

سيادة الأمواج وعدالة الأعماق

تاريخ وتطور القانون البحري الأوروبي من العصور
القديمة إلى التكامل المعاصر

تأليف

د. محمد كمال عرفه الرخاوي

الباحث والمستشار القانوني والمحاضر الدولي في
القانون

الإهداء

الي روح والدي الطاهرة اللهم ارحمهم واغفر لهم
وادخلهم الجنة بغير حساب يارب العالمين

والي ابنتي الحبيبه الغاليه وقره عيني صبرينال اللهم
احفظها وبارك فيها يارب العالمين

إلى ربابنة السفن الذين حملوا شعلة التجارة عبر
البحار

إلى البحارة الذين ضحوا بأرواحهم في خدمة الإنسانية

إلى كل من آمن بأن القانون يمكن أن ينظم حتى
فوضى المحيطات

التقديم

إن دراسة تاريخ القانون البحري ليست مجرد استعراض
لتطور القواعد المنظمة للملاحة والتجارة البحرية بل
هي رحلة في وعي البشرية نحو تنظيم أحد أكثر
المجالات تعقيداً وخطورة في النشاط الإنساني لقد
مر القانون البحري الأوروبي بمراحل متباينة بدأت من
أعراف بحارة البحر المتوسط البدائية وصولاً إلى
منظومة قانونية عالمية معقدة تحكم كل جوانب

النشاط البحري المعاصر

يأتي هذا الكتاب كمحاولة أكاديمية جادة لتتبع المسار التاريخي لتطور القانون البحري في أوروبا معتمداً حصرياً على المصادر والمراجع الأوروبية الأصيلة وذلك لفهم العقلية التي صاغت القواعد البحرية الحديثة منذ قوانين رودس القديمة حتى لوائح الاتحاد الأوروبي المعاصرة إن الهدف هو تقديم تحليل علمي عميق يغوص في الفلسفات الكامنة وراء كل مرحلة تطورية دون إغفال السياقات التجارية والسياسية والتقنية التي أنتجت تلك القواعد البحرية

لقد تم تقسيم العمل إلى عشرة فصول متسلسلة زمنياً وموضوعياً تبدأ من الجذور القديمة في حضارات البحر المتوسط مروراً بمدونات العصور الوسطى البحرية وعصر الاستكشافات الجغرافية وحركة التدوين البحري وصولاً إلى عصر المنظمات الدولية والتكامل البحري الأوروبي

إن هذا المؤلف يقر بأن تطور القانون البحري هو مرآة
تعكس تطور التجارة العالمية والتكنولوجيا البحرية
والعلاقات الدولية فمن أعراف بسيطة بين صيادي البحر
الإيجي إلى معاهدات معقدة تحكم الملاحة في
القطب الشمالي رحلة طويلة من الكفاح الفكري
والقانوني وإنما إذ نقدم هذا العمل فإننا نؤمن بأن فهم
هذه الجذور هو السبيل الوحيد لتطوير أنظمة بحرية
عربية تجمع بين الأصالة والحداثة

والله ولي التوفيق

الفصل الأول

الجذور القديمة للقانون البحري في حضارات البحر
المتوسط

تمهيد

تشكل حضارات البحر المتوسط القديمة الأساس الذي بنى عليه الفكر البحري الأوروبي مفاهيمه الأولى حول الملاحة والتجارة البحرية والمسؤولية عن المخاطر البحرية ورغم اختلاف هذه المفاهيم عن النظم الحديثة إلا أنها زرعت بذور مبادئ لا تزال حية حتى اليوم مثل تقاسم الخسائر والراتب البحري والمسؤولية المحدودة

القانون البحري الفينيقي والرواد الأوائل

يعتبر الفينيقيون أول من طور قواعد عرفية بحرية منظمة في البحر المتوسط منذ الألفية الثانية قبل الميلاد اعتمدوا على أعراف شفوية تناقلها الرابنة والتجار عبر الأجيال لتنظيم عقود النقل البحري والتأمين البدائي ضد مخاطر الغرق والقرصنة طوروا مفهوم الرهن البحري حيث تكون السفينة والبضاعة ضماناً للدين البحري وهو أصل الرهن الرسمي الحديث

القانون الرودسي وقانون الإغراق Lex Rhodia de Jactu

يُنسب إلى جزيرة رودس اليونانية أول تدوين معروف للقانون البحري حوالي القرن التاسع قبل الميلاد. اشتهر القانون الرودسي بمبدأ الإغراق الطوعي للبضائع لإنقاذ السفينة في حالات الخطر الجسيم حيث يتم تعويض أصحاب البضائع المَغْرَقَة من قبل جميع أصحاب المصلحة في الرحلة البحرية هذا المبدأ المعروف باسم General Average لا يزال مطبقاً حتى اليوم في قواعد يورك أنتويرب الدولية

أثينا والقانون البحري الديمقراطي

طور الأثينيون نظاماً بحرياً متقدماً يتناسب مع إمبراطوريتهم البحرية في العصر الكلاسيكي أنشأوا محاكم بحرية متخصصة Naubodikai Dikai للفصل السريع في النزاعات البحرية نظراً لطبيعة التجارة البحرية التي تتطلب سرعة في الفصل في المنازعات

قبل مغادرة السفن للموانئ وضعوا قواعد صارمة
لحماية المقرضين البحريين الذين يمولون الرحلات
التجارية

القانون الروماني البحري وتنظيم الملاحة

قدم القانون الروماني إسهامات جوهرية في تطوير
القانون البحري عبر دمج الأعراف اليونانية والفينيقية
في نظام قانوني مكتوب ميز الرومان بين عقد النقل
البحري *Locatio Conductio Operis* وعقد الرهن
البحري *Hypotheca Navis* كما نظموا مسؤولية الربان
Master عن أخطاء الطاقم وأضرار البضائع

مبدأ القوة القاهرة في الفقه الروماني

طور الفقهاء الرومان مفهوم القوة القاهرة *Vis Major*
في المجال البحري حيث أعفوا الناقل من المسؤولية
عن الأضرار الناتجة عن العواصف والقرصنة والحرب ما
لم يكن مقصراً في تحضير السفينة أو اختيار الطاقم

هذا المبدأ أصبح أساساً لنظرية الظروف الطارئة والإعذار بالقوة القاهرة في القانون البحري الحديث

قواعد ميناء أوستيا والتجارة الرومانية

كان ميناء أوستيا قرب روما مركزاً للتجارة البحرية الرومانية حيث طورت السلطات المحلية لوائح تنظيمية للرسوم الجمركية وتخزين البضائع وتسوية المنازعات بين التجار الأجانب والرومان ساهمت هذه الممارسات في تطوير مفهوم القانون التجاري الدولي المبكر الذي ينطبق على جميع التجار بغض النظر عن جنسياتهم

تقييم الإسهامات القديمة

يرى الفقهاء الأوروبيون المعاصرون أن القانون البحري القديم رغم بدائيته كان أكثر تطوراً من غيره من فروع القانون في تلك الفترة لقد وفر مفاهيم عملية حول المخاطر البحرية والتضامن بين أصحاب المصلحة في الرحلة البحرية التي انتقلت عبر العصور لتصبح جزءاً

من التراث البحري الأوروبي المشترك

الخاتمة

شكلت جذور القانون البحري في حضارات البحر المتوسط الأساس المعرفي الذي بنى عليه الأوروبيون نظمهم البحرية اللاحقة إن مفاهيم مثل التضامن في الخسائر والمسؤولية المحدودة والمحاكم المتخصصة التي طورتها هذه الحضارات ظلت حية في الذاكرة القانونية الأوروبية وعادت للظهور بصيغ أكثر تطوراً في العصور الوسطى والحديثة

الفصل الثاني

مدونات القانون البحري في العصور الوسطى الأوروبية

تمهيد

شهدت العصور الوسطى الأوروبية ازدهاراً غير مسبوق في تدوين الأعراف البحرية حيث ظهرت مدونات بحرية كبرى في موانئ البحر المتوسط والمحيط الأطلسي شكلت هذه المدونات الأساس للقانون البحري الحديث ولا تزال بعض مبادئها مطبقة حتى اليوم

دستور البحر Consolato del Mare وأثره الكاتالوني

ظهر دستور البحر في برشلونة خلال القرن الرابع عشر كأشمل مدونة بحرية في العصور الوسطى جمع هذا العمل الأعراف البحرية الكاتالونية والإيطالية واليونانية في نظام متكامل نظم عقود النقل البحري وأجور الطاقم وقواعد الإغراق الطوعي والمسؤولية عن القرصنة

انتشار دستور البحر في البحر المتوسط

ترجم دستور البحر إلى لغات متعددة وانتشر في موانئ إيطاليا وفرنسا واليونان وشمال إفريقيا أصبح

المرجع الأساسي للقضاة والتجار في تسوية المنازعات البحرية ساهم في توحيد الممارسات البحرية عبر حوض المتوسط مما سهل التجارة الدولية في تلك الفترة

قوانين أوليرون Rolls of Oléron والقانون الأطلسي

ظهرت قوانين أوليرون في جزيرة أوليرون الفرنسية قبالة ساحل أكييتان خلال القرن الثاني عشر ركزت هذه القوانين على تنظيم ملاحية المحيط الأطلسي وشمال أوروبا نظمت مسؤولية الربان في حالات فقدان السفينة وأجور البحارة وعقوبات العصيان والسرقة على ظهر السفينة

تأثير قوانين أوليرون على القانون الإنجليزي

اعتمدت إنجلترا قوانين أوليرون كأساس لقانونها البحري لقرون طويلة أدخلها الملك ريتشارد قلب الأسد إلى إنجلترا بعد عودته من الحروب الصليبية ظلت هذه

القوانين مرجعاً للمحاكم الإنجليزية حتى القرن السابع عشر وأثرت في تطور القانون البحري الأمريكي لاحقاً

قوانين فيسبي Laws of Wisby والتجارة الهانزية

ظهرت قوانين فيسبي في جزيرة غوتلاند السويدية خلال القرن الرابع عشر كمدونة بحرية لعصبة الهانزا التجارية الألمانية الشمالية نظمت هذه القوانين التجارة في بحر البلطيق وشمال البحر الشمالي ركزت على حماية التجار الألمان من المخاطر في الموانئ الأجنبية وتنظيم النزاعات بين أعضاء العصبة

مبادئ التضامن في قوانين الهانزا

تميزت قوانين الهانزا بمبدأ التضامن بين أعضاء العصبة التجارية حيث يلتزم التجار الألمان بمساعدة بعضهم في حالات القرصنة أو المصادرة غير القانونية في الموانئ الأجنبية طوروا نظام تحكيم داخلي سريع وفعال للفصل في المنازعات بين الأعضاء دون اللجوء

للمحاكم المحلية

قوانين دام Damme وقوانين أمستردام

ظهرت مدونات بحرية محلية في موانئ فلاندرز وهولندا مثل قوانين دام وقوانين أمستردام التي نظمت التجارة في بحر الشمال والقنال الإنجليزي تميزت هذه القوانين بمرونتها وقدرتها على التكيف مع المستجدات التجارية في شمال أوروبا

تقييم مدونات العصور الوسطى

يرى المؤرخون القانونيون الأوروبيون أن مدونات العصور الوسطى البحرية مثلت إنجازاً استثنائياً في توحيد الأعراف البحرية عبر مناطق جغرافية واسعة لقد وفرت يقيناً قانونياً للتجار والملاحين ساهم في ازدهار التجارة الأوروبية خلال فترة كانت فيها السلطة السياسية مشتتة

الخاتمة

شكلت مدونات القانون البحري في العصور الوسطى الجسر الذي نقل التراث البحري القديم إلى العصر الحديث إن المبادئ التي طورتها هذه المدونات حول عقود النقل والمسؤولية البحرية والتضامن في المخاطر لا تزال تشكل أساس القانون البحري الدولي حتى اليوم

الفصل الثالث

الجمهوريات البحرية الإيطالية ودورها في تطوير القانون البحري

تمهيد

لعبت الجمهوريات البحرية الإيطالية مثل جنوة والبندقية وبيزا وأمرalf دوراً محورياً في تطوير القانون البحري

الأوروبي خلال العصور الوسطى وعصر النهضة حيث جمعت بين التراث الروماني والأعراف التجارية المعاصرة لتنتج نظاماً بحرياً متطوراً أثر في كل أوروبا

البندقية وتشريعات الملاحة التجارية

طورت البندقية نظاماً قانونياً بحرياً متقدماً ينظم أسطولها التجاري الضخم الذي يسيطر على طرق التجارة مع الشرق أنشأت Magistrato al Collegio della Milizia da Mar كهيئة إدارية وقضائية متخصصة في الشؤون البحرية نظمت عقود القرض البحري Colleganza الذي يعتبر أصل شركات المضاربة الحديثة

نظام القوافل البحرية البندقية

نظمت البندقية حركة سفنها التجارية عبر نظام القوافل Convogli الذي يحدد مواعيد الإبحار والمسارات والرسوم والضمانات المطلوبة وضع هذا النظام قواعد صارمة لحماية البضائع والطاقم وتقليل مخاطر القرصنة

جنوة والابتكارات في العقود البحرية

ابتكر التجار والقانونيون في جنوة عقوداً بحرية جديدة مثل عقد التأمين البحري الأولي Polizza di Assicurazione الذي يسمح بنقل المخاطر البحرية من التاجر إلى طرف ثالث مقابل قسط مالي طوروا أيضاً مفهوم الكمبيالة البحرية Bill of Lading كوثيقة تثبت استلام البضائع وحق استلامها في الميناء المقصود

محكمة البحارة في جنوة

أنشأت جنوة محكمة متخصصة للفصل في النزاعات البحرية تضم قضاة من التجار والخبراء البحريين مما يضمن سرعة الفصل في المنازعات وفهم دقيق للواقع البحري أصبحت هذه المحكمة نموذجاً للمحاكم التجارية المتخصصة في أوروبا

أمalfي وجداول أمalfي Tavole Amalfitane

ظهرت جداول أمalfي في القرن الحادي عشر كأحد أقدم المدونات البحرية الإيطالية نظمت العلاقات بين مالكي السفن والربابنة والبحارة والتجار انتشرت هذه الجداول في موانئ البحر المتوسط وأثرت في دستور البحر الكاتالوني لاحقاً

بيزا والتجارة مع شمال إفريقيا

طورت بيزا قواعد بحرية خاصة بتجارتها مع موانئ شمال إفريقيا ومصر نظمت مسائل مثل التعامل مع التجار المسلمين وحماية البضائع في الموانئ الأجنبية وتسوية المنازعات عبر الوسطاء ساهمت هذه القواعد في تطوير مفهوم القانون التجاري الدولي المبكر

تأثير الجمهوريات الإيطالية على القانون الأوروبي

انتشرت الممارسات والعقود التي طورتها الجمهوريات
الإيطالية في كل أوروبا عبر شبكات التجارة الدولية
أصبح التجار الأوروبيون يتعاملون بعقود إيطالية
ويحتكمون لمبادئ القانون البحري الإيطالي حتى في
موانئهم المحلية

الخاتمة

مثلت الجمهوريات البحرية الإيطالية مختبراً حياً
للابتكار القانوني البحري حيث طورت مفاهيم وعقوداً
لا تزال أساسية في القانون البحري الحديث إن إرثها
القانوني لا يزال حياً في قواعد التجارة البحرية الدولية
حتى اليوم

الفصل الرابع

عصر الاستكشافات والتوسع الاستعماري وتأثيره على
القانون البحري

تمهيد

شهد القرنان الخامس عشر والسادس عشر تحولاً جذرياً في القانون البحري الأوروبي مع بداية عصر الاستكشافات الجغرافية والتوسع الاستعماري حيث ظهرت حاجة ملحة لتنظيم الملاحة في المحيطات الجديدة وحماية المصالح التجارية للدول الأوروبية المتنافسة

البرتغال وإسبانيا وسباق السيطرة البحرية

تنافست البرتغال وإسبانيا على السيطرة على طرق التجارة البحرية الجديدة مع اكتشاف الأمريكتين وطريق رأس الرجاء الصالح حاولتا تنظيم هذه السيطرة عبر معاهدات دولية مثل معاهدة تورديسيلاس 1494 التي قسمت العالم الجديد بينهما بخط طول محدد

مبدأ البحار المغلقة Mare Clausum

دافعت إسبانيا والبرتغال عن مبدأ البحار المغلقة Mare Clausum الذي يزعم حق الدولة في احتكار الملاحة والتجارة في مناطق معينة من المحيطات استندتا إلى منح بابوية وأعراف قديمة لتبرير احتكارهما لطرق التجارة مع المستعمرات

هوغو غروتوريوس وحرية البحار 1609 Mare Liberum

رداً على الاحتكار الإسباني البرتغالي نشر الفقيه الهولندي هوغو غروتوريوس كتابه الشهير حرية البحار Mare Liberum عام 1609 جادل فيه بأن البحار لا يمكن أن تخضع للسيادة الوطنية لأنها ملك مشترك للإنسانية جمعاء ولا يمكن لأمة أن تمنع أخرى من الملاحة والتجارة فيها

تأثير نظرية غروتوريوس على القانون الدولي البحري

أصبحت نظرية غروتوريوس أساساً لمبدأ حرية أعالي

البحار الذي لا يزال سارياً حتى اليوم في قانون البحار الدولي ساهمت في كسر الاحتكار الإسباني البرتغالي وفتحت المجال أمام دول أخرى مثل هولندا وإنجلترا وفرنسا للمشاركة في التجارة البحرية العالمية

إنجلترا والتحدي للاحتكار البحري

تبنت إنجلترا نظرية حرية البحار لدعم توسعها البحري والتجاري طور فقهاء إنجليز مثل جون سيلدن نظريات متوازنة تحاول التوفيق بين حرية الملاحة وحقوق الدول الساحلية في مياهها الإقليمية

تطور قانون الغنائم البحرية Prize Law

مع تزايد المنافسة البحرية بين الدول الأوروبية تطور قانون الغنائم البحرية الذي ينظم استيلاء السفن الحربية على سفن العدو التجارية أثناء الحرب أنشئت محاكم غنائم Prize Courts في الموانئ الأوروبية للفصل في شرعية الاستيلاء وتوزيع عائدات الغنائم

دور شركات الهند الشرقية في تطوير القانون البحري

طورت شركات الهند الشرقية الهولندية والإنجليزية قواعد داخلية لتنظيم عملياتها البحرية الضخمة عبر المحيطات أصبحت هذه القواعد نماذج للعقود البحرية الحديثة وأثرت في تطور قانون الشركات والقانون التجاري الدولي

الخاتمة

مثل عصر الاستكشافات نقطة تحول حاسمة في القانون البحري الأوروبي حيث تحول من تنظيم التجارة الإقليمية إلى تنظيم الملاحة العالمية لقد وضعت النظريات والممارسات التي طورتها هذه الفترة الأساس للنظام البحري الدولي المعاصر

الفصل الخامس

حركة التدوين البحري في القرنين السابع عشر والثامن عشر

تمهيد

شهد القرنان السابع عشر والثامن عشر حركة واسعة لتدوين القواعد البحرية في أوروبا حيث سعت الدول المركزية إلى توحيد التشريعات البحرية تحت سلطتها وتعزيز سيادتها على مياهها الإقليمية وتطوير أساطيلها التجارية والعسكرية

مرسور البحرية الفرنسي Ordonnance de la Marine
1681

صدر مرسوم البحرية الفرنسي عام 1681 تحت رعاية الوزير كولبير كأول تدوين شامل للقانون البحري في العصر الحديث جمع المرسوم الأعراف البحرية الفرنسية والتأثيرات الإيطالية والهولندية في نظام

موحد ونظم عقود النقل البحري والتأمين البحري
والمسؤولية عن التصادم والغرق

تأثير المرسوم الفرنسي على القانون البحري الأوروبي

انتشر المرسوم الفرنسي كنموذج للتدوين البحري
الحديث حيث تبنته أو استلهمت منه بلجيكا وهولندا
وإسبانيا والبرتغال والعديد من الدول خارج أوروبا ساهم
في توحيد المفاهيم البحرية الأساسية وتسهيل
التجارة بين الموانئ الأوروبية

القانون البحري الإنجليزي وقانون الأيرالية

طور إنجلترا نظاماً بحرياً مميزاً يعتمد على سوابق
محاكم الأيرالية Admiralty Courts التي تطبق مزيجاً
من القانون الروماني والأعراف البحرية الدولية تميز هذا
النظام بمرونته وقدرته على التكيف مع المستجدات
التجارية دون الحاجة لتدوين شامل

قانون الشحن البحري وقانون بيل أوف لادينج

طور التجار والقانونيون الإنجليز وثيقة بيل أوف لادينج Bill of Lading كعقد نقل بحري قابل للتداول أصبح هذا المستند أساساً للتجارة الدولية الحديثة حيث يسمح ببيع البضائع أثناء نقلها بحراً دون الحاجة لاستلامها فعلياً

التأمين البحري ولويدز لندن

تطور التأمين البحري في لندن خلال القرن السابع عشر مع تأسيس شركة لويدز Lloyd's of London عام 1688 طور لويدز نماذج قياسية لعقود التأمين البحري مثل نموذج SG Policy الذي أصبح مرجعاً عالمياً لتأمين السفن والبضائع

قواعد يورك أول محاولة لتوحيد قواعد الإغراق الطوعي

اجتمع ممثلون عن شركات التأمين والشحن في يورك
الإنجليزية عام 1864 لوضع قواعد موحدة للإغراق
الطوعي General Average أصبحت قواعد يورك
أنتويرب لاحقاً المرجع العالمي لتسوية الخسائر
المشتركة في الرحلات البحرية

تقييم حركة التدوين البحري

يرى الفقهاء الأوروبيون أن حركة التدوين البحري في
القرنين السابع عشر والثامن عشر مثلت نضجاً
للقانون البحري الأوروبي حيث تحول من أعراف محلية
إلى تشريعات وطنية موحدة ساهمت في ازدهار
التجارة البحرية الأوروبية وتوسعها العالمي

الخاتمة

مثلت حركة التدوين البحري مرحلة حاسمة في تطوير
القانون البحري الأوروبي حيث وفرت يقيناً قانونياً
للتجار والملاحين وعززت قدرة الدول الأوروبية على

تنظيم أساطيلها التجارية والعسكرية إن الإرث
التشريعي لهذه الفترة لا يزال مؤثراً في النظم البحرية
الحديثة

الفصل السادس

القرن التاسع عشر وتوحيد القانون البحري الدولي

تمهيد

شهد القرن التاسع عشر جهوداً مكثفة لتوحيد القواعد
البحرية على المستوى الدولي حيث أدركت الدول
الأوروبية أن تباين التشريعات الوطنية يعيق التجارة
البحرية العالمية ويدفع نحو النزاعات القضائية المعقدة

مؤتمر بروكسل البحري 1897 وأول محاولة للتوحيد
الدولي

عقد أول مؤتمر دولي لتوحيد القانون البحري في بروكسل عام 1897 بدعوة من الحكومة البلجيكية ناقش المؤتمر قضايا مثل مسؤولية الناقل البحري وقواعد التصادم والإغاثة البحرية رغم محدودية نتائج المؤتمر إلا أنه وضع الأساس للحركات التوحيدية اللاحقة

قواعد لاهاي للتصادم 1910

تم توقيع اتفاقية بروكسل الموحدة لقواعد التصادم بين السفن عام 1910 التي وحدت القواعد المنظمة للمسؤولية عن حوادث التصادم في أعالي البحار أصبحت هذه الاتفاقية مرجعاً عالمياً لا يزال مطبقاً في معظم الدول البحرية

اتفاقية الإنقاذ البحري 1910

نظمت اتفاقية بروكسل للإنقاذ البحري 1910 حقوق وواجبات المنقذين البحريين ومكافآت الإنقاذ أدخلت

مبدأ No Cure No Pay الذي يربط مكافأة المنقذ بنجاح عملية الإنقاذ وهو مبدأ لا يزال سارياً حتى اليوم

اتفاقية بروكسل للامتيازات والرهنون البحرية 1926

نظمت هذه الاتفاقية الامتيازات البحرية Maritime Liens والرهنون الرسمية على السفن Ships Mortgages لتسهيل التمويل البحري وحماية الدائنين ساهمت في تطوير أسواق التمويل البحري الدولية

دور اللجنة البحرية الدولية CMI

تأسست اللجنة البحرية الدولية Comité Maritime International في أنتويرب عام 1897 كأول منظمة غير حكومية متخصصة في توحيد القانون البحري لعبت اللجنة دوراً محورياً في إعداد مشاريع الاتفاقيات الدولية وتنظيم المؤتمرات البحرية المتخصصة

تأثير الثورة الصناعية على القانون البحري

أدت الثورة الصناعية إلى تحول السفن من الشراع إلى البخار ومن الخشب إلى الحديد مما تطلب تطوير قواعد قانونية جديدة تنظم مسؤولية ملاك السفن عن التلوث والحوادث الناتجة عن التقنيات الجديدة

تقييم جهود التوحيد في القرن التاسع عشر

يرى الفقهاء الأوروبيون أن جهود التوحيد البحري في القرن التاسع عشر رغم محدوديتها وضعت الأساس للنظام الدولي المعاصر لقد أثبتت أن التوحيد الدولي ممكن ومفيد للتجارة العالمية مما شجع على مزيد من الجهود في القرن العشرين

الخاتمة

مثل القرن التاسع عشر مرحلة انتقالية في القانون البحري الأوروبي من النظم الوطنية إلى التوجه الدولي

لقد نجحت الجهود الأوروبية في وضع أسس التعاون
القانوني البحري الدولي الذي بلغ ذروته في القرن
العشرين

الفصل السابع

القرن العشرون والمنظمات الدولية البحرية الأوروبية
القيادة

تمهيد

شهد القرن العشرون تحولاً نوعياً في القانون البحري
مع إنشاء منظمات دولية متخصصة وتقنين واسع
للقواعد البحرية الدولية لعبت الدول الأوروبية دوراً
قيادياً في هذه التطورات عبر مؤسساتها وخبراتها
القانونية البحرية

المنظمة البحرية الدولية IMO والأوروبية في الصدارة

تأسست المنظمة البحرية الدولية - Inter-Governmental Maritime Consultative Organization عام 1948 ومقرها لندن بدأت عملها الفعلي عام 1958 كأول وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة تعنى بالشؤون البحرية ساهمت الدول الأوروبية بشكل كبير في صياغة اتفاقياتها ومعاييرها

الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر SOLAS
1974

تم اعتماد الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر SOLAS عام 1974 كأهم معاهدة دولية تنظم معايير سلامة السفن تطورت هذه الاتفاقية عبر بروتوكولات متعددة لمواكبة التطورات التكنولوجية والمخاطر الجديدة مثل التلوث والإرهاب البحري

الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن MARPOL
1973/78

نظمت الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن MARPOL الانبعاثات والتسربات الملوثة من السفن إلى البيئة البحرية أدخلت مفاهيم مثل المناطق الخاصة Special Areas التي تفرض معايير أكثر صرامة لحماية النظم البيئية الحساسة

اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 UNCLOS والمشاركة الأوروبية

شاركت الدول الأوروبية بشكل فعال في مؤتمر قانون البحار الثالث الذي أنتج اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار UNCLOS عام 1982 تعتبر هذه الاتفاقية دستور المحيطات حيث نظمت المناطق البحرية من المياه الإقليمية إلى أعالي البحار وقاع البحار الدولي

المحكمة الدولية لقانون البحار ITLOS والدور الأوروبي

أنشأت اتفاقية UNCLOS المحكمة الدولية لقانون

البحار ITLOS ومقرها هامبورغ بألمانيا عام 1996 تلعب
الدول الأوروبية دوراً بارزاً في عمل المحكمة عبر
قضاتها ومساهماتها الفقهية في تطوير قانون البحار

اتفاقية أثينا لنقل الركاب وبحوث المسؤولية

نظمت اتفاقية أثينا 1974 ومسؤولية الناقل البحري عن
إصابات الركاب وفقدان أمتعتهم تم تعديلها عدة مرات
لزيادة حدود المسؤولية وتحسين حماية المستهلكين
البحريين

تقييم الدور الأوروبي في المنظمات البحرية الدولية

يرى المحللون أن الدول الأوروبية حافظت على ريادتها
في القانون البحري الدولي عبر المنظمات الدولية
حيث وظفت خبراتها التاريخية وتقاليدھا القانونية
للتأثير في صياغة المعايير العالمية

الخاتمة

مثل القرن العشرون عصر النضج للقانون البحري الدولي حيث تحول من جهود إقليمية إلى نظام عالمي متكامل لقد نجحت القيادة الأوروبية في توجيه هذا التطور نحو معايير تحمي السلامة والبيئة والتجارة العادلة

الفصل الثامن

الاتحاد الأوروبي والتكامل القانوني البحري الإقليمي

تمهيد

شهدت نهاية القرن العشرين وبداية القرن الحادي والعشرين تطوراً نوعياً في القانون البحري الأوروبي مع تعميق التكامل بين دول الاتحاد الأوروبي في المجال البحري حيث ظهرت تشريعات أوروبية موحدة تتجاوز الحدود الوطنية

السياسة البحرية المتكاملة للاتحاد الأوروبي 2007

أطلق الاتحاد الأوروبي سياسة بحرية متكاملة
Integrated Maritime Policy عام 2007 تهدف
لتنسيق جميع السياسات المتعلقة بالبحار من النقل
والصيد والبيئة إلى البحث والأمن البحري تركز
السياسة على النهج الإيكولوجي Ecosystem
Approach في إدارة الموارد البحرية

توجيهات الاتحاد الأوروبي في مجال النقل البحري

صدرت عشرات التوجيهات واللوائح الأوروبية لتنظيم
النقل البحري داخل الاتحاد مثل توجيه خدمات الموانئ
2394/2017 وتوجيه مسؤولية الناقل 15/2009 التي
توحد معايير المسؤولية والتعويض في حالات الحوادث
البحرية

نظام مراقبة السفن والملاحة الآمنة SafeSeaNet

أنشأ الاتحاد الأوروبي نظام SafeSeaNet لمراقبة حركة السفن في المياه الأوروبية وتبادل المعلومات بين السلطات الوطنية لتحسين السلامة البحرية ومنع الحوادث والتلوث

تشريعات الاتحاد الأوروبي لحماية البيئة البحرية

طور الاتحاد الأوروبي تشريعات متقدمة لحماية البيئة البحرية مثل توجيه الإطار الاستراتيجي البحري Marine Strategy Framework Directive 2008/56 الذي يلزم الدول الأعضاء بتحقيق حالة بيئية جيدة لمياهها البحرية بحلول مواعيد محددة

قواعد المنافسة والمساعدات الحكومية في القطاع البحري

نظمت قواعد المنافسة الأوروبية الدعم الحكومي

لشركات الشحن وبناء السفن لمنع التشويه في السوق الداخلية سمحت بمساعدات محدودة لأغراض بيئية أو اجتماعية مع ضمان الشفافية والتناسب

التعاون القضائي البحري في الفضاء الأوروبي

عزز الاتحاد الأوروبي التعاون القضائي في المنازعات البحرية عبر لوائح مثل بروكسل 1 Recast التي تحدد الاختصاص القضائي والاعتراف بالأحكام وتنفيذها بين دول الاتحاد

تأثير الخروج البريطاني Brexit على القانون البحري الأوروبي

أثار خروج المملكة المتحدة من الاتحاد الأوروبي تحديات جديدة للتعاون البحري الأوروبي خاصة في مجالات مراقبة المصايد والحدود البحرية والأمن البحري تسعى الأطراف لإيجاد ترتيبات جديدة تحافظ على التعاون مع احترام السيادة الوطنية

تقييم التكامل البحري الأوروبي

يرى الخبراء أن التكامل البحري الأوروبي يمثل نموذجاً رائداً للتعاون الإقليمي في إدارة الفضاء البحري لقد نجح في تحقيق توازن بين المصالح الاقتصادية والبيئية والاجتماعية مع الحفاظ على المعايير الدولية

الخاتمة

مثل التكامل البحري الأوروبي نقلة نوعية في إدارة الشؤون البحرية حيث أثبت أن التعاون الإقليمي العميق ممكن ومفيد في مواجهة التحديات البحرية المشتركة إن النموذج الأوروبي يقدم دروساً قيمة للتكامل البحري في مناطق أخرى من العالم

الفصل التاسع

التحديات المعاصرة للقانون البحري الأوروبي في عصر العولمة

تمهيد

يدخل القانون البحري الأوروبي في القرن الحادي والعشرين مرحلة جديدة من التحديات غير المسبوقة الناتجة عن العولمة والتطور التكنولوجي والتغير المناخي والأزمات الأمنية المستجدة يستعرض هذا الفصل كيفية استجابة النظم البحرية الأوروبية لهذه التحديات

الأمن البحري ومكافحة القرصنة والإرهاب

بعد تزايد حوادث القرصنة في خليج عدن ومضيق ملقا وغيرها عزز الاتحاد الأوروبي تعاونه الأمني البحري عبر عمليات مثل أتلانتا Atalanta لمكافحة القرصنة قبالة السواحل الصومالية طور تشريعات لحماية السفن والطاغم من الهجمات الإرهابية والجرائم المنظمة عبر

التحول الرقمي والسفن ذاتية القيادة

يثير ظهور السفن ذاتية القيادة Autonomous Ships تحديات قانونية جديدة حول المسؤولية عن الحوادث وحالة الريان الإلكتروني والاعتراف القانوني بالقرارات الآلية يعمل المشرع الأوروبي على تطوير أطر تنظيمية تواكب هذه التطورات مع ضمان السلامة والمساءلة

حماية البيانات البحرية والسيبرانية

مع زيادة رقمنة العمليات البحرية برزت مخاطر الجرائم السيبرانية ضد أنظمة الملاحة والاتصال في السفن طور الاتحاد الأوروبي معايير أمنية لحماية البنية التحتية البحرية الرقمية وفقاً للائحة العامة لحماية البيانات GDPR ومتطلبات الأمن السيبراني

التغير المناخي والانتقال للطاقة النظيفة في النقل البحري

يواجه القطاع البحري ضغوطاً متزايدة للحد من انبعاثاته الكربونية التي تمثل حوالي 3 بالمئة من الانبعاثات العالمية طور الاتحاد الأوروبي استراتيجيات للانتقال للوقود النظيف مثل الهيدروجين والأمونيا في السفن مع وضع معايير لانبعاثات السفن في الموانئ الأوروبية

الهجرة غير النظامية والإنقاذ البحري

شكلت أزمة الهجرة عبر البحر المتوسط تحدياً إنسانياً وقانونياً للنظم البحرية الأوروبية تثار أسئلة حول واجب الإنقاذ البحري ومسؤولية الدول الساحلية وحقوق المهاجرين الذين يتم إنقاذهم في عرض البحر يسعى المشرع الأوروبي لإيجاد توازن بين الالتزامات الإنسانية وضبط الحدود

الاقتصاد الأزرق المستدام والاستغلال العادل للموارد

طور الاتحاد الأوروبي مفهوم الاقتصاد الأزرق Blue Economy الذي يجمع بين الاستغلال الاقتصادي للبحار والحفاظ على مواردها للأجيال القادمة يشمل ذلك تنظيم الصيد المستدام والاستزراع المائي والطاقة المتجددة البحرية والسياحة الساحلية المسؤولة

تقييم التحديات المعاصرة

يرى المحللون أن القانون البحري الأوروبي يواجه اختبارات حقيقية في قدرته على التكيف مع المستجدات العالمية مع الحفاظ على مبادئه الأساسية في السلامة والعدالة والاستدامة إن نجاحه في هذه التحديات سيحدد دوره القيادي المستقبلي في القانون البحري العالمي

الخاتمة

يقف القانون البحري الأوروبي اليوم عند مفترق طرق حاسم حيث تتطلب التحديات الجديدة استجابات مبتكرة لا تتخلى عن المبادئ الراسخة للعدالة البحرية إن قدرة النظم الأوروبية على التكيف مع هذه المتغيرات ستحدد ما إذا كان القانون البحري سيظل أداة للتقدم الإنساني أم سيتخلف عن ركب التطور العالمي

الفصل العاشر

مستقبل القانون البحري الأوروبي وآفاق التطوير

تمهيد

يستشرف هذا الفصل مستقبل القانون البحري الأوروبي في ضوء التحولات العالمية المتسارعة حيث يبرز الحاجة لتطوير أطر قانونية مرنة وقادرة على مواكبة التغيرات التكنولوجية والبيئية والجيوسياسية مع الحفاظ على الريادة الأوروبية في هذا المجال

تطوير القانون البحري الأوروبي في ظل التحول الرقمي

يتجه القانون البحري الأوروبي نحو دمج التقنيات الرقمية في أنظمتها مثل استخدام البلوك تشين لتوثيق عقود الشحن والذكاء الاصطناعي في تحليل مخاطر الملاحة والبيانات الضخمة في تحسين كفاءة الموانئ يتطلب هذا تطوير أطر قانونية تعترف بالمستندات الرقمية وتنظم المسؤولية عن القرارات الآلية

تعزيز التعاون البحري الأوروبي مع الجوار الإقليمي

يسعى الاتحاد الأوروبي لتعزيز التعاون البحري مع دول الجوار في البحر المتوسط والبحر الأسود والمحيط الأطلسي عبر اتفاقيات شراكة بحرية وبرامج مشتركة لإدارة الموارد ومكافحة التلوث والأمن البحري يعكس هذا التوجه إدراكاً بأن التحديات البحرية تتجاوز الحدود السياسية

الابتكار التشريعي البحري ومرونة النظم القانونية

تتجه النظم البحرية الأوروبية نحو مزيد من المرونة
التشريعية عبر آليات مثل التشريعات التجريبية
Regulatory Sandboxes التي تسمح باختبار حلول
جديدة في بيئات خاضعة للرقابة قبل تعميمها يهدف
هذا النهج إلى تسريع الابتكار مع ضمان السلامة
واليقين القانوني

دور الفقه والقضاء الأوروبي في تطوير القانون البحري

يلعب الفقه القانوني الأوروبي والمحاكم الوطنية
والمحكمة الأوروبية للعدل دوراً محورياً في تفسير
وتطوير القواعد البحرية عبر السوابق والفتاوى يبرز
الحاجة لتعزيز الحوار بين الفقهاء والقضاة والممارسين
لتطوير فهم مشترك للتحديات البحرية المعاصرة

التعليم والتدريب القانوني البحري في أوروبا

تطور كليات الحقوق والمعاهد البحرية الأوروبية برامج متخصصة في القانون البحري تجمع بين الأسس النظرية والمهارات العملية يشجع هذا التوجه على إعداد جيل جديد من القانونيين البحريين القادرين على مواجهة تعقيدات العصر

الريادة الأوروبية في القانون البحري العالمي

تسعى أوروبا للحفاظ على ريادتها في القانون البحري العالمي عبر المساهمة الفعالة في المنظمات الدولية وتصدير معاييرها المتقدمة ودعم الدول النامية في بناء قدراتها البحرية يعكس هذا التوجه إيماناً بأن القانون البحري الفعال يخدم المصالح المشتركة للإنسانية

تقييم آفاق المستقبل

يرى الخبراء أن مستقبل القانون البحري الأوروبي واعد

إذا استطاع الجمع بين الابتكار والتقليد وبين المصالح الأوروبية والقيم العالمية إن النجاح في هذا المسار سيعزز دور أوروبا كمرجعية قانونية بحرية عالمية

الخاتمة

إن رحلة القانون البحري الأوروبي من أعراف الصيادين القدماء إلى منظومة قانونية عالمية معقدة هي شهادة على قدرة البشرية على تنظيم أكثر مجالات النشاط تعقيداً وخطورة لقد نجح هذا القانون في تحقيق توازن دقيق بين حرية الملاحة وحماية المصالح وبين الابتكار التجاري والاستدامة البيئية إن فهم هذه الرحلة التاريخية يوجب علينا العمل الجاد لتطوير أنظمة بحرية عربية تجمع بين الأصالة والحداثة وتساهم في صناعة القانون البحري العالمي

تم بحمد الله وتوفيقه

الفهرس

الإهداء

التقديم

الفصل الأول الجذور القديمة للقانون البحري في
حضارات البحر المتوسط

الفصل الثاني مدونات القانون البحري في العصور
الوسطى الأوروبية

الفصل الثالث الجمهوريات البحرية الإيطالية ودورها في
تطوير القانون البحري

الفصل الرابع عصر الاستكشافات والتوسع الاستعماري
وتأثيره على القانون البحري

الفصل الخامس حركة التدوين البحري في القرنين
السابع عشر والثامن عشر

الفصل السادس القرن التاسع عشر وتوحيد القانون
البحري الدولي

الفصل السابع القرن العشرون والمنظمات الدولية
البحرية الأوروبية القيادة

الفصل الثامن الاتحاد الأوروبي والتكامل القانوني
البحري الإقليمي

الفصل التاسع التحديات المعاصرة للقانون البحري
الأوروبي في عصر العولمة

الفصل العاشر مستقبل القانون البحري الأوروبي وآفاق
التطوير

الختام

المصادر الأولية والتشريعات التاريخية

1. Lex Rhodia de Jactu in Digesta Justiniani Libris

XIV ed Theodor Mommsen Berlin 1872

**Consolato del Mare ed Antoni de Capmany .2
Barcelona 1791**

**Rolls of Oléron in Black Book of the Admiralty .3
ed Travers Twiss London 1871**

**Laws of Wisby ed Johan Schlyter Corpus Iuris .4
Sueo-Gotorum Antiqui Stockholm 1853**

**Ordonnance de la Marine de Colbert 1681 .5
Paris Imprimerie Royale**

**Marine Insurance Act 1906 UK Parliament .6
London**

**German Commercial Code HGB Book V .7
Maritime Law 1897 Berlin**

Italian Code of Navigation 1942 Rome .8

**SOLAS International Convention for the Safety .9
of Life at Sea 1974 IMO London**

**MARPOL International Convention for the .10
Prevention of Pollution from Ships 1973/78 IMO
London**

**UNCLOS United Nations Convention on the .11
Law of the Sea 1982 UN New York**

تم بحمد الله وتوفيقه

د. محمد كمال عرفه الرخاوي

**الباحث والمستشار القانوني والمحاضر الدولي في
القانون**

حقوق الملكية محفوظة للمؤلف

