

في إطار المبادرة العالمية لتجديد الالتزام السياسي بالقانون الدولي الإنساني (المبادرة العالمية بشأن القانون الدولي الإنساني)،
يسرّ مصر وإنдонيسيا واللجنة الدولية للصليب الأحمر تقديم ما يلي:

مسار العمل 7

المشاوراة الثانية مع الدول بشأن الحرب البحرية

للمستشارين القانونيين من وزارات الخارجية والدفاع في العواصم والممثلين في البعثات الدائمة في جنيف

الخميس، 6 تشرين الثاني/نوفمبر 2025

18:00–9:00 (التوقيت العالمي المنسق +1)

النسق: حضورياً (مركز HUMANITARUM بمقر اللجنة الدولية في جنيف) وعبر الإنترنت (تطبيق "زوم")

معلومات أساسية

على الرغم من عدم وقوع حرب بحرية واسعة النطاق منذ الحرب العالمية الثانية، ظلت القوات البحرية في صميم النزاعات المسلحة الحديثة في البحار. وأظهرت عدة أحداث في أنحاء العالم بوضوح مدى ضعف الشحن البحري التجاري أمام الحروب الحديثة وتأثير النزاعات المسلحة على الاقتصاد العالمي، بل والأهم من ذلك، تأثيرها على استدامة الخدمات الأساسية. وتشمل وسائل الحرب البحرية وأساليبها الأسلحة التقليدية بـبحر وأرض-بحر وجو-بحر والغواصات والألغام البحرية (على الرغم من أن استخدامها يخضع لضوابط صارمة)، والحصار وزيارات السفن وتفريشها، وتغيير مسارها والاستيلاء عليها. وأفصى أثر التقاء النزاعات المسلحة، واعتماد السفن التجارية على الممرات البحرية الضيقة من أجل ضمان سرعة الملاحة وفعاليتها من حيث التكلفة، والحجم الهائل للتجارة العالمية، إلى زيادة المخاطر التي تتعرض لها صناعة النقل البحري والدول، بما في ذلك الدول المحايدة، وسكانها المدنيون. ويعود ذلك بتأثير واضح على السفن التجارية: ارتفاع تكاليف التشغيل وزيادة المخاطر الأمنية وتعطيل التجارة بصورة كبيرة. وفي حال نشوب نزاع مسلح، تتعرض السفن التجارية أو السفن المدنية الأخرى لخطر البقاء عالقة لفترات طويلة في الموانئ، مما يتسبب في اضطراب تدفق السلع الأساسية أو تعريضها لخطر الغرق، ويتسبب أيضاً في مقتل البحارة أو تعرضهم لحوادث غرق. وتواجه الدول والمدنيون في البر ارتفاع الأسعار ونقص السلع واحتمال المعاناة من الفقر وسوء التغذية. وإن العواقب غير المباشرة لأي حرب بحرية محتملة – من اضطراب الأمن الغذائي وأنظمة الاتصالات والخدمات الأساسية والأضرار التي تصيب أنابيب الغاز والنفط في البحار إلى الأضرار الاجتماعية والاقتصادية الأوسع نطاقاً، ويشمل ذلك الدول المحايدة وسكانها – تسلط الضوء على الحاجة الملحة إلى تطبيق القانون الدولي الإنساني تطبيقاً أكثر فعالية، من أجل مراعاة التداعيات التي تقع خارج مناطق النزاع المباشرة.

ولا بدّ من النظر بقدر أكبر من التفصيل في كيفية تطبيق القانون الدولي الذي ينظّم الحرب البحرية، على أن يُراعى على وجه الخصوص انتشار المدنيين والأعيان المدنية في البحار حالياً – ولا علاقة لمعظمهم بالنزاعات المسلحة – فضلاً عن الآثار الشديدة التي يمكن أن تعود بها النزاعات المسلحة في البحار على المدنيين والأعيان المدنية في البر.

ويوفر مسار العمل بشأن الحرب البحرية حيزاً يتيح للدول التفكير في العديد من المسائل الإنسانية الحرجة الناشئة عن النزاعات المسلحة المعاصرة في البحار. ويُراد من هذا المسار تكوين فهم واتفاق بين الدول بشأن الممارسات الجيدة لتطبيق القانون واحترام مبدأ الإنسانية في الحرب البحرية، ويشمل ذلك وضع مبادئ توجيهية واضحة بشأن العمليات، وتوفير التدريب المناسب، والالتزام القوي بالمبادئ الإنسانية للحيلولة دون العنف الجامح وضمان حماية المدنيين والأعيان المدنية. ويجري مسار العمل هذا بالتوازي مع العملية الأكاديمية الجارية الرامية إلى تحديث دليل سان ريمو، وقد يؤثر في المناقشات الجارية في هذا الصدد¹.

وأُتاحت المشاورة الأولى لمسار العمل بشأن الحرب البحرية تسليط الضوء على عدد من المسائل الرئيسية تشمل ما يلي: دور الدول المحايدة في النزاعات المسلحة في البحار؛ وحماية السفن التجارية وطواقمها؛ وحماية المدنيين - في البحر والبر - والشحن البحري التجاري من آثار الأعمال العدائية في البحر؛ ومنع إلحاق الضرر بالمدنيين من جراء عمليات الحظر البحري مثل الحصار؛ وحماية البنية التحتية المدنية الحيوية مثل الكابلات البحرية. وشدد الخبراء أيضاً، خلال اجتماع الخبراء الذي عُقد في جاكارتا²، على أن قواعد سير الأعمال العدائية تظل سارية في البحر، وهو ما يعني أنه سواء كان المدنيون على متن سفن تجارية أو قوارب صيد أو كانوا نازحين في ظروف محفوفة بالمخاطر، فلا يجوز أبداً أن يكونوا هدفاً للهجوم، ويجب اتخاذ جميع الاحتياطات الممكنة لحمايتهم من آثار الأعمال العدائية. وسلط الخبراء الضوء أيضاً على الدور الذي يمكن أن تؤديه الدول المحايدة في النزاعات المسلحة في البحار، وكيفية حمايتها.

وستبحث المشاورة الثانية بقدر أكبر من التعمق العواقب الإنسانية الناجمة عن بعض وسائل الحرب البحرية وأساليبها، وكذلك كيفية تأثير سير الأعمال العدائية في البحر على المدنيين في البر. وترمي هذه المشاورة إلى تكوين فهم أفضل لكيف يمكن للأطراف المتحاربة، تماشياً مع القانون الدولي الإنساني، احترام مبدأ الإنسانية في الحرب البحرية مع مراعاة الضرورات العسكرية في الوقت ذاته. وسترمي هذه المشاورة إلى إبراز وبحث الطابع الاستثنائي للهجمات على السفن التجارية وتدميرها. وستركز أيضاً على ضمان حماية المدنيين في البحر والبر من العواقب المباشرة وغير المباشرة للحرب البحرية (التي تتراوح بين اضطراب الأمن الغذائي وسلاسل الاتصالات والخدمات الأساسية إلى الأضرار الاجتماعية والاقتصادية الأوسع نطاقاً). وستولى بعض القواعد المحددة اهتماماً خاصاً، إذ ستدعى الدول مثلاً إلى مناقشة كيفية تطبيق المبادئ التي تنظم سير الأعمال العدائية في البحر بهدف حماية المدنيين والسفن التجارية، بما فيها سفن الدول المحايدة. وفضلاً عن ذلك، ستتناول المناقشة بعض وسائل الحرب وأساليبها، مثل حظر التجويع كوسيلة من وسائل الحرب وحظر الحصار الذي يحرم المدنيين من الغذاء والمواد الأخرى الضرورية للبقاء على قيد الحياة. وسترمي المشاورة، في نهاية المطاف، إلى صياغة توصيات بشأن كيفية تطبيق القانون في الممارسة العملية.

1. الآثار الناجمة عن سير الأعمال العدائية في البحر

غالباً ما يُقال إن قانون الحرب البحرية يتسم عادةً بكونه نظاماً قانونياً قائماً على المنصات البحرية يعتمد في المقام الأول على الوضع القانوني للسفن، بينما يخطئ الأشخاص الموجودون على متنها باهتمام ثانوي. وقد تكون عملية تحديد الأهداف أمراً صعباً في المجال البحري. وفي المناطق التي تشهد حركة ملاحية كثيفة، تواجه السفن التجارية والبخارة مخاطر متزايدة تُعزى إلى سوء تحديد الأهداف والأضرار العرضية في أثناء النزاعات المسلحة في البحار. ووقوع الأخطاء أمر وارد، وقد يُساء تصنيف السفن التجارية على أنها سفن معادية بسبب الاتصالات المشفرة وإمكانية التلاعب بأنظمة الاتصالات والملاحة والتشويش عليها. وتشكّل الهجمات على السفن التجارية وإغراقها، فضلاً عن طواقمها من البخارة، خطراً حقيقياً إذا لم تُتخذ جميع الاحتياطات اللازمة مسبقاً.

¹ دليل سان ريمو بشأن القانون الدولي المنطبق على النزاعات المسلحة في البحار (دليل سان ريمو)، 12 حزيران/يونيو 1994: <https://ihl-databases.icrc.org/en/ihl-treaties/san-remo-manual-1994>. واستُهلّت مرحلة صياغة مشروع تحديث دليل سان ريمو في كانون الأول/ديسمبر 2024: <https://iihl.org/wp-content/uploads/San-Remo-Manual-Project-Statement.pdf>.

² سيُنشر التقرير على الموقع الإلكتروني المعنون [Humanity in War](https://www.humanityinwar.org/).

ضمان سلامة الملاحة: تتعرض السفن التجارية والبحارة على متنها أيضاً لخطر التحول إلى خسائر عرضية. وقد تجد السفن التجارية نفسها، ولا سيما بالقرب من الممرات البحرية والممرات البحرية الضيقة، على مقربة من السفن الحربية والأهداف المشروعة الأخرى فتتعرض للضرر، مما قد يتسبب في أضرار جسيمة وخسائر في الأرواح. وقد يكون لاستخدام الألغام البحرية أيضاً، على الرغم من أنه قانوني في ظروف محدودة معينة، عواقب مميّنة على السفن التجارية والبحارة. ويمكن أن تُخلف الألغام البحرية أيضاً آثاراً وخيمة على البيئة البحرية³. وقد تبحث المشاورة مثلاً جدوى وضرورات إنشاء ممرات ملاحية آمنة في أثناء النزاعات المسلحة في البحار لأية سفن تجارية تسلك طرقها التجارية البحرية المعتادة، فضلاً عن صياغة توصيات أخرى مماثلة.

حماية السفن التجارية: لا ينبغي إغفال الدور الذي يمكن أن تؤديه السفن التجارية في النزاعات المسلحة. فقد يجري تحويلها إلى سفن حربية أو سفن مستشفيات أو تُستخدم كسفن مساعدة. وقد تقوم (سواء عن غير قصد أو عمدًا) بنقل بضائع اعتبرتها الأطراف المتحاربة بضائع مهربة، أو بزرع ألغام بحرية، أو بتنفيذ عمليات إنقاذ في البحر أو تساعد على إجلاء المدنيين والأفراد الآخرين المشمولين بالحماية. وبحسب الظروف، قد تفقد السفن التجارية صفاتها المدنية المشمولة بالحماية وتصبح هدفاً عسكرياً، وبالتالي تتعرض للهجوم عند استيفاء شروط معينة. وفي عالم يوجد فيه تنوع كبير في البضائع والجهات المالكة ودول العلم وقادة السفن المرتبطين بالسفن، يجدر التساؤل ما إذا كان ينبغي استهداف السفن التجارية حتى لو استوفت معايير الهدف العسكري.

وكان التفضيل التاريخي للاستيلاء على السفن التجارية عوضاً عن تدميرها مبدأً أساسياً في الحرب البحرية التقليدية، وهو تفضيل يضرر بجذوره في مزيج من المبادئ القانونية والاقتصادية والإنسانية. ومن الناحية القانونية، كانت هذه العملية تخضع للقانون المستمى بقانون الغنائم: فقد كان بإمكان سفينة حربية تابعة لطرف متحارب إيقاف سفينة تجارية تابعة للعدو والصعود على متنها والسيطرة عليها، ثم إحالتها إلى محكمة الغنائم للفصل في أمرها. فإذا خلصت المحكمة إلى أن السفينة المعنية هي غنيمة أُخذت من العدو (سفينة للعدو أو سفينة محايدة تحمل بضائع مهربة مثلاً)، آلت ملكية السفينة وحمولتها إلى الدولة التي استولت على السفينة. وكان تدمير السفن يُعتبر حلاً لا يلجأ إليه إلا كملاد أخير، بعد أن يتسنى أولاً نقل الركاب والطاقم وأوراق السفينة إلى مكان آمن، ولم يكن مسموحاً به إلا في ظروف استثنائية⁴. وشملت هذه الظروف الحالات التي قد يسفر فيها نقل السفينة إلى الميناء عن تعريض السفن الحربية التي قامت بالاستيلاء للخطر. وعلى الرغم من أن دليل سان ريمو أخذ في الاعتبار، في أثناء صياغته، التحديات التي واجهت تلك القواعد خلال الحرب العالمية الثانية بسبب ظهور حروب الغواصات والممارسات المتعلقة بها، فلعل الوقت قد حان لتجديد الاهتمام بها.

وضع البحارة ومعاملتهم: في حالة الاستيلاء على السفن التجارية أو تحويل مسارها، سيتعين نقل السفن أو مرافقتها إلى ميناء وإطلاق سراح أفراد طاقمها وركابها أو احتجازهم. ويجب إيلاء اعتبار لوضعهم القانوني ومعاملتهم وظروفهم. وسيكون من الضروري أيضاً إجراء مناقشة بشأن المسائل المتعلقة باختصاص دولة العلم المحايدة والتوصل إلى تفاهم مشترك في هذا الصدد، نظراً إلى أن هذه المسائل لم تُطرح على بساط النقاش بصورة شاملة في الماضي. وستُبحث هذه المسألة بحثاً عميقاً خلال المشاورة الثالثة المراد إجراؤها في شهر شباط/فبراير.

³ لجنة القانون الدولي، مشروع المبادئ المتصلة بحماية البيئة فيما يتعلق بالنزاعات المسلحة لعام 2022، الوثيقة A/77/10، الأمم المتحدة، جنيف، 2022، المبدأ 26 والمبدأ 27.

⁴ Procès-verbal relating to the Rules of Submarine Warfare set forth in Part IV of the Treaty of London of 22 April 1930, London, 6 November 1936.

2. تأثير سير الأعمال العدائية في البر

لئن كان التأثير الإنساني الذي قد يترتب على الحصار، ولا سيّما تأثيره على السكان المقيمين في البر، يحظى صراحةً بالاعتراف والمعالجة في وثائق تشمل مثلاً دليل سان ريمو⁵ والعديد من الكتيبات الإرشادية العسكرية للدول، فإن النقاشات بشأن الحرب البحرية كثيراً ما تتجاهل التأثير الناجم عن جوانب أخرى من النزاعات المسلحة في البحار على المناطق البرية. وتعتمد الطبيعة المترابطة والمتداخلة للتجارة الدولية اعتماداً أساسياً على النقل البحري. وتُعدّ خطوط الاتصال المفتوحة في البحر أمراً ضرورياً لضمان تدفق المواد الغذائية وغيرها من المواد الأخرى الضرورية لبقاء السكان المدنيين في البر على قيد الحياة. وقد يؤدي إغلاق ممرات الشحن وقيام الأطراف المتحاربة بفرض أعباء كبيرة على السفن التجارية وشركات الشحن بما يفوق طاقتها إلى ارتفاع أسعار السلع والوقود اللازمين للمدنيين، ولن يقتصر ذلك على الدول المتحاربة فقط، بل سيشمل أيضاً الدول المحايدة، وإلى عواقب إنسانية وخيمة.

التأثير على الأمن الغذائي: على وجه الخصوص، يمكن أن يعود تفعيل مناطق الخطر البحري ومراقبة البضائع المهربة والتدابير المحتملة المتعلقة بالغنائم بآثار على الشحن الدولي: فقد تعزف شركات الشحن عن نقل بعض البضائع عبر مناطق معينة وتقوم بتغيير مسارها خشية التعرض للهجوم أو للأسر أو لانتهاك قوائم البضائع المهربة غير الواضحة. ويمكن أن يكون لذلك تأثير سلبي على المدنيين في كل من الدول المحايدة والدول المتحاربة، لأنه قد يتسبب في تعطيل التجارة البحرية للبضائع الضرورية لبقاء المدنيين على قيد الحياة، نظراً لداوم الاعتماد على الواردات، ولا سيّما الواردات من المواد الغذائية، في ظل تزايد العولمة.

حماية البنية التحتية البحرية: يمكن أن تؤثر النزاعات المسلحة البحرية أيضاً على السكان المدنيين في البر بسبب خطر الهجمات على الكابلات وخطوط الأنابيب البحرية. ويمكن أن تؤدي الهجمات على الكابلات البحرية الرئيسية إلى تعطيل الاتصالات بين المناطق، مما يعود بعواقب على جميع القطاعات، بدءاً من العمليات التجارية إلى المستشفيات وخدمات الطوارئ. وتنقل هذه الكابلات أكثر من 99 في المائة من الاتصالات الإلكترونية بين القارات في العالم، بما يشمل معظم المعاملات المالية. ويمكن أن يسفر فقدان البنية التحتية للطاقة من جراء الهجمات على خطوط الأنابيب البحرية عن نشوء شواغل إنسانية واقتصادية. فقد يفضي تدمير خط أنابيب إلى تلويث البيئة البحرية والساحلية الطبيعية وإلى عواقب اقتصادية، بما في ذلك خارج المناطق التي تمدها خطوط الأنابيب مباشرة.

وتكون البنى التحتية البحرية، مثل منصات النفط والغاز وخطوط الأنابيب ومحطات طاقة الرياح، شديدة التعرض للهجمات خلال النزاعات المسلحة. إذ تتسم هذه المنشآت بأهمية حيوية لشبكات الطاقة والاتصالات العالمية، وهي معرضة لخطر الإصابة بأضرار من الضربات الحركية والعمليات السيرانية. وتُعتبر هذه المنشآت في الأصل أعياناً مدنية، بيد أنها قد تفقد الحماية التي تتمتع بها عندما تصبح أهدافاً عسكرية بموجب القانون الدولي الإنساني. وفضلاً عن ذلك، فإن وجود عمال مدنيين في هذه المواقع يضيف بعداً إنسانياً بالغ الأهمية يجب أخذه في الاعتبار تماماً.

وبالتالي، يترتب على سير الأعمال العدائية في البحر آثار عميقة ومدمرة في كثير من الأحيان تتجاوز مسرح النزاع المباشر، مما يعرض حياة البحارة وسُبل عيشهم والبيئة البحرية للخطر بصورة مباشرة ويؤثر على السكان المدنيين على الصعيد العالمي. ونظراً إلى أن التجارة البحرية الحديثة تتسم بطبيعة مترابطة، يمكن أن تسفر الأضرار التي تصيب السفن التجارية، أو أسر طواقمها، أو تعطيل البنى التحتية الحيوية مثل الكابلات البحرية وخطوط الأنابيب عن نشوب أزمات متتالية، من تعطيل الاتصالات والتحديات الاقتصادية إلى نقص حاد في الغذاء والوقود. وفي نهاية المطاف، يعود عدم توفير الحماية الملائمة للأنشطة البحرية المدنية في أثناء النزاعات المسلحة في البحار بعواقب وخيمة، مما يؤكد الحاجة الملحة إلى إجراء هذه المشاورة والحوار الذي تستتبعه لضمان مواصلة الالتزام بالمبادئ الإنسانية الرامية إلى صون رفاه المدنيين في جميع أرجاء العالم.

⁵ دليل سان ريمو، القواعد 102-104.

الأهداف

ستسعى هذه المشاورة إلى تحقيق الأهداف التالية:

- تقديم معلومات محدّثة عن مسار العمل والتقدم المحرز فيه:
 - إطلاع المشاركين على نتائج المشاورة الأولى المبنيّة في التقرير المرحلي، وعلى الرؤى المستمدة من الفعاليات الداعمة اللاحقة
 - عرض الخطوات المقبلة من أجل تحديد التوصيات النهائية التي سيتمخض عنها مسار العمل
- دراسة كيفية تطبيق القواعد والمبادئ التي تحكم سير الأعمال العدائية في البحر، مع إيلاء اهتمام خاص لضمان حماية المدنيين في البحر والبر من العواقب المباشرة وغير المباشرة للحرب البحرية (التي تتراوح بين اضطراب الأمن الغذائي وسلاسل الاتصالات والخدمات الأساسية إلى الأضرار الاجتماعية والاقتصادية الأوسع نطاقاً)
- فهم كيفية تضرّر المدنيين في البر من وسائل الحرب البحرية وأساليبها
- استطلاع كيفية حماية السفن التجارية المعرضة للخطر (ولا سيّما السفن المستخدمة لأغراض النقل البحري الدولي والتجارة) والبحارة والمدنيين حماية ملائمة من آثار سير الأعمال العدائية في البحر
- وضع توصيات بشأن كيفية تطبيق القانون في الممارسة العملية.

الخطوات التالية

سيُسترد بنتائج هذه المشاورة في الأعمال الأوسع نطاقاً التي تُجرى في إطار مسار العمل بشأن الحرب البحرية، وستتمخض عن صياغة توصيات ملموسة. وستُعقد مشاورة مواضيعية إضافية في عام 2026 في إطار مسار العمل هذا، وستتناول كيفية جمع البحارة ورعايتهم عندما يكونون مصابين أو مرضى أو غرقى أو محتجزين أو موتى. وستتمخض هذه المشاورة المواضيعية الإضافية أيضاً عن صياغة توصيات ملموسة. وستقدّم جميع التوصيات في الربع الثاني من عام 2026 وستكون موضوع مناقشات إضافية بين جميع الدول. وستُستكمل المشاورات بحلقات عمل تفاعلية ينظمها خبراء بشأن مواضيع محدّدة. وتُعلن جميع الفعاليات الداعمة المقبلة على الموقع الإلكتروني [المعنون Humanity in War](#).

المشاركون

- ستُعقد المشاورة بشكل رئيسي في جنيف، ولكن يمكن المشاركة أيضاً عبر الإنترنت.
- المشاورة مفتوحة لجميع الدول المهتمة. وتولى أفضلية كبيرة للخبراء العسكريين وممثلي الوزارات المعنية في العواصم ممن لديهم دراية جيدة بالقانون الدولي المنطبق على النزاعات المسلحة في البحار، وكذلك لممثلي البعثات الدائمة في جنيف.
- سيشارك أيضاً ممثلون آخرون لديهم خبرة محدّدة في هذا المجال (مثل أعضاء المنظمات الدولية والمجتمع المدني والأوساط الأكاديمية) بناءً على دعوة تُوجّه إليهم.
- يُرجى التسجيل في موعد أقصاه 2 تشرين الثاني/نوفمبر 2025، باستخدام الرابط التالي: <https://forms.office.com/e/bG5CgdbTFB>

طرائق العمل

- ستكون اللغات العربية والصينية والإنكليزية والفرنسية والروسية والإسبانية هي لغات العمل، مع توفير الترجمة الفورية.
- نرجو من الدول ألا تتجاوز بياناتها مدة أربع دقائق لضمان وقت كافٍ لجميع المشاركين لإلقاء كلمتهم. وفي نهاية كل جلسة، وبعد أن تُلقى جميع الجهات المشاركة التي أبدت رغبتها في المشاركة كلماتها، ستتاح للدول والمشاركين الآخرين الفرصة لمناقشة الأفكار التي طرحها الآخرون.
- يُرجى من المشاركين، عند إعداد بياناتهم، مراعاة الأسئلة التوجيهية الواردة في جدول الأعمال فيما يلي.
- نظراً للتحديات التقنية المرتبطة بالاجتماعات الهجينة، نشجع الوفود الموجودة في القاعة على الإدلاء ببياناتها شخصياً، وعلى إيلاء اهتمامها الكامل للوفود التي تتحدث عبر الإنترنت في جميع الأحوال.
- سيُحافظ على طابع المناقشات الشامل والبناء وغير المُسيّس والموجّه نحو إيجاد الحلول خلال المشاورة برمتها. ويُشجّع المشاركون على الإشارة إلى الممارسات المحلية في دولهم خلال المشاورات، ولكن يُطلب منهم التفضل بالامتناع عن مناقشة سياقات محددة أو ممارسات دول أخرى.
- لتسهيل الترجمة الفورية، ندعو المشاركين إلى إرسال نسخة من بياناتهم قبل 3 تشرين الثاني/نوفمبر 2025 عبر البريد الإلكتروني على العنوان ihlinitiative@icrc.org، مع وضع عبارة "Naval warfare second consultation" [المشاورة الثانية بشأن الحرب البحرية] في عنوان البريد. ونشجع المشاركين أيضاً على إرسال بياناتهم المكتوبة كاملة عبر البريد الإلكتروني بعد الاجتماع. وما لم يُطلب صراحةً الحفاظ على السرية، ستُنشر هذه البيانات على موقع [Humanity in War](https://www.humanityinwar.org).
- ستُسجّل المشاورة، ولكن لن يُتاح هذا التسجيل للاطلاع العام.

الحرب البحرية الجلسة الثانية من المشاورات

9:00-18:00، 6 تشرين الثاني/نوفمبر 2025

قاعة المؤتمرات *Humanitarianum* بمقر اللجنة الدولية، 17 avenue de la Paix, 1202 Geneva

*يرجى ملاحظة أن المواعيد الواردة فيما يلي هي لغرض الإعلام فقط وقد تتغير.

9:00-8:30	التسجيل وتقديم القهوة/تسجيل الدخول والاتصال بالإنترنت
9:30-9:00	افتتاح الجلسة ومقدمة
11:00-9:30	الجلسة 1: تأثير سير الأعمال العدائية في البحر
	عروض يقدمها خبراء
	الأسئلة التوجيهية
	1. كيف يمكن تطبيق مبادئ التمييز والتناسب والاحتياطات في سير الأعمال العدائية تطبيقاً أكثر فعالية في المجال البحري؟ 1.1. في ما يخص القواعد التي تحكم سير الأعمال العدائية خلال النزاعات الدولية وغير الدولية في البحار، كيف تفسّر الدول مبدأ التمييز (فيما يتعلق بالمدينين والأعيان المدنية) وتطبيقه، ولا سيما فيما يتعلق بالسفن التجارية والبنية التحتية البحرية، وكذلك بوجود مدنيين على متن السفن والبنية التحتية البحرية؟ 1.2. ما العوامل الملائمة لتقييم مبدأ التناسب في البحر، وما أوجه التشابه والاختلاف بينه وبين مبدأ التناسب في مجالات أخرى؟ 1.3. ما التدابير العملية التي يجب اتخاذها عند تطبيق الاحتياطات في البحر، بما في ذلك التدابير الرامية إلى التخفيف من تلوث البيئة الطبيعية والأضرار الأخرى التي تلحق بها؟ 2. كيف يمكن تطبيق القانون الدولي في العصر الحالي لمواجهة مشكلة ضعف الشحن البحري التجاري والبحارة؟ 2.1. كيف يمكن أن تُحدّد الأطراف المتحاربة أن السفن أصبحت أهدافاً عسكرية في النزاعات المسلحة المعاصرة في البحار؟ وهل النهج القائم على هوية السفن ملائم؟ وما التحديات الناجمة عن تنوع البضائع (المهترّة أو غيرها) التي قد توجد على متن سفينة واحدة، والتحديات الناجمة عن الاختلاف المحتمل بين جنسية طاقم السفينة ودولة علم السفينة ومكان ملكيتها؟

	2.2. إلى أي مدى يجب على الدول المحايدة الالتزام بضمان عدم قيام سفنها التجارية بنقل أية بضائع مهربة أو غيرها من البضائع التي يمكن أن تمنح ميزة عسكرية للأطراف المتحاربة؟ 2.3. جرت العادة على أن يتمثل النهج الرئيسي الذي يتخذه الطرف المتحارب ضد سفينة تجارية في الاستيلاء عليها، ولم يكن يُسمح بتدمير سفينة تجارية إلا في ظروف استثنائية. وفي النزاعات المعاصرة في البحار، في أي الحالات يظل الأخذ بهذا النهج معياراً ملائماً ومناسباً، وهل هناك حاجة إلى إعادة تأكيد تطبيقه؟ وما التحديات التي يطرحها استخدام المنظومات البحرية غير المأهولة في ممارسة ما يُعرف غالباً باسم "حقوق الأطراف المتحاربة" ضد السفن التجارية؟ 2.4. كيف تطبقون القانون في نزاع مسلح غير دولي؟ 2.5. هل هناك أي تدابير عملية (مثل أنظمة الإخطار أو بروتوكولات العبور التي حظيت بالموافقة بالإجماع) ينبغي أن تضعها الدول المتحاربة والدول المحايدة من أجل حماية السفن التجارية؟ وما التدابير التي يمكنكم اتخاذها لضمان حماية البحارة من آثار أي هجوم؟
11:20-11:00	استراحة القهوة
12:30-11:20	الجلسة 2: تأثير سير الأعمال العدائية في البحر (تابع)
	الأسئلة التوجيهية مواصلة المناقشات من الجلسة 1 بحسب الحاجة.
13:30-12:30	استراحة الغداء (لا تقدم وجبة الغداء ضمن الفعالية)
15:00-13:30	الجلسة 3: تأثير سير الأعمال العدائية في البر
	عروض يقدمها خبراء الأسئلة التوجيهية 1. كيف يمكن للدول التي تنفذ عمليات عسكرية أن تقوم فعلاً بمراعاة الآثار غير المباشرة الأوسع نطاقاً على المدنيين في البر، ولا سيما في الدول المحايدة، وبالتخفيف منها؟ (قد تشمل هذه الآثار اضطراب الأمن الغذائي وتعطيل الخدمات الأساسية، وأضراراً اجتماعية واقتصادية أوسع نطاقاً، وآثاراً سلبية على التجارة البحرية والمدنيين، كما هو مبين آنفاً). 1.1 كيف تفسرون القانون الحالي لضمان حماية المدنيين والأعيان المدنية في البر؟ وهل يجب الإبقاء على بعض قوانين وممارسات الحرب البحرية التقليدية وإعادة النظر فيها، أم يجب اعتبار أن بعضها قد عفا عليه الزمن؟ 2.1 ما هي الطرق التي يجب بها إعادة تقييم تنفيذ التدابير المتعلقة بالغنائم ومراقبة البضائع المهربة وعمليات الحظر البحري الأخرى إذا كان لها تأثير على التجارة البحرية العالمية وتسببت في عواقب إنسانية كبيرة على السكان المدنيين في البر؟

	3.1 ما الحدود القانونية لاستخدام الحصار البحري، ومتى يعتبر تطبيقه انتهاكاً للقانون الدولي المنطبق على النزاعات المسلحة في البحار، وما الالتزامات التي تقع على عاتق دول الاحتلال لضمان حصول السكان المدنيين على الغذاء والإمدادات الطبية والخدمات الأساسية؟ 2. ما التدابير التي يمكن تنفيذها لضمان حماية البنية التحتية المدنية الحيوية – مثل الكابلات وخطوط الأنابيب البحرية للاتصالات والغاز والنفط وغيرها من البنى التحتية البحرية – من الهجمات أو التدمير أو الأضرار خلال النزاعات المسلحة في البحار، سواء من الناحية القانونية أو العملية؟ 1.2 كيف تقيّمون، في إطار قرار الاستهداف، تأثير ما يلحق بالمدنيين من أضرار تصيب الكابلات وخطوط الأنابيب البحرية وغيرها من البنى التحتية البحرية؟ 2.2 ما التدابير التي يمكن للدول اتخاذها لحماية المدنيين من آثار الهجمات على الكابلات وخطوط الأنابيب البحرية وغيرها من البنى التحتية البحرية أو الأضرار التي تسببها؟ 3.2 هل يمكنكم أن تقدموا لنا أمثلة مستقاة من ممارساتكم أو تدريباتكم أو كتيباتكم العسكرية بشأن كيفية تنفيذ مثل هذه الأنشطة؟
15:30–15:00	استراحة القهوة
17:30–15:30	الجلسة 4: تأثير سير الأعمال العدائية في البر (تابع)
	الأسئلة التوجيهية مواصلة المناقشات من الجلسة 3 بحسب الحاجة.
18:00–17:30	ملاحظات ختامية والخطوات التالية