

في إطار المبادرة العالمية لتجديد الالتزام السياسي بالقانون الدولي الإنساني (المبادرة العالمية بشأن القانون الدولي الإنساني)، تدعوكم اللجنة الدولية للصليب الأحمر ومصر وإندونيسيا بكل ودٍ إلى المشاركة في:

مسار العمل 7:

المشاورة الأولى مع الدول بشأن الحرب البحرية

للمستشارين القانونيين من وزارتي الخارجية والدفاع من العواصم

الأربعاء، 4 يونيو 2025

18:00–14:00 و 12:30–8:30



(التوقيت العالمي المنسق +2)

عبر الإنترنت

اعتباراً من كانون الثاني/يناير 2024، يتكون الأسطول التجاري العالمي من 109 000 سفينة لا تقل حمولتها الإجمالية عن 100 طن؛ ومن بين هذه السفن، تجاوزت الحمولة الإجمالية لما يبلغ 58200 سفينة 1000 طن.¹ وأصبح الشحن الحديث الركيزة الأساسية للاقتصاد العالمي، ويعود الفضل في ذلك إلى حد كبير إلى الابتكارات في النقل بالحاويات والسفن المتخصصة والتكنولوجيات الرقمية. وشكّلت ناقلات النفط وناقلات البضائع السائبة وسفن الحاويات 85 في المائة من السعة الإجمالية في عام 2023.² ويُنقل أكثر من 80 في المائة من حجم التجارة الدولية في السلع عن طريق البحر.³ وتعتمد 99 في المائة من الاتصالات الرقمية في العالم على الكابلات البحرية.⁴ وتتسم الأنشطة المدنية في البحر بالتنوع وتشمل الأنشطة المتعلقة بالرحلات البحرية وغيرها من وسائل نقل الركاب؛ ونقل البضائع والوقود والمواد الخام؛ والموانئ؛ وصيد الأسماك وتربية الأحياء المائية؛ ومنصات النفط والغاز البحرية؛ والطاقات البحرية المتجددة (مرافق طاقة الرياح والأمواج البحرية، وما إلى ذلك)؛ والترفيه البحري؛ وبناء السفن.⁵

ومن المرجح أن تخلف أي عرقلة للنقل البحري، وخاصة في نقاط الاختناقات البحرية الاستراتيجية، آثاراً شديدة على السكان المدنيين في جميع أنحاء العالم. ففي عالم يزداد توطناً وترابطاً، قد يؤدي استخدام الحصار أو منع السفن والاتصالات حول نقاط الاختناقات البحرية

¹ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), *Handbook of Statistics 2024*, United Nations, New York, 2025: https://unctad.org/system/files/official-document/tdstat49_en.pdf, all web addresses accessed April 2025.

² UNCTAD, *Handbook of Statistics 2023*, United Nations, New York, 2024: https://unctad.org/system/files/official-document/tdstat48_FS014_en.pdf.

³ مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية. *استعراض النقل البحري 2021*، الأمم المتحدة، نيويورك، 2021: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2021>.

⁴ W. Park, “The deep-sea ‘emergency service’ that keeps the internet running”, BBC, 15 October 2024: <https://www.bbc.com/future/article/20241014-the-deep-sea-emergency-service-that-keeps-the-internet-running>.

⁵ V. Bernard, “War and security at sea: Warning shots”, *International Review of the Red Cross*, No. 902, Aug. 2016, pp. 383–392.

خلال نزاع مسلح في البحر إلى عرقلة تدفق السلع الأساسية لبقاء السكان المدنيين، والنشاط الاقتصادي، وسلاسل الإمدادات، وتدفق الإمدادات الإنسانية الحيوية، والأمن الغذائي العالمي، ونقل الطاقة، وغيرها. وفي ظل هذه الظروف، من المرجح أن تتأثر جميع الدول، وخاصة الدول التي تعتمد اعتماداً كبيراً على استمرار عمليات النقل البحري.

وإلى جانب ذلك، غيّرت التطورات التكنولوجية السريعة، والتكتيكات الجديدة، والعمليات متعددة المجالات، كيفية سير الحرب البحرية اليوم وفي المستقبل. وتطوّر القوات البحرية سفناً ذاتية التشغيل لجمع المعلومات الاستخباراتية ولأغراض أخرى.⁶ وسبق أن استُخدمت السفن ذات التحكم عن بُعد في هجمات في المجال البحري.⁷ ويتزايد توقّع إدراج منظومات غير مأهولة وربما ذاتية التشغيل في عملية الاستهداف. وتزايد القدرة على التشويش على إشارات نظام التعرف التلقائي أو النظام العالمي لتحديد المواقع، أو التدخل فيها أو انتحالها أو محاكاتها بأي طريقة أخرى. ولم تُفهم بعد تماماً الآثار الكاملة لهذه التطورات التكنولوجية، والمخاطر التي تشكّلها على الشحن المدني، وسلامة الملاحة، وجهود عمليات البحث والإنقاذ البحرية. وفي الوقت ذاته، تُطرح تساؤلات أيضاً بشأن كيفية تأثير المشهد البحري الآخذ في التطور، في حالة نشوب نزاع مسلح في البحر، على تطبيق الأطراف المتحاربة لقواعد سير الأعمال العدائية (بما فيها مبدأ التمييز)، والعواقب الإنسانية المترتبة على ذلك.

ويختلف تطور المجال البحري أيضاً عواقب على ما قد يعنيه النزاع المسلح في البحر بالنسبة إلى المدنيين. وعلى سبيل المثال، من المرجح اليوم أن يكون العديد من المدنيين العاملين على متن السفن التجارية التي تحمل أعلام الدول المتحاربة من مواطني دول غير مشاركة في النزاع المسلح. وغالباً ما تحتوي الممرات البحرية على سفن نقل الركاب، مما قد يجعلها عالقاً وسط تبادل إطلاق النار. ويوجد الآن عدد أكبر بكثير من سفن الصيد في أعالي البحار مقارنة بالماضي. ولقد حان الوقت للنظر في أثر أي استهداف وأي تقييم للتناسب على المدنيين.

ورغم أن قوانين الحرب البحرية قد استُكمِلت باتفاقية جنيف الثانية ودليل سان ريمو بشأن القانون الدولي المنطبق على النزاعات المسلحة في البحار 1994 المعترف به على نطاق واسع، وكذلك بشكل جزئي البروتوكولين الإضافيين لاتفاقيات جنيف، فقد اعتمد معظم هذه القوانين في بداية القرن العشرين. وشهد المجال البحري تغييراً كبيراً منذ ذلك الحين، وعلينا إعادة النظر في كيفية تعامل الدول مع النزاعات المسلحة في البحر، وكيفية انطباق قوانين الحرب البحرية اليوم بما يراعي مبدأ الإنسانية وحماية المدنيين. وفي ضوء تزايد وجود المدنيين في المجال البحري، من الضروري الإقرار بأن عتبة القبول اليوم للآثار السلبية المحتملة على السكان المدنيين أقل مقارنة بما كانت عليه عندما وُضعت قوانين الحرب البحرية، وأن استثنائية المجال التي رافقت وضع قانون الحرب البحرية تحتاج إلى توازن أفضل مع الاعتبارات الإنسانية. وفي هذه البيئة البحرية المتراصة عالمياً، قد يترتب على أي نزاع مسلح عواقب وخيمة على السكان المدنيين في البحر والبر على السواء.

ولذلك، يهدف مسار العمل بشأن الحرب البحرية إلى الإقرار بمدى تطور المجال البحري، وكيفية تأثير ذلك على تطبيق قانون الحرب البحرية. وسيوفر للدول حيزاً للتفكير في العديد من المسائل الإنسانية الحرجة الناشئة عن النزاعات المسلحة البحرية المعاصرة، مثل: حماية البنية التحتية الحيوية التي يعتمد عليها المدنيون؛ وضمانة إبقاء ممرات الشحن مفتوحة للتجارة والمساعدات الإنسانية؛ وحماية المدنيين في جميع المجالات؛ وحماية الجرحى والمرضى والغرقى والمحتجزين والموتى في البحر؛ والأثر البيئي للأعمال العدائية في البحر؛ وأمن الشحن التجاري؛ وسلامة البحارة المدنيين. وسيلتمس من الدول الفهم والاتفاق بشأن الممارسات الجيدة لتطبيق القواعد القائمة واحترام مبدأ الإنسانية في الحرب البحرية.

ولأغراض مسار العمل هذا، يُعتبر قانون الحرب البحرية شاملاً للقواعد الدولية المتعلقة بالنزاعات المسلحة في البحر، بما فيها القانون الدولي الإنساني المنطبق في البحر، وقانون الغنائم، وقانون الحياد البحري. وفيما يتعلق بالقانون الدولي الإنساني المنطبق في البحر، تظل اتفاقية جنيف الثانية، بشأن حماية الجرحى والمرضى والغرقى والموتى من أفراد القوات المسلحة في البحر، أحد الأركان الأساسية. كما أن اتفاقيتي جنيف الثالثة

D. Molina Coello, "Is UNCLOS ready for the era of seafaring autonomous vessels?", Journal of Territorial and Maritime Studies, Vol. 10, No. 1, winter/spring 2023, pp. 21 and 23

S. Lindsay, "Sufficiency of existing legal frameworks for addressing maritime security challenges surrounding autonomous vessels", Australian Naval Review, No. 2, Dec. 2020, pp. 104 and 109

والرابعة والبروتوكولين الإضافيين الأول والثاني تنطبق جزئياً على النزاعات المسلحة في البحر. ويكتمل دليل سان ريمو، الذي أُدرج في الكتيبات العسكرية في جميع أنحاء العالم، هذه المعاهدات. وفي مسار العمل هذا، من المسلّم به أيضاً وجود العديد من القوانين المتداخلة التي تتفاعل مع قانون الحرب البحرية، بما فيها على وجه التحديد قانون البحار، من خلال اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والمعاهدات البحرية الأخرى.

وتجدر الإشارة إلى أن مسار العمل بشأن الحرب البحرية يتزامن مع بدء المناقشات بشأن تنقيح دليل سان ريمو.⁸ وعندما اعتمد الدليل عام 1994، كان الهدف منه إعادة صياغة القانون الدولي المنطبق على النزاعات المسلحة في البحر، مع مراعاة التطورات التي حدثت على مدى المائة عام الماضية (بما فيها التطورات في المعاهدات، مثل اتفاقيات جنيف والبروتوكولين الإضافيين، وممارسات الدول). ومنذ ذلك الحين، اكتسب هذا الدليل مكانة دولية فريدة، إذ أُدرج في الكتيبات العسكرية الوطنية في جميع أنحاء العالم.⁹ وقد حظي بقبول عام من الحكومات والأوساط الأكاديمية والمحاكم والهيئات القضائية الدولية باعتباره التفسير الرسمي للقانون الدولي المنطبق على النزاعات المسلحة في البحر. أما اليوم، فيجب تحديث الدليل لضمان استمراره في عكس الوضع الراهن للقانون، بما في ذلك التطورات التي طرأت على مر الزمن في ممارسات الدول والاعتقاد بالإلزام (وهو تعبير عما تعتقد الدولة أنه قانون)¹⁰ وتطور العمليات البحرية في النزاعات المسلحة المعاصرة، كما هو موضح أعلاه. وتشمل خطة تنقيح دليل سان ريمو حالياً مشاورات مع الدول خلال العملية وفي ختامها.¹¹ لذا، تكتمل عملية التنقيح هذه ومسار العمل بشأن الحرب البحرية في المبادرة العالمية بشأن القانون الدولي الإنساني كل منهما الآخر.

الهدف

تهدف هذه المشاورة مع الدول إلى بناء فهم مشترك لكيفية تغيير المشهد البحري، والمسائل الرئيسية الراهنة المتعلقة بإدراج مبدأ الإنسانية في الحروب البحرية. وستتيح فرصة للتفكير في العواقب الإنسانية ومسائل الحماية والآثار القانونية للحروب البحرية.

وستركز المناقشات على الأهداف التالية:

- تحقيق فهم أكبر للتحديات الحالية والمستقبلية التي تواجه البشرية في الحروب البحرية، وإيجاد الحلول الممكنة لها.
- جمع آراء الدول بشأن تحديات تنفيذ قانون الحرب البحرية بما يضع في الحسبان العواقب الإنسانية للنزاعات المسلحة في البحر، والسبل الممكنة للتغلب عليها.
- جمع آراء الدول، وعند الاقتضاء، ممارساتها بشأن حقوق الدول المحايدة والتزاماتها فيما يتعلق بضمان احترام مبادئ الإنسانية في الحروب.

الخطوتان التاليتان

- ستُنشر نتائج المشاورة الأولى مع الدول في التقرير المرحلي العام للمبادرة العالمية بشأن القانون الدولي الإنساني، المقرر نشره في أيلول/سبتمبر.

⁸ San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea, 12 June 1994: <https://ihl-databases.icrc.org/en/ihl-treaties/san-remo-manual-1994>.

⁹ International Institute of Humanitarian Law, Statement: Launching the Draft Phase of the Project, International Institute of Humanitarian Law, San Remo, 16 Dec. 2024: <https://iihl.org/wp-content/uploads/San-Remo-Manual-Project-Statement.pdf>.

¹⁰ يتألف القانون الدولي العربي من القواعد التي تنبثق من "ممارسة عامة مقبولة كقانون" وتكون مستقلة عن معاهدات القانون الدولي الإنساني. ويتسم القانون الدولي الإنساني العربي بأهمية جوهرية في النزاعات المسلحة اليوم؛ لأنه يسد الثغرات التي خلفتها معاهدات القانون الدولي الإنساني ومن ثم فهو يعزز الحماية المقدمة لضحايا النزاعات: <https://www.icrc.org/ar/law-and-policy/customary-ihl>.

¹¹ International Institute of Humanitarian Law, Statement: Launching the Draft Phase of the Project

- ستُعقد مناقشات تفاعلية خاصة بمواضيع محددة في وقت لاحق من عام 2025 على أساس المواضيع التي تنبثق من هذه المشاورة.

المواصفات المطلوبة في المشاركين

- يُرَجَّب بمشاركة جميع الدول وتسجيلها لممثلين اثنين كحد أقصى، يكونان على دراية جيدة بالقانون الدولي الإنساني وخاصة الحرب البحرية أو قانون البحار. ويُفضَّل بشدة أن يشارك مستشارون قانونيون من وزارتي الخارجية والدفاع من العواصم.
- يُرجى التسجيل في موعد أقصاه 9 أيار/مايو 2025 عبر هذا الرابط: <https://forms.office.com/e/BriA6DvdG6>.

طرائق العمل

- ستكون اللغات العربية والصينية والإنكليزية والفرنسية والروسية والإسبانية هي لغات العمل، مع توفير الترجمة الفورية.
- تُعقد جلستان مكرتان لتيسير المشاركة من مناطق زمنية مختلفة. ويُطلب من الدول التسجيل في الجلسة الأنسب لها. ومع ذلك، يمكن للدول التسجيل في كلتا الجلستين إذا رغبت في الاستماع إلى جميع المناقشات، وفي هذه الحالة، نرجو منها الإدلاء ببياناتها في جلسة واحدة فقط.
- نرجو من الدول ألا تتجاوز بياناتها الأولية مدة أربع دقائق لضمان وقت كافٍ لجميع المشاركين لإلقاء كلمتهم. ويرد أدناه الأسئلة التوجيهية.
- سيُلخَّص مضمون المشاورات في التقرير المرحلي الذي سيُنشر في أيلول/سبتمبر. وستُسجَّل المشاورات لتيسير إعداد التقرير، ولكن لن يُتاح هذا التسجيل للاطلاع العام، ولن ينسب التقرير أي ملاحظات إلى المشاركين.
- سيُحافظ على طابع المناقشات الشامل والبناء وغير المسيس والموجَّه نحو إيجاد الحلول طوال فترة المشاورة.
- في حين يُشجَّع المشاركون على الإشارة إلى الممارسات الوطنية لدولهم خلال المشاورات، يُرجى منهم الامتناع عن مناقشة سياقات محدَّدة أو ممارسات دول أخرى.
- لعلّ الدول تودّ أن تمنع النظر في الأسئلة التوجيهية أدناه عند إعداد تدخلاتها.

الأسئلة التوجيهية

ما هي المسائل الرئيسية المثيرة للقلق في رأيكم عند النظر في مبدأ الإنسانية في الحروب البحرية؟
وبالتحديد، ما هي المسائل الرئيسية المثيرة للقلق في رأيكم فيما يتعلق بالمدينين والبنية التحتية المدنية في الحروب البحرية؟
وبناءً على المسائل التي حدّدتموها، ما هي جوانب قانون الحرب البحرية التي ترون أنها صعبة التطبيق في الحروب البحرية الحديثة للحفاظ على مبدأ الإنسانية؟
وما هي الحلول التي ترونها في هذه المرحلة والتي قد تساعد في مواجهة هذه التحديات؟

جدول الأعمال

بعد أن يعرض المشاركون مقلّمة موجزة ويناقشون المسائل القانونية والإنسانية الرئيسية، ستُدعى الدول إلى إلقاء كلمتها في المدة المتبقية من الجلسة. وسيكون جدول الأعمال متطابقاً في كلتا الجلستين.

- كلمة الترحيب
- العروض التقديمية
- إسهامات الدول مع فترات استراحة منتظمة
- المناقشة
- الكلمة الختامية

سيُقدّم لاحقاً أسماء المتحدثين في كلمة الترحيب والعروض التقديمية والكلمة الختامية.