

القانون البحري الشامل: من المسؤولية إلى  
الاستدامة  
دليل عملي للحوادث، التأمين، العقود، النزاعات،  
وحماية البيئة البحرية

تأليف

د. محمد كمال عرفة الرخاوي  
الباحث والمستشار والخبير والمؤلف القانوني  
والمحاضر الدولي في القانون

المقدمة

طبيعة القانون البحري وأهميته في التجارة العالمية

يُعد القانون البحري أحد أقدم فروع القانون وأكثرها  
تعقيداً وتخصصاً، فهو النظام القانوني الذي يحكم  
جميع الأنشطة التي تجري على المسطحات المائية،  
من محيطات وبحار وأنهار صالحة للملاحة الدولية. لم  
ينشأ هذا القانون في فراغ، بل تطور عبر قرون من  
العرف التجاري البحري الذي مارسه الأمم القديمة،  
بدءاً من الفينيقيين واليونانيين والرومان، وصولاً إلى

القوانين الموحدة في العصر الحديث. يتميز القانون البحري بطابعه الدولي الفريد؛ فالسفينة التي ترفع علم دولة ما قد تكون مملوكة لشركة في دولة ثانية، وتبحر في مياه دولة ثالثة، وتحمل بضائع تعود لأطراف من دول رابعة وخامسة. هذا التشابك المعقد يستدعي وجود أطر قانونية موحدة تنظم العلاقات بين هذه الأطراف المتباينة، وتوفر اليقين القانوني اللازم لاستمرار عجلة التجارة العالمية التي يعتمد عليها الاقتصاد العالمي بنسبة تتجاوز 80% من حجم التبادل التجاري.

إن الغرض من هذا الكتاب هو تقديم تحليل معمق وشامل لأركان القانون البحري الحديث، مع التركيز على خمسة محاور حيوية تشكل العمود الفقري للممارسة البحرية اليومية: المسؤولية الناشئة عن الحوادث البحرية بما في ذلك التصادم وعمليات الإنقاذ، نظام التأمين البحري بمختلف أنواعه وآليات عمله، التنظيم الدقيق لعقود إيجار السفن بأنواعها الثلاثة، إدارة وتسوية النزاعات الناشئة عن نقل البضائع والشحن، وأخيراً الالتزامات القانونية المتزايدة الأهمية تجاه حماية البيئة البحرية ومكافحة التلوث. سنغوص

في تفاصيل كل محور، مستندين إلى الاتفاقيات الدولية الرئيسية مثل اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية، والقوانين النموذجية، والسوابق القضائية الرائدة من المحاكم الدولية المرموقة، لنقدم دليلاً يخدم المحامين، وقضاة التحكيم، ومديري شركات الشحن، وطلاب القانون، وكل مهتم بفهم الآليات القانونية التي تحرك العالم عبر المحيطات.

## الجزء الأول المسؤولية عن الحوادث البحرية

### الفصل الأول التصادم البحري - القواعد والمسؤولية والتعويضات

يعتبر التصادم البحري من أخطر الحوادث التي قد تواجه السفن في عرض البحر، حيث يؤدي غالباً إلى خسائر فادحة في الأرواح والممتلكات، ناهيك عن الأضرار البيئية المحتملة. لتنظيم هذا الخطر الجسيم، وضع المجتمع الدولي مجموعة من القواعد الملزمة والمعروفة باسم "اللوائح الدولية لمنع التصادم في

البحر"، والتي تم اعتمادها لأول مرة في عام 1972 ودخلت حيز التنفيذ في عام 1977، وخضعت لتعديلات دورية لمواكبة التطور التكنولوجي في معدات الملاحة. لا تقتصر هذه اللوائح على تحديد أولويات المرور في مختلف ظروف الرؤية والالتقاء بين السفن فحسب، بل تمتد لتشمل متطلبات الإضاءة والأشكال النهارية والإشارات الصوتية والضوئية التي يجب على كل سفينة الالتزام بها لضمان السلامة الملاحية.

عند وقوع حادث تصادم، تنتقل المسألة من مجال الوقاية إلى مجال تحديد المسؤولية القانونية وتوزيع الخسائر. هنا يبرز دور القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية في تحديد معايير إثبات الخطأ. تقليدياً، كانت القاعدة السائدة هي قاعدة "الخطأ المشترك" حيث تتحمل كل سفينة نصيبها من الخسائر بنسبة خطئها في الحادث. ومع ذلك، فقد تطورت المبادئ القانونية لتصبح أكثر دقة، حيث تقوم المحاكم أو هيئات التحكيم بإجراء تحقيقات مفصلة لتحديد درجة الإهمال أو الخطأ الملاحي المرتكب من قبل ربان كل سفينة أو طاقمها. تشمل عوامل الخطأ الشائعة السرعة الزائدة في ظروف رؤية محدودة، عدم اتخاذ إجراءات مبكرة وكافية

لتجنب التصادم، سوء تفسير إشارات السفن الأخرى، أو فشل في استخدام المعدات الملاحية المتاحة مثل الرادار ونظام التعريف الآلي بالشكل الصحيح.

من الناحية القانونية، تختلف مسؤولية التصادم حسب طبيعة المياه التي وقع فيها الحادث. ففي أعالي البحار، تطبق قواعد القانون الدولي والعرف البحري العام، بينما في المياه الإقليمية أو الموانئ، قد تخضع السفن لقوانين الدولة الساحلية بالإضافة إلى القواعد الدولية. كما أن هناك تمييزاً هاماً بين التصادم الناتج عن قوة قاهرة أو حادث مفاجئ لا يمكن توقعه أو منعه ببذل العناية المعقولة، وبين التصادم الناتج عن إهمال واضح. في الحالة الأولى، تتحمل كل سفينة خسائرها الخاصة دون حق في المطالبة بالتعويض من الأخرى، وهو ما يعرف بمبدأ "الخسارة تقع حيث حلت". أما في حالة ثبوت الخطأ، فإن السفن المخطئة تصبح مسؤولة عن تعويض الأضرار التي لحقت بالسفن الأخرى، والبضائع المنقولة عليها، والإصابات الشخصية التي قد تصيب أفراد الطاقم أو الركاب.

تجدر الإشارة إلى أن مسؤولية التصادم لا تقتصر فقط

على الأضرار المباشرة للسفن، بل تمتد لتشمل الخسائر التبعية مثل خسارة الأرباح الناتجة عن توقف السفينة عن العمل أثناء فترة الإصلاحات، وتكاليف الإنقاذ إذا تطلب الأمر تدخلاً لإنقاذ السفن المصطدمة، وأي أضرار بيئية ناتجة عن تسرب الوقود أو المواد الخطرة من السفن المتضررة. وفي هذا السياق، تلعب وثائق التأمين البحري دوراً محورياً في تغطية هذه المسؤوليات الضخمة، حيث نادراً ما تستطيع شركات الشحن تحمل تكاليف حوادث التصادم الكبرى من مواردها الذاتية. كما أن الإجراءات القانونية التالية للتصادم تتطلب سرعة في التحرك، بما في ذلك حفظ الأدلة، الحصول على تقارير الخبراء المستقلين، واتخاذ إجراءات تحفظية مثل حجز السفن في الموانئ التالية لضمان سداد أي تعويضات محتملة، مما يجعل من فهم ديناميكيات مسؤولية التصادم أمراً جوهرياً لكل عامل في الصناعة البحرية.

## الفصل الثاني

عمليات الإنقاذ البحري والسحب - المبادئ القانونية  
والمكافآت

تميز دقيق يجب رسمه منذ البداية بين عمليتي "السحب" و"الإنقاذ"، رغم أن كلاهما يتضمن سحب سفينة بأخرى، إلا أن الطبيعة القانونية والنتائج المالية لكل منهما تختلف اختلافاً جذرياً. عقد السحب هو اتفاق تعاقدى مسبق يتم بموجبه قيام قاطرة بسحب سفينة أخرى مقابل أجر متفق عليه مقدماً، بغض النظر عن نتيجة العملية، وذلك في ظروف لا توجد فيها مخاطر استثنائية تهدد السفينة أو حمولتها. أما عملية الإنقاذ، فهي تدخل طوعي يُقدم لشخص أو ممتلكات في خطر بحري حقيقي ومعقول، دون وجود التزام تعاقدى سابق بالقيام بهذا الفعل، وتخضع لمبدأ قانوني عريق ومميز هو "لا نجاح، لا أجر". هذا المبدأ يعني أن المنقذ لا يستحق أي مكافأة إلا إذا نجح، كلياً أو جزئياً، في إنقاذ الممتلكات المعرضة للخطر، وهو حافز قوي يشجع البحارة على المخاطرة بحياتهم ومعداتهم لإنقاذ الآخرين في عرض البحر.

تستند التشريعات الحديثة للإنقاذ البحري بشكل أساسي إلى "الاتفاقية الدولية للإنقاذ البحري" التي اعتمدت في لندن عام 1989، والتي جاءت لتحل محل

اتفاقيات بروكسل القديمة وتواكب التحديات الجديدة، خاصة فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية. قبل عام 1989، كان التركيز ينصب حصراً على قيمة الممتلكات المنقذة، مما خلق مشكلة كبيرة في حالات الحوادث التي تهدد بتسرب نفطي كارثي؛ حيث كان المنقذون يترددون في التدخل إذا كانت قيمة السفينة المنقذة منخفضة مقارنة بتكلفة العملية ومخاطرها، حتى لو كان التدخل ضرورياً لمنع كارثة بيئية. لحل هذه المعضلة، أدخلت اتفاقية 1989 مفهوم "المكافأة الخاصة"، والتي تمنح المنقذ تعويضاً يغطي تكاليفه زادة نسبة تصل إلى 30% أو أكثر إذا نجح في منع أو تقليل الضرر البيئي، حتى لو لم ينجح في إنقاذ السفينة أو حملتها بالكامل. هذا التطور التشريعي يعكس تحولاً جوهرياً في فلسفة القانون البحري من حماية المصالح التجارية البحتة إلى دمج الاعتبارات البيئية كجزء لا يتجزأ من المعادلة القانونية.

عند تحديد مقدار مكافأة الإنقاذ في حال النجاح، تأخذ المحاكم وهيئات التحكيم في الاعتبار مجموعة من المعايير المحددة في الاتفاقية، تشمل: القيمة المنقذة للسفينة والبضائع، مهارة وجهود المنقذين في منع أو

تقليل الضرر البيئي، درجة النجاح الذي تحقق، طبيعة ودرجة الخطر الذي كانت تواجهه الممتلكات المنقذة، الوقت والتكاليف التي تكبدها المنقذون، والمخاطر التي تعرض لها المنقذون ومعداتهم. ولا يوجد جدول ثابت أو نسبة مئوية محددة مسبقاً لهذه المكافآت، بل تُحدد كل حالة بناءً على ظروفها الفريدة، مما يمنح القضاة والمحكمين مرونة واسعة لتقدير العدالة في كل موقف. وغالباً ما يتم اللجوء إلى بنود قياسية في عقود النقل أو التأمين، مثل بند "لويدز المفتوح للإنقاذ"، الذي يحيل النزاع حول المكافأة إلى التحكيم في لندن وفقاً للقانون الإنجليزي، مما يوفر آلية سريعة وفعالة لتسوية هذه القضايا المعقدة بعيداً عن أروقة المحاكم البطيئة.

بالإضافة إلى المكافآت المالية، يتمتع المنقذون بحقوق قانونية هامة لضمان حصولهم على مستحقاتهم، أبرزها "حق الحبس البحري" على الممتلكات المنقذة. هذا الحق يمنح المنقذ أولوية عالية في السداد من عوائد بيع السفينة أو البضاعة في حال عدم دفع المكافأة المتفق عليها أو المقررة قضائياً، ويتقدم على معظم الدائنين الآخرين بما فيهم أصحاب الرهون

العقارية على السفينة. ومع ذلك، فإن هذا الحق مشروط بعدم تأخير المنقذ في المطالبة به، وضرورة اتخاذ الإجراءات القانونية المناسبة في الوقت المناسب. من ناحية أخرى، يفرض القانون على ربان السفينة المنكوبة واجب التعاون مع المنقذين، وقبول جهود الإنقاذ المعقولة، وليس له الحق في رفض المساعدة إذا كان الرفض غير مبرر ويعرض الأرواح أو البيئة للخطر، إلا في حالات نادرة جداً حيث يكون لدى الربان أسباب وجيهة للاعتقاد بأن التدخل سيزيد الوضع سوءاً. إن فهم هذه الديناميكيات المعقدة بين الحوافز المالية، الواجبات القانونية، والحماية البيئية هو مفتاح إدارة عمليات الإنقاذ بنجاح وتحقيق التوازن بين المصالح المتضادة للأطراف المعنية.

الجزء الثاني

تنظيم عقود إيجار السفن

الفصل الثالث

أنواع عقود الإيجار والهيكل التعاقدية

تعتبر عقود إيجار السفن العمود الفقري لتجارة الشحن العالمية، فهي الآلية القانونية التي من خلالها تتوفر السفن لنقل البضائع بين مالكيها والمستأجرين. تنقسم هذه العقود بشكل أساسي إلى ثلاثة أنواع رئيسية، يختلف كل منها في توزيع المخاطر، المسؤوليات التشغيلية، وطريقة حساب الأجرة، وفهم هذه الاختلافات أمر جوهري لصياغة العقود وإدارتها بشكل صحيح. النوع الأول هو "إيجار الرحلة"، وفيه يستأجر المستأجر السفينة لرحلة محددة من ميناء تحميل إلى ميناء تفريغ مقابل أجر يُحسب عادةً بناءً على كمية البضاعة المنقولة (مثلاً دولار للطن). في هذا النوع، يتحمل مالك السفينة (الناقل) معظم المخاطر التشغيلية والتجارية، بما في ذلك تكاليف الوقود، رسوم الموانئ، وأجور الطاقم، كما يتحمل مسؤولية التأخير الناتج عن الأحوال الجوية أو غيرها من العوامل خارج عن إرادة المستأجر، ما لم ينص العقد على خلاف ذلك. وتستخدم نماذج قياسية شهيرة لهذا النوع مثل عقد "جينكون" الذي تصدره غرفة الشحن البريطانية.

النوع الثاني هو "إيجار الزمن"، وفيه يستأجر المستأجر

السفينة لفترة زمنية محددة (أيام، أشهر، أو سنوات) مقابل أجر يُدفع يومياً أو شهرياً. هنا ينتقل التحكم التجاري للسفينة إلى المستأجر الذي يحدد الوجهات والحمولات، بينما يبقى التحكم الفني والتشغيلي (بما في ذلك توظيف الطاقم، الصيانة، والتأمين على الهيكل) بيد مالك السفينة. يتحمل المستأجر في هذا النوع تكاليف الوقود، رسوم الموانئ، ورسوم الشحن والتفريغ، بينما يتحمل المالك تكاليف تشغيل السفينة الثابتة. ومن البنود الحاسمة في عقود إيجار الزمن بند "إيقاف الأجرة"، الذي يسمح للمستأجر بوقف دفع الأجرة إذا تعطلت السفينة عن العمل لأسباب تعود للمالك أو لعيب في السفينة، مثل الأعطال الميكانيكية، نقص الطاقم، أو الحجز القضائي بسبب ديون المالك. نموذج "نيبا" هو الأشهر في هذا المجال ويخضع لتحديثات دورية لمواكبة المستجدات.

النوع الثالث والأكثر شمولاً هو "الإيجار العاري" أو "إيجار الهيكل"، وفيه ينقل المالك الحيازة الكاملة والتحكم الكامل في السفينة إلى المستأجر، الذي يصبح فعلياً "مالكاً مؤقتاً" يتولى تعيين الطاقم، التوريد، الصيانة، التأمين، وجميع الجوانب التشغيلية

والتجارية. في هذا السيناريو، يتحمل المستأجر جميع المخاطر والتكاليف تقريباً، ويدفع للمالك إيجاراً ثابتاً مقابل استخدام الهيكل والآلات فقط. يُستخدم هذا النوع غالباً في عمليات التمويل البحري حيث تشتري شركة تمويل السفينة ثم تؤجرها عارياً لشركة تشغيل، أو عندما ترغب شركات الشحن في توسيع أسطولها دون الاستثمار المباشر في شراء سفن جديدة. التمييز القانوني بين إيجار الزمن والإيجار العاري مهم جداً، خاصة في مسائل المسؤولية تجاه الأطراف الثالثة والمسائل الضريبية وتسجيل السفن، حيث أنه في الإيجار العاري قد يُعتبر المستأجر هو "المالك الفعلي" لأغراض المسؤولية القانونية.

بغض النظر عن نوع العقد، تحتوي عقود الإيجار على مجموعة من البنود القياسية التي تنظم العلاقة بين الأطراف، مثل بند "ميناء آمن" الذي يلزم المستأجر بتوجيه السفينة فقط إلى موانئ ومراسم آمنة جسدياً وسياسياً، وبند "البضائع المستبعدة" الذي يحدد أنواع البضائع الخطرة أو غير المسموح بنقلها، وبند "القانون الحاكم والتحكيم" الذي يحدد الجهة القضائية المختصة والفصل في النزاعات. كما أن صياغة هذه العقود

تتطلب دقة متناهية في تعريف مصطلحات مثل "جاهزية السفينة"، و"إشعار الاستعداد للتحميل"، وآليات حساب الوقت المسموح به للتحميل والتفريغ والغرامات المترتبة على التجاوز. إن الفشل في صياغة هذه البنود بوضوح هو المصدر الرئيسي للنزاعات المكلفة في صناعة الشحن، مما يجعل الفهم العميق لهياكل العقود وأنواعها ضرورة قصوى لأي متخصص في هذا المجال.

## الفصل الرابع إدارة المخاطر والنزاعات في عقود الإيجار

حتى مع وجود عقود مكتوبة بعناية فائقة، تظل النزاعات سمة ملازمة لعقود إيجار السفن نظراً لطبيعة العمليات البحرية المعقدة والمتغيرة. تنشأ هذه النزاعات غالباً من تفسير بنود العقد، أو من أحداث غير متوقعة تؤثر على تنفيذ الالتزامات التعاقدية. واحدة من أكثر مصادر الخلاف شيوعاً هي قضايا "الوقت المسموح به" و"رسوم التأخير". في عقود إيجار الرحلة، يُمنح المستأجر وقتاً محدداً لتحميل وتفريغ

البضاعة، وإذا تجاوز هذا الوقت، يدفع غرامة يومية متفق عليها. الخلافات تدور حول متى يبدأ حساب هذا الوقت؟ هل عند وصول السفينة للميناء أم عند رسوها؟ وهل interruptions معينة مثل الإضرابات العمالية أو الأحوال الجوية السيئة تُحتسب ضمن الوقت المسموح به أم تُستثنى؟ تفسير هذه البنود يعتمد كثيراً على اللغة الدقيقة المستخدمة في العقد والسوابق القضائية التي فسرت مصطلحات مثل "وصول السفينة" في سياقات مختلفة.

قضية أخرى جوهرية هي بند "الأمان". يلتزم المستأجر دائماً بتوجيه السفينة إلى "ميناء آمن"، ولكن ما تعريف "الأمن"؟ هل يقتصر على السلامة الملاحية (عمق المياه، غياب العوائق) أم يشمل أيضاً السلامة السياسية (عدم وجود حرب، أعمال شغب، أو خطر مصادرة السفينة)؟ لقد شهدت المحاكم قضايا معقدة حيث تعرضت سفن لأضرار بسبب طقس سيء في ميناء اعتُبر آمناً ظاهرياً، أو حيث احتُجزت سفن بسبب تغيرات سياسية مفاجئة. المحاكم تميل إلى تفسير بند الأمان بشكل واسع، مما يضع عبئاً ثقيلاً على المستأجر للتأكد من سلامة الوجهة في وقت

التوجيه وليس فقط في وقت الوصول. كذلك، تثير حالات "إيقاف الأجرة" في عقود إيجار الزمن جدلاً كبيراً؛ فما هي الأحداث التي تبرر وقف الدفع؟ هل يكفي حدوث عطل ميكانيكي بسيط، أم يجب أن يمنع العطل السفينة تماماً من أداء الخدمة المطلوبة؟ وكيف يتم حساب الفترة الزمنية للإيقاف؟ هذه الأسئلة تتطلب تحليلاً دقيقاً لنصوص العقد وظروف كل حالة على حدة.

إلى جانب النزاعات التعاقدية البحتة، تواجه عقود الإيجار تحديات تتعلق بالقوة القاهرة والإحباط. قد تؤدي الحروب، إغلاق القنوات الملاحية (كما حدث في أزمة قناة السويس)، أو الجوائح العالمية إلى استحالة تنفيذ العقد أو تغيير جذري في طبيعته. هنا يثور السؤال: هل يُفسخ العقد تلقائياً؟ أم أن الأطراف ملزمون بانتظار زوال العائق؟ القانون الإنجليزي، الذي يحكم غالبية عقود الشحن الدولية، يتبنى موقفاً صارماً تجاه دعوى الإحباط، حيث يشترط أن يجعل الحدث المستحيل تنفيذ العقد جذرياً ومختلفاً تماماً عما اتفق عليه الأطراف، وهو معيار صعب التحقيق. لذلك، أصبح من الشائع إدراج بنود مفصلة للقوة القاهرة في العقود

الحديثة تحدد بدقة الأحداث المشمولة والعواقب المترتب عليها، بدلاً من الاعتماد على المبادئ القانونية العامة.

لتسوية هذه النزاعات، تلجأ الغالبية العظمى من عقود الإيجار إلى التحكيم البحري بدلاً من التقاضي أمام المحاكم الوطنية. مراكز التحكيم في لندن ونيويورك وسنغافورة هي الأكثر نشاطاً في هذا المجال، نظراً لسرعة إجراءاتها، سرية جلساتها، وخبرة محكميها الذين غالباً ما يكونون من كبار الخبراء في الصناعة البحرية. يتميز التحكيم البحري بالمرونة والقدرة على إصدار أحكام تقنية دقيقة تفهم تعقيدات العمليات البحرية، كما أن أحكام التحكيم قابلة للتنفيذ دولياً بموجب اتفاقية نيويورك. ومع ذلك، فإن تكلفة التحكيم يمكن أن تكون باهظة، مما يدفع الأطراف في بعض الأحيان إلى اللجوء للوساطة كخطوة أولى لحل النزاع بطريقة ودية وتوفيرية. إن الإدارة الفعالة للنزاعات تتطلب ليس فقط معرفة قانونية عميقة، بل أيضاً فهماً تجارياً لموازنة تكاليف التقاضي مقابل قيمة المطالبة، والحفاظ على العلاقات التجارية طويلة الأمد في سوق بحري مترابط.

## الجزء الثالث النزاعات الناشئة عن شحن البضائع

### الفصل الخامس الأطر القانونية الدولية لنقل البضائع

يشكل نقل البضائع بحراً قلب التجارة الدولية، ونظراً لاختلاف مصالح الناقلين (مالكي السفن) والشاحنين (أصحاب البضائع)، نشأت حاجة ماسة لتوحيد القواعد المنظمة للمسؤولية بينهما. لقد مر هذا المجال بمراحل تطويرية عدة، بدأت بقواعد "لاهاي" عام 1924، التي ميلت الكفة لصالح الناقلين بمنحهم إعفاءات واسعة من المسؤولية، خاصة فيما يتعلق بأخطاء الملاحة وإدارة السفينة. ثم جاءت تعديلات "بروتوكول فيسبي" عام 1968 لزيادة حدود التعويض وتحديث بعض الأحكام، لتتشكل ما يعرف بقواعد "لاهاي- فيسبي" التي لا تزال سارية في العديد من الدول. لاحقاً، حاولت "قواعد هامبورغ" عام 1978 تحقيق توازن أكبر بإلغاء إعفاء أخطاء الملاحة وزيادة مسؤولية

الناقل، لكنها لم تحظَ بقبول واسع من الدول البحرية الكبرى. وأخيراً، دخلت "قواعد روتردام" عام 2008 حيز التنفيذ مؤخراً في بعض الدول، محاولةً معالجة فجوات العصر الرقمي والنقل متعدد الوسائط، لكن تطبيقها العالمي لا يزال محدوداً.

الوثيقة المركزية في هذا المجال هي "بوليصة الشحن"، التي تؤدي ثلاث وظائف قانونية حيوية: أولاً، هي إيصال باستلام البضاعة من قبل الناقل، يثبت حالتها وكميتها عند التسليم. ثانياً، هي دليل على وجود عقد النقل بين الشاحن والناقل، رغم أن العقد الفعلي قد يكون قد تم قبل إصدارها. وثالثاً، والأهم، هي سند ملكية قابل للتداول، مما يعني أن حيازة البوليصة الأصلية تعادل حيازة البضاعة نفسها، ويمكن نقل الملكية عن طريق ظهرها وتداولها في الأسواق المالية كضمان للقروض. هذه الخاصية تجعل من بوليصة الشحن أداة مالية وتجارية بالغة الأهمية، وأي خطأ في تحريرها أو تزويرها يمكن أن يؤدي إلى نزاعات معقدة وخسائر فادحة.

تدور معظم النزاعات حول مدى مسؤولية الناقل عن

فقدان البضاعة أو تلفها أو تأخر تسليمها. تحت قواعد لاهاي-فيسبي السائدة، يتحمل الناقل مسؤولية أساسية للعناية بالبضاعة، لكنه يتمتع بقائمة طويلة من "الدفاعات" أو الإعفاءات من المسؤولية. أشهر هذه الإعفاءات هو "الخطأ في الملاحة أو إدارة السفينة"، حيث لا يتحمل الناقل المسؤولية إذا أثبت أن الضرر نتج عن خطأ من الربان أو الطاقم في قيادة السفينة أو صيانتها، بشرط أن يكون الناقل قد بذل العناية الواجبة لجعل السفينة صالحة للإبحار قبل البدء في الرحلة. دفاعات أخرى تشمل "أخطار البحر"، وهي أحداث استثنائية لا يمكن توقعها أو منعها بالعناية المعقولة، وأعمال الحرب، الإضرابات، وعيوب خفية في البضاعة ذاتها. العبء يقع على عاتق الناقل لإثبات أن الضرر وقع بسبب أحد هذه الأسباب المعفاة، بينما على صاحب البضاعة إثبات أن البضاعة سلمت بحالة جيدة واستلمت تالفة.

تحديد قيمة التعويض في حال ثبوت مسؤولية الناقل يخضع لحدود مالية محددة في الاتفاقيات الدولية، تحسب عادةً بناءً على عدد الوحدات أو الطرود أو وزن البضاعة بالكيلوجرام، أيهما أعلى. هذه الحدود تهدف

إلى حماية الناقلين من مطالبات تعويضية غير محدودة  
قد تهدد استقرار الصناعة، لكنها غالباً ما تكون أقل من  
القيمة الحقيقية للبضائع الحديثة عالية القيمة، مما  
يدفع الشاحنين إلى إعلان قيمة أعلى للبضاعة ودفع  
رسوم إضافية، أو الاعتماد على تأمين البضائع لتغطية  
الفرق. كما أن مسألة "التأخير في التسليم" كانت  
منطقة رمادية في القواعد القديمة، لكن قواعد روتردام  
وضعت أطراً أوضح للمسؤولية عن الخسائر الاقتصادية  
الناتجة عن التأخير، مما يعكس تطور احتياجات  
سلاسل التوريد الحديثة التي تعتمد على الدقة في  
المواعيد.

## الفصل السادس

### الخسارة المشتركة العامة وإدارة المطالبات

من المفاهيم الفريدة والمعقدة في القانون البحري  
مبدأ "الخسارة المشتركة العامة"، الذي يعود جذوره  
إلى القانون الروماني. ينطبق هذا المبدأ عندما تتعرض  
رحلة بحرية لخطر مشترك حقيقي، ويقوم الريان باتخاذ  
إجراء استثنائي ومتعمد بالتضحية بجزء من الممتلكات

(مثل إلقاء جزء من الحمولة في البحر لتخفيف وزن السفينة العالقة، أو تكبد مصاريف إنقاذ باهظة) لإنقاذ الرحلة ككل (السفينة، الحمولة المتبقية، والأجرة). وفقاً لهذا المبدأ، لا يتحمل مالك الممتلكات المضحى بها الخسارة وحده، بل يتم توزيعها تناسبياً على جميع الأطراف المستفيدة من عملية الإنقاذ (مالك السفينة، وأصحاب جميع البضائع المنقولة) بناءً على قيمتها النهائية في ميناء الوصول. هذا المبدأ يجسد روح التضامن البحري، حيث يتشارك الجميع في الخسائر التي تُكبَد لإنقاذ الكل.

إجراءات إعلان الخسارة المشتركة العامة معقدة وتتطلب دقة عالية. فور وقوع الحادث، يعلن الربان أو وكيل السفينة حالة "الخسارة المشتركة"، ويُعَيَّن "مُعدّل خسائر مشتركة" مستقل، عادةً من أعضاء معهد لندن للمعدلين، لتقييم الخسائر وتحديد نسب المساهمة المستحقة على كل طرف. قبل السماح لأصحاب البضائع باستلام بضائعهم في ميناء الوصول، يطلب منهم تقديم "ضمان خسارة مشتركة" من شركات التأمين الخاصة بهم، بالإضافة إلى كفالة نقدية في بعض الحالات، لضمان دفع مساهمتهم المقدرة

لاحقاً. عدم تقديم هذا الضمان يمنح الناقل حق حبس البضاعة حتى يتم التسوية. عملية التسوية النهائية قد تستغرق شهوراً أو حتى سنوات، خاصة إذا كانت القيم المتعلقة ضخمة أو إذا كان هناك نزاع حول شرعية الإجراء المتخذ من قبل الربان.

إلى جانب الخسارة المشتركة، تواجه إدارة المطالبات تحديات تتعلق بالإثبات والتوقيت. يجب على صاحب البضاعة إخطار الناقل كتابياً بأي ضرر ظاهر عند استلام البضاعة، أو خلال فترة زمنية محددة (عادة 3 أيام عمل) للضرر غير الظاهر، وإلا وُضعت قرينة قانونية على أن البضاعة سلمت بحالة جيدة. كما أن الدعاوى القضائية ضد الناقل تسقط بالتقادم بعد سنة واحدة من تاريخ تسليم البضاعة أو التاريخ المفترض لتسليمها وفقاً لقواعد لاهاي-فيسبي، وهي فترة قصيرة نسبياً تتطلب يقظة قانونية عالية من قبل المتضررين. في العصر الحديث، أدت التكنولوجيا إلى تبسيط بعض الإجراءات عبر بوالص الشحن الإلكترونية وسجلات البلوك تشين، لكنها أيضاً أضافت طبقات جديدة من التعقيد القانوني تتعلق بالأمن السيبراني وصحة الوثائق الرقمية كأدلة في المحاكم.

تسوية نزاعات البضائع تتم غالباً عبر التحكيم، نظراً للطبيعة التقنية للقضايا والحاجة إلى خبراء يفهمون تفاصيل الشحن والتأمين. ومع ذلك، في حالات الغش أو التزوير الواسع النطاق، قد تتدخل السلطات الجنائية. من الأمثلة الشهيرة على النزاعات المعقدة تلك المتعلقة بـ "البضائع الوهمية" حيث تُصدر بوالص شحن لبضائع غير موجودة للحصول على تمويل بنكي، أو حالات "الاختفاء الغامض" للسفن والبضائع. في جميع هذه الحالات، يظل الدور المركزي لتأمين البضائع هو الملاذ الأخير لأصحاب البضائع، حيث تقوم شركات التأمين بدفع التعويضات ثم ممارسة "حق الرجوع" ضد الناقل أو الأطراف المسؤولة لاسترداد ما دفعته، مما يجعل شركات التأمين لاعباً رئيسياً في التقاضي البحري العالمي.

الجزء الرابع  
التأمين البحري

الفصل السابع

## مبادئ التأمين البحري الأساسية والطبيعة القانونية

يُعد التأمين البحري حجر الزاوية في استقرار صناعة الشحن، فهو الآلية التي تنتقل بها المخاطر الهائلة وغير المتوقعة من الأفراد والشركات إلى سوق رأس المال العالمي. يستند التأمين البحري إلى مبادئ قانونية راسخة تميزه عن غيره من أنواع التأمين، وأهمها مبدأ "حسن النية العليا". هذا المبدأ يفرض على المؤمن له (صاحب السفينة أو البضاعة) واجب الإفصاح الكامل والدقيق عن جميع الحقائق المادية التي قد تؤثر على قرار المؤمن في قبول الخطر أو تحديد قسط التأمين، حتى لو لم يُسأل عنها صراحة. الإخفاء أو التصريح الخاطئ، حتى لو كان غير متعمد، قد يؤدي إلى بطلان وثيقة التأمين من أساسها وحرمان المؤمن له من أي تعويض، وهو عقاب قاسٍ يعكس طبيعة المخاطر البحرية التي يصعب على المؤمن تقييمها دون معلومات كاملة من الطرف الآخر.

مبدأ آخر جوهرى هو "المصلحة القابلة للتأمين"، والذي يشترط أن يكون للمؤمن له مصلحة مالية مشروعة في سلامة الموضوع المؤمن عليه (السفينة، البضاعة،

الأجرة) في وقت وقوع الخسارة. بدون هذه المصلحة، يتحول العقد إلى مقامرة محرمة قانوناً. في السياق البحري، تتنوع المصالح القابلة للتأمين لتشمل مالك السفينة، المستأجر، بنك التمويل، حامل بوليصة الشحن، وحتى البائع أو المشتري للبضاعة حسب شروط البيع. كما يطبق مبدأ "التعويض" الذي يهدف إلى إعادة المؤمن له إلى وضعه المالي الذي كان عليه قبل وقوع الخسارة، دون السماح له بالربح من التأمين. وبالتالي، لا يمكن المطالبة بأكثر من القيمة الفعلية للخسارة، ويتم خصم أي قيمة إنقاذ أو تعويضات تم الحصول عليها من أطراف ثالثة من مبلغ التعويض المستحق.

تنقسم الخسائر في التأمين البحري إلى فئات دقيقة تحدد طريقة التعامل معها وتعويضها. هناك "الخسارة الكلية الفعلية" عندما تُفقد السفينة أو البضاعة تماماً أو تفقد طابعها الأصلي (مثل غرق السفينة أو احتراق البضاعة بالكامل)، و"الخسارة الكلية البناءة" عندما تكون تكلفة إصلاح أو استرداد الممتلكات أكبر من قيمتها بعد الإصلاح، فيحق للمؤمن له التخلي عن الممتلكات للمؤمن والمطالبة بالتعويض الكامل. أما

"الخسارة الجزئية" فتشمل الأضرار التي لا تصل لدرجة الكلية، وتنقسم بدورها إلى "خسارة خاصة" وهي أضرار تلحق بمصلحة معينة وتحملها شركة تأمين تلك المصلحة، و"خسارة مشتركة" التي توزع كما شرحنا سابقاً. فهم هذه التصنيفات دقيق ضروري لتحديد حقوق والتزامات كل طرف عند وقوع الحادث.

وثائق التأمين البحري، وخاصة تلك الصادرة عن معهد لندن للكتابين، هي المرجع العملي الذي يفسر هذه المبادئ. أشهر هذه الوثائق هي شروط تأمين الهيكل والآلات وشروط تأمين البضائع. توفر الشروط "أ" أوسع تغطية (جميع الأخطار ما عدا المستثنى منها صراحة)، بينما تقدم الشروط "ب" و"ج" تغطية محدودة لأخطار مسماة فقط. تحتوي هذه الوثائق على بنود مفصلة تستثنى مسؤوليات معينة مثل الحرب، الإضرابات، الخطأ المتعمد من المؤمن له، النقص الطبيعي في الوزن، أو عدم صلاحية السفينة للإبحار إذا كان المؤمن له على علم بها. كما تتضمن بنوداً إجرائية صارمة تتعلق بالإخطار الفوري عن الحوادث، اتخاذ إجراءات معقولة لتقليل الخسارة، والتعاون مع المحققين، وعدم الاعتراف بالمسؤولية دون موافقة المؤمن.

## الفصل الثامن تأمين الحماية والتعويضات والتحديات الحديثة

بينما يغطي تأمين الهيكل والآلات الأضرار المادية التي تلحق بالسفينة نفسها، يأتي دور نوادي "الحماية والتعويضات" لتغطية المسؤوليات الثالثة التي لا يغطيها التأمين التقليدي، وهي مساحة حيوية ومتنامية في القانون البحري. نوادي الحماية والتعويضات هي جمعيات تعاونية يملكها أعضاؤها (مالكو السفن ومشغلوها)، وليست شركات تجارية تهدف للربح، تعمل على مبدأ توزيع المخاطر بين الأعضاء. تغطي هذه النوادي طيفاً واسعاً من المسؤوليات، أهمها: الإصابات الشخصية والوفاة لأفراد الطاقم والركاب وأطراف ثالثة، الأضرار التي تلحق بالممتلكات الثابتة أو العائمة الأخرى (غير الناتجة عن التصادم المباشر الذي يغطيه تأمين الهيكل عادةً)، إزالة حطام السفن، المسؤولية عن تلوث النفط والمواد الأخرى، الغرامات القانونية (في حدود معينة)، ومسؤوليات البضائع التي تتجاوز حدود تغطية تأمين الهيكل أو التي لا يغطيها

## تأمين البضائع.

تتميز نوادي الحماية والتعويضات بمرونتها وقدرتها على التكيف مع المخاطر الناشئة، حيث يمكنها تقديم تغطيات لمخاطر جديدة بسرعة أكبر من شركات التأمين التجارية. كما تقدم خدمات قانونية وتشغيلية قيمة لأعضائها، بما في ذلك تقديم المشورة الفورية عند وقوع الحوادث، إرسال محققين وخبراء للموقع، وإدارة الدفاع القانوني في النزاعات المعقدة حول العالم. نظام "الاتصال والدعوة" في النوادي يعني أن الأعضاء يدفعون مساهمات أولية تقديرية، وقد يُطلب منهم دفع "مساهمات إضافية" إذا تجاوزت مطالبات السنة المالية الاحتياطيات المتاحة، مما يربط مصير الأعضاء ببعضهم البعض ويشجع على ممارسات بحرية آمنة ومسؤولة. ومع ذلك، فإن عضوية النادي مشترطة بالامتثال لقواعد النادي ومعايير السلامة، وقد يتم طرد العضو أو رفض تغطية مطالباته إذا ثبت تقصيره الجسيم أو انتهاكه للقوانين الدولية.

في السنوات الأخيرة، واجه قطاع التأمين البحري تحديات غير مسبوقة فرضت إعادة نظر في العديد من

الممارسات التقليدية. تصاعدت مطالبات التلوث البيئي بشكل كبير، خاصة بعد الكوارث الكبرى، مما دفع النوادي وشركات التأمين إلى رفع حدود التغطية وفرض شروط أكثر صرامة على إدارة المخاطر البيئية. كما أن صعود القرصنة البحرية في مناطق مثل خليج غينيا ومضيق ملقا أدى إلى تطوير منتجات تأمينية متخصصة لتغطية فديات القرصنة والأضرار المرتبطة بها، رغم الجدل الأخلاقي والقانوني حول دفع الفديات. بالإضافة إلى ذلك، يشكل التقدم التكنولوجي سيفاً ذا حدين؛ فمن ناحية تقلل السفن الذكية والأتمتة من أخطاء البشر، ومن ناحية أخرى تفتح باباً جديداً لمخاطر القرصنة الإلكترونية والهجمات السيبرانية التي قد تعطل أنظمة الملاحة أو تتسبب في حوادث، مما استدعى إدخال بنود صريحة للتغطية السيبرانية في وثائق التأمين الحديثة.

أخيراً، يلعب التأمين البحري دوراً محورياً في الامتثال للقوانين الدولية. فشركات التأمين والنوادي ترفض غالباً تغطية السفن التي لا تمتثل للمعايير الدولية للسلامة أو البيئة، أو التي تدخل في قوائم العقوبات الدولية. هذا يخلق آلية رقابية غير مباشرة قوية، حيث

أن عدم القدرة على الحصول على تأمين صالح يعني عملياً عدم قدرة السفينة على الدخول إلى الموانئ العالمية أو ممارسة تجارتها، نظراً لاشتراط الموانئ وجود شهادات تأمين سارية كشرط للدخول. وبالتالي، يتجاوز دور التأمين مجرد التعويض المالي ليصبح أداة فعالة لفرض الانضباط والمعايير العالية في الصناعة البحرية العالمية.

## الجزء الخامس الالتزامات القانونية تجاه التلوث البحري

### الفصل التاسع النظام الدولي للمسؤولية عن التلوث النفطي

يُشكل التلوث النفطي الناتج عن حوادث السفن أو العمليات التشغيلية أحد أخطر التهديدات للبيئة البحرية، وقد دفع ذلك المجتمع الدولي إلى إنشاء نظام قانوني متكامل ومزدوج الطبقات لضمان تعويض الضحايا وردع الملوّثين. يرتكز هذا النظام على اتفاقيتين رئيسيتين طورتهما المنظمة البحرية الدولية:

الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط والاتفاقية الدولية لإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالنفط. تعمل هاتان الاتفاقيتان بتآزر؛ حيث تفرض اتفاقية المسؤولية المدنية مسؤولية صارمة على مالك السفينة عن أضرار التلوث الناتجة عن تسرب النفط من ناقلاته، بغض النظر عن وجود خطأ منه، مع استثناءات محدودة جداً مثل أفعال الحرب أو الإهمال الجسيم من السلطات الحكومية. في المقابل، تمنح الاتفاقية المالك حق الحد من مسؤوليته المالية إلى مبلغ محدد يعتمد على حمولة السفينة، بشرط ألا يكون الحادث ناتجاً عن فعل شخصي منه بقصد إحداث الضرر أو باستهانة طائشة.

لتعزيز ضمانات التعويض، تشترط اتفاقية المسؤولية المدنية على مالكي ناقلات النفط حمل تأمين إلزامي أو ضمان مالي يغطي حد مسؤوليتهم، وإصدار شهادة دولية تثبت ذلك. إذا تجاوزت الأضرار الحد الأقصى لمسؤولية المالك، تتدخل الطبقة الثانية المتمثلة في "الصندوق الدولي"، الممول من مساهمات إلزامية تدفعها شركات استقبال النفط في الدول الأعضاء. يغطي الصندوق الفرق بين تعويض المالك والتعويض

الكامل المستحق للضحايا، وصولاً إلى سقف أعلى بكثير. وفي حالات الكوارث الضخمة جداً، تم إنشاء صندوق تكميلي ثالث لزيادة حدود التعويض أكثر. هذا النظام المزدوج يضمن أن الضحايا (الصيادين، أصحاب الفنادق، السلطات المحلية المسؤولة عن تنظيف الشواطئ) سيتلقون تعويضات كافية وسريعة دون الحاجة لخوض معارك قانونية طويلة لإثبات خطأ المالك.

تغطي "أضرار التلوث" بموجب هذه الاتفاقيات نطاقاً واسعاً يشمل: تكاليف التدابير الوقائية المعقولة المتخذة لمنع أو تقليل التلوث، والأضرار المادية المباشرة للممتلكات، والخسائر الاقتصادية الناجمة عن التلوث (مثل خسارة أرباح الصيادين أو منتجي السياحة)، وتكاليف إعادة التأهيل البيئي المعقولة. ومع ذلك، فإن تحديد "الخسائر الاقتصادية" و"تكاليف إعادة التأهيل" يثير جدلاً قانونياً وعلمياً كبيراً، حيث يجب إثبات علاقة سببية واضحة بين التلوث والخسارة، وأن تكون التدابير المتخذة معقولة من الناحية الفنية والاقتصادية. شهدت المحاكم قضايا معقدة حول ما إذا كانت الخسائر المستقبلية المتوقعة أو تكاليف الدراسات العلمية الباهظة مؤهلة للتعويض، مما أدى

إلى تطور غني في السوابق القضائية التي ترسم حدود المسؤولية.

من الجدير بالذكر أن هذا النظام يطبق فقط على التلوث بالنفط الخام والزيت الثقيل المنقول بصفة دائمة كحمولة في ناقلات النفط. أما التلوث الناتج عن وقود السفن من سفن غير ناقلة للنفط (مثل حاويات أو ركاب)، فينظمه "اتفاقية الوقود البحري" التي تفرض مسؤولية مماثلة على مالك السفينة ولكن دون إنشاء صندوق تعويضات دولي، مما يعني أن حدود التعويض قد تكون أقل وتعتمد كلياً على تأمين السفينة. هذا التمييز يخلق فجوات في الحماية تتطلب وعياً دقيقاً من قبل الضحايا والمحامين عند المطالبة بالتعويضات حسب نوع السفينة ونوع الزيت المتسرب.

## الفصل العاشر

اتفاقية منع التلوث من السفن والامتثال البيئي  
الشامل

بينما تركز اتفاقيات التعويضات على التعويض بعد وقوع

الحادث، تأتي "الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن" كأداة وقائية شاملة تهدف إلى منع التلوث من المصدر عبر وضع معايير فنية وتشغيلية صارمة. تغطي الاتفاقية ستة ملاحق رئيسية تتناول أنواعاً مختلفة من التلوث: الملحق الأول للنفط، الثاني للمواد السائلة الخطرة المحمولة بالجملة، الثالث للمواد الضارة معبأة، الرابع لمياه الصرف الصحي، الخامس للقمامة، والسادس لتلوث الهواء. تفرض الاتفاقية متطلبات هندسية دقيقة على السفن، مثل خزانات الوقود المزدوجة الجدران، وأنظمة فصل الزيت عن الماء، ومحارق النفايات، وأنظمة غسل عوادم المحركات للحد من انبعاثات الكبريت. كما تحدد قيوداً تشغيلية صارمة، مثل حظر إلقاء أي زيت أو مواد كيميائية أو بلاستيك في البحر، وتحديد مناطق خاصة مثل البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر حيث تكون القيود أكثر تشدداً.

الامتثال للاتفاقية ليس خياراً بل التزام قانوني دولي تفرضه الدول العلم والدول المينائية عبر عمليات تفتيش دقيقة. قد تؤدي المخالفات إلى عقوبات قاسية تشمل غرامات مالية ضخمة، حجز السفينة، وحتى السجن لربان السفينة ومدير الشركة. في السنوات

الأخيرة، شهدنا تشديداً كبيراً في الإنفاذ، خاصة مع دخول حيز التنفيذ من قواعد الحد من محتوى الكبريت في الوقود البحري التي خفضت الحد المسموح به من 3.5% إلى 0.5% عالمياً، مما أحدث ثورة في طرق تشغيل السفن وتزويدها بالوقود. كما أن مراقبة الانبعاثات الكربونية أصبحت في صلب الاهتمام العالمي، حيث اعتمدت المنظمة البحرية الدولية استراتيجية أولية لخفض انبعاثات غازات الدفيئة من السفن، وتتجه نحو فرض إجراءات السوق القائمة على السوق مثل ضريبة الكربون أو أنظمة تداول الانبعاثات، مما سيضيف بُعداً جديداً للمسؤولية القانونية والمالية لمشغلي السفن.

تتزايد أيضاً المسؤولية الجنائية للشركات والأفراد في قضايا التلوث. لم تعد المخالفات تُعالج كغرامات إدارية بسيطة، بل أصبحت تُحقق فيها كجرائم بيئية، خاصة في حالات الإلقاء المتعمد للنفايات أو التلاعب بسجلات السفن لإخفاء المخالفات. استخدمت سلطات إنفاذ القانون في الولايات المتحدة وأوروبا تقنيات متقدمة مثل صور الأقمار الصناعية والتحليل الكيميائي للبصمات النفطية لإثبات التلوث وربطه

بسفن محددة، مما أدى إلى إدانات تاريخية وغرامات بملايين الدولارات. هذا المناخ القانوني الجديد يفرض على شركات الشحن تبني ثقافة امتثال قوية، والاستثمار في التدريب المستمر للطاقم، واستخدام التكنولوجيا لمراقبة الانبعاثات والتصرفات بشكل آني، لأن الثمن القانوني والسمعي للإهمال البيئي أصبح باهظاً للغاية.

ختاماً، يمثل الإطار القانوني للتلوث البحري نموذجاً ناجحاً للتعاون الدولي، حيث يجمع بين الردع الاقتصادي (المسؤولية والتعويضات)، والوقاية التقنية، والإنفاذ الصارم. ومع تزايد الوعي البيئي العالمي والضغط من المجتمع المدني، من المتوقع أن تشهد هذه القوانين مزيداً من التشديد في المستقبل، مع توسيع نطاق المسؤولية ليشمل أنواعاً جديدة من التلوث (مثل الضوضاء تحت الماء، الأنواع الغازية عبر مياه الصابورة، والمخلفات البلاستيكية الدقيقة)، مما يجعل الامتثال البيئي ليس مجرد واجب قانوني، بل شرطاً أساسياً للبقاء والاستدامة في صناعة الشحن الحديثة.

## الخاتمة

مستقبل القانون البحري في عصر التحولات الكبرى

يقف القانون البحري اليوم على مفترق طرق تاريخي، حيث تتقاطع التحديات التقليدية مع مستجدات العصر الرقمي والبيئي لتشكيل مستقبل المهنة. إن التطورات التكنولوجية المتسارعة، مثل ظهور السفن ذاتية القيادة، تطرح أسئلة قانونية وجودية حول مفهوم "الربان" و"الطاقم" ومسؤولية الأخطاء في غياب العنصر البشري المباشر. من سيتحمل المسؤولية في حال تصادم سفينة ذاتية القيادة؟ هل هو مبرمج الخوارزمية، مشغل السفينة عن بعد، أم مصنع المعدات؟ هذه الأسئلة تتطلب تحديثاً جذرياً للاتفاقيات الدولية الحالية التي صيغت في عصر كان فيه الإنسان هو سيد القرار على الجسر. كما أن استخدام الذكاء الاصطناعي في الملاحة وإدارة الأساطيل يفتح آفاقاً جديدة للكفاءة، لكنه يثير مخاوف أمنية وقانونية جديدة تتعلق بالمسؤولية عن القرارات المتخذة بواسطة الآلة.

على الصعيد البيئي، يتجه العالم نحو "إزالة الكربون"

من قطاع الشحن، مما سيؤدي إلى تحول في أنواع  
الوقود المستخدم (الهيدروجين، الأمونيا، الميثانول)  
وكل منها يحمل مخاطر وتحديات قانونية خاصة به  
تتعلق بالسلامة والمسؤولية في حال التسرب أو  
الانفجار. كما أن الضغط المتزايد لحماية التنوع  
البيولوجي البحري قد يؤدي إلى فرض قيود جديدة  
على طرق الملاحة وإنشاء مناطق بحرية محمية أكثر  
صرامة، مما سيؤثر على حرية الملاحة التقليدية  
ويستدعي إعادة توازن دقيقة بين المصالح التجارية  
والبيئية. بالإضافة إلى ذلك، فإن تغير المناخ وارتفاع  
منسوب البحار وذوبان الجليد في القطب الشمالي  
يفتح ممرات ملاحية جديدة، مما يستلزم أطراً قانونية  
جديدة لتنظيم الملاحة في هذه المناطق الهشة بيئياً  
وحساسية جيوسياسياً.

في مواجهة هذه التحولات، يظل جوهر القانون البحري  
كما كان عبر القرون: توفير اليقين، العدالة، والاستقرار  
لتجارة تعتمد عليها البشرية جمعاء. إن نجاح هذا الفرع  
القانوني في المستقبل سيعتمد على قدرته على  
التكيف والمرونة، وعلى تعزيز التعاون الدولي لمواجهة  
التحديات العابرة للحدود. سواء كان ذلك من خلال

تحديث الاتفاقيات القائمة، أو صياغة أدوات قانونية جديدة، أو تعزيز آليات التحكيم والتسوية الودية، فإن الهدف يبقى واحداً: ضمان استمرار تدفق التجارة عبر المحيطات بأمان، كفاءة، ومسؤولية تجاه كوكبنا الأزرق. إن الكتاب الذي بين أيديكم ليس مجرد سرد للقواعد الحالية، بل هو دعوة للمشاركة في تشكيل هذا المستقبل، وفهم أن القانون البحري ليس مجموعة جامدة من النصوص، بل هو كائن حي يتنفس مع نبض المحيطات ويتطور مع احتياجات الإنسانية.

تم بحمد الله وتوفيقه

د. محمد كمال عرفة الرخاوي  
الباحث والمستشار والخبير والمؤلف القانوني  
والمحاضر الدولي في القانون

حقوق الملكية الفكرية محفوظة للمؤلف