



# أصحاب المصلحة

لدينا بصفتنا شركة شحن العديد من المسؤوليات - تجاه موظفينا ومقاولينا وشركائنا والحكومة والهيئات التنظيمية وشركاء الصناعة ومجتمعاتنا.

يتيح لنا العمل مع أصحاب المصلحة لدينا تقدير وجهات النظر المختلفة والحفاظ على منظور عالمي، كما يساعدنا في بناء علاقات متبادلة المنفعة وطويلة الأمد وخلق الفرص التي تتماشى مع اهتماماتهم، وهو ما يُعد أمرًا أساسيًا لمساعدتنا في الاستمرار في تحسين شركتنا.

ونستخدم مجموعة متنوعة من الآليات لإشراك أصحاب المصلحة لدينا، بما في ذلك الاجتماعات الداخلية والخارجية، وإرسال خطابات لكبار المسؤولين التنفيذيين والبيانات الصحفية، والتواصل عبر البريد الإلكتروني، والمنشورات مثل التقرير السنوي والعروض التقديمية للمستثمرين.



# الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناتج عن السفن

الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (MARPOL) هي الاتفاقية الدولية الرئيسية التي تتناول منع تلوث البيئة البحرية من السفن لأسباب تشغيلية أو عرضية.

حيز التنفيذ في 19 مايو 2005. وقد تم تحديث الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن من خلال إدخال تعديلات عليها بمرور السنوات.

تتضمن الاتفاقية لوائح تهدف إلى منع التلوث من السفن وتقليله - التلوث العرضي والتلوث الناتج عن العمليات الروتينية - وتتضمن حاليًا ستة ملاحق فنية. وثمة مناطق خاصة تخضع لقيود صارمة على عمليات التصريف التشغيلية مدرجة في معظم الملاحق.

تم اعتماد الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن في 2 نوفمبر 1973 في المنظمة البحرية الدولية، كما تم اعتماد بروتوكول عام 1978 استجابة لسلسلة من حوادث الناقلات في عامي 1976-1977. ونظرًا لأن الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 لم تدخل حيز التنفيذ بعد، فقد تضمن بروتوكول عام 1978 الاتفاقية الأم. ودخلت الوثيقة المجمع حيز التنفيذ في 2 أكتوبر 1983. وفي عام 1997، تم اعتماد بروتوكول لتعديل الاتفاقية وإضافة ملحق سادس جديد دخل



## الموردون والمقاولون والشركاء

نادرًا ما تعمل شركة الخليج للملاحة بمعزل عن غيرها كما هو حال نظرائنا في هذا المجال. تعتمد العمليات الآمنة والمسؤولة على قدرة وأداء موردينا ومقاولينا وشركائنا. ولهذه الغاية، وضعنا معايير تشغيلية من خلال اتفاقيات ملزمة قانونًا، كما تساعد التدريبات والحوار أيضًا في بناء قدرة مقاولينا.



## الصناعة

نعمل من خلال مجموعات صناعية للمساعدة في وضع المعايير ومعالجة تحديات الطاقة المعقدة، كما أننا أعضاء في هيئات صناعية مثل الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناتج عن السفن، وشركات مجموعتنا هي أيضًا أعضاء في اتحادات صناعية ذات صلة بعملياتها.



## الموظفون

موظفونا هم العوامل الأساسية لنجاح أعمالنا المستمر، ومن ثم نحافظ أن يكون موظفونا على اطلاع دائم بالسياق الذي يعملون فيه وأنشأتنا قنوات لموظفينا كي يتسنى لهم خلال الإفصاح عن مخاوفهم عبر مجموعة شركائنا، أضف إلى ذلك لدينا حوار مستمر مع موظفينا بخصوص مجموعة كبيرة من المسائل، منها المزاي وفرص التطوير والتنوع.

## الملحق الأول لوائح منع التلوث بالنفط

دخل حيز التنفيذ في 2 أكتوبر 1983

يتناول هذا الملحق منع التلوث بالنفط بسبب الإجراءات التشغيلية، بالإضافة إلى عمليات التصريف العرضية؛ وتجدر الإشارة إلى أن تعديلات عام 1992 التي أجريت على الملحق الأول جعلت إلزاميًا على ناقلات النفط الجديدة أن يكون لديها هيكلًا مزدوجًا، ووضعت جدولًا زمنيًا للناقلات الحالية لتكيب هيكل مزدوج، وتم تعديله لاحقًا في عامي 2001 و 2003.

## الملحق الثاني لوائح التحكم في التلوث الناجم عن المواد السائلة الضارة بكميات كبيرة

دخل حيز التنفيذ في 2 أكتوبر 1983

يتناول بالتفصيل معايير التصريف والتدابير الخاصة بمكافحة التلوث الناجم عن المواد السائلة الضارة المنقولة سائبة؛ وقد تم تقييم حوالي 250 مادة وإدراجها في القائمة الملحقة بالاتفاقية؛ يُسمح بتصريف بقاياها فقط في مرافق الاستقبال حتى يتم الالتزام بتكيزات وشروط معينة (والتي تختلف باختلاف فئة المواد).

ولا يُسمح على أي حال بتصريف المخلفات التي تحتوي على مواد ضارة ضمن مسافة 12 ميلًا من أقرب منطقة برية.

## الملحق الثالث منع التلوث الناجم عن المواد الضارة المعبأة المنقولة بحرًا

دخل حيز التنفيذ في 1 يوليو 1992

يحتوي على المتطلبات العامة لإصدار المعايير التفصيلية بخصوص التعبئة، ووضع العلامات والتسمية والتوثيق والتستيف والقيود المتعلقة بالكمية والاستثناءات والإخطارات.

ولأغراض هذا الملحق، يُقصد بـ "المواد الضارة" المواد التي تم تحديدها على أنها ملوثات بحرية في المدونة البحرية الدولية للسلع الخطرة (مدونة IMDG) أو التي تستوفي المعايير الواردة في مرفق الملحق الثالث.



## العملاء

يتنوع عملاء شركة الخليج للملاحة من منتجي الثروة الحيوانية إلى المنتجين الصناعيين الكبار للنفط والغاز الطبيعي والبتروكيماويات، ويتسنى من خلال مجموعة شركائنا المعنية التواصل مع العملاء بخصوص إدارة سلسلة التوريد وانبعثات غازات الدفيئة واستدامة سفننا عبر دورة حياتها.



## الحكومات والمنظّمون

تتعامل مع الحكومة المحلية والاتحادية في عدة مجالات، ونهدف إلى الحفاظ على الحوار مع جميع الوكالات الحكومية والوزارات ذات الصلة في كل مرحلة من مراحل عملياتنا. كما نشرك في مناقشات السياسات التي تكون محل اهتمام لنا وللمجتمعات التي نعمل فيها، مثل تغير المناخ والطاقة وإدارة المياه والأمن.



# البيئة - استراتيجيتنا للتعامل مع التغير المناخي والاستدامة البيئية

يمثل نقل المنتجات البتروكيماوية والماشية تحديًا نواجهه كل يوم لتلبية احتياجات عملائنا مع الحفاظ في الوقت ذاته على معايير صارمة للبيئة والسلامة.

وبالإضافة إلى ذلك، تم تعزيز أسطول شركة الخليج للملاحة بشكل كبير في السنوات الأخيرة من خلال برنامج تحديتي. لقد استثمرنا على نطاق واسع في أحدث جيل من التقنيات البحرية، مثل مراوح الدفع والأطراف الأمامية الجديدة الموفرة للطاقة لتقليل استهلاك الوقود وبالتالي تحسين كفاءة الطاقة لدينا.

يظهر التزامنا بتوفير بيئة أنظف إلى أجيالنا المستقبلية من خلال جهودنا المستمرة ليس فقط في تلبية المتطلبات القانونية المعمول بها ولكن أيضًا للعمل بشكل استباقي لاستيفاء المتطلبات المستقبلية. لا تضمن متطلبات مخزون المواد الخطرة المذكورة أعلاه ضوابط مخزون المواد الخطرة أثناء بناء السفن والعمر التشغيلي للسفينة فحسب، بل تضمن أيضًا إعادة التدوير الآمن بيئيًا للسفن أيضًا.

إننا نراقب باستمرار أدائنا البيئي ونفذنا عددًا من الإجراءات التشغيلية لزيادة تقليل انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لتلبية اللوائح الجديدة المتوقعة، بما في ذلك تلك التي ستبناها المنظمة البحرية الدولية (IMO).

يمثل نقل المنتجات البتروكيماوية والماشية تحديًا نواجهه كل يوم لتلبية احتياجات عملائنا مع الحفاظ في الوقت ذاته على معايير صارمة للبيئة والسلامة.

إننا نعمل بشكل مسؤول وننفذ ممارسات وإجراءات وسياسات مستدامة قائمة على الحوكمة المؤسسية الجيدة والنزاهة والعناية بالبيئة، وينعكس هذا على طريقة اتخاذنا للقرارات والتفاعل مع بعضنا البعض والتصرف مع عملائنا وأصحاب المصلحة.

تبرهن استراتيجيتنا شركة الخليج للملاحة ونهجها البيئي للاستدامة التزامًا واضحًا بإدارة أعمال مسؤولة مع الحفاظ على البيئة وتبني جهود احترازية للتخفيف من آثار تغير المناخ العالمي والآثار البيئية.

وفي إطار سعيها لتحقيق رؤيتها، تعمل شركة الخليج للملاحة على تعزيز التركيز الاستراتيجي على بحار وبإسبة وبضائع نظيفة من خلال مراقبة مخزون المواد الخطرة والمحافظة عليه وفقال لاتفاقية هونغ كونغ الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية لعام 2009 بشأن إعادة تدوير السفن ولوائح الاتحاد الأوروبي ولائحة الاتحاد الأوروبي لإعادة تدوير السفن لعام 2013، وعن طريق الاستثمار في التقنيات المبتكرة منخفضة الكربون وكفاءة الطاقة والكفاءة التشغيلية.

**IMO**

INTERNATIONAL  
MARITIME  
ORGANIZATION

المنظمة البحرية الدولية

**الملحق الرابع**  
منع التلوث الناجم عن مياه  
الصرف الصحي من السفن

دخل حيز التنفيذ في 27 سبتمبر 2003

**الملحق الخامس**  
منع التلوث الناجم عن  
نفايات السفن

دخل حيز التنفيذ في 31 ديسمبر 1988

**الملحق السادس**  
منع تلوث الهواء من  
السفن

دخل حيز التنفيذ في 19 مايو 2005

يحتوي على متطلبات للتحكم في تلوث البحر بمياه الصرف الصحي؛ يحظر تصريف مياه الصرف الصحي في البحر، إلا عندما تحتوي السفينة محطة معتمدة لمعالجة مياه الصرف الصحي، أو عندما تقوم السفينة بتفريغ مياه الصرف الصحي المفتتة والمطهرة باستخدام النظام المعتمد على مسافة تزيد عن 3 ميل بحري. ويجب تصريف مياه الصرف الصحي التي لم يتم تفكيكها أو تطهيرها على مسافة تزيد عن 12 ميلًا بحريًا من أقرب بابسة.

يتعامل مع أنواع مختلفة من النفايات ويحدد المسافات من اليابسة والطريقة التي يمكن التخلص منها؛ أهم ميزة في الملحق هي الحظر الكامل المفروض على التخلص من جميع أشكال البلاستيك في البحر.

يضع قيودًا على انبعاثات أكسيد الكبريت وأكسيد النيتروجين من عوادم السفن ويحظر الانبعاثات المعتمدة للمواد المستنفدة للأوزون؛ تضع مناطق معينة معايير أكثر صرامة لمراقبة انبعاثات أكسيد الكبريت وأكسيد النيتروجين والحبوبات الضارة. كما يشمل فصل تم اعتماده في عام 2011 يحتوي على تدابير إلزامية تقنية وتشغيلية متعلقة بكفاءة الطاقة تهدف إلى الحد من انبعاثات غازات الدفيئة من السفن.

اللائحة	الهدف وتاريخ السريان	استجابة الخليج للملاحة
<b>اتفاقية إدارة مياه الصابورة الخاصة بالمنظمة البحرية الدولية</b>	تضع الاتفاقية معايير لإدارة السليمة لمياه الصابورة والرواسب لمنع انتشار أجناس بحرية ضارة. تاريخ السريان: 8 سبتمبر 2017	تركيب أنظمة متطورة لمعالجة مياه الصابورة في إحدى سفننا، ويستهدف تركيبها عبر أسطولنا بالكامل بحلول عام 2023
<b>عززت المنظمة البحرية الدولية لعام 2020 حد الكبريت العالمي (الملحق السادس من اتفاقية منع التلوث من السفن، اللائحة 14)</b>	يتم تعزيز الحدود الحالية لمحتوى الكبريت في الوقود البحري لتقليل انبعاثات أكاسيد الكبريت وغيرها من الملوثات. تاريخ السريان: 1 يناير 2020.	تركيب أنظمة لتنظيف غاز العادم (ECGS)؛ وتطوير استراتيجية الوقود بما في ذلك استخدام زيت وقود منخفض الكبريت (LSFO).
<b>نظام جمع البيانات (DCS) الخاص بالمنظمة البحرية الدولية</b>	يتطلب جمع بيانات استهلاك الوقود للسفن التي تبلغ 5000 طن أو أكثر كجزء من الخطة الإلزامية لإدارة كفاءة طاقة السفن. تاريخ السريان: 1 مارس 2018 ويتم جمع البيانات اعتبارًا من 1 يناير 2019.	بدء الحصول على البيانات المتقدمة عبر الأسطول.
<b>عمليات المراقبة والإبلاغ والتحقق الخاصة بالاتحاد الأوروبي</b>	تتطلب جمع بيانات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون للسفن التي تزيد حمولتها عن 5000 طن والتي تتصل إلى موانئ الاتحاد الأوروبي / رابطة التجارة الحرة الأوروبية. تاريخ السريان: 1 يوليو 2015 يتم جمع البيانات اعتبارًا من 1 يناير 2018.	بدء الحصول على البيانات المتقدمة عبر الأسطول