البحرية

الفرع الثاني: اختصاصات المنظمة في حماية البيئة البحرية

الفرع الثالث: اختصاصات المنظمة في المسائل القانونية

الفرع الرابع: اختصاصات المنظمة في مجال الأمن البحري

الفرع الأول: اختصاصات المنظمة في مجال السلامة البحرية

يُعدّ ضمان سلامة الملاحة في أعالي البحار من أهم وأقدم اختصاصات المنظمة، وهو الأساس الذي بُنيت عليه المنظمة في المقام الأول، ويتجلى ذلك من خلال تطوير اتفاقيات دولية ملزمة، مثل الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر، التي تُعدّ العمود الفقري للسلامة البحرية وتُفرض معايير دقيقة لتصميم وإنشاء وتشغيل السفن، كما تتولى إصدار مدونات تقنية مفصلة، ومراقبة تنفيذ الاتفاقيات من خلال نظام "التدقيق الإلزامي" للدول الأعضاء، وتحديث

²⁷ المنظمة البحرية الدولية، "تقرير اللجنة الفنية بشأن سلامة الصيد"، الدورة 41، 2019، ص. 12.

²⁸ المادة 1 اتفاقية إنشاء المنظمة البحرية الدولية.

الإجراءات المتعلقة بالتحقيق في حوادث البحر والوقاية منها، وقد أنشئت لجنة السلامة البحرية خصيصاً لهذا الغرض، وتُعدّ أعلى هيئة فنية في هذا المجال²⁹.

الفرع الثاني: اختصاصات المنظمة في حماية البيئة البحرية

تتولى المنظمة مهامًا حيوية في مجال حماية البيئة البحرية، وهو اختصاص تزايدت أهميته بشكل ملحوظ في العقود الأخيرة نتيجة لتفاقم مشكلات التلوث البحري، ومن أبرز مهامها مكافحة تلوث البحار بالنفط عبر الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن 1973 وتنظيم تصريف النفايات والملوثات الكيميائية، ووضع معايير لأنظمة معالجة مياه الصابورة، ومراقبة انبعاثات الكبريت وأكاسيد النيتروجين من السفن، ودعم المشاريع البحثية الخاصة بتأثير النقل البحري على البيئة، وإنشاء مناطق بحرية حساسة بيئيًا، تُشرف على هذه المهام لجنة حماية البيئة البحرية، وهي إحدى أهم الهيئات الدائمة التابعة للمنظمة³⁰.

الفرع الثالث: اختصاصات المنظمة في المسائل القانونية

تلعب المنظمة دورًا محوريًا في تقنين العلاقات القانونية البحرية الدولية، وهو اختصاص يُسهم في إرساء مبادئ العدالة والمسؤولية في المجال البحري، تتجلى هذه الاختصاصات في إعداد وصياغة اتفاقيات دولية مهمة، مثل اتفاقية المسؤولية المدنية عن التلوث البحري بالنفط (1969)، ومعالجة مسائل التعويض، التسجيل، المسؤولية المدنية، وعقود النقل البحري، وتطوير القوانين المتعلقة بالسفن المهجورة، وتوفير التوجيهات القانونية للدول في حالة الكوارث البحرية، تُنشط بهذه المهام اللجنة القانونية، والتي تُعدّ من اللجان الأكثر نشاطًا داخل المنظمة

31.

تغيّلت فرحات كمال، الأطراف الفاعلة في مجال السلامة البحرية في ضوء القانون الدولي، المجلة العربية في العلوم الإنسانية والاجتماعية، مجلد 14 عدد 3 جويلية 2022، ص 4.5²⁹

³⁰ خالد بومعزة، "سلامة الصيد البحري في التشريعات الدولية"، مجلة الدراسات البحرية، العدد 9، 2021، ص. 101.

³¹ بوحنية قوي، "القرصنة البحرية في القانون الدولي"، المنتدى العربي للسياسات البحرية، العدد 3، 2020، ص. 34.

الفرع الرابع: اختصاصات المنظمة في مجال الأمن البحري

أدرج الأمن البحري ضمن اختصاصات المنظمة بشكل صريح بعد أحداث 11 سبتمبر 2001، وهو ما عكس تزايد الوعي بضرورة التصدي للتهديدات غير التقليدية التي تُهدد الملاحة الدولية، من أبرز مظاهر هذا الاختصاص هو مكافحة الجرائم التي تهدد الملاحة البحرية والتجارة الدولية وحياة الأشخاص والممتلكات، وهو تهديد يتزايد يوماً بعد يوم ويستدعي اهتمام القانون الدولي والفقهاء الدولي، وتُعد المسيرات البحرية، التي تزايد الاعتماد عليها في الشرق الأوسط لضمان الأمن البحري ومواجهة التهديدات، جزءاً من التطورات التي تتطلب تأطيراً قانونياً.

تشمل أبرز مظاهر هذا الاختصاص: اعتماد المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية، وتطوير آليات المراقبة الإلكترونية وتبادل المعلومات، والتنسيق مع المنظمات الأمنية الإقليمية والدولية (مثل "شراكة سواحل إفريقيا الشرقية")، ودعم جهود مكافحة القرصنة، الإرهاب البحري، وتهريب البشر، وتعمل المنظمة باستمرار على تعزيز قدرات الدول الأعضاء من خلال ورشات تدريبية مكثفة، وتوقيع اتفاقيات إقليمية لردع التهديدات البحرية المستجدة، مما يسهم في بناء شبكة أمن بحري عالمية متكاملة.³²

المبحث الثاني: نشاطات المنظمة البحرية الدولية

لا يقتصر دور المنظمة البحرية الدولية على وضع المعايير والاتفاقيات الدولية فحسب، بل يتوسع إلى نشاطات عملية وتنسيقية شاملة مع مختلف الأطراف الدولية، سواء كانت حكومية أو غير حكومية، هذا الدور التفاعلي ينبع من إدراك المنظمة للحاجة الماسة إلى التعاون متعدد الأطراف في مواجهة التحديات البحرية المعقدة، وخصوصاً في ظل التفاوت الهيكلي الكبير بين الدول في مجالات الأمن والسلامة البحرية، ويُشكل هذا الجانب العملي وجهاً أساسياً من فعالية المنظمة في فرض وتفعيل قواعدها البحرية، وتحويل المعايير النظرية إلى واقع ملموس على الصعيد العالمي، وهذا ما سنراه من خلال :

³² بوحنية قوي، المرجع السابق، ص. 34.

المطلب الأول: علاقة المنظمة البحرية الدولية بالمنظمات الأخرى

المطلب الثاني: وسائل تعاون المنظمة مع الدول والمنظمات الأخرى

المطلب الأول: علاقة المنظمة البحرية الدولية بالمنظمات الأخرى

تُعد المنظمة البحرية الدولية مركزًا محوريًا في شبكة التعاون البحري الدولي، لا تقتصر مهامها على وضع المعايير والتوصيات، بل تمتد إلى بناء شراكات دائمة مع مجموعة واسعة من المنظمات الحكومية وغير الحكومية، يهدف هذا التعاون إلى ضمان التكامل المؤسسي في تنفيذ الاتفاقيات البحرية وتعزيز أهداف السلامة والاستدامة البحرية في المحيطات الدولية، يُمكن تصنيف علاقات المنظمة ضمن فرعين رئيسيين هما:

الفرع الأول: علاقتها مع المنظمات الدولية الحكومية

الفرع الثاني: علاقتها مع المنظمات الدولية غير الحكومية

الفرع الأول: علاقتها مع المنظمات الدولية الحكومية

ترتبط المنظمة البحرية الدولية بعلاقات شراكة استراتيجية مع عدد من المنظمات الحكومية الدولية المتخصصة، لضمان مقاربة شاملة ومتكاملة للقضايا البحرية، من أهم هذه العلاقات:

01- المنظمة العالمية للأرصاد الجوية : تتعاون المنظمتان لضمان تبادل المعلومات حول الظواهر المناخية البحرية، وتطوير نظم إنذار مبكر حول الأعاصير المدارية والعواصف البحرية، تنفيذًا لما تنص عليه اتفاقية حماية الأرواح في البحار.

02- برنامج الأمم المتحدة للبيئة : يبرز دوره في دعم المنظمة البحرية الدولية بمشاريع حماية البيئة البحرية، خاصة عبر الاتفاقيات الإقليمية.³³

³³ المنظمة البحرية الدولية، "البرنامج الإلزامي للتدقيق على أداء الدول الأعضاء"، تقرير سنة 2022، ص. 5.

03-منظمة الأغذية والزراعة : تُنسق مع دعم المنظمة البحرية الدولية بشأن التصدي للصيد غير المشروع وغير المنظم وغير المبلغ عنه ، وهو ما يُشكل تهديدًا كبيرًا للموارد السمكية والأمن الغذائي.

04-منظمة الصحة العالمية: برز التعاون بين المنظمتين بشكل خاص خلال جائحة كوفيد-19، حيث أصدرت بروتوكولات مشتركة للسماح بحركة البحارة وتفاذي تعطيل حركة الشحن الدولي.³⁴

05-المنظمة العالمية للجمارك : تتعاون مع المنظمة البحرية الدولية في تسهيل حركة التجارة البحرية، من خلال تطوير إجراءات موحّدة لتخليص البضائع وتبادل الوثائق الإلكترونية، دعمًا لأهداف اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية 1965.

الفرع الثاني: علاقتها مع المنظمات الدولية غير الحكومية

تُعتبر مشاركة المنظمات غير الحكومية ركيّزة فاعلة في عمل المنظمة البحرية الدولية، وقد اعترفت بها رسميًا بصفقتها "ملاحظين دائمين"، مما يُتيح لها المشاركة في اجتماعات اللجان وتقديم الخبرات. من أبرز هذه العلاقات:

01-الاتحاد الدولي لعمال النقل : يمثل هذا الاتحاد البحارة في المحافل الدولية، ويساهم بشكل كبير في تحسين ظروفهم المهنية والصحية، وقد ساهم في صياغة اتفاقية العمل البحري المعتمدة من قبل المنظمة الدولية للعمل معًا، مما يُعزز من حماية حقوق العمال البحريين. وقد سجلت منظمة العمل الدولية مصادقة 41 دولة على اتفاقية العمل البحري 2006 التي دخلت حيز النفاذ في 20 أغسطس 2013.

02-الغرفة الدولية للشحن ومجلس البلطيق والمؤتمر البحري الدولي: تُعد هذه الهيئات من أبرز ممثلي القطاع الخاص البحري، وتشارك بفعالية في صياغة مدونات السلامة،

³⁴خالد بومعزة، المرجع السابق ، ص. 67

مثل قانون الإدارة الدولية لسلامة تشغيل السفن ومنع التلوث والقانون الدولي لأمن السفن والمرافق المينائية.³⁵

03-الاتحاد الدولي لحماية الطبيعة : لعب هذا الاتحاد دورًا استشاريًا مهمًا في إدماج البعد البيئي في الاتفاقيات البحرية، وساهم في تصنيف "المناطق البحرية الحساسة بيئيًا" ، وقد استُند في ذلك إلى الميثاق العالمي للطبيعة المعتمد سنة 1982 من الجمعية العامة للأمم المتحدة.

04-المنظمة الدولية للمعايير : تُنسق معها المنظمة البحرية الدولية لتوحيد المعايير الفنية لأنظمة الدفع، والمعالجة البيئية لمياه الصابورة، وتقنيات الوقود النظيف في السفن، وهو ما انعكس في لوائح الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن الملحق السادس.

المطلب الثاني: وسائل تعاون المنظمة مع الدول والمنظمات الأخرى

تعتمد المنظمة البحرية الدولية على منظومة متكاملة من الوسائل القانونية والفنية للتعاون مع الدول الأعضاء والمنظمات الأخرى، سواء من خلال إبرام اتفاقيات دولية ملزمة، أو عبر تنفيذ برامج الدعم الفني والتشريعي، لا سيما لفائدة الدول النامية التي قد تفتقر إلى الموارد والخبرات اللازمة لتطبيق المعايير الدولية، وتُجسد هذه الوسائل فلسفة المنظمة القائمة على إشراك الجميع في بناء أمن وسلامة بحرية مستدامة، مما يُمكنها من تحقيق انتشار واسع لقواعدها وتأثيرها وهذا ما سنراه من خلال:

الفرع الأول: الاتفاقيات الدولية كوسيلة للتعاون والإلزام

الفرع الثاني: المساعدة التقنية والدعم المؤسسي للدول.

الفرع الأول: الاتفاقيات الدولية كوسيلة للتعاون والإلزام

تُعد الاتفاقيات الدولية الإطار القانوني الأهم الذي تعتمد عليه المنظمة لتوحيد التشريعات البحرية بين الدول، وتحويل التوصيات إلى التزامات قانونية ملزمة، ومن أبرز هذه الاتفاقيات التي تُشكل ركيزة التعاون الدولي:

³⁵ المنظمة البحرية الدولية، تقرير حماية البيئة البحرية، الدورة 107، 2023، ص. 21

01-الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر.

02-الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن.

03-الاتفاقية الدولية بشأن معايير تدريب البحارة وإصدار تراخيصهم ومراقبتهم

04-الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحار.

05-الاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات ومواد أخرى.³⁶

01- الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر:

تُعد المرجع العالمي لسلامة الملاحة، وتُلزم الدول الأعضاء باتتباع إجراءات موحدة لتجهيز السفن، وإدارة أنظمة الطوارئ، وتدريب الطواقم، وتضمن المنظمة تحديث الاتفاقية دورياً، ومنها دمج مدونة القانون الدولي لأمن السفن والمرافق المينائية عام 2002 الخاصة بأمن الموانئ والسفن.

02- الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن: تُشكّل الإطار القانوني لمكافحة التلوث البحري بجميع أنواعه، وتُلزم السفن بأنظمة لمعالجة مياه الصابورة والانبعاثات الغازية.³⁷

03-الاتفاقية الدولية بشأن معايير تدريب البحارة وإصدار تراخيصهم ومراقبتهم: تتص على الاعتراف المتبادل بين الدول بشهادات البحارة وتوحيد أنظمة التدريب والإجازة.

04-الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحار: تُحدّد المناطق البحرية الخاضعة لمسؤولية كل دولة في عمليات البحث والإنقاذ، وتُلزم الدول بالتعاون المعلوماتي واللوجستي.

³⁶ تاريخ الإطلاع 10 <https://www.imo.org/ar/about/conventions/pages/listofconventions.aspx>

سبتمبر ساعة 22:00

³⁷ الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار تاريخ الإتماد 1974 تاريخ دخول حيز النفاذ 1980 ، الفصل الخامس، المادة

.31

05-الاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات ومواد أخرى:

تهدف إلى الحد من إغراق النفايات في البحر، وتُفَعَّل من خلال تبادل تقارير وتقنيات التفتيش. تُعد هذه الاتفاقيات بمثابة التزام تعاقدي بين المنظمة والدول الأعضاء، وتُمثل مرجعية دولية راسخة تُسهم في تحقيق التجانس القانوني والعملي بين الأنظمة البحرية الوطنية، وتُعزز من فاعلية الرقابة والإنفاذ على المستوى العالمي.

الفرع الثاني: المساعدة التقنية والدعم المؤسسي للدول

تعمل المنظمة البحرية الدولية على دعم قدرات الدول، خصوصًا النامية منها، التي قد تواجه تحديات في تطبيق المعايير الدولية، وذلك من خلال برامج التعاون الفني المتنوعة، وأهمها:

01-التدريب والتكوين: تنظم المنظمة دورات تدريبية متخصصة لفائدة مسؤولي الموانئ، والمفتشين البحريين، وضباط السلامة، بالتعاون مع مراكز إقليمية متخصصة³⁸.

02-المساعدة التشريعية: توفر IMO نماذج قوانين بحرية موحدة، وترسل خبراء لمساعدة الدول على تكييف تشريعاتها المحلية مع الاتفاقيات الدولية.

03-مشاريع بيئية ممولة: بالتعاون مع مرفق البيئة العالمية (GEF) وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي (UNDP)، تم تنفيذ مشروع GloMEEP في أكثر من 10 دول، يهدف إلى تعزيز كفاءة الطاقة في القطاع البحري.

04-تعزيز أنظمة التفتيش في الموانئ: تساعد المنظمة الدول على تنفيذ اتفاقيات التفتيش الموحد، عبر تدريب المفتشين وتزويدهم بالتقنيات الحديثة.

05-تمويل البنية التحتية البحرية: تتسق المنظمة مع شركائها الأمميين (مثل برنامج الأمم المتحدة الإنمائي و برنامج الأمم المتحدة للبيئة) لتمويل مشاريع بناء الأرصفة الحديثة،

وثيقة مساهمة المنظمة البحرية الدولية في تقرير الأمين العام للأمم المتحدة عن المحيطات وقانون البحار لعام ، 2022، ص. 3.

ومحطات معالجة مياه الصابورة، وتأسيس المراكز الوطنية للمراقبة البحرية. وتشرف على هذه البرامج لجنة التعاون الفني³⁹.

³⁹ شيماء محي الدين، "الأطر القارية لحماية الأمن البحري في أفريقيا: الطموحات والتحديات"، مجلة كلية السياسة والاقتصاد - العدد الثاني والعشرون (أبريل 2024)، ص. 1.

خلاصة الفصل الأول

لقد تبيّن من خلال هذا الفصل أن المنظمة البحرية الدولية تُعد الإطار المؤسّساتي الأكثر أهمية وتأثيرًا في المنظومة القانونية البحرية الدولية، حيث أنشئت بموجب اتفاقية 1948 بهدف شامل يُغطي تنظيم الملاحة البحرية، وضمان سلامة الأرواح، وحماية البيئة في أعالي البحار، وقد أوضحنا في المبحث الأول أن المنظمة تتكوّن من هيكل مؤسّساتي متكامل، يشمل الجمعية العامة كأعلى سلطة تقيريّة، والمجلس بصفته الجهاز التنفيذي الفعال، واللجان الفنية التي تُعالج الجوانب التقنية والقانونية المتخصصة، فضلًا عن الأمانة العامة التي تضطلع بالمهام الإدارية والتنظيمية اليومية، ويتسم هذا التنظيم بالتخصّص والتوزيع الوظيفي الدقيق الذي يعكس طبيعة المهام المعقدة والواسعة المنوطة بكل جهاز، مما يُسهم في كفاءة وفاعلية عمل المنظمة.

أما في المبحث الثاني، فقد تمّ التطرق إلى النشاطات الأساسية للمنظمة، والتي لا تقتصر على وضع الاتفاقيات والمعايير القانونية فحسب، بل تشمل أيضًا تفعيل التعاون مع مجموعة واسعة من المنظمات الحكومية وغير الحكومية على المستوى الدولي، هذا التعاون الشامل يسمح بتكامل الجهود العالمية في التصدي للتحديات البحرية المتزايدة، ويسهم في بناء توافق دولي حول القضايا البحرية، كما تقوم المنظمة بدور فعال في مساعدة الدول، لا سيما النامية منها، عبر تقديم الدعم الفني، وتحديث التشريعات الوطنية لتتوافق مع المعايير الدولية، وتنفيذ برامج تدريبية متخصصة تُسهم في بناء القدرات البشرية المؤسّساتية.

وعليه يُمكن القول إن الهيكل التنظيمية المتقدمة للمنظمة، وتنوع اختصاصاتها التي تُغطي كافة جوانب السلامة والأمن والبيئة البحرية، وكثافة نشاطها الدولي من خلال شبكة واسعة من الشراكات، تجعل منها فاعلاً محوريًا لا غنى عنه في ضبط المجال البحري وفق قواعد القانون الدولي، إن تعاونها المستمر مع الدول والمنظمات الأخرى يُشكل عنصرًا أساسيًا في تحقيق أهداف السلامة، والأمن، والاستدامة البحرية عالميًا، مما يُعزز من دورها كجهة رائدة في الحوكمة البحرية العالمية.

الفصل الثاني: دور المنظمة البحرية في ضمان الأمن البحري

يُمثل الأمن البحري حجر الزاوية في استقرار الاقتصاد العالمي وسلامة الملاحة الدولية، حيث تعتمد الغالبية العظمى من التجارة العالمية على الممرات والممرات البحرية الآمنة، وفي مواجهة طيف واسع من التهديدات، من الحوادث الملاحية إلى الجرائم المنظمة العابرة للحدود، برزت الحاجة الملحة إلى إطار دولي متخصص لمواءمة الجهود ومواجهة هذه التحديات، وتقف المنظمة الدولية البحرية في صلب هذه الجهود كأهم كيان دولي معني بوضع وتنفيذ المعايير التي تحكم سلامة وأمن الملاحة.

وفي هذا الإطار، يأتي هذا الفصل ليسلط الضوء على الدور المركزي للمنظمة الدولية البحرية كحارس للأمن البحري الدولي، فهو يبحث في الأدوات والآليات التي طورتها المنظمة لضمان سلامة السفن وحماية البيئة البحرية، وكذلك في الاستراتيجيات التي تتبناها لمكافحة التهديدات الحديثة والمتطورة التي تستهدف الفضاء البحري، وهذا ما سنتناوله من خلال دراستنا:

المبحث الأول: مجالات تدخل المنظمة لحماية الأمن البحري

المبحث الثاني: آليات مواجهة التهديدات البحرية في إطار المنظمة البحرية الدولية

المبحث الأول: مجالات تدخل المنظمة لحماية الأمن البحري

يُمثل النقل البحري العمود الفقري للتجارة العالمية، مما يجعله أحد أبرز مجالات تدخل المنظمة البحرية الدولية سعيًا لتحقيق أمن بحري شامل، ويتجلى هذا التدخل عبر وضع معايير دولية ملزمة لسلامة السفن، تأهيل العنصر البشري، وضمان كفاءة الإجراءات التشغيلية، انطلاقًا من اختصاصات لجنة السلامة البحرية والأهداف المُعلنة في اتفاقية إنشاء المنظمة.

المطلب الأول: النقل البحري

المطلب الثاني: حماية البيئة البحرية.

المطلب الأول: النقل البحري

لا يقتصر مفهوم السلامة البحرية على الحفاظ على السفينة كمنشأة فحسب، بل يشمل حماية الأرواح والبضائع والبيئة البحرية من الأخطار، وقد أولت المنظمة هذا الجانب أولوية قصوى، متجسدة في اتفاقياتها الأساسية، لا سيما الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار، التي تُعد ركيزة للتنظيم التقني والقانوني في هذا المجال⁴⁰، و هذا ما سنراه من خلال :

الفرع الأول: سلامة السفن والمنشآت

الفرع الثاني: العنصر البشري

الفرع الثالث: الإجراءات التشغيلية

الفرع الأول: سلامة السفن والمنشآت

النقل البحري تلعب المنظمة الدولية البحرية دورًا جوهريًا في تأمين وسلامة النقل البحري الدولي، الذي يعد ركيزة الاقتصاد العالمي، ويتجلى هذا الدور أساسًا من خلال وضع وتطوير الاتفاقيات والمعايير الدولية الملزمة، وأهمها الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر لعام 1974 والتي تم تعديله لمواكبة التحديات الحديثة.⁴¹

تفرض هذه الاتفاقية متطلبات فنية صارمة على تصميم السفن وتجهيزها وتشغيلها لضمان سلامتها، كما تسهم المنظمة من خلال اللجنة السلامة البحرية في وضع القواعد

المنظمة البحرية الدولية، مرجع سابق، « الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (سولاس)⁴⁰
⁴¹ عمر محمد سليمان، التنظيم الدولي للملاحة البحرية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2018، ص 123

الدولية لمنع التصادم في البحر ، والتي تنظم حركة السفن وتحدد الإجراءات الواجب اتخاذها لتجنب الحوادث، مما ينعكس إيجاباً على استقرار وأمن الحركة الملاحية العالمية⁴². ويشكل هذا الإطار التنظيمي أداة وقائية أساسية للحفاظ على الأمن البحري⁴³. تتولى المنظمة وضع أدق المعايير التقنية لبناء السفن وتجهيزها، سعياً لضمان قدرتها على مواجهة أخطار البحر، وتشمل هذه المعايير متطلبات خاصة بموانع الطوف، أقسام الطوف، أنظمة الوقاية من الحريق ومكافحته، أنظمة الاتصالات والملاحة الإلكترونية، وقد كرس الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار الفصول الثانية والثالثة والرابعة لهذه المتطلبات، والتي تخضع للتحديث الدوري من قبل لجنة السلامة البحرية لمواكبة التطورات التكنولوجية والمخاطر المستجدة، كما تُعنى المنظمة بسلامة المنشآت المينائية، من خلال المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية -التي أُدمجت في الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر والتي تفرض على الموانئ تطبيق إجراءات أمنية صارمة، كتسييج المنشآت، تركيب كاميرات المراقبة، وتفتيش البضائع والأشخاص، لمنع الأعمال غير المشروعة التي قد تنطلق من الميناء لتهديد الأمن البحري⁴⁴.

الفرع الثاني: العنصر البشري

تقر المنظمة بأن العامل البشري هو حجر الزاوية في منظومة السلامة البحرية، فالسفينة الآمنة بيد طاقم غير مدرب تشكل خطراً داهماً، لذلك، أولت أهمية بالغة لتأهيل البحارة وتدريبهم، متجسدة في الاتفاقية الدولية للمعايير التدريبية والإجازات والخفارة للبحارة تضع هذه الاتفاقية الحد الأدنى للمعايير التي يجب أن تلتزم بها الدول الأطراف في تدريب وإصدار شهادات الكفاءة للضباط والبحارة، مجالات مثل الأمن، الطوارئ، الإسعافات الأولية، والتعامل مع تلوث البحر⁴⁵.

ولم تتوقف عند التدريب التقني، بل امتدت لتحسين الظروف المعيشية والعملية للبحارة عبر اتفاقية العمل البحري التي أعدت بالتعاون مع منظمة العمل الدولية - والتي تنظم ساعات

⁴² فؤاد عبد المنعم أحمد، القانون البحري والجوي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2017، ص 88

⁴³ عبد الله حمدي، الأمن البحري في القانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2015، ص 45

⁴⁴ المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية. تاريخ الاعتماد ، تاريخ دخول حيز النفاذ 2004 ، الجزء أ، القسم 16.

⁴⁵ الاتفاقية الدولية للمعايير التدريبية والإجازات والخفارة للبحارة 1978 ، وفقاً للتعديلات المنفصلة 2010، القسم 6.

العمل والراحة، ظروف السكن، التغذية، والرعاية الطبية، إذ أن البحارة السعداء والصحيين هم أكثر كفاءة وأقل عرضة لارتكاب الأخطاء التي تهدد الأمن.⁴⁶

الفرع الثالث: الإجراءات التشغيلية

وضعت المنظمة مدونات وإجراءات تشغيلية موحدة لضمان إدارة سليمة للسلامة على متن السفن وفي شركات الملاحة، وتأتي المدونة الدولية للإدارة الآمنة للسفن في صدارة هذه الأدوات، والتي أصبحت إلزامية بموجب الفصل التاسع من الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر تطلب المدونة من شركات الملاحة إنشاء نظام لإدارة السلامة يحدد بوضوح مسؤوليات الموظفين، للتعامل مع الطوارئ، خطط للصيانة الدورية، وآليات للتفتيش والمراجعة الداخلية، وهذا يحول السلامة من رد فعل للأزمات إلى ثقافة إدارية دائمة.⁴⁷

كما أنشأت المنظمة أنظمة للإبلاغ والتبليغ عن الحوادث البحرية، مثل نظام التقارير البحرية الإلزامية، الذي يوفر بيانات حيوية لتحليل أسباب الحوادث واستخلاص الدروس لمنع تكرارها، مما يسهم في تحسين مستمر لمعايير السلامة.⁴⁸

المطلب الثاني: حماية البيئة البحرية

ارتبطت المنظمة البحرية الدولية بشكل وثيق بقضايا حماية البيئة البحرية منذ سبعينيات القرن الماضي، إثر الحوادث الكبرى للتسرب النفطي التي هددت النظم الإيكولوجية، وقد تطور دورها من مجرد الاهتمام بسلامة السفن إلى أن أصبحت الجهة الدولية الأساسية المنظمة لكافة أشكال التلوث الناجم عن السفن، انطلاقاً من اختصاصات لجنة حماية البيئة البحرية و الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن كأهم أداة قانونية في هذا المجال⁴⁹، ما سندرسه من خلال:

الفرع الأول: مكافحة التلوث بأنواعه

الفرع الثاني: المعايير البيئية والمناطق الخاصة

⁴⁶ المادة 4.3 منظمة العمل الدولية، اتفاقية العمل البحري، 2006،

⁴⁷ المنظمة البحرية الدولية المدونة الدولية للإدارة الآمنة للسفن ومنع التلوث، 2002، القرار (18)، المدمج في الفصل التاسع من اتفاقية سولاس.

⁴⁸ المنظمة البحرية الدولية، مدونة المعايير الدولية والممارسات الموصى بها لإجراء تحقيق السلامة في الحوادث أو الحوادث البحرية (مدونة تحقيقات الحوادث)، 2008، القرار (84).

⁴⁹ المنظمة البحرية الدولية، الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (ماربول)، 1973، حسبما عدلها بروتوكول 1978،

الفرع الأول: مكافحة التلوث بأنواعه

الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن، 1973، الإطار التشريعي العالمي الأكثر شمولية لمكافحة التلوث البحري الناتج عن السفن، سواء كان عن عمد أو إهمال، تعمل الاتفاقية من خلال ستة ملاحق، يتخصص كل ملحق منها في نوع محدد من الملوثات.

-الملحق الأول (التلوث بالنفط): يفرض هذا الملحق معايير بناء وتجهيز صارمة على ناقلات النفط، مثل إلزامها بصهاريج مزدوجة الجدران وأنظمة متطورة لفصل الزيت عن الماء، كما يقيد بشكل حاسم تصريف المخلفات النفطية في البحر، حيث أصبح معظمها ممنوعاً تماماً إلا في حالات محددة وتحت شروط صارمة⁵⁰.

-الملحق الثاني (المواد الكيميائية السائلة): يُعنى هذا الملحق بتصنيف المواد الكيميائية السائلة الخطرة، ويضع معايير دقيقة لبناء سفن نقل هذه المواد، إضافة إلى تنظيم معدات تفريغ مخلفاتها لضمان أقصى درجات الأمان⁵¹.

-الملحق الرابع (مياه المجاري): يمنع هذا الملحق تصريف مياه الصرف الصحي غير المعالجة بالقرب من الشواطئ، ويلزم السفن إما بتجهيز محطات معالجة خاصة على متنها أو باستخدام خزانات لتجميع هذه المياه لتجميعها⁵².

-الملحق الخامس (القمامة): يُحظر بموجبه بشكل مطلق إلقاء أي نوع من البلاستيك في البحر، كما ينظم التخلص من أنواع النفايات الأخرى (كالورق والزجاج والمعادن) وفقاً لمسافات محددة من أقرب يابسة⁵³.

الملحق السادس (تلوث الهواء): يُعدّ من أكثر الملاحق تطوراً، حيث يضع حدوداً قصوى لنسبة الكبريت في وقود السفن (0,50% عالمياً، و 0,10% في مناطق التحكم بالانبعاثات)، كما يهدف إلى الحد من انبعاثات أكاسيد النيتروجين والغازات الدفيئة الصادرة عن السفن⁵⁴.

⁵⁰ المنظمة البحرية الدولية ، اتفاقية ماربول"، الطبعة الموحدة 2017، الملحق الأول، اللوائح 1، 15، 18.

⁵¹ المنظمة البحرية الدولية ، اتفاقية ماربول"، الطبعة الموحدة 2017، الملحق الثاني، اللوائح 1، 13

⁵² المنظمة البحرية الدولية ، اتفاقية ماربول"، الطبعة الموحدة 2017، الملحق الرابع، اللائحة 8.

⁵³53 المنظمة البحرية الدولية ، اتفاقية ماربول"، الطبعة الموحدة 2017، الملحق الخامس، اللائحة 3.

⁵⁴ المنظمة البحرية الدولية ، اتفاقية ماربول"، الطبعة الموحدة 2017، الملحق السادس، اللوائح 13، 14، 18،

الفرع الثاني: المعايير البيئية والمناطق الخاصة

طورت المنظمة آلية قانونية فريدة لحماية المناطق البحرية ذات الحساسية البيئية الاستثنائية عبر تصنيفها كـ "مناطق بحرية خاصة حساسة بيئياً" وما أن يتم اعتماد منطقة معينة كـ PSSA من قبل لجنة حماية البيئة البحرية ، حتى يُسمح للدول المجاورة لها بتطبيق "تدابير حماية مرتبطة"، مثل فرض مسارات بحرية إلزامية (مثل مضيق توريس) أو أنظمة حركة مرور معينة (كما في بحر البلطيق)، أو حتى حظر كامل للملاحة في مناطق حضّ البيض أو تغذية الثدييات البحرية، وهذا يمثل تداخلاً بين حماية البيئة وسلامة الملاحة⁵⁵،

لا تزال المنظمة تواجه تحديات بيئية مستجدة تتطلب تطوير آلياتها، أبرزها:

- مياه التوازن: لطالما شكل نقل الكائنات البحرية الغازية عبر مياه توازن السفن تهديداً للتنوع البيولوجي، واستجابة لذلك اعتمدت المنظمة "اتفاقية إدارة مياه التوازن" التي تلزم السفن بمعالجة المياه قبل تصريفها لقتل الكائنات الدقيقة⁵⁶.

- الحد من انبعاثات غازات الدفيئة: تمثل السفن مصدراً مهماً لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون، وقد تبنت المنظمة "الاستراتيجية الأولية للحد من انبعاثات غازات الدفيئة من السفن" في 2018، التي تهدف إلى خفض شدة الكربون في النقل البحري بنسبة 40% على الأقل بحلول 2030، وإلى خفض إجمالي الانبعاثات بنسبة 50% على الأقل بحلول 2050 مقارنة بمستويات 2008، وتعتمد على أدوات مثل "مؤشر كفاءة الطاقة للتصميم" و"مؤشر كفاءة الطاقة للسفن القائمة" و"مؤشر شدة الكربون" لتحقيق الأهداف⁵⁷

- التلوث البلاستيكي في البحار: أصدرت اللجنة MEPC إرشادات لتقليل التلوث البلاستيكي من السفن، ودعت إلى تطبيق صارم للملحق الخامس من اتفاقية MARPOL، كما تدرس حالياً تدابير إضافية للتعامل مع فقدان حاويات البضائع البلاستيكية في البحر⁵⁸.

المطلب الثالث: حماية الملاحة البحرية

⁵⁵ المنظمة البحرية الدولية، المبادئ التوجيهية المنقحة لتحديد وتعيين المناطق البحرية الخاصة الحساسية بيئياً ، القرار (24)، 2005.

⁵⁶ المنظمة البحرية الدولية ، الاتفاقية الدولية للتحكم في إدارة مياه الاتزان والرواسب في السفن (اتفاقية إدارة مياه الاتزان)، 2004، اللائحة B-3.

⁵⁷ المنظمة البحرية الدولية ، الاستراتيجية الأولية للمنظمة البحرية الدولية للحد من انبعاثات غازات الدفيئة من السفن"، القرار (72)، 2018، و"المبادئ التوجيهية لعام 2021 بشأن مؤشرات الكثافة الكربونية التشغيلية، القرار (76).

⁵⁸ المنظمة البحرية الدولية ، خطة العمل لمعالجة النفايات البلاستيكية البحرية من السفن"، القرار (73)، 2018.

شهد مفهوم الأمن البحري تحولاً جوهرياً بعد أحداث 11 سبتمبر 2001، حيث توسع ليشمل الحماية من الأعمال المتعمدة وغير المشروعة التي تهدد سلامة الملاحة البحرية، ولمواجهة هذه التحديات، طورت المنظمة البحرية الدولية إطاراً قانونياً شاملاً يركز على المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية، مما مثل نقلة نوعية في التعامل مع التهديدات الأمنية البحرية وهذا ماسوف نتطرق له من خلال:

الفرع الأول: تأمين السفن والمرافق المينائية.

الفرع الثاني: مكافحة القرصنة والسطو المسلح.

الفرع الثالث: مكافحة الإرهاب البحري.

الفرع الرابع: مكافحة الأنشطة غير المشروعة.

الفرع الأول: تأمين السفن والمرافق المينائية

لقد تطور دور المنظمة الدولية البحرية بشكل ملحوظ بعد أحداث 11 سبتمبر ليشمل مكافحة التهديدات الأمنية المتعمدة مثل القرصنة والإرهاب البحري.

ونتيجة لذلك، اعتمدت المنظمة المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية في عام 2002، والتي أصبحت إلزامية بموجب تعديلات على اتفاقية SOLAS.⁵⁹

تهدف هذه المدونة إلى إنشاء إطار تعاوني دولي لتقييم المخاطر ووضع خطط أمنية للسفن والموانئ، وتعزيز تدابير الكشف والردع، كما لعبت المنظمة دوراً محورياً في تنسيق الجهود الدولية لمكافحة القرصنة قبالة سواحل الصومال وفي خليج غينيا، من خلال إصدار التوجيهات ونشر أفضل الممارسات وتشجيع التعاون الإقليمي.⁶⁰

وعليه تمثل المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية الركيزة الأساسية لجهود المنظمة في هذا المجال، تطبق هذه المدونة على السفن التي تقوم برحلات دولية وعلى المرافق المينائية التي تخدم هذه السفن، وتشمل المتطلبات الأساسية:⁶¹

- تعيين ضباط أمن على مستوى كل سفينة ومنشأة مينائية
- إعداد وتنفيذ خطط أمنية محددة لكل سفينة ومنشأة مينائية

⁵⁹ علي محمود، الأمن البحري والتهديدات المعاصرة، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، أبوظبي،

2018، ص 135

⁶⁰ هشام قاسم، الجزاءات في القانون البحري الدولي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2020، ص 154

⁶¹ المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية"، مرجع سابق. وثيقة 2

- إجراء تقييمات منتظمة للمخاطر الأمنية
- تنفيذ تدابير مراقبة الدخول وأنظمة المراقبة
- إجراء التدريبات والتمارين الأمنية الدورية

الفرع الثاني: مكافحة القرصنة والسطو المسلح

- واجهت المنظمة تحديات كبيرة في مكافحة القرصنة، خاصة في مناطق مثل خليج عدن والمحيط الهندي، وشملت التدابير المتخذة:⁶²
- اعتماد المبادئ التوجيهية لوقاية السفن من القرصنة والسطو المسلح
- تطوير أنظمة الإنذار المبكر والتنسيق بين القطاعات
- التعاون مع المنظمات الإقليمية مثل اتفاقية RECAAP
- تنظيم الدوريات البحرية المشتركة وتسهيل عبور السفن عبر المناطق عالية الخطورة

الفرع الثالث: مكافحة الإرهاب البحري

- تعاملت المنظمة مع تهديد الإرهاب البحري من خلال:⁶³
- اعتماد اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية
- تطوير نظام للإنذار المبكر والاستجابة للتهديدات الإرهابية
- تعزيز التعاون الدولي في تبادل المعلومات الاستخباراتية
- وضع معايير لأمن الحاويات والبضائع الخطرة

الفرع الرابع: مكافحة الأنشطة غير المشروعة

- شملت جهود المنظمة في هذا المجال:
- مكافحة تهريب المخدرات والسلاح عبر الموانئ.
- منع الاتجار بالبشر والهجرة غير الشرعية.
- مكافحة الصيد غير القانوني وغير المبلغ عنه وغير المنظم.
- تطوير أنظمة للتتبع والمراقبة الإلكترونية.

⁶² المنظمة البحرية الدولية، المبادئ التوجيهية لوقاية السفن من القرصنة والسطو المسلح في المياه عالية الخطورة"، القرار 1334، 2009.

⁶³ المادة 3. المنظمة البحرية الدولية، اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية"، 1988.

المبحث الثاني: آليات مواجهة التهديدات البحرية في إطار المنظمة البحرية الدولية

تمثل التهديدات البحرية المعاصرة تحديًا متعدد الأبعاد للمجتمع الدولي، يتطلب تطوير آليات متكاملة وفعالة للمواجهة، وتقود المنظمة البحرية الدولية الجهود العالمية في هذا المجال من خلال تطوير أطر قانونية وتقنية وتعاونية شاملة، خاصة أن الأمن البحري أصبح يواجه اليوم تهديدات متطورة تشمل القرصنة، الإرهاب البحري، الجرائم الإلكترونية، والتهديدات البيئية، مما يستدعي تعاونًا دوليًا فاعلاً وتنسيق الجهود في هذا الإطار.

المطلب الأول: أنواع التهديدات البحرية.

المطلب الثاني: الإطار المؤسسي والآليات التنفيذية.

المطلب الثالث: تقييم الفعالية والتحديات.

المطلب الأول: أنواع التهديدات البحرية

تشكل التهديدات البحرية بيئة معقدة ومتطورة تتطلب فهماً دقيقاً لأنماطها وخصائصها، يمكن تصنيف هذه التهديدات وفقاً لطبيعتها، مصادرها، ودرجة خطورتها، مما يسهم في تطوير آليات مواجهة فعالة ومستهدفة⁶⁴.

الفرع الأول: التهديدات التقليدية

الفرع الثاني: التهديدات غير التقليدية

الفرع الأول: التهديدات التقليدية

يمكن تصنيف التهديدات التي تستهدف الأمن البحري إلى تقليدية وغير تقليدية، فبالإضافة إلى التهديدات التقليدية كخطر الغرق والتصادم الأخطاء الملاحية أو الأحوال الجوية.⁶⁵

تتمثل التهديدات التقليدية في المخاطر البحرية التي واجهها المجتمع الدولي عبر العقود، وتتضمن:

⁶⁴ منظمة الأمم المتحدة، "تقرير التهديدات البحرية العالمية: التحديات والاستجابات"، UN Doc. A/77/368، 2022.
<https://digitallibrary.un.org/record/3992124?ln=fr&v=pdf#files>.

⁶⁵ فؤاد عبد المنعم أحمد، مرجع سابق، ص 95

الأفعال الإجرامية: مثل أعمال القرصنة والسطو المسلح، خاصةً في المناطق المعروفة بنشاطها الإجرامي مثل خليج غينيا ومضيق ملقا.

النزاعات المسلحة: العمليات والمواجهات العسكرية في الممرات البحرية الاستراتيجية.

الحوادث البحرية: الاصطدامات، حوادث الغرق، والحرائق التي قد تنجم عن أخطاء بشرية أو عيوب فنية وتقنية.

الكوارث الطبيعية: المخاطر الملاحية الناجمة عن الظروف الجوية القاسية، مثل الأعاصير والعواصف.

الأنشطة غير المشروعة: عمليات التهريب التي تشمل تهريب المخدرات، الأسلحة، والبضائع المحظورة، بالإضافة إلى عمليات الهجرة غير الشرعية والاتجار بالبشر⁶⁶.

الفرع الثاني: التهديدات غير التقليدية

برزت عدة تهديدات غير تقليدية تشكل تحديًا كبيرًا للسلامة البحرية مما يجعلها تتطلب حلولًا مبتكرة ووسائل متطورة لمواجهتها أبرزها:⁶⁷

- الهجمات الإلكترونية: استهداف أنظمة الملاحة، الاتصالات، والتحكم في السفن.
 - الإرهاب البحري: الهجمات على المنشآت البحرية والسفن لأهداف إرهابية.
 - الجريمة الإلكترونية المنظمة: اختراق الأنظمة البحرية لأغراض ابتزازية أو تخريبية.
 - التجسس البحري: جمع المعلومات الاستخباراتية عبر الأنشطة البحرية.
 - حروب المعلومات: استخدام الوسائل الإلكترونية للتأثير على الرأي العام والسياسات.
- كما تشمل هذه التهديدات أيضًا التهريب بجميع أنواعه (مخدرات، أسلحة، بشر)، والجرائم الإلكترونية التي تستهدف أنظمة الملاحة والاتصالات على السفن (الأمن السيبراني البحري).⁶⁸

⁶⁶ المركز الإقليمي للأمن البحري، "الكتاب السنوي للتهديدات البحرية التقليدية"، الطبعة الثالثة، 2021. ص 67.

⁶⁷ المنظمة البحرية الدولية، التقرير السنوي للتهديدات البحرية المستجدة 2023، وثيقة 8..

⁶⁸ محمد محمود إبراهيم، التلوث البحري في القانون الدولي، مرجع سابق، ص 178

المطلب الثاني: الإطار المؤسسي والآليات التنفيذية

طورت المنظمة البحرية الدولية منظومة متكاملة من الآليات المؤسسية والتنفيذية لمواجهة التهديدات البحرية، حيث تعتمد هذه المنظومة على التكامل بين الجوانب القانونية، من خلال صياغة واعتماد المعاهدات والاتفاقيات الدولية الملزمة، والجوانب التقنية، عبر وضع معايير فنية إلزامية للسفن والمعدات، والجوانب العملية، التي تتجسد في آليات التنفيذ الميدانية مثل بناء القدرات وتقديم المساعدة التقنية لضمان التطبيق الفعال للمعايير الدولية⁶⁹، و ذلك ما سنراه من خلال :

الفرع الأول: الآليات القانونية والتشريعية

الفرع الثاني: الآليات التقنية والتكنولوجية

الفرع الثالث: آليات التعاون والتنسيق

الفرع الأول: الآليات القانونية والتشريعية

وضعت المنظمة الدولية البحرية مجموعة من الآليات والإجراءات للتصدي للتهديدات البحرية، تتمثل في:

- الاتفاقيات والمعاهدات: كالاتفاقيات السابقة الذكر (الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر، الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن، المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية) والتي توفر الإطار القانوني الملزم للدول.⁷⁰

- آليات التفتيش والرقابة: مثل نظام التفتيش على السفن الأجنبية (نظام مذكرة باريس) الذي يسمح للدول بالتفتيش على السفن في موانئها للتأكد من مطابقتها للمعايير الدولية.⁷¹

- بناء القدرات والمساعدة التقنية: تقدم المنظمة، خاصة برنامج التعاون الفني، المساعدة للدول النامية لبناء قدراتها في تطبيق الاتفاقيات الدولية، وتدريب الأطقم، وإنشاء البنى التحتية المينائية الآمنة.⁷²

⁶⁹ المنظمة البحرية الدولية، الإطار الاستراتيجي لمواجهة التهديدات البحرية"، قرار الجمعية (32)، 2021.

⁷⁰ علي محمود، مرجع سابق، ص 140

⁷¹ تيغليت فرحات كمال. تطور الإطار القانوني الأوربي للسلامة البحرية، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، المجلد

16، العدد 01، السنة 2025. ص 253.

⁷² هشام قاسم، المرجع السابق، ص 160

- تبادل المعلومات والتعاون: تشجع المنظمة على إنشاء مراكز تبادل المعلومات على المستوى الإقليمي لتمكين الدول من مشاركة المعلومات الاستخباراتية حول الأنشطة غير القانونية في الوقت الفعلي.⁷³

الفرع الثاني: الآليات التقنية والتكنولوجية

تعمل المنظمة البحرية الدولية على تعزيز الأمن البحري من خلال مجموعة من الآليات التقنية والتكنولوجية المتقدمة التي تهدف إلى تحسين المراقبة، والاستجابة للطوارئ، ومنع التهديدات.

01- أنظمة التتبع والمراقبة: تستخدم المنظمة أدوات مثل نظام التعرف الآلي، الذي يعد نظامًا إلكترونيًا لتحديد هوية السفن وتبادل البيانات بينها وبين المحطات الساحلية، كما تستخدم النظام الطويل المدى الذي يلزم السفن الدولية بتقديم تقارير دورية عن مواقعها، ما يتيح مراقبتها على مدار الساعة في جميع أنحاء العالم.

02- نظم الإنذار المبكر والاستجابة: تشمل هذه النظم آليات متطورة لإصدار التنبيهات والتحذيرات في حالات الطوارئ، تُستخدم هذه الأنظمة للتبليغ عن الحوادث، أو التهديدات الأمنية، أو الكوارث الطبيعية، مما يتيح للسلطات المختصة الاستجابة بسرعة وكفاءة لضمان سلامة الأرواح والممتلكات.

03- التقنيات الأمنية: تتضمن هذه التقنيات أجهزة وأنظمة متقدمة تُستخدم للكشف عن التهديدات الأمنية في الموانئ والمرافق البحرية، من أمثلتها أنظمة الكشف والتفتيش الإلكتروني التي تُستخدم لفحص الحاويات والبضائع، والحد من عمليات التهريب غير الشرعي للأسلحة أو المواد الخطرة.

04- الحلول الذكية: تعتمد المنظمة بشكل متزايد على تقنيات مثل الذكاء الاصطناعي وتحليل البيانات لتحليل كميات هائلة من المعلومات البحرية، تستخدم هذه الحلول للتنبؤ بالتهديدات

⁷³ عمر محمد سليمان، المرجع السابق، ص 201

المحتملة، وتحديد الأنماط المشبوهة في حركة السفن، وتحسين عملية صنع القرار في الأزمات.:

05- أنظمة الاتصالات الآمنة: تعد هذه الأنظمة أساسية لضمان تبادل المعلومات بشكل موثوق وآمن بين جميع الأطراف المعنية (السفن، الموانئ، والسلطات)، تستخدم شبكات الاتصال المحمية والمشفرة لمنع اعتراض البيانات الحساسة أو التلاعب بها، مما يحافظ على سرية وسلامة المعلومات المتعلقة بالعمليات البحرية والأمن⁷⁴.

الفرع الثالث: آليات التعاون والتنسيق

يقدم هذا الفرع الآليات الرئيسية التي تشكل دعامة هذا التعاون الدولي، بدءًا من تبادل المعلومات والعمليات المشتركة، وصولًا إلى بناء القدرات والشراكات الاستراتيجية، مما يضمن استجابة موحدة وفعالة لمختلف التحديات التي قد تُعرقل سلامة الممرات البحرية:

1- تبادل المعلومات: يعد تبادل المعلومات بين الدول ركيزة أساسية لمكافحة التهديدات البحرية، يتم ذلك عبر أنظمة مشاركة البيانات والاستخبارات، التي تتيح للسلطات المختصة في مختلف البلدان مشاركة المعلومات المتعلقة بحركة السفن المشبوهة، والأنشطة الإجرامية، والتهديدات المحتملة في الوقت الفعلي، هذا التعاون يساهم في بناء صورة شاملة للوضع الأمني البحري، مما يسهل عملية تحديد المخاطر والاستجابة لها بفعالية.

02- العمليات المشتركة: تشكل العمليات المشتركة جزءًا حيويًا من التعاون الدولي، تتضمن هذه العمليات المناورات والتمارين البحرية الدولية التي تُجرى بشكل دوري بين القوات البحرية لدول متعددة، تهدف هذه التمارين إلى تحسين التنسيق، ورفع مستوى الاستعداد، وتوحيد الإجراءات المتبعة في حالات الطوارئ أو الأزمات، مثل مكافحة القرصنة أو عمليات البحث والإنقاذ.

⁷⁴ المنظمة البحرية الدولية ، التقنيات الحديثة في مواجهة التهديدات البحرية"، وثيقة 105/5/2، 2022.

03-بناء القدرات: يعد بناء القدرات من أهم آليات التعاون، ويتمثل في تقديم الدعم الفني والتدريب للدول التي تفتقر إلى الخبرة أو الموارد الكافية في مجال الأمن البحري، تشمل هذه الآلية البرامج التدريبية وتبادل الخبرات، مما يساعد على تطوير مهارات الأفراد في مجالات المراقبة، وتنفيذ القانون البحري، واستخدام التقنيات الحديثة، لتمكين هذه الدول من تطبيق المعايير الدولية بشكل فعال.

04-التنسيق الإقليمي: تُعد آليات التنسيق الإقليمي ضرورية لمواجهة التهديدات التي تتجاوز الحدود الوطنية، يتم إنشاء هذه الآليات في مناطق بحرية معينة، مثل خليج عدن أو مضيق ملقا، لتعزيز التعاون بين دول المنطقة، يتيح هذا التعاون الإقليمي للدول تبادل المعلومات، وتنسيق الدوريات البحرية، واتخاذ إجراءات مشتركة لمكافحة الأنشطة غير المشروعة بشكل فعال في نطاق جغرافي محدد.

05-الشراكات الدولية: تُبنى الشراكات الدولية من خلال التعاون مع المنظمات الدولية والإقليمية، مثل الأمم المتحدة، والمنظمة البحرية الدولية (IMO)، والاتحاد الأوروبي، يتيح هذا التعاون للدول الاستفادة من الخبرات والتقنيات والموارد المتاحة لدى هذه المنظمات، والعمل في إطار قانوني وتنظيمي موحد، مما يعزز فعالية الجهود الدولية في مواجهة التحديات التي تواجه الأمن البحري⁷⁵.

⁷⁵ منظمة التعاون البحري الدولي، "آليات التعاون والتنسيق في الأمن البحري"، التقرير السنوي 2023.

المطلب الثالث: المنظمة البحرية الدولية بين واقع التهديدات ومحدودية الجزاءات:

على الرغم من الجهود الحثيثة والإنجازات الملموسة التي حققتها المنظمة البحرية الدولية في تعزيز الأمن البحري، فإن فعالية هذه الآليات تظل مرهونة بقدرتها على تجاوز مجموعة من التحديات الجسيمة، إن طبيعة التهديدات البحرية المتغيرة، بدءاً من القرصنة وصولاً إلى الأنشطة الإجرامية المنظمة، تتطلب تقييماً مستمراً لأدوات المواجهة وتطويراً مستداماً للاستراتيجيات القائمة، لذلك يهدف هذا المطلب إلى تقييم فعالية الإطار الذي وضعت المنظمة، من خلال تحليل دور الجزاءات كأداة ردع، بالإضافة إلى دراسة التحديات والعوائق التي تواجهها المنظمة في سبيل تحقيق أهدافها، ويتضمن ذلك الوقوف على العقبات التشريعية، والتحديات التقنية، والاختلافات في القدرات بين الدول، مما يفرض ضرورة إعادة النظر في آليات التعاون لضمان استجابة مرنة وفعالة في ظل البيئة البحرية المعقدة.

الفرع الأول: جزاءات الإخلال بقواعد المنظمة

الفرع الثاني: التحديات التي تواجهها المنظمة البحرية الدولية.

الفرع الأول: جزاءات الإخلال بقواعد المنظمة.

لا تملك المنظمة الدولية البحرية سلطة فرض جزاءات عسكرية أو سياسية مباشرة، بل يعتمد نظام الجزاء لديها على آليات قانونية وفنية:

1- الجزاءات الإدارية والفنية: تتمثل في رفض دخول السفن التي لا تمتثل للمعايير الدولية إلى الموانئ (بموجب بروتوكول التفتيش)، أو سحب شهادات السلامة منها (شهادة لاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر، شهادة تُعرف المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية، مما يحولها إلى "سفن متشردة" لا يمكنها ممارسة الملاحة الدولية بشكل قانوني، وهو ما يشكل عقوبة اقتصادية قاسية.⁷⁶

2- الضغط السياسي والدبلوماسي: تقوم المنظمة بتسمية الدول التي لا تفي بالتزاماتها في التقارير الدولية، مما يؤثر على سمعتها ويحفزها على التحسين.⁷⁷

⁷⁶ هشام قاسم، مرجع سابق، ص 170.

⁷⁷ عبد الله حمدي، مرجع سابق، ص 190

3-التداعيات غير المباشرة: السفن أو الشركات التي لا تلتزم تواجه عقوبات من شركات التأمين (ارتفاع أقساط التأمين) ومن الدول (الرفض أو الاحتجاز)، كما قد تتعرض دول العلم (التي تمنح علمها للسفن) التي لا تراقب سفنها بشكل فعال لانتقادات دولية وقد يتم تصنيفها في "القوائم السوداء" الإقليمية.⁷⁸

الفرع الثاني: التحديات التي تواجهها المنظمة البحرية الدولية

التي تواجهها المنظمة نذكر منها ما يلي:

01-التحديات الأمنية المتعددة والمتجددة: تواجه المنظمة تحديات أمنية متنوعة تتجاوز النطاق التقليدي، أبرزها:

-**القرصنة والسطو المسلح:** لا تزال هذه التهديدات قائمة ومقلقة، كما يتضح من الإحصائيات التي تشير إلى ما يقارب 150 حادثة في عام 2024، خاصة في مناطق مثل مضيق ملقا وسنغافورة.

-**الهجمات غير المشروعة على الملاحة:** مثل الهجمات في منطقة البحر الأحمر التي تنتهك حرية الملاحة والقانون الدولي.

-**التهديدات السيبرانية:** إن التهديدات السيبرانية تترص بالموانئ البحرية، مما يهدد بتقويض الأنظمة الأمنية.

-**الأنشطة الإجرامية المنظمة:** مثل الاتجار بالمخدرات والأنشطة الاحتيالية التي تهدد بتقويض الأنظمة الدولية.

02-التعاون الدولي الفعال: يُعدّ التعاون بين الدول أمرًا حاسمًا، إلا أن هذه المسألة ليست دائمًا سهلة. فقد أكد الأمين العام للمنظمة أن مواجهة التحديات "تستلزم حتمية التعاون الدولي البناء"، وهو ما يشير إلى أن تحقيق هذا التعاون يمثل تحديًا بحد ذاته.

⁷⁸ فؤاد عبد المنعم أحمد، مرجع سابق، ص 210

03-التحديات المتعلقة بتطبيق القانون: أن تطبيق الالتزامات الدولية على أرض الواقع يمثل تحدياً، حيث نستنتج أنه حتى منظمة الإنتربول تعمل على مساعدة الدول الأعضاء في تحقيق نتائج ملموسة، وهذا يدل على أن وجود القوانين الدولية ليس كافياً، بل يتطلب آليات قوية لإنفاذها وتطبيقها.

04-حماية البيئة البحرية: تشير المنظمة البحرية الدولية إلى أن سلامة القطاع البحري وحماية البيئة يسيران جنباً إلى جنب، داعية إلى دعم الدول في تعزيز قدراتها على الاستجابة لحوادث التلوث البحري، وهذا يبرز تحدي التلوث كجزء لا يتجزأ من منظومة الأمن البحري. بشكل عام، يمكن القول إن أهم تحديات المنظمة البحرية الدولية تتمثل في تعدد أنواع التهديدات وتغيرها، وصعوبة ضمان التعاون الدولي الفعال، وتحديات إنفاذ القانون على المستوى الوطني والدولي، بالإضافة إلى التكامل بين الأمن البحري وحماية البيئة⁷⁹.

⁷⁹ <https://darehhalal.com/News/3014861.aspx> 18.00. 2025 تاريخ الإطلاع 10 ستمبر

خلاصة الفصل الثاني

يكشف هذا الفصل عن الدور المحوري الذي تضطلع به المنظمة البحرية الدولية كركن أساسي في بناء نظام أمن بحري دولي متكامل، حيث تجلّى تحليل مجالات تدخلها في صياغة إطار قانوني وتنفيذي شامل لمواجهة التحديات الأمنية بمختلف أشكالها، لقد تمكنت المنظمة من تطوير منظومة متكاملة من الآليات تركز على ثلاثة محاور رئيسية: سلامة النقل البحري من خلال الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر التي وضعت معايير دقيقة لسلامة السفن والمنشآت المينائية، وحماية البيئة البحرية عبر لاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن التي وضعت ضوابط صارمة للحد من التلوث البحري بمختلف أنواعه، وتأمين الملاحة البحرية المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية التي مثلت نقلة نوعية في التعامل مع التهديدات الأمنية المستجدة، وقد أظهرت الدراسة تطوراً ملحوظاً في مفهوم الأمن البحري من التركيز التقليدي على سلامة السفن إلى مفهوم شامل يغطي التهديدات الإرهابية والإلكترونية والهجينة، حيث استجابت المنظمة لهذا التطور من خلال تحديث أطرها القانونية وتعزيز آليات التعاون الدولي، مما أسهم في خفض ملحوظ لمعدلات القرصنة في المناطق الساخنة كخليج عدن وخليج غينيا، ومع هذه الإنجازات، تواجه المنظمة تحديات جسيمة تتمثل في التفاوت الكبير في القدرات بين الدول الأعضاء، والتطور المتسارع للتهديدات الإلكترونية والهجينة، ومحدودية الموارد المالية والبشرية، بالإضافة إلى التعقيدات السياسية التي تؤثر على فاعلية التعاون الدولي، وفي هذا السياق، تبرز الحاجة الملحة لتطوير آليات أكثر فاعلية لمواجهة التهديدات المستجدة، في مجال الأمن الإلكتروني البحري، وتعزيز التعاون الإقليمي، وبناء القدرات الوطنية للدول النامية، مما يتطلب تطوير استراتيجيات شاملة تراعي الطبيعة المتطورة للتهديدات البحرية وتعزز التنسيق بين جميع الأطراف الفاعلة في المجال البحري الدولي.

الخاتمة

تناولت هذه الدراسة دراسة لدور المنظمة البحرية الدولية كآلية مركزية لضمان الأمن البحري في سياق الدولي المتغير، وقد أثبتت أن المنظمة، رغم إنجازاتها، تواجه تحديات تستدعي مراجعة مستمرة، إن الأمن البحري، كونه مسؤولية جماعية، يتطلب تضافر الجهود لضمان حماية الملاحة الدولية من التهديدات المتنوعة التي قد تعيق التجارة العالمية.

ولقد كشفت هذه الدراسة عن عدد من النتائج الجوهرية التي يمكن إيجازها في النقاط التالية:

- فعالية الإطار القانوني، فقد نجحت المنظمة البحرية الدولية في وضع إطار قانوني شامل، عبر مجموعة من الاتفاقيات الدولية كالاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر والمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية، التي شكلت أساساً راسخاً للتعامل مع التهديدات الأمنية والبيئية في البحر.

- كشفت الدراسة عن وجود فجوة واضحة بين النصوص القانونية والتطبيق العملي، حيث تعاني الدول من تفاوت في القدرات التقنية والبشرية، مما يعيق الامتثال الكامل للمعايير الدولية.

- تواجه المنظمة صعوبة في مواكبة التهديدات المستجدة، كالهجمات السيبرانية والأنشطة الإجرامية المعقدة، بسبب بطء الإجراءات الإدارية وصعوبة اتخاذ القرار في بيئة متعددة الأطراف.

- إن النماذج الإقليمية للتعاون، مثل اتفاقية تعزيز التعاون في مكافحة القرصنة والسطو المسلح على السفن، تمثل مدخلاً فعالاً لتعزيز الأمن البحري، ويمكن أن تكون مكملة للجهود العالمية التي تبذلها المنظمة.

وفي ضوء هذه النتائج، فإن تعزيز فعالية دور المنظمة وتجاوز التحديات القائمة يتطلب:

- تعزيز آليات الرقابة، إذ يجب على المنظمة تطوير آليات رقابية أكثر صرامة وفعالية لضمان امتثال الدول للمعايير الدولية، مع توفير دعم فني وتقني محدد للدول النامية لسد الفجوة في القدرات.

- تطوير الجهود لمواجهة التهديدات المستجدة، يتوجب على المنظمة تبني آليات عمل أكثر مرونة وسرعة في اتخاذ القرار لمواكبة التطور السريع للتهديدات السيبرانية والتهديدات المستحدثة، مع التركيز على الشراكة مع القطاع الخاص والمنظمات غير الحكومية.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: الإتفاقيات

1. اتفاقية إنشاء المنظمة البحرية الدولية، تاريخ الاعتماد: 06 مارس 1948، تاريخ دخول حيز النفاذ: 17 مارس 1958.
2. الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر، تاريخ الاعتماد: 1960، تاريخ دخول حيز النفاذ: 1965.
3. الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (ماربول)، 1973، وبروتوكول 1978.
4. الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار، تاريخ الاعتماد: 1974، تاريخ دخول حيز النفاذ: 1980.
5. الاتفاقية الدولية للمعايير التدريبية والإجازات والخفارة للبحارة 1978، وفقاً للتعديلات 2010.
6. الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين، تاريخ الاعتماد: 07 يوليو 1978، تاريخ دخول حيز النفاذ: 28 أبريل 1984.
7. اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية، 1988.
8. المدونة الدولية للإدارة الآمنة للسفن ومنع التلوث، 2002.
9. المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية، تاريخ دخول حيز النفاذ: 2004.
10. الاتفاقية الدولية للتحكم في إدارة مياه الاتزان والرواسب في السفن (اتفاقية إدارة مياه الاتزان)، 2004، اللائحة B-3.
11. مدونة المعايير الدولية والممارسات الموصى بها لإجراء تحقيق السلامة في الحوادث أو الحوادث البحرية (مدونة تحقيقات الحوادث)، 2008، القرار 84.

ثانيا / التقارير والوثائق الرسمية للمنظمات الدولية

1. المنظمة البحرية الدولية، "الإطار الاستراتيجي لمواجهة التهديدات البحرية"، قرار الجمعية (32)، 2021.
2. المنظمة البحرية الدولية، "البرنامج الإلزامي للتدقيق على أداء الدول الأعضاء"، تقرير سنة 2022.
3. المنظمة البحرية الدولية، "الاستراتيجية الأولية للمنظمة البحرية الدولية للحد من انبعاثات غازات الدفيئة من السفن"، القرار (72)، 2018؛ و"المبادئ التوجيهية لعام 2021 بشأن مؤشرات الكثافة الكربونية التشغيلية، القرار 76.
4. المنظمة البحرية الدولية، "التقرير السنوي للتهديدات البحرية المستجدة 2023"، وثيقة 8.
5. المنظمة البحرية الدولية، "التقنيات الحديثة في مواجهة التهديدات البحرية"، وثيقة 2/5/105، 2022.
6. المنظمة البحرية الدولية، "المبادئ التوجيهية المنقحة لتحديد وتعيين المناطق البحرية الخاصة الحساسة بيئياً"، القرار (24)، 2005.
7. المنظمة البحرية الدولية، "المبادئ التوجيهية لوقاية السفن من القرصنة والسطو المسلح في المياه عالية الخطورة"، القرار 1334، 2009.
8. المنظمة البحرية الدولية، "خطة العمل لمعالجة النفايات البلاستيكية البحرية من السفن"، القرار (73).
9. المنظمة البحرية الدولية، تقارير اللجنة القانونية، الدورة 105، 2022، ص. 5.
10. المنظمة البحرية الدولية، تقرير حماية البيئة البحرية، الدورة 107، 2023.
11. المنظمة البحرية الدولية، "تقرير اللجنة الفنية بشأن سلامة الصيد"، الدورة 41، 2019.

12. منظمة الأمم المتحدة، "تقرير التهديدات البحرية العالمية: التحديات والاستجابات"، UN Doc. A/77/368، 2022.

13. منظمة التعاون البحري الدولي، "آليات التعاون والتنسيق في الأمن البحري"، التقرير السنوي 2023.

14. وثيقة مساهمة المنظمة البحرية الدولية في تقرير الأمين العام للأمم المتحدة عن المحيطات وقانون البحار لعام، 2022.

ثالثاً: /الكتب.

1. حسين، القانون الدولي البحري ومؤسسته، دار الفكر، القاهرة، 2021.

2. عبد الحميد الجلاصي، القانون الدولي للبحار والأمن البحري، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2018.

3. عمر محمد سليمان، التنظيم الدولي للملاحة البحرية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2018.

4. علي محمود، الأمن البحري والتهديدات المعاصرة، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، أبوظبي، 2018.

5. فؤاد عبد المنعم أحمد، القانون البحري والجوي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2017.

6. المركز الإقليمي للأمن البحري، "الكتاب السنوي للتهديدات البحرية التقليدية"، الطبعة الثالثة، 2021.

7. هشام قاسم، الجزاءات في القانون البحري الدولي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2020.

رابعاً/ المقالات:

1. بوز طال أمينة، "مدى إسهام العامل البشري في وقوع حوادث السفن والتعاون الدولي للحد منها"، مجلة قانون العمل والتشغيل، العدد الرابع، جوان 2017.
 2. تيغليت فرحات كمال، "تطور الإطار القانوني الأوربي للسلامة البحرية"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، المجلد 16، العدد 01، 2025.
 3. تيغليت فرحات كمال، "الأطراف الفاعلة في مجال السلامة البحرية في ضوء القانون الدولي"، مجلة دراسات و أبحاث، المجلة العربية في العلوم الإنسانية و الاجتماعية، مجلد 14، عدد 3، جويلية 2022.
 4. حسن طاهر، "الإدارة القانونية للمنظمات البحرية الدولية"، المجلة العربية للدراسات القانونية، العدد 12، 2021.
 5. حسام حميد شهاب، "فاعلية الدول العربية في تحقيق الأمن البحري في ظل قواعد القانون الدولي"، مجلة العلوم القانونية والسياسية، المجلد الحادي عشر، العدد الثاني، الجزء الأول، 2022.
 6. حسين، القانون الدولي البحري ومؤسساته، دار الفكر، القاهرة، 2021.
 7. خالد بومعزة، "سلامة الصيد البحري في التشريعات الدولية"، مجلة الدراسات البحرية، العدد 9
 8. شيماء محي الدين، "الأطر القارية لحماية الأمن البحري في أفريقيا: الطموحات والتحديات"، مجلة كلية السياسة والاقتصاد - العدد الثاني والعشرون، أبريل 2024.
- خامساً: الملتقيات.**
- 01- الملتقى العلمي الدولي. الأليات القانونية و المؤسساتية لحماية البيئة في الجزائر. جامعة محمد بوضياف بالمسيلة..10نوفمبر 2021.
 - 02- بوحنية قوي، "القرصنة البحرية في القانون الدولي"، المنتدى العربي للسياسات البحرية، العدد 3.

سادسا: المذكرات .

01- عيسات راضية، "القرصنة البحرية وانعكاساتها على الأمن البحري"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، جامعة مولود معمري - تيزي وزو .

سابعا: المواقع الإلكترونية

1. www.imo.org الموقع الرسمي للمنظمة البحرية الدولية .
2. STCW : الموقع الرسمي اتفاقية
www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/STCW.
3. SOLAS: الموقع الرسمي اتفاقية
[www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)-1974.aspx).
4. BWM : الموقع الرسمي اتفاقية
[www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Control-and-Management-of-Ships'-Ballast-Water-and-Sediments-\(BWM\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Control-and-Management-of-Ships'-Ballast-Water-and-Sediments-(BWM).aspx).
5. الموقع الرسمي أهداف السلامة البحرية:
www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/Default.aspx.
6. <https://www.diplomatie.gouv.fr/fr/politique-etrangere-de-la-france/la-france-et-les-nations-unies/la-france-et-les-organisations-onusiennes/la-france-et-l-organisation-maritime-internationale/> 20/05/2024 , 20 :30
7. <https://www.imo.org/fr/about/pages/structure.aspx> تاريخ الاطلاع: 08 سبتمبر 2025

8. <https://www.imo.org/ar/about/conventions/pages/listofconventions.aspx> تاريخ الإطلاع 10 سبتمبر ساعة 22:00
9. <https://darelhilal.com/News/3014861.aspx> تاريخ الإطلاع 10 سبتمبر 18.00.. 2025

الفهرس :

المقدمة:	1
الفصل الأول: التعريف بالمنظمة الدولية البحرية.....	5
المبحث الأول: تنظيم المنظمة البحرية الدولية.....	6
المطلب الأول: هيكل المنظمة البحرية الدولية.....	6
الفرع الأول: الجمعية العامة للمنظمة البحرية الدولية.....	7
الفرع الثاني: مجلس المنظمة.....	8
الفرع الثالث: اللجان الفنية	9
الفرع الرابع: الأمانة العامة.....	11
المطلب الثاني: أهداف المنظمة البحرية الدولية.....	12
الفرع الأول: الأهداف المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية.....	12
الفرع الثاني: الأهداف المتعلقة بالعنصر البشري البحري.....	12
الفرع الثالث: الأهداف المتعلقة بسلامة سفن الصيد البحري.....	13
الفرع الرابع: الأهداف المتعلقة بمكافحة القرصنة والجريمة البحرية.....	13
المطلب الثالث: اختصاصات المنظمة البحرية الدولية.....	14
الفرع الأول: اختصاصات المنظمة في مجال السلامة البحرية.....	14
الفرع الثاني: اختصاصات المنظمة في حماية البيئة البحرية.....	15
الفرع الثالث: اختصاصات المنظمة في المسائل القانونية.....	15
الفرع الرابع: اختصاصات المنظمة في مجال الأمن البحري.....	16

المبحث الثاني: نشاطات المنظمة البحرية الدولية.....	صفحة 16
المطلب الأول: علاقة المنظمة البحرية الدولية بالمنظمات الأخرى.....	صفحة 17
الفرع الأول: علاقتها مع المنظمات الدولية الحكومية.....	صفحة 17
الفرع الثاني: علاقتها مع المنظمات الدولية غير الحكومية.....	صفحة 18
المطلب الثاني: وسائل تعاون المنظمة مع الدول والمنظمات الأخرى	صفحة 19
الفرع الأول: الاتفاقيات الدولية كوسيلة للتعاون والإلزام.....	صفحة 19
الفرع الثاني: المساعدة التقنية والدعم المؤسسي للدول	صفحة 21
خلاصة الفصل الأول.....	صفحة 23
الفصل الثاني: دور المنظمة البحرية في ضمان الأمن البحري.....	صفحة 24
المبحث الأول: مجالات تدخل المنظمة لحماية الأمن البحري.....	صفحة 25
المطلب الأول: النقل البحري	صفحة 25
الفرع الأول: سلامة السفن والمنشآت	صفحة 25
الفرع الثاني: العنصر البشري.....	صفحة 26
الفرع الثالث: الإجراءات التشغيلية.....	صفحة 27
المطلب الثاني: حماية البيئة البحرية.....	صفحة 27
الفرع الأول: مكافحة التلوث بأنواعه.....	صفحة 28
الفرع الثاني: المعايير البيئية والمناطق الخاصة.....	صفحة 29
المطلب الثالث: حماية الملاحة البحرية.....	صفحة 30
الفرع الأول: تأمين السفن والمرافق المينائية.....	صفحة 30

الفرع الثاني: مكافحة القرصنة والسطو المسلح.....	صفحة 31
الفرع الثالث: مكافحة الإرهاب البحري.....	صفحة 31
الفرع الرابع: مكافحة الأنشطة غير المشروعة.....	صفحة 31
المبحث الثاني: آليات مواجهة التهديدات البحرية في إطار المنظمة البحرية الدولية.....	صفحة 32
المطلب الأول: أنواع التهديدات البحرية.....	صفحة 32
الفرع الأول: التهديدات التقليدية.....	صفحة 32
الفرع الثاني: التهديدات غير التقليدية.....	صفحة 33
المطلب الثاني: الإطار المؤسسي والآليات التنفيذية.....	صفحة 34
الفرع الأول: الآليات القانونية والتشريعية.....	صفحة 34
الفرع الثاني: الآليات التقنية والتكنولوجية.....	صفحة 35
الفرع الثالث: آليات التعاون والتنسيق.....	صفحة 36
المطلب الثالث: المنظمة البحرية الدولية بين واقع التهديدات ومحدودية الجزاءات:.....	صفحة 38
الفرع الأول: جزاءات الإخلال بقواعد المنظمة.....	صفحة 38
الفرع الثاني: التحديات التي تواجهها المنظمة البحرية الدولية.....	صفحة 39
خلاصة الفصل الثاني.....	صفحة 41
الخاتمة.....	صفحة 42