

# International Maritime Organization (IMO)

- [Despre IMO](#)
- [Studiu de caz - Exxon Valdez](#)

# Despre IMO

## International Maritime Organization

Organizația Maritimă Internațională (IMO) este o agenție specializată a Națiunilor Unite (ONU), responsabilă pentru luarea unor măsuri menite să îmbunătățească siguranța și securitatea navigației internaționale și să prevină poluarea produsă de nave. Aceasta joacă un rol integral în atingerea obiectivelor stabilite în Cadrul de Dezvoltare Durabilă al Națiunilor Unite (SDG) 14: Conservarea și utilizarea durabilă a oceanelor, mării și resurselor marine în scopul dezvoltării durabile. Organizația este, de asemenea, împuternicită să se ocupe de chestiunile administrative și juridice legate de aceste scopuri[1]. În calitate de agenție specializată a Națiunilor Unite, IMO este autoritatea globală de stabilire a standardelor pentru siguranța, securitatea și performanța de mediu a transportului internațional. Rolul său principal este de a crea un cadru de reglementare pentru industria de transport maritim care este echitabil și eficient, adoptat și implementat universal. Cu alte cuvinte, rolul său este de a crea condiții de concurență echitabile, astfel încât operatorii de nave să nu își poată aborda problemele financiare pur și simplu găsind scurtături și compromițând siguranța, securitatea și performanța de mediu. Această abordare încurajează, de asemenea, inovația și eficiența. Transportul maritim este o industrie cu adevărat internațională și poate funcționa eficient doar dacă reglementările și standardele sunt ele însele agreate, adoptate și implementate la nivel internațional. Și IMO este forumul în care are loc acest proces[2]. IMO are peste 170 de membri și este condusă de un secretar-general, care servește un mandat de patru ani și supraveghează un personal al Secretariatului de aproximativ 300 de persoane - unul dintre cele mai mici personaluri ale agențiilor ONU. Toți membrii sunt reprezentați în Adunare, principalul organ de luare a deciziilor al IMO, care se întrunește o dată la doi ani. Consiliul, format din 40 de membri, se întâlnește de două ori pe an și este responsabil pentru guvernarea organizației între sesiunile Adunării. Membrii Consiliului sunt împărțiți în trei grupuri: (1) cele 8 țări cu "cel mai mare interes" în furnizarea serviciilor de transport maritim internațional; (2) cele 8 țări cu cel mai mare interes în furnizarea comerțului maritim internațional; și (3) 16 țări cu "interes special" în transportul maritim, selectate pentru a asigura o reprezentare geografică echitabilă. Propunerile privind siguranța sunt înaintate Adunării de Comitetul pentru Siguranța Maritimă, care se întrunește anual. Există mai multe comitete și subcomitete care se ocupă de probleme specifice, cum ar fi mediul, problemele juridice, transportul marfurilor periculoase, comunicațiile radio, protecția împotriva incendiilor, proiectarea și echiparea navelor, echipamente de salvare, precum și încercări și containerele. Sistemul Global de Detecție și Siguranță Maritimă al IMO, un sistem integrat de comunicații care utilizează sateliți și comunicații radio terestre pentru a furniza ajutor navelor aflate în pericol, chiar și în cazuri în care echipajul nu poate trimite un semnal manual de detresă, a fost înființat în 1992 și a devenit complet operațional în 1999[3]. Organizația este finanțată prin contribuțiile ale statelor membre, precum și prin donații voluntare și activități comerciale. De asemenea, a dezvoltat parteneriate cu instituții naționale și regionale care

furnizează sprijin financiar și ”in-kind”(bunuri, servicii, voluntari). În plus, resursele OMI includ contribuții voluntare din partea statelor membre, agenții ONU, organizații internaționale și alte entități prin fonduri de încredere precum Greenhouse Gas Trust Fund[4]. Bugetul anual al OMI este aproximativ 13 milioane de dolari americani[5].

---

[1] <https://www.unep.org/explore-topics/oceans-seas/what-we-do/working-regional-seas/partners/international-maritime>, accesat la data de 14.01.2024, ora 21:05.

[2] <https://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>, accesat la data de 14.01.2024, ora 21:13.

[3] <https://www.britannica.com/topic/International-Maritime-Organization>, accesat la data de 14.01.2024, ora 21:29.

[4] <https://www.imo.org/en/OurWork/PartnershipsProjects/Pages/Funding.aspx>, accesat la data de 14.01.2024, ora 21:41.

[5] Mark D. Allen și Earl D. Sohm, *International Maritime Organization*, Geneva, 1984, p. 1.

# Studiu de caz - Exxon Valdez

## IMO – cazul Exxon Valdez

Deversarea de petrol Exxon Valdez a fost o mare catastrofă ecologică care a făcut titluri de presă în întreaga lume în primăvara anului 1989 și a avut loc în Golful Prințului William din Alaska la 24 martie 1989. Deversarea a avut loc când Exxon Valdez, un supertanker de petrol deținut de compania Exxon Shipping, cu destinația Long Beach, California, a lovit reciful Bligh din Golful Prințului William, la aproximativ 9,7 km vest de Tatitlek, Alaska. Supertankerul a deversat 37.000 de tone de petrol crud în următoarele zile[1]. Această catastrofă a determinat Organizația Maritimă Internațională să introducă reguli cuprinzătoare de prevenire a poluării marine (MARPOL) prin diverse convenții. Regulile au fost ratificate de țările membre și, conform regulilor de Management Internațional al Navelor, navele sunt operate cu obiectivul comun de "nave mai sigure și oceane mai curate"[2]. Unele dintre modificările cheie și îmbunătățirile aduse MARPOL după incidentul cu Exxon Valdez includ:

-Cerința de Coc dublu (Double Hull): Amendamentul "coc dublu" a fost introdus în 1992, cerând ca toate navele construite după 7 iunie 1996 să aibă coc dublu[3]. Acest măsură a avut ca scop reducerea riscului de scurgeri de petrol și minimizarea impactului ecologic al accidentelor viitoare[4].

-Eliminarea Treptat a Navelor cu o singură coc (Single-Hull): Organizația Maritimă Internațională a decis să elimine treptat navele cu o singură coajă, considerate că prezintă un risc mai mare de scurgeri de petrol în comparație cu navele cu dublu coc. Până în 2015, toate navele cu o singură coajă trebuiau să fie modificate sau eliminate, reducând astfel numărul de nave care ar putea provoca scurgeri masive de petrol[5].

-Îmbunătățirea Designului și a Operării Navelor Cisternă: Incidentul cu Exxon Valdez a evidențiat slăbiciunile în designul și operarea navelor cisternă, conducând la adoptarea de măsuri noi pentru îmbunătățirea siguranței și prevenirea accidentelor viitoare. Aceste măsuri au inclus introducerea de standarde noi de siguranță, precum cerința ca navele să mențină o supraveghere corespunzătoare și să evite coliziunile cu alte nave sau condiții meteorologice periculoase.[6]

-Creșterea Cooperării și Partajării Informațiilor: IMO a încurajat cooperarea internațională între autoritățile maritime și companiile de transport naval pentru a împărtăși informații și cele mai bune practici în vederea îmbunătățirii standardelor de siguranță în industria maritimă[7].

Cu toate acestea, în anii următori au mai avut loc evenimente tragice pe mare, cum ar fi incidentul MV Princess sau MV Sewol, ceea ce ne demonstrează faptul că obiectivele IMO încă nu sunt atinse. Totuși, nu trebuie trecut cu vederea faptul că IMO are un impact pozitiv iar cu fiecare an trecut, este mai aproape de obiectivele sale.

---

[1] [https://en.wikipedia.org/wiki/Exxon\\_Valdez\\_oil\\_spill](https://en.wikipedia.org/wiki/Exxon_Valdez_oil_spill), accesat la data de 14.01.2024, ora 22:28.

[2] *Ibidem.*

[3] <https://wwz.cedre.fr/en/Resources/Spills/Spills/Exxon-Valdez>, accesat la data de 14.01.2024, ora 22:31.

[4] <https://response.restoration.noaa.gov/about/media/final-farewell-oil-tankers-single-hulls.html>, accesat la data de 14.01.2024, ora 22:35.

[5] *Ibidem.*

[6] <https://www.linkedin.com/pulse/history-oil-pollution-sea-evolution-marpol-harsh-srivastava>, accesat la data de 14.01.2024, ora 22:43.

[7] *Ibidem.*