

السفن ذاتية القيادة: التحديات القانونية

دراسة تحليلية مقارنة

د. محمد سالم أبو الفرج*

*أستاذ القانون التجاري والبحري المساعد بكلية الحقوق جامعة القاهرة

معار كأستاذ مشارك للقانون التجاري والبحري لدى كلية القانون بجامعة قطر

1441هـ/2020م

ملخص البحث

للتقنيات الحديثة تأثيرٌ مهمٌ على جميع القطاعات الصناعية والتجارية، ولا يُستثنى من هذا قطاع النقل البحري؛ فتشغيل السفن حول العالم يتأثر ويتفاعل مع هذه التطورات، وسوف يتأثر بصفةٍ خاصّةٍ مع ظهور السفن ذاتية القيادة، وهى السفن التي تقتقد إلى وجود العنصر البشري على متنها، أو السفن بدون رُبانٍ أو طاقمٍ، بصفة عامة، على متنها. وتُشير التطورات التقنية الحديثة إلى أن السفن ذاتية القيادة unmanned ships من شأنها أن تصبح حقيقةً وواقعًا في المستقبل القريب، وتلقى السفن ذاتية القيادة، أي: السفن بدون رُبانٍ أو طاقمٍ، بصفة عامة، على متنها، اهتمامًا متزايدًا في مجال صناعة النقل البحري، ويرجع ذلك إلى المنافع التجارية المبتكرة والواعدة، ولكن في الوقت نفسه تُثير هذه السفن مجموعةً من التحديات القانونية؛ نظرًا لأهمية وجدّة الموضوع.

ومن هذه التحديات القانونية اختفاء الطاقم الموجود على متن السفينة؛ فوجود العنصر البشري على متن السفينة يُعدُّ عاملاً أساسيًا، ولكن يفتقد هذا النوع من السفن هذا العنصر، وبالتالي قد يجعلها غير صالحةٍ للملاحة، وبمعنى آخر: هل ما زالت السفن ذاتية القيادة تحمل مصطلح "سفينة"؟ وما أثر عدم وجود طاقم (يشمل بصفة خاصة الربان والبحارة) للسفينة على متنها على القواعد القانونية المتعلقة بعقود تأجير سفن charterparties النقل البحري، والقواعد المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري، والتصادم، والإنقاذ، والامتيازات البحرية؟ هل ستتأثر القواعد المنظمة لهذه الموضوعات بوجود السفن ذاتية القيادة واختفاء طاقم السفينة؟ وتُمثّل هذه التحديات القانونية وغيرها العامل الأساسي لدراستنا هذه.

الكلمات الافتتاحية: السفن ذاتية القيادة - مفهوم السفينة - التحديات القانونية - مسؤولية الناقل

البحري - التصادم - الإنقاذ البحري - الامتيازات والرهون البحرية.



المقدمة

تؤثر التطورات التقنية على جميع القطاعات الصناعية، ولا تُعدُّ صناعة النقل البحري والقانون البحري -الذي يُنظَّم عمليات النقل البحري- بعيدةً عن هذه التطورات المتقدِّمة؛ فاستخدام وثائق النقل الإلكترونية، ومحطات الموانئ الآلية، والمراسلات الإلكترونية، والتقدُّم الحاصل فيما يتعلَّق بتقنيات أجهزة الاستشعار وتحليل البيانات، واتساع عرض النطاق الترددي - تُعدُّ أمثلةً على هذا التقدم⁽¹⁾، وهذا يدلُّ على مرونة القانون البحري⁽²⁾، وقدرته على التكيف مع التطورات الحديثة⁽³⁾.

ونتيجةً لهذه التطورات الهائلة في تقنيات النقل البحري، فإنه من المرجَّح إبحار السفن ذاتية القيادة⁽⁴⁾

* د. محمد سالم أبو الفرج، أستاذ القانون التجاري والبحري المساعد بكلية الحقوق جامعة القاهرة، معار كأستاذ مشارك للقانون التجاري والبحري لدى كلية القانون بجامعة قطر.

(1) انظر بصفةٍ خاصَّة:

Glenn Wright, *Unmanned and Autonomous Ships*, 1st edition (New York: Routledge, March 2020); Juan Pablo Rodrigues Delgado, 'The Legal Chalanges of Unmanned Ships in the Private Maritime Law: What Laws Would you Change?' in Massimiliano Musi (Editor) *Port, Maritime and Transport Law Between Legacies of the Past and Modernization* (Bonomo Editore, 2018); Eric Van Hooydonk, 'The Law of Unmanned Merchant Shipping- An Exploration' (2014) 20 *The Journal of International Maritime Law*, p. 403; & Marel Katsivela, 'The Effect of Unmanned Vessels on Canadian Law: Some Basic Legal Concepts' (2018) 4 *Maritime Safety and Security Law Journal*.

آخر زيارة بتاريخ: 10 يوليو 2020.

(2) يسري القانون البحري على الأداة المستخدمة في الملاحة البحرية (السفينة)، وأشخاص الملاحة البحرية، والعقود المتصلة بهذه الملاحة، والطوارئ الناتجة عنها، انظر: د. محمود سمير الشرفاوي، ود. محمد القليوبي، القانون البحري، دار النهضة العربية، 2008، ص15.

(3) انظر:

Van Hooydonk, *op. cit.*, pp. 403-404. Christen Ellingsen and Esep Tondel, 'Maritime Law in the Wake of the Unmanned Vessel' (2017). Available at: <https://svw.no/en/news/news/2017/august/maritime-law-in-the-wake-of-the-unmanned-vessel/>, p. 1.

آخر زيارة بتاريخ: 10 يوليو 2020.

(4) وتجدر الإشارة إلى أنه لا يوجد اتفاقٌ حول مصطلح unmanned ships، والذي ترجمناه "السفن ذاتية القيادة، أي السفن بدون ربان وطاقم crew"؛ حيث يظهر مصطلح "MASS" Maritime Autonomous Surface Ships في الدراسات الأولى للمنظمة البحرية الدولية، في حين استخدمت دوائر الصناعة والكتابات الفقهية والعلمية مصطلحاتٍ متنوعةً أخرى، بما في ذلك "السفن العائمة بدون طاقم unmanned surface vessels" و"السفن التجارية المستقلة بدون طاقم autonomous unmanned merchant vessels"، و"السفن الروبوتية robot ships" و"السفن بدون طاقم crewless ships"، "سفن ذاتية القيادة unmanned ships"، و"سفن آلية automated ships" وغيرها، انظر:

بالفعل⁽¹⁾ في المستقبل القريب⁽²⁾، ولكن قبل أن يتم استخدامها بالكامل، وعلى نطاقٍ واسعٍ⁽³⁾، يتعيّن دراسة

Aldo Chircop, 'Testing International Legal Regimes: The Advent of Automated Commercial Vessels' (2018) (the German yearbook of International Law), p. 7. Available online at: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3130453.

آخر زيارة بتاريخ: 10 يوليو 2020.

(1) وتجدر الإشارة إلى أن المنظمة البحرية الدولية International Maritime Organization أدرجت قضية السفن ذاتية القيادة حاليًا ضمن جدول أعمالها؛ لذلك يجري حاليًا العمل على استعراض الآثار القانونية المترتبة على استخدام السفن ذاتية القيادة في الإطار التنظيمي للقانون البحري الدولي الحالي. للمزيد من التفاصيل انظر:

Autonomous Ships, available online at: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Autonomous-shipping.aspx>

آخر زيارة بتاريخ: 10 يوليو 2020. للمزيد عن عمل هذه المنظمة انظر لاحقًا، وانظر أيضًا:

Henrik Ringbom, 'Regulating Autonomous Ships- Concepts, Challenges and Precedents' (2019) 51 (2-3) *Ocean Development & International Law*, pp. 141-169. p. 141 *et seq.*

(2) انظر:

YARA Selects Norwegian Shipbuilder VARD for Zero-Emission Vessel Yara Birkeland, available online at: <https://www.yara.com/corporate-releases/yara-selects-norwegian-shipbuilder-ward-for-zero-emission-vessel-yara-birkeland/>

آخر زيارة بتاريخ: 10 يوليو 2020. وتجدر الإشارة إلى أن هناك العديد من المشروعات البحثية لاستكشاف الجوانب المتعددة للنقل البحري عبر السفن ذاتية القيادة، وللمزيد من التفاصيل عن هذه المشروعات انظر:

DNV-GL, 'Re-Volt – Next Generation Short Sea Shipping'. Available online at: <https://www.dnvgl.com/news/revolt-next-generation-short-sea-shipping-7279>. Maritime Unmanned Navigation through Intelligence in Networks (MUNIN). Available online at: <http://www.unmanned-ship.org/munin/project-result-summary-munin-final-brochure-released/>; Advanced Autonomous Waterborne Applications Initiative (AAWA). Available online at: <https://www.utu.fi/en/units/law/research/research-projects/Pages/aawa.aspx>; and Unmanned Multifunctional Maritime Ships Research and Development. Available online at: <http://en.msa.gov.cn/index.php?m=content&c=index&a=show&catid=336&id=165>.

آخر زيارة لهذه المواقع كانت بتاريخ: 10 يوليو 2020.

وانظر أيضًا:

Lucy Carey, 'All Hands Off Deck? The Legal Barriers to Autonomous Ships' Center for Maritime Law Paper Series, National University of Singapore, Working Paper Number 2017/011, p.2. Available online at: <http://law.nus.edu.sg/cml/wps.html>.

آخر زيارة بتاريخ: 10 يوليو 2020.

Mohammadreza Bachari L, 'International Navigation Rules Governing the Unmanned Vessels' (2018) Vol. 3 (2), p. 329 *et seq.*

(3) في يناير 2019، أعلنت كلٌّ من: سنغافورة واليابان وكوريا الجنوبية عن خططها لاستخدام السفن ذاتية القيادة في أنشطة المراقبة، ودوريات الحدود الساحلية، والبحث والإنقاذ، وكشف الألغام، انظر:

Tom Abke, 'Indo-Pacific Countries Turn to Unmanned Vessels to Patrol Region's Waters' (2019). Available at: <https://ipdefenseforum.com/indo-pacific-countries-turn-to-unmanned-vessels-to-patrol-regions-waters/>.

آخر زيارة بتاريخ: 10 يوليو 2020. وللمزيد من التفاصيل عن الاستخدامات المتنوعة للسفن ذاتية القيادة وخاصةً العسكرية، انظر:

Andrew Norris, 'Legal Issuing Relating to Unmanned Maritime Systems' (2013) U.S. Naval War College. Available online at: <http://www.iqpc.com/media/1002182/50661.pdf>

التحديات القانونية التي تواجه هذا النوع من السفن وإيجاد حلول لها⁽¹⁾؛ فهذا النوع من السفن يفتقد إلى وجود العنصر البشري على متن السفينة، ممّا قد يجعلها غير صالحة للملاحة.

ومنها أيضًا: تلاشى الدور التقليدي الذي يقوم به رُبان السفينة، ومن المؤكّد أن يُعهد بمهامه ومسؤولياته القانونية إلى جهاتٍ أو أشخاصٍ آخرين⁽²⁾، كذلك فيما يتعلّق بالتزام هذا النوع من السفن بالقواعد المتعلّقة بالتصادم في البحار والإنقاذ، هذه بعض الموضوعات التي سنقوم بدراستها في هذا البحث.

وتجدر الإشارة إلى أن الزيادة الناتجة في سعة سفن الشحن، وقلة تكاليف التشغيل والصيانة⁽³⁾،

آخر زيارة بتاريخ: 10 يوليو 2020، ويُشير أحد المتخصصين في القانون البحري إلى أن الاستخدامات الأولى للسفن (والغواصات) ذاتية القيادة كانت تتصف بالطبيعة العسكرية، انظر:

Van Hooydonk, *op. cit.*, 404 .

(1) في الاجتماع الواحد بعد المائة (101) للجنة السلامة البحرية Maritime Safety Committee التابعة للمنظمة البحرية الدولية International Maritime Organization الذي عُقد في المدة من 5-14 يونيو 2019، تمّت الموافقة على المبادئ التوجيهية المؤقتة لتجارب السفن البحرية ذاتية القيادة، وفقًا لهذه المبادئ التوجيهية، يجب إجراء التجارب بطريقة توفر على الأقل نفس الدرجة من السلامة والأمن وحماية البيئة، على النحو المنصوص عليه في الاتفاقيات ذات الصلة. ويجب تحديد المخاطر المرتبطة بالتجارب بشكلٍ مناسبٍ، ويجب وضع تدابير للحدّ من المخاطر، إلى أدنى حدٍ ممكنٍ ومقبولٍ عمليًا، ويجب أن يكون مشغّلو هذه السفن، سواء أكانوا على متنها أم يتم التحكم فيها عن بعد، مؤهلين بشكلٍ مناسبٍ لتشغيل هذه السفن الخاضعة للتجارب، ويجب أن يكون أيُّ فردٍ مشاركٍ في تجارب هذه السفن، سواء أكان يتم التحكم فيها من بعد أم على متنها، مؤهلًا بشكلٍ ملائمٍ، وخبيرًا بإجراء هذه التجارب بأمان، وينبغي اتّخاذ الخطوات المناسبة لضمان إدارةٍ كافيةٍ للمخاطر السيبرانية للأنظمة، والبنية التحتية المستخدمة عند إجراء تجارب لهذه السفن، وهناك مجموعة عمل Working Group تعمل لدراسة كلّ المشكلات التي تُثيرها السفن ذاتية القيادة. لمزيد من التفصيل انظر:

<http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MSC/Pages/MSC-101st-session.aspx>

آخر زيارة بتاريخ: 10 يوليو 2020.

(2) كما سيتم شرحه لاحقًا، يُعدّ من نتائج افتقار العنصر البشري على متن السفينة، أن مراقب الشاطئ المتواجد في مركز المراقبة على الشاطئ سيقوم بوظيفة كلّ من الرُبان وكبير مهندسي السفينة، انظر:

Lucy Carey, *op. cit.*, p. 3.

(3) للمزيد عن مميزات السفن ذاتية القيادة، انظر لاحقًا في هذه المقدمة، وانظر أيضًا:

Andrzej Felski and Karolina Zwolak, The Ocean-Going Autonomous Ship—Challenges and Threats, (2020) 41 (8) *Journal of Marine Science and Engineering*, p.1.

مقارنةً بالسفن التي تعمل بوقود الديزل، تُفيد بضرورة تطوير السفن ذاتية القيادة، وقد دخلت الشركة العالمية رولز رويس Rolls-Royce⁽¹⁾ هذا المجال، وقد بدأ بالفعل تنفيذ الغالبية العظمى من المشروعات الجديدة المتعلقة بهذا النوع من السفن، على الرغم من أن معظمها ما زال في الطور التجريبي (وهناك عددٌ قليلٌ جدًا تحت الإنشاء)⁽²⁾، ومن المتوقع أن تُصبح واقعًا جديدًا بالفعل في المستقبل القريب⁽³⁾.

مميزات السفن ذاتية القيادة ومخاطرها:

مثل أيّ ابتكارٍ جديدٍ، السفن ذاتية القيادة لها بعض المميزات ولها في ذات الوقت بعضُ من المخاطر، ونعرض الآن بعضًا مما تتميز به السفن ذاتية القيادة⁽⁴⁾:

ويُشير الكاتبان إلى أن العامل المهم في الاهتمام الكبير بالسفن ذاتية القيادة راجعٌ في الأساس إلى خفض تكاليف التشغيل.

(1) انظر:

Rolls-Royce and Finferries Demonstrate World's First Fully Autonomous Ferry, available online at: <https://www.rolls-royce.com/media/press-releases/2018/03-12-2018-rr-and-finferries-demonstrateworlds-first-fully-autonomous-ferry.aspx>

وقد جاء في هذا الإعلان الصحفي الصادر عن الشركة أنها قد عرضت وشركة تشغيل العبارات المملوكة للدولة الفنلندية Finferries بنجاح أول عبارةٍ ferry تسير بشكلٍ مستقلٍ بالكامل في العالم في الأرخيل جنوب مدينة توركو بفنلندا. واستخدمت العبارة Falco مزيجًا من التقنيات الحديثة المملوكة لشركة Rolls-Royce للتنقل بنجاح بشكلٍ مستقلٍ أثناء رحلتها بين Parainen و Nauvo، وتم إجراء رحلة العودة تحت التحكم عن بعد. آخر زيارة بتاريخ: 10 يوليو 2020. وتجدر الإشارة إلى أن شركة Kongsberg النرويجية قد استحوذت على القسم التجاري البحري من شركة Rolls-Royce وذلك في الأول من أبريل 2019. انظر:

Acquisition of Rolls-Royce Commercial Marine, available online at: <https://www.kongsberg.com/maritime/about-us/who-we-are-kongsberg-maritime/rolls-royce-commercial-marine-information/>

آخر زيارة بتاريخ: 10 يوليو 2020. وعن الخلفية التاريخية لأبحاث شركة Rolls-Royce المتعلقة بهذا الموضوع، انظر: Tommi Aro and Lauri Heiskari, 'Challenges of Unmanned Vessels' (2017). Available at: <https://core.ac.uk/download/pdf/161422456.pdf>

آخر زيارة بتاريخ: 10 يوليو 2020.

(2) للمزيد من التفاصيل، انظر:

Aro and Heiskari, *op. cit.*, p. 3 *et seq.* See also Ellingsen and Tondel, *op. cit.*, p. 1. Ziaul Haque Munim, 'Autonomous Ships: A Review, Innovative Applications and Future Maritime Business Models', (2019) *Supply Chain Forum: An International Journal*, p. 2 *et seq.*

(3) ويُتوقع أن تصبح هذه السفن واقعًا حقيقيًا في المستقبل القريب جدًا، انظر على سبيل المثال:

Jon Walker, 'Autonomous Ships Timeline – Comparing Rolls-Royce, Kongsberg, Yara and More', available at: <https://emerj.com/ai-adoption-timelines/autonomous-ships-timeline/>

آخر زيارة بتاريخ: 10 يوليو 2020. انظر أيضًا:

Ellingsen and Tondel, *op. cit.*, p. 1.

(4) انظر:

Munim, *op. cit.*, p. 4 *et seq.*

- استخدام السفن ذاتية القيادة قد يؤدي إلى تقليل مخاطر الأخطاء البشرية والحوادث ذات الصلة المترتبة على ارتكابها، التي تُمثّل نسبةً كبيرةً من إجمالي حالات الوفاة التي تحدث على متن السفينة خلال الرحلة البحرية⁽¹⁾.

- استخدام السفن ذاتية القيادة سيقلّل من المخاطر على حياة الإنسان؛ حيث ستصبح هذه السفن البديل المفضّل للمهام الخطيرة في البحر⁽²⁾، ويمكن لهذه السفن خدمة الجزر المعزولة، والملاحة في أماكن غير صالحة للملاحة العادية، والوصول إلى مناطق نائية⁽³⁾.

- يُقلّل عدم وجود طاقم⁽⁴⁾ على متن السفينة من مخاطر القرصنة "التقليدية" بقدرٍ كبيرٍ⁽⁵⁾، على

ويستعرض المؤلف المنافع العائدة من استخدام السفن ذاتية القيادة (المستقلة) في خطوط النقل البحري للبضائع، سواء أكانت القصيرة أم الطويلة، المعروفة أم الجديدة، (كما في خط النقل البحري عبر طريق بحر الشمال Northern sea route أو كما يُعرّف أحياناً بطريق القطب الشمالي Arctic shipping، وهو الطريق المنافس لطريق قناة السويس؛ حيث إنه سيربط بين الشرق والقارة الأوروبية).

(1) انظر:

Van Hooydonk, *op. cit.*, pp. 405-406; Lana Jacobs, 'Will the Introduction of Unmanned Ships be Smooth Sailing?' Available online at: <https://www.bizcommunity.com/Article/196/729/184568.html>

آخر زيارة بتاريخ: 10 يوليو 2020. وأشارت المؤلفة إلى أنه في عام 2016 وجدت وكالة السلامة البحرية الأوروبية أن 62% من الحوادث البالغ عددها (880) التي حدثت على مستوى العالم من عام 2011-2015 قد نتجت عن "أخطاء بشرية"، ولكن الخطأ البشري هنا سينتقل مع هذا النوع من السفن من على متن السفينة إلى من يتحكّم في السفينة عن بعد في مركز المراقبة الموجود على الشاطئ، انظر:

David Cowan, 'Are Autonomous Ships the Next Step.' Available online at: <https://www.raconteur.net/finance/autonomous-ships>, p. 1.

وفي دراسة تمّت في عام 2017 قام الباحثون بتحليل (100) حادثة بحرية وقعت بين عامي 1999-2015، فقد حاول الباحثون تقييم ما إذا كان من المرجح أن تقع الحوادث بشكلٍ أو بآخر إذا كانت السفينة بدون طاقم، ووجدوا أن احتمال حدوث اصطدامٍ ربما يقل أو ينخفض بشكلٍ كبيرٍ في حالة كانت هذه السفن بدون طاقمٍ أو ذاتية القيادة، انظر:

Krzysztof Wrobel, Jakub Montewka & Pentti Kujala, 'Towards the Assessment of Potential Impact of Unmanned Vessels on Maritime Transportation Safety' (2017) 165 *Reliability Engineering and System Safety*, p. 156. See also, Christian Matthews, 'The Challenges Posed by Autonomous Shipping.' Available online at: <https://www.theengineer.co.uk/challenges-autonomous-shipping/>, p. 3.

آخر زيارة بتاريخ: 10 يوليو 2020.

(2) انظر:

Natalie Klein, 'Maritime Autonomous Vehicles within the International Law Framework to Enhance Maritime Security' (2019) Vol. 95 *International Law Studies*, p. 246.

(3) انظر:

Cowan, *op. cit.*, p. 2.

(4) إلا إذا أشرنا إلى خلاف ذلك، فنقصد بالطاقم في هذه الدراسة الربان والبحارة وغيرهم من الأشخاص الذين يكون لهم دورا في قيادة أو المساعدة في قيادة السفينة.

(5) انظر:

Bachari L. *op. cit.*, p.331.

- الرغم من أن هذا الاستخدام لهذه السفن قد يُزيد من القرصنة الإلكترونية⁽¹⁾.
- يُمكن للسفن ذاتية القيادة أن تستمر في البحر لفتراتٍ أطول من السفن التقليدية (بالطاقم)، ويُمكن أن يكون مجال تشغيلها أوسع من الناحية الجغرافية⁽²⁾.
- سيعمل استخدام السفن ذاتية القيادة على تقليل نسبة التصادم collisions بين السفن، وذلك بسبب التطورات التقنية الإيجابية في هذا المجال⁽³⁾.
- سيؤدي استخدام السفن ذاتية القيادة إلى انخفاضٍ ملحوظٍ في إجمالي النفقات التشغيلية، ولا سيَّما في النفقات التي يتقاضاها البحارة⁽⁴⁾، واستخدامها سيؤدي أيضًا إلى زيادة المساحات التي يُمكن استغلالها في نقل البضائع؛ حيث لا يوجد سكنٌ للبحارة أو أماكن على سطح السفينة⁽⁵⁾.

وتهدف أعمال القرصنة؛ إما إلى سرقة الحمولة، وإما إلى اختطاف السفينة للمطالبة بمقابل ماليٍّ للإفراج عنها، المرجع السابق.

(1) بناءً على ذلك يجب الموازنة بين التخفيض المحتمل للخطأ البشري، وسلامة خطوة الاعتماد على أجهزة الكمبيوتر فقط لتشغيل السفن التي تحمل بضائع باهظة القيمة، عادةً ما تكون أعلى قيمة من السفينة ذاتها، انظر:

Jacobs, *op. cit.*, p. 1.

(2) انظر:

Klein, *op.cit.*, p. 246.

(3) انظر:

Mogens Blanke, Michael Henriques & Jakob Bang, 'A Pre-analysis on Autonomous Ships.' Technical University of Denmark (DTU), (2016). Available at: https://www.dma.dk/Documents/Publikationer/Autonomie%20skibe_DTU_rapport_UK.pdf, p. 11.

آخر زيارة بتاريخ: 10 يوليو 2020.

(4) انظر المرجع السابق، ص16، ويتعين التفرقة في هذا الشأن بين سفن الركاب وسفن الشحن؛ حيث إنه من الصعب الاستغناء بصفةٍ كاملةٍ عن الطاقم crew في السفن الأولى؛ حيث إن هناك خدماتٍ ومهامٍ يتعيَّن القيام بها لخدمة ركاب هذه السفن. المرجع السابق، نفس الموضوع. ومع ذلك يتعيَّن علينا أن نذكر أن سفن الحاويات الكبيرة big cargo ships التي تعمل حاليًا تحتوى بالفعل على طاقمٍ صغيرٍ جدًّا؛ ولذلك ستختلف الفائدة الحقيقية للسفينة ذاتية القيادة unmanned ships وفقًا لقطاعات الشحن المختلفة، وأحجام السفينة والبضائع التي ستحملها هذه السفينة، وبالتالي ستتوَّع الأموال المستثمرة في هذا النوع من السفن حسب العوامل السابقة، انظر:

Jacobs, *op. cit.*, p. 2.

(5) انظر:

Carey, *op. cit.*, p. 3. Bachari L. *op. cit.*, p.332.

ويمكن أن تؤدي إزالة أماكن الإقامة على السفينة إلى انخفاضٍ بنسبة 6% في الوقود و5% أخرى في تكاليف البناء، وهذا سيسمح بمزيدٍ من المساحة لاستقبال المزيد من البضائع، وبالتالي ارتفاع العائد من الشحن، انظر:

Hellenic Shipping News (report), 'The Good, The Bad and The Ugly: Unmanned Ships.' (2020). Available online at: <https://www.hellenicshippingnews.com/the-good-the-bad-and-the-ugly-unmanned-ships/>, p. 2.

- سيعزّز استخدام السفن ذاتية القيادة السلامة البحرية على متن السفينة بقدرٍ كبيرٍ جدًّا⁽¹⁾، وفي الوقت نفسه سيقلل من التكاليف التي يتكبّدها مالك السفينة في توفير المعدات والآلات اللازمة لتوفير السلامة على السفن⁽²⁾.

- سيعمل استخدام السفن ذاتية القيادة على تعويض النقص المتوقّع في عدد البحارة في المستقبل⁽³⁾.

- سيعمل استخدام السفن ذاتية القيادة على تقليل نسبة التلوث⁽⁴⁾؛ حيث إن بعض الأنواع الجديدة من السفن ذاتية القيادة ستعمل بالطاقة المتجدّدة، وهذا من شأنه أن يُقلل التكاليف المخصصة للوقود⁽⁵⁾، وأيضا تقليل نسبة انبعاثات حرق الوقود لأغراض الملاحة إلى الغلاف الجوي⁽⁶⁾.

ومن ناحيةٍ أخرى، وبعد أن عرضنا بعضًا من المميزات التي تتمتع بها السفن ذاتية القيادة، نقوم الآن بعرض بعض من مخاطرها (أو عيوبها)⁽⁷⁾:

آخر زيارة بتاريخ: 10 يوليو 2020.

(1) انظر:

Michal Chwedczuk, 'Analysis of the Legal Status of Unmanned Commercial Vessels in US Admiralty and Maritime Law, (2016) 47(2) *Journal of Maritime Law and Commerce*, p. 125.

(2) انظر:

Pia Meling, 'What Are the Benefit of Adopting Autonomy Technology for the Maritime Industry.' (2019). Available online at: <https://shipinsight.com/articles/what-are-the-benefits-of-adopting-autonomy-technology-for-the-maritime-industry>, p. 1.

آخر زيارة بتاريخ: 10 يوليو 2020.

(3) انظر المرجع السابق، ص 2.

وتشير إلى أنه من المتوقّع أن يكون هناك عجزٌ في الضباط البحريين في عام 2025 يُقدَّر بحوالي 150 ألف ضابط. انظر أيضًا:

Chwedczuk, *op. cit.*, p. 125. RIC, 'next Generation Unmanned Short-Sea Cargo Ship.' (2014) Available at: <http://unmannedcargo.org/next-generation-unmanned-short-sea-cargo-ship/>, p. 2.

آخر زيارة بتاريخ: 10 يوليو 2020.

(4) انظر:

RIC, *op. cit.*, p. 2. Pia Meling, *op. cit.*, p. 2.

(5) انظر:

Hellenic Shipping News, *op.cit.*, p. 2.

ويشير التقرير إلى أنه من المتوقّع أن يتم توفير أكثر من 6 ملايين يورو لكل سفينة على مدى 25 عامًا في استهلاك الوقود ونفقات الطاقم، وهي النفقات الأكثر أهمية في تكلفة تشغيل السفينة.

(6) المرجع السابق.

(7) للمزيد من التفاصيل، انظر:

- القرصنة الإلكترونية: هناك احتمال بأن يتعرّض الحاسب الآلي الذي يتحكّم في السفينة للقرصنة من جانب أفراد خطرين، ويُضَاف إلى ذلك احتمال تعطل أنظمة الحاسب الآلي أو البرامج المستخدمة في الحاسب، وفي الحالتين قد يُسفر الأمر عن فقدان السفينة، أو حصول خسائر أثناء الملاحة، أو فقدان السيطرة على السفينة⁽¹⁾.

- مواجهة الحالات الطارئة على متن السفينة: في الحقيقة يمكن القول بأنه لا يمكن الاعتماد بصفةٍ كليّةٍ على التقنيات لمواجهة بعض الحالات الطارئة التي قد تقع على متن السفينة خلال الرحلة البحرية، خاصةً الحرائق والانفجارات التي قد تقع على السفينة⁽²⁾؛ فإن وجود عناصر بشرية من طاقم السفينة وبصفة خاصة بحارة محترفين على متنها يُمَيِّلُ ضمناً في مواجهة المخاطر غير المتوقعة، والتي قد تُهدّد سلامة السفينة أو حمولتها أثناء الرحلة⁽³⁾.

- تقليص وظائف طاقم السفينة (الضباط والبحارة وربابنة السفن وغير هؤلاء): إن ابتكار هذا النوع من السفن سيؤدّي إلى عدم الاعتماد على طاقم السفينة من الضباط والبحارة وربابنة السفن وغير هؤلاء، وبالتالي تقليص وظائفهم⁽⁴⁾، وتجدر الإشارة إلى أمرٍ مهمٍّ هنا هو أنه لا يبدو أن تطوير السفن ذاتية القيادة المستقلة autonomous unmanned ships سيكون له تأثيرٌ كبيرٌ، على الأقل في الوقت الحالي وفي المستقبل القريب؛ حيث إن مشروعات السفن الحالية ليست معدّة لأغراض أنشطة الصيد، وبالتالي سيظل استخدام السفن للصيد بحاجةٍ إلى وجود طاقمٍ على متن السفينة للقيام بالمهام المتعارف عليها.

موضوع البحث:

على الرغم من أنّ موضوع السفن ذاتية القيادة يُثير العديد من الموضوعات والتساؤلات والمشكلات حولها، مثل: التقنية المستخدمة في بنائها، وكيفية بنائها، والسلامة البحرية للسفينة ذاتها وغيرها من السفن

Callum O'Brien, 'Key Advantages and Disadvantages of Ship Autonomy.' (2018). Available at: <https://safety4sea.com/key-advantages-and-disadvantages-of-ship-autonomy/>.

آخر زيارة بتاريخ: 10 يوليو 2020.

(1) ولتجنب القرصنة الإلكترونية يتعيّن تزويد هذه السفن بأجهزة وأنظمةٍ متطورةٍ تُحقّق القدر الأكبر من الأمان لصد هذه الهجمات من قبل القرصنة. انظر:

Bachari L. *op. cit.*, p.332.

(2) انظر:

Van Hooydonk, *op. cit.*, p.405.

(3) انظر:

RIC, *op. cit.*, p. 2. & Hellenic Shipping News, *op.cit.*, p. 3.

(4) انظر:

Blanke, Henriques & Bang, *op. cit.*, p. 156; RIC, *op. cit.*, p. 2; and Hellenic Shipping News, *op.cit.*, p. 3.

الأخرى، وعلاقتها بالغير؛ فإن هذه الدراسة ستركز على الإطار القانوني الذي يحكم هذه السفن.

ومن ثم تسعى هذه الدراسة إلى الإجابة عن الأسئلة الآتية:

- ماهية هذه السفن وأنواعها المختلفة.
- ماهية الإطار القانوني الذي يحكم هذه السفن، أو التحديات القانونية التي تواجه هذه السفن؟
- هل تعتبر القواعد القانونية الحالية كافيةً لتُطبَّق على السفن ذاتية القيادة أم يجب أن يتم تعديلها، أو يتم وضع قواعد جديدة تتلاءم مع طبيعة هذه السفن؟
- هل السفن ذاتية القيادة صالحةٌ للملاحة البحرية على الرغم من افتقادها للعنصر البشري؟
- ما موقف هذه السفن من الاتفاقيات والمعاهدات البحرية الدولية السارية؟

إشكالية البحث:

إنَّ التساؤلات الرئيسية حول السفن ذاتية القيادة تتمثل فيما إذا كانت هذه السفن تُعدُّ سفناً وفقاً للمفهوم القانوني للسفينة، وهل تُعدُّ صالحةً للملاحة على الرغم من افتقادها للعنصر البشري على متنها، إذا اعتبرناها كذلك؟ وهل القواعد القانونية المُطبَّقة حالياً تصلح أن تسري على هذا النوع الجديد من السفن، خاصةً القواعد المتعلقة بعقود إيجار السفن، ومسئولية الناقل، والإنقاذ، والحجز، والامتيازات، والرهون البحرية.

أهمية البحث:

أصبحت المركبات التي تسير بدون طاقم جزءاً من الحياة اليومية، ليس فقط في الهواء، ولكن أيضاً في البحر، وسيدخل النموذج الأول للسفن ذاتية القيادة عالم النقل البحري للبضائع في السنوات القليلة القادمة، ويعتبر استبعاد أفراد الطاقم من على متن السفينة أحد الجوانب الحديثة في هذا الشأن، وتعتبر القواعد القانونية التي تحكم هذا النوع من السفن من أهم الموضوعات المُثارة في الوقت الراهن.

ويمكن القول إن عدم وجود إطارٍ قانونيٍّ يحكم السفن ذاتية القيادة أمرٌ منطقيٌّ؛ حيث إن معظم القوانين البحرية قد تم صياغتها على غرار قواعد قانونية تحتويها اتفاقيات ومعاهدات دولية طُوِّرت خلال القرن الماضي والذي قبله، وفي الوقت الحالي-كما تمت الإشارة سابقاً- يتم إجراء تجارب مع سفنٍ كبيرةٍ ذاتية القيادة مصممةً للعمل في أعالي البحار.

وفي هذا السياق، هناك أسئلةٌ حول التحديات التي قد تفرضها السفن ذاتية القيادة للآخرين، وخاصةً فيما يتعلّق بمن سيكون المسئول عن الحوادث التي قد تقع من هذه السفن، علمًا بأنه لا يوجد على متنها رُبانٌ أو طاقمٌ بحري، وأيضًا فيما يتعلّق بموضوع الإنقاذ البحري، ولا يجب أن نغفل عن سلامة السفينة نفسها والبضائع أو المعدات التي على متنها.

وتقوم هذه الدراسة ببحث هذا النوع من السفن من حيث المميزات التي تتمتع بها، والمخاطر التي قد تتعرّض لها، والمخاطر التي قد تُسببها للغير، هذا بالإضافة إلى تحليل تأثير هذا النوع من السفن على القواعد القانونية التي يحتويها قانون التجارة البحرية المصري⁽¹⁾، من حيث تعريف السفينة، وصلاحياتها للملاحة، ومسئولية الناقل، والإنقاذ، والرهون، والامتيازات البحرية، وغير ذلك من الموضوعات ذات الصلة⁽²⁾، وسيتم هذا في إطار الاتفاقيات والمعاهدات الدولية ذات الصلة.

أهداف البحث:

يهدف هذا البحث إلى ما يأتي:

- بيان ماهية السفن ذاتية القيادة.
- توضيح أنواع السفن ذاتية القيادة.
- بيان مميزات ومخاطر السفن ذاتية القيادة.
- دراسة ما إذا كانت السفن ذاتية القيادة تُعدُّ صالحةً للملاحة البحرية على الرغم من افتقادها إلى العنصر البشري.
- دراسة الإطار القانوني الذي يحكم هذه السفن.
- توضيح مدى انطباق القواعد القانونية المتضمنة في الاتفاقيات والمعاهدات الدولية والقوانين

(1) القانون رقم (8) لسنة 1990 والمنشور في الجريدة الرسمية في 3 مايو 1990- العدد 18 "تابع"، وقد بدأ العمل بهذا القانون في 3 نوفمبر 1990، ويتكون هذا القانون من (400) مادةٍ موزعةٍ على خمسة أبوابٍ حسب التالي: الباب الأول: "في السفينة" من المواد 1 حتى 77، الباب الثاني: "في أشخاص الملاحة البحرية" من المواد 78 حتى 151، الباب الثالث: "في استغلال السفينة" من المواد 152 حتى 291، الباب الرابع: "في الحوادث البحرية" من المواد 292 حتى 339، الباب الخامس: "في التأمين البحري" من المواد 340 حتى 400.

(2) وستتناول هذه الدراسة -فقط- السفن ذاتية القيادة التجارية دون غيرها من الأغراض. وللمزيد من التفصيل عن استخدام السفن ذاتية القيادة في الأغراض العسكرية، انظر:

Michael N. Schmitt and David S. Goddard, 'International Law and the Military Use of Unmanned Maritime Systems' Cross (2016), 98 (2) *International Review of the Red*, pp. 567-592.

- الوطنية على هذا النوع الجديد من السفن.
- دراسة ما إذا كانت هناك ضرورةً لتعديل القواعد القانونية السارية حاليًا حتى تُصبح ملائمةً لطبيعة السفن ذاتية القيادة.
- إلقاء الضوء على ما إذا كان يتوجب على المشرع الدولي أو الوطني أن يضع قواعدَ قانونيةً جديدةً لتُطبَّق على السفن ذاتية القيادة.
- بصفةٍ خاصةٍ دراسة القواعد المتعلقة بالإنقاذ البحري والخسارات المشتركة السارية، وما إذا كانت تحتاج إلى تعديلٍ لتتلاءم مع طبيعة السفن ذاتية القيادة.
- تحليل القواعد المتعلقة بمسئولية الناقل، وعقد نقل البضائع، وتقدير ما إذا كان يجب على المشرع أن يتدخل لتعديل هذه القواعد، أو يضع قواعدَ جديدةً تكون ملائمةً لطبيعة السفن ذاتية القيادة.

تحديات الدراسة:

تتمثل تحديات الدراسة في الآتي:

- حداثة موضوع السفن ذاتية القيادة.
- ندرة المراجع التي عالجت هذا الموضوع باللغة العربية.
- عدم وجود إطارٍ قانونيٍّ كاملٍ يُنظِّم هذا النوع من السفن.

منهج البحث:

تعتمد الدراسة على المناهج الآتية:

المنهج الوصفي: سوف يُستخدم لبيان المفاهيم الجديدة التي تناولتها الدراسة؛ مثل: "ماهية السفن ذاتية القيادة"، "الأنواع المختلفة للسفن ذاتية القيادة"، وسوف يُستخدم -أيضًا- لبيان بعض القواعد والممارسات النافذة التي تتناول السفن ذاتية القيادة.

المنهج التحليلي: سوف يُستخدم لتحليل القواعد القانونية المطبَّقة حاليًا، والمنصوص عليها في الاتفاقيات والمعاهدات الدولية المتعلقة بالقانون البحري لمعرفة مدى انطباقها على السفن ذاتية القيادة، وسوف يُستخدم أيضًا لتحليل الأحكام القانونية التي يضمنها قانون التجارة البحرية المصري لمعرفة مدى

انطباقها على السفن ذاتية القيادة.

المنهج المقارن: سوف يُستخدم لمقارنة التشريع البحري المصري والمعاهدات والاتفاقيات الدولية التي تناولت الموضوعات القانونية، التي يُمكن أن تُطبَّق على السفن ذاتية القيادة، مثل: القواعد التي تتضمنها المعاهدات والاتفاقيات الدولية المتعلقة بالإنقاذ، والخسارات البحرية، والرهون، والامتيازات البحرية، ومسئولية الناقل، وعقود إيجار السفن؛ وذلك لبيان موقفها من مسألة السفن ذاتية القيادة.

خطة الدراسة:

قد اقتضت طبيعة هذه الدراسة أن تنقسم خطتها إلى مبحثين تسبقهما مقدمة، بالإضافة إلى خاتمة اشتملت على أهم النتائج والتوصيات التي توصل إليها الباحث، وذلك على النحو الآتي:

- المقدمة.
- المبحث الأول: ماهية "السفن" ذاتية القيادة.
- المطلب الأول: تحديد مصطلح السفن ذاتية القيادة.
- المطلب الثاني: السفن ذاتية القيادة ومدى اعتبارها "سفناً" وفقاً للمعاهدات الدولية والقانون المصري.
- المبحث الثاني: ماهية التحديات القانونية التي تواجه السفن ذاتية القيادة.
- المطلب الأول: السفن ذاتية القيادة وصلاحياتها للملاحة.
- المطلب الثاني: التحديات القانونية التي تواجه السفن ذاتية القيادة في العقود البحرية.
- الخاتمة: أهم النتائج والتوصيات.

المبحث الأول

السفن ذاتية القيادة ومدى اعتبارها "سفناً"

تقسيم:

للسفن ذاتية القيادة مفهومٌ خاصٌ، هذا بالإضافة إلى أن هناك أنواعاً أو تقسيماتٍ مختلفةً لهذه السفن؛ وفي هذا المبحث سنحاول تحديد ماهية السفن ذاتية القيادة، بالإضافة إلى بيان أنواعها وتقسيماتها المختلفة، ونظراً لافتقاد العنصر البشري على متن هذه السفن، فقد أدّى ذلك إلى القول بأن هذه السفن غير صالحة للملاحة البحرية.

وبناءً على ذلك، سنُقسّم هذا المبحث إلى المطلبين الآتيين:

المطلب الأول: تحديد مصطلح السفن ذاتية القيادة.

المطلب الثاني: مدى اعتبار السفن ذاتية القيادة سفناً وفقاً للمعاهدات الدولية والقانون المصري.

المطلب الأول

تحديد مصطلح السفن ذاتية القيادة

يُشير مصطلح "السفينة ذاتية القيادة" -بصفةٍ عامةٍ- إلى الطريقة التي تُتيح التحكم فيها: التحكم عن بعد، أو قيادة ذاتية بصفةٍ مستقلةٍ كاملةٍ⁽¹⁾، ويتم التحكم عن بعد في بعض السفن ذاتية القيادة الحالية عن طريق مراقبٍ متواجدٍ على الشاطئ (مركز مراقبة السواحل المتواجد على الشاطئ Shore Control Centre (SCC))، ويتلّقى هذا المراقب المتواجد بالمركز على الشاطئ البيانات والمعلومات خلال البثِّ المباشر للصور المرئية والصوتية، والتي تم التقاطها عبر أجهزة الرادار، وأجهزة الاستشعار، والأقمار الصناعية، وغيرها من الأجهزة والأنظمة المركبة في هيكل السفينة⁽²⁾، ثم يقوم بتفسير كلِّ المعلومات والبيانات، وتحويلها إلى أوامر إلى أجهزة السفينة، ومن ثم توجيه السفينة إلى وجهتها المقررة⁽³⁾، وتعرف هذه السفن باسم "السفن ذاتية القيادة التي تعمل بتقنية التحكم عن بعد" "remote controlled unmanned ships"⁽⁴⁾.

ومن ناحيةٍ أخرى، قام مبرمجو الدعم ببرمجة بعض المركبات ذاتية القيادة مسبقاً، ثم استخدموا مجموعةً من أجهزة تحديد المواقع وأجهزة الأشعة sonar radars المجهّزة بكاميرات عالية الدقة، وأجهزة الرادار، وأجهزة استشعار ليدار LIDAR sensors، وأنظمة اتصالاتٍ فضائيةٍ متطورةٍ، وبرامج حاسب آلي وخوارزميات التحكم بهدف تحديد المسار البحري المحدد مسبقاً دون حاجةٍ إلى أيِّ تواصلٍ بشريٍّ من أيِّ نوعٍ⁽⁵⁾، وتُعرف هذه

(1) انظر:

Carey, *op. cit.*, p. 3.

وللمزيد عن تحديد "صفة الاستقلالية" للسفن، انظر:

Ringbom, *op. cit.*, p. 142 et seq.

(2) انظر:

Delgado, *op. cit.*, p. 496. Van Hooydonk, *op. cit.*, 404.

(3) انظر:

Delgado, *op. cit.*, p. 496.

(4) انظر المرجع السابق، نفس الموضوع. ويُطلق عليها البعض "drone ships"، انظر: Van Hooydonk, *op. cit.*, 404.

(5) انظر:

Delgado, *op. cit.*, p. 496. Van Hooydonk, *op. cit.*, 404.

السفن باسم "السفن ذاتية القيادة المستقلة" autonomous unmanned ships⁽¹⁾.

وتجدر الإشارة إلى أن البعض أشار إلى ستة مستوياتٍ من استقلالية السفن من حيث التشغيل⁽²⁾:
 (0) وجود عنصرٍ بشريٍّ على متن السفينة⁽³⁾ human on board؛ (1) سفن مشغلة⁽⁴⁾ operated ships
 (وجود طاقمٍ على متن السفينة لتشغيل أنظمتها ووظائفها، والتحكُّم فيها عند التشغيل الآلي لبعض
 العمليات automatization؛ (2) السفن الموجَّهة directed ships⁽⁵⁾: تحت التحكُّم الموجَّه؛ حيث يكون

(1) انظر:

Delgado, *op. cit.*, p. 496.

وبعبارةٍ أخرى، يقوم القائم بأعمال التشغيل (الإنسان) فقط بتزويد النظام بموقع وجهة السفينة، ثم يوجَّهها إلى وجهتها المقررة دون حاجةٍ إلى المزيد من التواصل البشري، وكما هو واضحٌ فإن هذه الأنواع من السفن تعتمد على تعليماتٍ مبرمجةٍ مسبقاً، وعلى الذكاء الاصطناعي لتمضي نحو وجهتها آلياً، وتجمع السفينة المعلومات من مختلف أجهزة الاستشعار على لوحة الدائرة الكهربائية، وتواصل إرسالها إلى شاشة الحاسب الآلي، الذي لديه القدرة على معالجة البيانات، وإرسال الأوامر إلى المحركات والمنصات، وغيرها من معدات الملاحة والشحن، ويجوز اتصال السفن ذاتية القيادة بمركز تحكُّمٍ أو قيادةٍ على الشاطئ لتوجيه السفينة في حالات الطوارئ، لمزيد من التفصيل انظر:

Bachari L, *op.cit.*, p. 331.

(2) انظر:

Maritime Autonomous Surface Ships UK Code of Practice, available online at:
<https://www.maritimeuk.org/media-centre/publications/maritime-autonomous-surface-ships-uk-code-practice/>

آخر زيارة بتاريخ: 10 يوليو 2020.

وهناك فريقٌ من الباحثين من دولة الدنمارك قام بتعريف المصطلحات المستخدمة في تقسيمات السفن من الملاحة اليدوية manual navigation للسفن التجارية إلى السفن ذاتية القيادة بصفةٍ كاملةٍ ومستقلةٍ full autonomy، وقام هذا الفريق بوضع تقسيمٍ من سبعة مستويات، للمزيد من التفصيل، انظر:

Mogens Blanke; Michael Henriques, & Jakob Bang, *op. cit.*, p.3.

آخر زيارة بتاريخ: 10 يوليو 2020.

(3) انظر: المرجع السابق؛ حيث يُشير إلى ماهيتها باللغة الإنجليزية:

“Vessel/craft is controlled by operators aboard.”

(4) انظر: المرجع السابق، حيث يُشير إلى ماهيتها باللغة الإنجليزية:

“Under Operated control all cognitive functionality is controlled by the human operator. The operator has direct contact with the unmanned vessel over e.g., continuous radio (R/C) and/or cable (e.g., tethered Unmanned Underwater Vehicles—UUVs and Remotely Operated Vehicles—ROVs. The operator makes all decisions, directs and controls all vehicle and mission functions.”

(5) انظر: المرجع السابق؛ حيث يُشير إلى ماهيتها باللغة الإنجليزية:

“Under Directed control some degree of reasoning and ability to respond is implemented into the Unmanned Vessel. It may sense the environment, report its state and suggest one or several actions. It may also suggest possible actions to the operator, such as e.g., prompting the operator for information or decisions. However, the authority to make decisions is with the operator. The unmanned vessel will act only if commanded and/or permitted to do so.”

هناك درجةً من القدرة على الاستجابة واقتراح القرارات، وبالرغم من ذلك، فإن السلطة لتفعيل القرارات تكون مع المشغل، وستعمل السفينة التي بدون طاقمٍ فقط- في حالة إصدار أوامر لها أو سُمح بذلك لها؛ (3) السفن المسيرة delegated ships⁽¹⁾: تكون السفينة التي لا يكون على متنها طاقمٌ مَخوَّلَةٌ بتنفيذ بعض الوظائف، فهي تعلم بالبيئة المحيطة بها، وتُبلِّغ عن حالتها، وتُحدِّد الإجراءات، وتُشير إلى القرارات الممكن اتخاذها، ومع ذلك يكون لمشغِّلها حقُّ الاعتراض على الخيارات التي تم التعبير عنها من جانب أجهزة السفينة خلال فترةٍ معينة، وبعد ذلك تُنفَّذ السفينة بدون طاقمٍ هذه القرارات؛ فاتخاذ القرار يكون عمليةً مشتركةً بين مشغِّل السفينة والسفينة بدون طاقم؛ (4) السفن المراقبة أو المرصودة Monitored ships: تُدرِك السفينة -عن طريق أجهزتها- بدون طاقمٍ البيئة المحيطة بها، وتُرسل تقارير عن حالتها، وتقوم هذه السفينة بتحديد الإجراءات واتخاذ القرارات، وترسل تقارير عن ذلك كلِّه، وتقتصر وظيفة المشغِّل على مراقبة كلِّ هذه الأحداث؛ و(5) السفن ذاتية القيادة بالكامل fully autonomous ships⁽³⁾: يتمتع نظام السفينة التشغيلي بالقدرة على اتخاذ القرارات، وتحديد الإجراءات باستقلاليةٍ تامةٍ بدون تدخلٍ من وحداتٍ أو مشغِّلين خارجيين.

وتتبع المنظمة البحرية الدولية تقسيمًا مختلفًا، وفقًا لما يأتي⁽⁴⁾:

1- سفن مجهزة بطرق آلية ودعم القرار : Ships with automated processes and decision

(1) انظر: المرجع السابق؛ حيث يُشير إلى ماهيتها باللغة الإنجليزية:

"The unmanned vessel is now authorized to execute some functions. It may sense its environment, report its state and define actions, and report its intention. The operator has the option to object to (veto) intentions declared by the unmanned vessel during a certain time, after which the unmanned vessel will act. The initiative emanates from the unmanned vessel and decision-making is shared between the operator and the Unmanned Vessel".

(2) انظر: المرجع السابق؛ حيث يُشير إلى ماهيتها باللغة الإنجليزية:

"The unmanned vessel will sense its environment and report its state. The unmanned vessel defines actions, decides, acts and reports its action. The operator may monitor the events".

(3) انظر: المرجع السابق؛ حيث يُشير إلى ماهيتها باللغة الإنجليزية:

"The unmanned vessel will sense its environment, define possible actions, decide and act. The unmanned vessel is afforded a maximum degree of independence and self-determination within the context of the system capabilities and limitations. Autonomous functions are invoked by the on-board systems at occasions decided by the same, without notifying any external units or operators".

(4) انظر:

International Maritime Organization: IMO Takes First Steps to Address Autonomous Ships. Available online at: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/08-MS-C-99-MASS-scoping.aspx>

آخر زيارة بتاريخ: 10 يوليو 2020.

support.⁽¹⁾ يتواجد البحارة على متن السفينة لغرض تشغيلها ومراقبة أنظمة مثل هذا النوع من السفن ووظائفه، وقد تعمل بعض عملياتها بطريقة آلية.

2- سفن يتم التحكم فيها عن بعد، وعلى متنها طاقم Remotely controlled ships with seafarers on board.⁽²⁾ يتم التحكم في السفينة وتشغيلها من موقع آخر، ولكن يتواجد طاقم على متنها.

3- سفن يتم التحكم فيها عن بعد، ولا يوجد على متنها طاقم Remotely controlled ships without seafarers on board.⁽³⁾ ولكن لا يتواجد طاقم على متنها.

4- سفن مستقلة بالكامل Fully autonomous ships⁽⁴⁾ يكون نظام تشغيل السفينة قادراً على اتخاذ القرارات وتحديد الإجراءات بنفسه.

وبعد استعراض هذه الأنواع المختلفة للسفن ذاتية القيادة، يمكن أن نُعرّف السفينة ذاتية القيادة تعريفاً بسيطاً بأنها: "السفينة القادرة على التحرك من نقطة إلى أخرى دون الحاجة إلى وجود طاقم على متنها"⁽⁵⁾، وفي نظرنا يتوافق هذا التعريف مع النوعين الأخيرين من تقسيم المنظمة البحرية الدولية، وهما: السفن التي يتم التحكم فيها عن بُعد، ولا تحمل أي طاقم على متنها، وأيضاً السفن ذاتية القيادة،

(1) انظر:

"Seafarers are on board to operate and control shipboard systems and functions. Some operations may be automated."

المرجع السابق.

(2) انظر:

"The ship is controlled and operated from another location, but seafarers are on board."

المرجع السابق.

(3) انظر:

"The ship is controlled and operated from another location. There are no seafarers on board."

المرجع السابق.

(4) انظر:

"The operating system of the ship is able to make decisions and determine actions by itself."

المرجع السابق. للمزيد من التفصيل عن هذه الأنواع المختلفة من السفن ذاتية القيادة، انظر:

DNV GL AS, Autonomous and Remotely Operated Ships, available online at: <http://rules.dnvgl.com/docs/pdf/dnvgl/cg/2018-09/dnvgl-cg-0264.pdf>

آخر زيارة بتاريخ: 10 يوليو 2020.

(5) لتعريف قريب من هذا، انظر:

Ellingsen and Tondel, *op. cit.*, p. 1. Munim, *op. cit.*, p. 1 .

التي تعمل بصفة مستقلة كاملة⁽¹⁾.

المطلب الثاني

مدى اعتبار السفن ذاتية القيادة سفناً وفقاً للمعاهدات الدولية والقانون المصري

تمهيدٌ وتقسيم:

الفارق الأساسي بين السفينة بالمعنى التقليدي والسفينة ذاتية القيادة يتمثل في افتقار الثانية وجود طاقمٍ على متنها، وبناءً على ذلك، يعتبر وجود عنصر بشريٍّ على متن السفينة العنصرَ الرئيسي في تحديد ما إذا كان هذا العنصر ضرورياً في تصنيف المركبات البحرية ذاتية القيادة "كسفينة" أم لا. في الفرعين التاليين سنُبين مفهوم "السفينة" في بعض من الاتفاقيات البحرية الأكثر أهمية، وتأثير السفن ذاتية القيادة على أحكامها، بالإضافة إلى دراسة الأحكام الخاصة بهذا الأمر في القانون المصري.

الفرع الأول: تعريف السفينة وفقاً للمعاهدات الدولية.

الفرع الثاني: تعريف السفينة وفقاً لقانون التجارة البحرية المصري.

(1) وتتركز هذه الدراسة بصفة أساسية على السفن ذاتية القيادة التي تعمل بتقنية التحكم عن بُعد remote controlled unmanned ships، ولكن هذا لا يعني استبعاد السفن ذاتية القيادة التي تعمل بصفة مستقلة كاملة fully autonomous unmanned ships؛ حيث إننا سنشير إلى هذا النوع من السفن خلال دراستنا الحالية، ويثير هذا النوع من السفن ذاتية القيادة موضوعاً مستقلاً متعلقاً بمسئولية المنتج عن أضرار منتجاته المعيبة (برامج الحاسب الآلي التي توضع في هذه السفن)، ولا نتناول هذا الموضوع في هذه الدراسة لخروجه عن نطاقها. وللمزيد عن هذا الموضوع، انظر: د. حسن عبد الباسط جمعي، مسئولية المنتج عن الأضرار التي تسببها منتجاته المعيبة، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000. وانظر أيضاً:

Danish Maritime Authority, 'Analysis of Regulatory Barriers to the Use of Autonomous Ships' (2017), p. 86 et seq. Available at: <https://www.dma.dk/Documents/Publikationer/Analysis%20of%20Regulatory%20Barriers%20to%20the%20Use%20of%20Autonomous%20Ships.pdf>.

آخر زيارة بتاريخ: 10 يوليو 2020.

الفرع الأول

تعريف السفينة وفقاً للمعاهدات الدولية

بدايةً نلاحظ أنه على الرغم من أن السفينة تُعدُّ موضوعاً أساسياً للعديد من الاتفاقيات الدولية، فإنه لا يوجد تعريفٌ دوليٌّ موحدٌ متعارفٌ عليه لمصطلح "سفينة"⁽¹⁾، وفي معظم الحالات يخصص كثيرٌ من الاتفاقيات الدولية بعضاً من موادها لتعريف مصطلح "سفينة" "ship" أو "vessel"، بغرض تحديد نطاق سريانها الموضوعي material في الحالات التي تتضمنها هذه الاتفاقيات⁽²⁾، وقد تختلف هذه التعريفات وفقاً لطبيعة الاتفاقية بحسب ما إذا كانت تتعلق بمجال القانون البحري العام أو القانون البحري الخاص⁽³⁾.

وفي الحقيقة نجد أن نطاق هذه التعريفات يعتمد على الغرض المحدد للاتفاقية الدولية، وبالتالي سنجد بلا أدنى شك أن النطاق المحدد لسريان الاتفاقية material scope سيختلف تبعاً لاختلاف الاتفاقية ذاتها⁽⁴⁾، وترجع أهمية تحديد مفهوم "السفينة"، وما إذا كانت السفن "ذاتية القيادة" تُعدُّ سفناً بالمعنى المتعارف عليه، إلى أن السفن بالمعنى التقليدي تتمتع بالعديد من الحقوق والحريات المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية؛ مثل: حق المرور البريء في البحر⁽⁵⁾.

وتجدر الإشارة إلى عدم وجود تعريفٍ في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

(1) انظر:

Robert Veal, Michael Tsimplis & Andrew Serdy 'The Legal Status and Operation of Unmanned Maritime Vehicles, (2019) 51 (1) *Ocean Development & International Law*, p. 26.

(2) بالإضافة إلى أهمية هذا التحديد لمعرفة نطاق سريان هذه الاتفاقيات من الناحية الجغرافية، انظر:

Delgado, *op. cit.*, p. 498.

(3) المرجع السابق، الموضع نفسه.

(4) انظر: المرجع السابق، الموضع نفسه، انظر أيضاً:

Van Hooydonk, *op. cit.*, p. 406.

ويُشير المؤلف إلى أن التعريفات الواردة في هذه الاتفاقيات والمعاهدات تختلف من واحدة إلى أخرى؛ لأنها تخدم موضوع الاتفاقية أو المعاهدة المعنية وغرضها، انظر أيضاً:

Danish Maritime Authority, *op. cit.*, p. 37.

لا يوجد مجالٌ لذكر كلِّ الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالقانون البحري العام أو الخاص، ولذلك سنذكر أهم هذه الاتفاقيات ومدى تعلقها بموضوع بحثنا.

(5) للمزيد من التفصيل، انظر:

Veal, Tsimplis & Serdy, *op. cit.*, p. 26.

– The United Nations Convention on the Law of the Sea، الاتفاقية البحرية الأكثر أهمية⁽¹⁾ – لمصطلح "سفينة" ship و"vessel"، على الرغم من وجود إشاراتٍ عديدةٍ في جميع موادها⁽²⁾، ويستخدم نص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار – في نسخة إصدارها باللغة الإنجليزية – كلا المصطلحين بصورةٍ متبادلةٍ في النص⁽³⁾؛ حيث لا يوجد اختلافٌ بين المصطلحين في اللغة الإنجليزية⁽⁴⁾، وفيما يخص الترجمة الرسمية لنصوص الاتفاقية إلى اللغة العربية، نجد أن الترجمة تستخدم مصطلحاً واحداً فقط وهو "سفينة"⁽⁵⁾، وعدم وجود تعريف في الاتفاقية، يتعيّن أخذه في الاعتبار لأن الموضوعات التي تنظم جنسية السفن⁽⁶⁾، ووضعها القانوني أو العلم الذي تحمله، تعتمد اعتماداً أساسياً على أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار⁽⁷⁾، وعدم تعريف السفينة في الاتفاقية يعتبر عنصراً مهماً؛ حيث إن أحكامها ستسري على السفن التقليدية، وأيضاً على السفن

(1) تم اعتماد هذه الاتفاقية في مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار وفتح باب التوقيع عليها، إلى جانب الوثيقة الختامية للمؤتمر، في مونتيفو باي، Montego Bay، جامايكا Jamaica، في 10 كانون الأول / ديسمبر 1982. للمزيد من التفصيل، انظر:

<https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=>

آخر زيارة بتاريخ: 10 يوليو 2020. للمزيد من التفصيل حول نصوص هذه الاتفاقية وعلاقتها بالسفن ذاتية القيادة، انظر: Klein, *op. cit.* p.253 et seq.

(2) انظر:

Delgado, *op. cit.*, p. 498; Lucy Carey, *op. cit.*, p. 4.

(3) وهذا واضحٌ بصفةٍ تامّةٍ من نصوص الاتفاقية.

(4) انظر:

G. Walker and J. Noyes, 'Definitions for the 1982 Law of the Sea Convention', (2002) Vol.33 (2) *California Western International Law Journal*, pp.217-218. Aro and Heiskari, *op. cit.*, p. 21.

(5) وتتوافر الترجمة العربية على الموقع التالي:

https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_a.pdf

آخر زيارة بتاريخ: 10 يوليو 2020.

(6) وفي هذا الصدد، تجدر الإشارة إلى نص المادة (91) من الاتفاقية، والتي تنص على "1- تحدد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفن، ولتسجيل السفن في إقليمها، وللحق في رفع علمها، وتكون للسفن جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها، ويجب أن تقوم رابطةً حقيقيةً بين الدولة والسفينة. 2- تصدر كل دولة للسفن التي منحها حق رفع علمها الوثائق الدالة على ذلك"، وبناءً على ذلك يتعيّن أن توجد رابطةً بين السفينة والدولة التي تمنحها جنسيتها. لنص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، انظر الموقع الآتي:

https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_a.pdf

آخر زيارة بتاريخ: 10 يوليو 2020. انظر أيضاً:

Danish Maritime Authority, *op. cit.*, p. 37.

(7) انظر:

Delgado, *op. cit.*, p. 499, Aro and Heiskari, *op. cit.*, p. 23, & Chircop, *op. cit.*, p. 11-16.

وتترك هذه الاتفاقية لكل دولة تحديد الشروط اللازمة لمنح السفينة جنسيتها.

ذاتية القيادة، وبالتالي تستفيد الأخيرة من الحقوق المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، منها على سبيل المثال: حرية الملاحة في أعالي البحار، وحقوق المرور في المياه الإقليمية⁽¹⁾.

ومن خلال دراسةٍ لتعريفات مصطلح "سفينة" المنصوص عليها في بعض الاتفاقيات الدولية⁽²⁾، لم يتم تحديد أيّ إشاراتٍ مهمةٍ إلى الرُّبَّان أو طاقم السفينة، أو إلى القواعد التي تُنظِّم ملاحاة السفينة في المعاهدات المتعلقة بالقانون البحري العام، فوجود أحد هذه العناصر يُساعد في التمييز بين السفن التقليدية والسفن ذاتية القيادة⁽³⁾؛ فعلى سبيل المثال وليس الحصر لم نجد أيّ إشاراتٍ إلى أيّ من هذه العناصر في اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار (COLREGS) International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 أو اتفاقية الأمم المتحدة بشأن شروط تسجيل السفن United

(1) انظر:

Klein, *op. cit.* p.250 *et seq.* Chircop, *op. cit.*, p. 11 *et seq.*

(2) انظر:

Delgado, *op. cit.*, p. 499 *et seq.* ; & Van Hooydonk, *op. cit.*, p. 406 *et seq.*

وقام المؤلفان بدراسةٍ تحليليةٍ مستفيضةٍ عن هذه الاتفاقيات، وعمّا إذا كانت تُشير إلى طاقمٍ على متن السفن.
(3) المرجع السابق.

(4) وتجدر الإشارة إلى أن القاعدة الأولى من هذه الاتفاقية تنص على "وجوب تطبيق القواعد على جميع السفن الموجودة في أعالي البحار، وكل المياه المتصلة بها والصالحة للملاحة"، وفيما يتعلق بتعريف السفينة، نجد أن الفقرة (أ) من القاعدة (3) تعرف السفينة على النحو الآتي: "تشمل كلمة (سفينة- vessel) كل أنواع الوحدات العائمة بما في ذلك الوحدات اللازاحية (ذات الوسادة الهوائية)، والطائرات البحرية المستخدمة أو القابلة للاستخدام كوسائل نقل"، ويجرى النص باللغة الإنجليزية على النحو الآتي:

"For the purpose of these Rules, except where the context otherwise requires: (a). The word "vessel" includes every description of water craft, including non-displacement craft, WIG craft and seaplanes, used or capable of being used as a means of transportation on water".

وفي نظرنا تُمثِّل القاعدة رقم (5) من هذه الاتفاقية عائقاً أمام السفن ذاتية القيادة؛ حيث يتعيّن وجود العنصر البشري على السفينة لإعمال أحكام هذه القاعدة، وبالتالي نوصي بأن تعديل هذه الاتفاقية سوف يُمكن هذه السفن الأخيرة من أن تعمل بشكلٍ قانونيٍّ، وتتص القاعدة رقم (5) على الآتي:

"يجب على كلِّ سفينةٍ في جميع الأوقات أن تقوم بالمراقبة البصرية والسمعية الدقيقة، بالإضافة إلى المراقبة بكافة الوسائل المتاحة التي تتناسب مع الظروف والأحوال السائدة، حتى يُمكن عمل تقريرٍ كاملٍ للموقف وخطر التصادم". وتتص باللغة الإنجليزية على النحو الآتي:

"Every vessel shall at all times maintain a proper look-out by sight and hearing as well as by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision".

انظر أيضاً:

Delgado, *op. cit.*, p. 499 *et seq.* Glenn Wright, 'Legal Issues' in Wright, *op. cit.*, p. 223.

Convention on Conditions for registration of Ships 1986⁽¹⁾ أو اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجّهة ضد سلامة الملاحة البحرية Convention for the Suppression of Unlawful Acts of Violence against the Safety of Maritime Navigation 2005 (known as SUA)⁽²⁾، أو الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969 (Protocol 1992)⁽³⁾، أو

ويذهب المؤلف الأخير إلى أن هذه الاتفاقية لم تتوقّع ظهور السفن ذاتية القيادة عند إبرامها؛ حيث يبدو جلياً أن جوهرها يتعلّق بالعنصر البشري.

(1) تتضمن المادة (2) من الاتفاقية تعريفاتٍ معيّنةٍ منها تعريف السفينة، ويجرى نصها على النحو التالي:
"لأغراض هذه الاتفاقية:

تعني "السفينة": أية سفينة بحرية ذاتية الدفع تستخدم في النقل البحري التجاري الدولي للبضائع أو الركاب أو كليهما، باستثناء السفن التي تقلّ حمولتها الإجمالية المسجلة عن 500 طن".

For the purposes of this Convention: "Ship" means any self-propelled sea-going vessel used in international seaborne trade for the transport of goods, passengers, or both with the exception of vessels of less than 500 gross registered tons,..."

بناء على ذلك يُستبعد من نطاق تطبيقها السفن التي تزيد حمولتها الإجمالية المسجلة عن 500 طن، أو السفن لا تستخدم في عمليات النقل، أو تُستخدم في هذه العمليات، ولكن لا تتمتع بطبيعة دولية.

(2) وفقاً للمادة الأولى من هذه الاتفاقية، "يعني مصطلح "سفينة" أي مركبٍ مهما كان نوعه غير مثبتٍ تشبيهاً دائماً بقاع البحر بما في ذلك الزوارق ذات الدفع الديناميكي، والمراكب القابلة للتشغيل المغمور، وأية عائمات أخرى".
وباللغة الإنجليزية:

"For the purposes of this Convention, "ship" means a vessel of any type whatsoever not permanently attached to the sea-bed, including dynamically supported craft, submersibles, or any other floating craft."

ونلاحظ أن معظم نصوص هذه الاتفاقية سيكون غير ذي صلةٍ في حالة السفن ذاتية القيادة؛ لأنها تُشير إلى وجود العنصر البشري على ظهر السفينة، انظر على سبيل المثال: المادة الثالثة، والتي يجري نصها على النحو التالي: 1- يعتبر أي شخصٍ مرتكباً لجرمٍ إذا ما قام بصورةٍ غير مشروعةٍ وعن عمدٍ بما يلي: ... (ب) ممارسة عملٍ من أعمال العنف ضد شخصٍ على ظهر السفينة، إذا كان هذا يمكن أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة للسفينة"، ويجري نصها باللغة الإنجليزية على النحو التالي:

1. Any person commits an offence if that person unlawfully and intentionally: ... 2. performs an act of violence against a person on board a ship if that act is likely to endanger the safe navigation of that ship; or...."

(3) وتتضمن الفقرة الأولى من المادة (2) من البروتوكول تعريفاً واسعاً للسفينة؛ حيث يُمكن أن يشمل تقريباً كل ما يمكن أن يُطلق عليه "مركبة بحرية أو سفينة"، ويجري نصها على النحو التالي:

"Ship" means any sea-going vessel and seaborne craft of any type whatsoever constructed or adapted for the carriage of oil in bulk as cargo, provided that a ship capable of carrying oil and other cargoes shall be regarded as a ship only when it is actually carrying oil in bulk as cargo and during any voyage following such carriage unless it is proved that it has no residues of such carriage of oil in bulk aboard.

وباللغة العربية:

اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea⁽¹⁾.

وينطبق نفس الأمر على العديد من الاتفاقيات الدولية بشأن القانون البحري الخاص المتعلقة أو التي تركز على السفن؛ حيث إنها لم تُقدّم أيّ تعريفٍ للسفينة⁽²⁾، منها على سبيل المثال: معاهدة بروكسل لتوحيد بعض قواعد المصادمات البحرية Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels (Brussels 1910)⁽³⁾ أو اتفاقية تحديد

"(السفينة): تعني أي سفينة بحرية أو مركب بحريّ من أي نوع كان يتم بناؤه أو تكييفه لنقل النفط بكميات كبيرة كسحنة، بشرط أن تُعتبر السفينة القادرة على حمل النفط وغيرها من الشحنات سفينةً فقط عندما تحمل فعلياً النفط بكميات كبيرة أثناء الشحن وأثناء أي رحلة بعد هذا النقل، ما لم يثبت أنه لا يوجد به مخلفات من هذا القبيل لنقل النفط بكميات كبيرة".

(1) تتضمن المادة (1) من The Hague-Visby Rules - The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968 على تعريف للسفينة وهو كما يلي: (د) "السفينة" تعني أي سفينة تُستخدم لنقل البضائع عن طريق البحر"، وبالإنجليزية:

"(d) 'Ship' means any vessel used for the carriage of goods by sea."

وفيما يخص Partly by Sea المعروفة بـ ("The Rotterdam Rules- 2008")، تنص الفقرة (25) من المادة الأولى على تعريف مماثل تقريباً للتعريف الوارد في The Hague-Visby Rules؛ حيث إن "السفينة" تعني أي سفينة تُستخدم لنقل البضائع عن طريق البحر".

"Ship" means any vessel used to carry goods by sea."

(2) انظر:

Delgado, *op .cit.*, p. 500 *et seq.*

(3) لا تتضمن هذه المعاهدة أيّ تعريفٍ لمصطلح "السفينة"، ولكن يجب النظر إلى المادة (8) منها؛ حيث إنها تمثل أهميةً للسفن ذاتية القيادة، خاصةً فيما يتعلّق ببعض التزامات الرُّبّان في حالة التصادم، ويجرى نص هذه المادة على النحو الآتي:

" After a collision, the master of each of the vessels in collision is bound, so far as he can do so without serious danger to his vessel, her crew and her passengers, to render assistance to the other vessel, her crew and her passengers. He is likewise bound so far as possible to make known to the other vessel the name of his vessel and the port to which she belongs, and also the names of the ports from which she comes and to which she is bound. A breach of the above provisions does not of itself impose any liability on the owner of a vessel."

ويجرى نصها باللغة العربية على النحو التالي: "بعد التصادم، يكون رُبّان كلّ سفينة في حالة تصادمٍ ملتزماً، بقدر ما يمكنه القيام بذلك دون أي خطرٍ جسيمٍ على سفينته وطاقمها وركابها، لتقديم المساعدة للسفينة الأخرى وطاقمها وركابها، وهو ملزمٌ

المسئولية المتعلقة بالمطالبات البحرية لعام 1976 Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976⁽¹⁾، أو الاتفاقيات الدولية بشأن الامتيازات والرهن البحرية 1926/1993 International Conventions on Maritime Liens and Mortgages 1926 and 1993. وعلى الرغم من أن هاتين الاتفاقيتين الأخيرتين لا تتضمنان تعريفاً للسفينة لتحديد نطاق تطبيقهما؛ فإن هذا لا يمنع من تطبيق نصوصهما على الامتيازات البحرية، وعلى الرهن المسجلة المتعلقة بالسفن ذاتية القيادة⁽²⁾.

وحرى بالإشارة أن ما تم ذكره حالاً لن يُؤثّر أو يُغيّر من الوضع الراهن للاتفاقيات أو المعاهدات البحرية الموجودة بالفعل في حالة استخدام السفن ذاتية القيادة، بشرط أن تستوفي هذه السفن الشروط الفنية المطلوبة لأغراض التعريفات المنصوص عليها⁽³⁾.

وعلى الرغم من ذلك، كما سنرى لاحقاً، قد يُؤثّر، بشكلٍ جديّ، عدم وجود طاقمٍ على ظهر السفينة على بعضٍ من العقود التي تُنظّمها الاتفاقيات أو المعاهدات المذكورة (على سبيل المثال، الالتزام بصلاحية السفينة للملاحة في معاهدات النقل البحري)⁽⁴⁾.

أيضاً قدر الإمكان بإبلاغ السفينة الأخرى باسم سفينته والميناء الذي تنتمي إليه، وأيضاً أسماء الموانئ التي تأتي منها والتي ترتبط بها، وعدم الالتزام بالأحكام المذكورة أعلاه لا يفرض بحد ذاته أي مسؤولية على مالك السفينة".

(1) الاتفاقية المتعلقة بتحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية لعام 1976 Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC 1976). تم إقرار هذه الاتفاقية في لندن في 19 نوفمبر 1976 ودخلت حيز النفاذ في 1 ديسمبر 1986. لمزيد من المعلومات، راجع موقع المنظمة البحرية الدولية على شبكة الإنترنت:

<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202014.pdf>

وتُعرف هذا الاتفاقية أيضاً بـ"معاهدة لندن London Convention". وتجدر الإشارة إلى أن هناك بروتوكولاً لتعديل هذه الاتفاقية (لندن) تم إقراره في عام 1996 (بروتوكول 1996)، ونص هذا البروتوكول متاحاً على الموقع التالي على شبكة الإنترنت:

<http://folk.uio.no/erikro/WWW/LLMC-96.html>.

تم الاطلاع على الموقع بتاريخ: 10 يوليو 2020.

(2) انظر أيضاً:

Delgado, *op. cit.*, p. 502 (ft. 33).

(3) المرجع السابق، ص 502.

(4) المرجع السابق، الموضع نفسه.

الفرع الثاني

تعريف السفينة وفقاً لقانون التجارة البحرية المصري

تعريف السفينة وفقاً لقانون التجارة البحرية المصري:

وفقاً للقانون رقم (8) لسنة 1990 بإصدار قانون التجارة البحرية المصري تُعرّف السفينة على أنها "كل منشأة تعمل عادةً، أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية، ولو لم تهدف إلى الربح". من هذا التعريف يمكن القول بضرورة توافر عناصر معينة حتى تكتسب المنشأة العائمة وصف السفينة، وتوجد هذه العناصر هو الذي يحدّد نطاق تطبيق القواعد القانونية التي يتضمّننها الباب الأول من قانون التجارة البحرية والمتعلّقة بالسفينة.

وتتمثّل العناصر التي يجب أن تتوافر حتى تُوصف المنشأة العائمة بأنها "سفينة" في الآتي:

العنصر الأول: السفينة منشأة.

العنصر الثاني: تخصيص المنشأة للملاحة البحرية.

العنصر الثالث: القيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد.

وستنوّلى شرح كلّ من هذه العناصر بإيجازٍ لتحديد ما إذا كان مفهوم السفينة ذاتية القيادة يدخل في هذا التعريف، ويتوافق مع هذه العناصر أم لا، وفي حالة توافرها في هذا النوع من السفن، فإن هذا يعنى أن القانون المصري لا يوجد به ما يمنع من تطبيق أحكامه المتعلّقة بتعريف السفينة على السفن ذاتية القيادة.

العنصر الأول: السفينة منشأة.

تعد السفينة أداةً للملاحة البحرية⁽¹⁾، وهي من صنع الإنسان⁽¹⁾، وبناءً على ذلك تعتبر منشأةً

(1) انظر: د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، 2007، ص41، واصفاً إياها بأنها "الأداة الرئيسية للملاحة البحرية". انظر أيضاً: د. محمود سمير الشرقاوي ود. محمد القليوبي، القانون البحري، دار النهضة العربية، 2008، ص43، (ذاكرين أنه "إذا كان القانون البحري هو قانون الملاحة البحرية، فإن السفينة هي أداة هذه الملاحة").

الغرض من بنائها هو استخدامها في الملاحة البحرية بصفة معتادة⁽²⁾.

ويرى جانب من الفقه-ونحن نؤيده- أنه بعد التعريف السابق للسفينة لا توجد أهمية للاعتداد بطريقة بنائها أو أوصافها؛ سواء من حيث الشكل ومادة صنعها أو قدرتها على مواجهة الأخطار البحرية⁽³⁾، وأيضاً لا يعتد بطريقة تسييرها، سواء بالشرع أو بالبخر، وأياً كان نوع الطاقة المستخدمة في تسيير السفينة⁽⁴⁾، فلا يجب أن يتم التمييز بين السفن من حيث الحمولة، فيستوى أن المنشأة كبيرة الحجم أو صغيرة الحجم⁽⁵⁾.

وتجدر الإشارة إلى أن وصف السفينة لا يتوقف على نوع الملاحة التي تقوم بها سواء كانت ملاحية صيد أو تجارة أو نقل المسافرين، لأن المشرع أطلق وصف السفينة على المنشأة التي تخصص للملاحة البحرية، سواء هدفت إلى تحقيق الربح أو لم تهدف إلى ذلك⁽⁶⁾، ولا يتوقف أيضاً على ضرورة اكتمال بناء المنشأة؛ حيث إنها تكتسب وصف السفينة في مرحلة البناء؛ إذ تكون محلاً لبعض التصرفات، فيجوز رهنها وهي في دور البناء⁽⁷⁾.

وبناءً على ذلك يمكن القول إنه فيما يتعلق بهذا العنصر (السفينة منشأة)، فإن السفن ذاتية القيادة تستوفي هذا العنصر؛ حيث يطبق القانون سواء كان تسيير السفينة بالشرع أو بالبخر أو كانت ذاتية

(1) د. محمد السيد الفقي، القانون البحري: السفينة- أشخاص الملاحة البحرية- إيجار السفينة- النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، 2007، ص31.

(2) انظر: د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة، 2004، ص17. ويشترط في المنشأة أن تكون "عائمة"، بمعنى آخر يُشترط أن تكون صالحة للعوام، وبالتالي فإن أي منشأة تسيير في قاع البحر دون أن يكون لها مقدرة على ترك سطح الأرض لا يصدق عليها وصف السفينة، انظر د. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص32.

(3) انظر: د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص 17. د. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص32.

(4) انظر: د. محمود مختار بري، قانون التجارة البحرية، القاهرة، دار النهضة العربية، 1999، ص35. د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص42. د. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص32. د. كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، 2007، ص30.

(5) انظر: د. مختار بري، مرجع سابق، ص34، وص35. د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص42. د. كمال حمدي، مرجع سابق، ص30. د. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص32.

(6) انظر: د. مختار بري، مرجع سابق، ص 35. د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص42. د. كمال حمدي، مرجع سابق، ص30.

(7) انظر: د. مختار بري، مرجع سابق، ص34. د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص42-43. د. كمال حمدي، مرجع سابق، ص31.

القيادة تسيير بالتحكم من بعد أو كانت مستقلة تماماً، ولكن قد نكون أمام مشكلة فيما يتعلق بنوع الملاحة التي تقوم بها السفينة (أو المنشأة)، فهل يمكن أن نكون أمام سفن ذاتية القيادة وتقوم بأنشطة صيد؟ أرى أنه من الصعب تصوّر ذلك؛ حيث إن تواجد العنصر البشري يعتبر عاملاً أساسياً في هذا النوع من أنواع الملاحة البحرية، هذا بالإضافة إلى أن مشروعات السفن ذاتية القيادة المستقلة autonomous unmanned ships الحالية ليست معدة لأغراض أنشطة الصيد.

العنصر الثاني: تخصيص المنشأة للملاحة البحرية.

ينص القانون على أن السفينة هي المنشأة التي تعمل عادةً أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية، وتخصيص السفينة للملاحة البحرية، وإن كان يتضمّن أن السفينة صالحة للملاحة البحرية، فإنه يعتبر شرطاً أساسياً لكي تكتسب المنشأة وصف السفينة⁽¹⁾، وتبرير ذلك "أن العديد من مجاري المياه الداخلية في مصر، كنهر النيل والبحيرات، تسمح لمنشآت كبيرة الحجم نسبياً بالملاحة فيها، وتكون هذه المنشآت في الوقت ذاته صالحة للملاحة البحرية؛ ولذلك، ومن أجل عدم إخضاع المراكب المخصصة للملاحة النهرية لأحكام القانون البحري، لزم أن تكون المنشأة مخصصة للملاحة البحرية، مع عدم الاكتفاء بصلاحياتها لهذه الملاحة"⁽²⁾.

ويعني التخصيص للملاحة البحرية أن تكون لدى المنشأة القدرة الذاتية للسير في البحر ومواجهة المخاطر⁽³⁾، وبناءً على ذلك يخرج من عداد السفن المنشأة العائمة التي تعمل داخل الموانئ، ولا تغادر منها مثل: الرافعات المائية، والصنادل، والكرافات، والزوارق، والأرصفة العائمة، وقوارب الغطس⁽⁴⁾، ويُستبعد أيضاً من نطاق مفهوم السفينة وفقاً لقانون التجارة البحرية المصري، المنشآت التي تطفو على سطح البحر، كالجسور العائمة، والأحواض العائمة، والأرصفة العائمة، والمدارس العائمة، والفنادق

(1) انظر: د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 42.

(2) د. هانى دويدار، مرجع سابق، ص 20. انظر أيضاً: د. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 40.

(3) انظر: د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 42.

(4) د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 34؛ حيث إن هذه المنشآت لم يتم إعدادها للملاحة البحرية. انظر أيضاً: د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 43. د. محمود سمير الشرقاوي ود. محمد القليوبي، مرجع سابق، ص 46. د. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 39-40.

العائمة⁽¹⁾، ويُستبعد كذلك العوامات المخصصة للإقامة من مفهوم السفينة، حتى لو كان في إمكانها القيام بالملاحة، طالما أن الملاحة تتم بصورةٍ عرضيةٍ؛ حيث لا يعتبر هذا النشاط هو النشاط المعتاد المخصصة له هذه العوامات⁽²⁾.

وفيما يتعلّق بضرورة تخصيص السفينة للملاحة البحرية حتى تسري بصددها أحكام قانون التجارة البحرية المصري، فإننا نرى ضرورة سريان هذا الشرط على السفن ذاتية القيادة؛ حيث إنها ستستخدم غالباً في الشحن البحري، أما عن السفن أو المنشآت ذاتية القيادة التي تخصص للملاحة الداخلية، فيسري بصددها القوانين المتعلقة بها.

العنصر الثالث: القيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد.

يشترط القانون لاعتبار المنشأة البحرية سفينةً، بالإضافة إلى كونها صالحةً ومخصصةً للملاحة البحرية، أن تقوم بهذه الملاحة بصفةٍ معتادةٍ⁽³⁾، ويُستفاد من ذلك أن القانون لا يلزم أن يكون نشاط السفينة مقصوراً على الملاحة البحرية؛ حيث يكفي بأن تباشر هذه الملاحة على وجه الاعتياد⁽⁴⁾.

وبناءً على ذلك، تظلّ المنشأة محتفظةً بوصف السفينة على الرغم من قيامها برحلةٍ نهريّةٍ أو أكثر طالما تم ذلك بصفةٍ عارضةٍ⁽⁵⁾، ولا يُغيّر من وصف المنشأة وكونها سفينةً: هلاكها بعد أول رحلةٍ بحريةٍ تقوم بها، أو عدم قيامها بأيّ رحلةٍ بحريةٍ؛ حيث يشترط فقط أن تكون مخصصةً للقيام بالملاحة البحرية⁽⁶⁾.

ويثور التساؤل فيما يتعلّق بتكييف المنشأة التي تقوم ببعض الرحلات البحرية، وفي نفس الوقت ببعض الرحلات الداخلية؛ حيث إنهما يعتبران من قبيل النشاط المعتاد لهذه المنشأة، وذهب رأى في الفقه إلى أن العبرة في تكييف المنشأة على أنها سفينة أو مركب "تكون بالنشاط الغالب، فيلزم أن تكون الملاحة

(1) انظر: د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 43. د. هاني دويدار، ص 21. د. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 39-40.

(2) د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص 21.

(3) انظر: د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 42.

(4) انظر: د. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 42.

(5) انظر: د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 42. د. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 42.

(6) انظر: د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 42. د. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 43.

البحرية هي النشاط الغالب للمنشأة حتى تكتسب وصف السفينة"⁽¹⁾.

ونرى الاكتفاء فقط بأن تكون الملاحة البحرية نشاطاً معتاداً للمنشأة حتى توصف بأنها سفينة، على الرغم من أنها قد تقوم برحلاتٍ نهريّةٍ على وجه الاعتياد⁽²⁾، وتبرير ذلك يرجع إلى "صعوبة الوقوف على النشاط الغالب من جهة، ولإكتفاء المشرّع بالنص على صفة الاعتياد دون اشتراط أن تقوم المنشأة بالملاحة البحرية بصفة رئيسية من جهةٍ أخرى"⁽³⁾، ولا يُثير هذا الأمر أيّ مشكلةٍ مع السفن ذاتية القيادة؛ حيث إنها ستستخدم في الغالب الأعم - وفقاً للمشروعات التي تجري الآن - في عمليات النقل البحري للبضائع.

(1) انظر: د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 37. د. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 43.

(2) قال بهذا الرأي الأستاذ الدكتور هاني دويدار، مرجع سابق، ص 25.

(3) المرجع السابق.

المبحث الثاني

التحديات القانونية التي تواجه السفن ذاتية القيادة

تمهيداً وتقسيم:

يُعدُّ الافتقار إلى وجود أيِّ عنصرٍ بشريٍّ فعلياً على متن السفينة من المعوقات التي تقف أمام اعتبار السفينة ذاتية القيادة سفينةً تتوافر فيها متطلبات الصلاحية للملاحة؛ ذلك لأن هناك الكثير من المعاهدات والاتفاقيات الدولية التي تتطلب مستوياتٍ آمنةً لعددٍ معينٍ من طاقم السفينة، وهي تتطلب ذلك ليس فقط لأغراض السلامة في البحر، بل لتحديد ما إذا كانت السفينة صالحةً للملاحة⁽¹⁾.

في هذا المبحث سنتناول ما هي المتطلبات التي يجب أن تتوافر حتى تكون السفينة صالحةً للملاحة، وندرس مدى توافر هذه المتطلبات في السفن ذاتية القيادة، بالإضافة إلى دراسة التحديات القانونية التي تواجه هذا النوع من السفن.

وبناءً على ذلك، سنُقسِّم هذا المبحث إلى مطلبين:

المطلب الأول: السفن ذاتية القيادة وصلاحيتها للملاحة البحرية.

المطلب الثاني: التحديات القانونية التي تواجه السفن ذاتية القيادة في العقود البحرية.

(1) انظر:

Luci Carey, *op. cit.*, p. 4.

المطلب الأول

السفن ذاتية القيادة وصلاحياتها للملاحة البحرية

تمهيدٌ وتقسيم:

يلتزم مالك السفينة بإعداد سفينةٍ صالحةٍ للملاحة، وهذا الالتزام لا يقتصر على السفينة فقط، ولكن يمتدُّ ليشمل تزويدها بالمعدات والآلات والطاقم على متنها، ولكن مع السفن ذاتية القيادة لا يوجد على متنها طاقمٌ، فكيف نُكَيِّف هذا الالتزام مع واقع السفن ذاتية القيادة؟

نركز في هذا المبحث على ما إذا كانت السفن ذاتية القيادة تُعدُّ سفنًا صالحةً للملاحة البحرية أم لا؛ وذلك للمتطلبات والاشتراطات التي تنص عليها الاتفاقيات والمعاهدات الدولية ذات الشأن، وأيضًا وفقًا لأحكام قانون التجارة البحرية المصري.

وعليه سنُقسِّم هذا المطلب إلى الفرعين الآتيين:

الفرع الأول: صلاحية السفن ذاتية القيادة للملاحة وفقًا للاتفاقيات والمعاهدات الدولية.

الفرع الثاني: صلاحية السفن ذاتية القيادة للملاحة وفقًا لقانون التجارة البحرية المصري.

الفرع الأول

صلاحية السفن ذاتية القيادة للملاحة وفقًا

للاتفاقيات والمعاهدات الدولية

يمكن القول بأنه يُقصد بصلاحية السفينة للملاحة "قدرة السفينة على الملاحة في البحر، ولا سيَّما قدرتها على مواجهة أهوال البحار والمخاطر الطارئة التي تتعرَّض لها خلال الرحلة البحرية"⁽¹⁾، وتجدر الإشارة إلى أن مصطلح "صلاحية السفينة للملاحة" لا يشمل حالة السفينة المادية فقط، بل يمتد ليشمل

(1) انظر: د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 42. د. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 38.

عوامل أخرى، مثل: حمولة السفينة، وخط سيرها، ومهمتها، بالإضافة إلى الطاقم على متنها⁽¹⁾، فوفقاً للمادة الثالثة من قواعد لاهاي- فيسبي The Hague-Visby Rules⁽²⁾ "يلتزم الناقل قبل الرحلة وفي بدايتها ببذل العناية، بجعل السفينة صالحةً للملاحة، وبتزويد السفينة بالعاملين، والمعدات، والإمدادات، بشكلٍ سليمٍ"⁽³⁾.

وتمثّل صلاحية السفينة للملاحة، فيما يتعلّق بعقود النقل البحري للبضائع في هذه الجزئية، الالتزام الرئيسي الذي يقع على عاتق الناقل قبل الرحلة وعند بدايتها⁽⁴⁾؛ ولهذا الموضوع أهمية خاصة فيما يتعلّق بالسفن ذاتية القيادة؛ حيث إن عدم وجود طاقمٍ على متن السفينة يؤثر تأثيراً بالغاً على الالتزام المحدّد المتمثّل في "تزويد السفينة بالعاملين، والمعدات، والإمدادات، بشكلٍ سليمٍ"، الذي يُعدُّ في حدِّ ذاته التزاماً متفرّعاً من الالتزام الأصلي المتمثّل في ضرورة التأكد من أن السفينة صالحةً للملاحة البحرية، وبناءً على ذلك قد يُجادل البعض بأن السفن ذاتية القيادة unmanned ships لا تُعدُّ سفينةً مجهزةً، ممّا قد يُوجي

(1) انظر:

Chwedczuk, *op. cit.*, p. 141.

ويرى الكاتب أن السفينة تكون صالحةً للملاحة عندما تكون مناسبةً بشكلٍ معقولٍ للإبحار ونقل حمولته، ويعتبر هذا معياراً نسبياً يعتمد على عددٍ من العوامل، منها: السفينة، ومهمتها، ومسارها، وحمولتها، وطاقمها.

(2) انظر:

The Hague-Visby Rules concerning the carriage of goods by sea are "The Hague Rules:" "International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (Brussels 1924) as modified by the Visby Amendments (Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading (Brussels 1968)). These rules were amended in Brussels by the SDR Protocol (Brussels 1979).

وتجدر الإشارة إلى أن قواعد لاهاي- فيسبي المتعلقة بنقل البضائع عن طريق البحر هي "قواعد لاهاي": "الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض قواعد القانون المتعلقة بسندات الشحن (بروكسل 1924)) بصيغتها المعدلة بتعديلات فيسبي (بروتوكول تعديل الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض قواعد القانون المتعلقة بسندات الشحن (بروكسل 1968))، تم تعديل هذه القواعد في بروكسل من خلال بروتوكول حقوق السحب الخاصة (بروكسل 1979). للمزيد من التفصيل، انظر:

<http://euro-marine.eu/hague-visby-rules>

آخر زيارة بتاريخ: 10 يوليو 2020.

(3) وهذا الالتزام باللغة الإنجليزية:

"The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to: (a) Make the ship seaworthy;(b) Properly man, equip and supply the ship...;"

وهذه القواعد متاحة على شبكة الأنترنت على الموقع الآتي:

<http://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html>

آخر زيارة بتاريخ: 10 يوليو 2020.

(4) انظر: د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص304.

بعدم صلاحيتها للملاحة، وبالتالي يُعدُّ إخلالاً تعاقدياً من قبل الناقل في بداية الرحلة⁽¹⁾.

ونلاحظ أن هذه القواعد تُلزم الناقل بالقيام ببذل العناية بخصوص تنفيذ هذه الالتزامات، وبالتالي فإنه يُعدُّ أنه قد أوفى بالتزامه عندما يثبت أنه قام أو بذل العناية المعقولة، أو "الهمة الكافية due diligence" في رصد أو مراقبة ظروف السفينة الملاحية قبل الرحلة أو عند بدايتها⁽²⁾.

ويُتملُّ افتقاد العنصر البشري في السفن ذاتية القيادة الفارق الرئيس بينها وبين السفن التقليدية؛ ولذلك قد يكون أمراً ضرورياً التركيز على التزام الناقل المتعلق بتزويد السفينة بمعدات⁽³⁾، ولا يقتصر التزام الناقل فقط على تزويد السفينة بعددٍ كافٍ من أفراد الطاقم، بل يمتد التزامه ليشمل الالتزام بضمان كفاءة الطاقم المهنية أيضاً⁽⁴⁾.

ونرى أن الالتزام "ببذل العناية due diligence" غير متوافرٍ إذا كان طاقم السفينة غير ملائم بما يكفي بالنسبة إلى هذه السفينة والرحلة التي تقوم بها، ونفس الأمر يكون متحققاً إذا كان الطاقم غير كفؤٍ من ناحية التدريب والخبرات⁽⁵⁾، ولا يقتصر هذا الالتزام على توقيت قبل الرحلة أو عند بدايتها، بل يستمر خلال الرحلة كلها، وبناءً على ذلك، نرى أن كفاءة (أو انعدام كفاءة) أفراد الطاقم، وليس عددهم على متن

(1) انظر:

Chwedczuk, *op. cit.*, p. 142.

ويذكر المؤلف عدداً من الأحكام القضائية الأمريكية التي اعتبرت أن السفينة تكون غير صالحة للملاحة في حالة عدم وجود عددٍ كافٍ أو غير مؤهلٍ من طاقم السفينة. انظر أيضاً:

Delgado, *op. cit.*, p. 506.

وأكدت المحكمة في *Hong Kong Fir Shipping Co v Kawasaki Kisen Kaisah* [1962] 2 WLR 474 أن الطاقم غير الكفؤ أو قليل العدد يُمكن أن يتسبب في جعل السفينة غير صالحة للملاحة، وبناءً على ذلك، مجرد احتمال عدم وجود طاقمٍ على متن السفينة، قد يجعلها غير صالحة للملاحة. انظر:

Carey, *op. cit.*, p.4.

وعلى الرغم من هذا الحكم، أفاد البائعون - في قضيةٍ أخرى - بأنه في حالة كفاءة الطاقم ومدى توافره، يجوز اعتماد صلاحية السفينة للملاحة على الرغم من "قلة العدد"، وتحدد كفاءة الطاقم عوضاً عن عدد أفرادها ما إذا كانت السفينة صالحةً للملاحة، وبتطبيق هذا الرأي، يمكن القول بأن المستويات الآمنة للسفينة تكون متوافرةً على الرغم من قلة العدد أو افتقاره بشرط توافر كفاءة مراقبي الشواطئ لتأكيد الملاحة الآمنة للسفينة. انظر: المرجع السابق، الموضوع نفسه.

(2) انظر: د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص304، انظر أيضاً: د. مختار بريري، مرجع سابق، ص334.

(3) انظر:

Delgado, *op. cit.*, p. 506.

(4) المرجع السابق.

(5) المرجع السابق، ص507.

السفينة، يُعدُّ العنصر الحاسم في تحديد صلاحية السفينة للملاحة⁽¹⁾.

وبتطبيق ذلك على السفن ذاتية القيادة، يُمكن القول بأنه طالما أن مراقب الشاطئ يتمتع بالأهلية والتدريب اللازم، والخبرة المناسبة على قيادة السفينة، وتشغيل معداتها بكفاءة وأمان⁽²⁾، فإن عدم وجود عنصر بشريٍّ على متنها لن يُشكِّل إخلالاً بالالتزام بجعل السفينة صالحةً للملاحة⁽³⁾.

ويمكن القول بأنه في حالة السفن التقليدية التي بها طاقمٌ، يكون الرُّبَّان والطاقم على متن السفينة بينما في حالة النقل البحري عبر السفن ذاتية القيادة، يُعتدُّ بالموظفين العاملين على الشاطئ كَرُبَّان وطاقم للسفينة، وعلى ذلك يتم تحديد العنصر الفاصل فيما يتعلَّق بالكفاية والكفاءة بموجب منطقٍ قانونيٍّ مماثلٍ فيما يتعلَّق بالموظفين العاملين على الشاطئ⁽⁴⁾.

وتضمَّنت المادة (14) من "اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً" (قواعد روتردام (Rotterdam-Rules)⁽⁵⁾)، التزاماً معيناً على الناقل؛ حيث يلتزم بجعل السفينة صالحةً للملاحة والإبقاء عليها كذلك قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها وأثنائها، ونص المادة السابقة كالاتي:⁽⁶⁾

(1) المرجع السابق، الموضع نفسه.

(2) قد يكون حاملاً لشهاداتٍ ساريةٍ وتدريبٍ مهمةٍ وفقاً للشروط التي ينص عليها قانون دولة العلم. انظر في هذا الصدد:

Carey, *op. cit.*, p. 7.

(3) انظر:

Delgado, *op. cit.*, p. 508.

وعلى الأرجح ستكون السفينة ذاتية القيادة غير صالحةً للملاحة فقط في حالة حدوث مشكلةٍ ما تتطلب وجود عنصرٍ بشريٍّ لتداركها، مثل التخلص من شحنةٍ خطيرة. انظر:

Carey, *op. cit.*, p. 7.

(4) انظر:

Delgado, *op. cit.*, p. 508.

(5) وباللغة الإنجليزية:

The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (known as the Rotterdam Rules). Its final draft was approved by the UNCITRAL Commission during its 41st session in June-July 2008.

للمزيد من التفصيل، انظر:

<https://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Legal/Rotterdam-Rules.aspx>

آخر زيارة بتاريخ: 10 يوليو 2020.

(6) هذا النص مأخوذاً من الترجمة العربية لنص الاتفاقية المتوافرة على الموقع الآتي:

https://www.uncitral.org/pdf/arabic/texts/transport/Rotterdam_Rules/Rotterdam-Rules-A.pdf

"يكون الناقل ملزمًا، قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها وأثنائها، ببذل العناية الواجبة من أجل:

- (أ) جعل السفينة صالحة للإبحار والإبقاء عليها كذلك؛
 (ب) وتطعيم السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو الملائم، وإبقائها مطعّمةً ومزوّدةً بالمعدات والإمدادات على هذا النحو طوال الرحلة؛
 (ج) وجعل عنابر السفينة وسائر أجزائها التي تُنقل فيها البضائع، وما يُوفّره الناقل من حاويات تنقل البضائع فيها أو عليها، مهيأةً وآمنةً لتلقي البضائع ونقلها، والحفاظ عليها، والإبقاء عليها كذلك".

وبناءً على ذلك يلتزم الناقل ببذل العناية الواجبة بجعل السفينة صالحة للإبحار أو للملاحة والإبقاء عليها كذلك، بالإضافة إلى تزويد السفينة بالطاقم والمعدات والإمدادات والإبقاء عليها كذلك طيلة مدة الرحلة على النحو الملائم، ويُلاحظ كذلك أن هذا الالتزام لا يقتصر فقط على فترة "قبل الرحلة أو في بدايتها" فحسب، بل يمتدُّ ليشمل طيلة مدة الرحلة البحرية حتى بلوغ وجهتها.

وعلى ذلك يُمكن القول بأنه لا شك في تحمُّل الناقل البحري، بصورةٍ غير مباشرةٍ، مسؤولية الضرر الناتج عن الأخطاء التي يرتكبها مراقبو الشاطئ بصفتهم وكلاء الناقل أو موظفيه، وهذا طبقاً للمادة رقم (4) من قواعد لاهاي - فيسبي The Hague-Visby Rules⁽¹⁾.

ومع ذلك وبالنسبة إلى إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب أفعال أو إهمال أو تقصير زبّان السفينة أو البحار أو المرشد البحري أو موظفي الناقل فيما يتعلّق بالإبحار بالسفينة أو إدارتها⁽²⁾، توجد

آخر زيارة بتاريخ: 10 يوليو 2020.

(1) ويجرى نص الفقرة الثانية من المادة الرابعة على النحو الآتي:

" (q) Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage."

ويطبق الأمر نفسه بالنسبة لقواعد روتردام وقواعد هامبورج. انظر:

Delgado, *op. cit.*, p. 509.

(2) انظر: الفقرة (أ) (2) من المادة (4) من قواعد لاهاي - فيسبي، والتي يجرى نصها على النحو الآتي:

"2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from:
 (a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship. "

بعض التساؤلات بخصوص ذلك؛ حيث إن هذا الإعفاء لا يسري فقط على رُبان السفينة، بل على أفراد الطاقم أيضًا - ممّن يتعاونون مع الناقل في الملاحة بالسفينة أو إدارتها- وبالتالي يُمكن القول بأن مراقب الشاطئ التابع للسفينة ذاتية القيادة يُعتبر واحدًا منهم⁽¹⁾، وبناءً على ذلك، يُعفى الناقل البحري من المسؤولية في حالة الأضرار أو الخسارة الناتجة عن إهمال أو خطأ مراقب الشاطئ.

الفرع الثاني

صلاحية السفن ذاتية القيادة للملاحة وفقًا للقانون المصري

وكما سبق أن ذكرنا، يُقصد بصلاحية السفينة للملاحة قدرة السفينة على الإبحار في البحر ولا سيّما قدرتها على مواجهة أهوال البحار والمخاطر العرضية التي تتعرض لها بحكم الضرورة على مدار الرحلة⁽²⁾، وبعبارةٍ أخرى، يجب على الناقل البحري أن يتولّى إعدادها وتجهيزها بكل ما يلزم للقيام بالرحلة البحرية، فعلى سبيل المثال يجب عليه أن يضمن صلاحية السفينة للملاحة لاستلام الشحنة على متنها ونقلها بشكلٍ آمنٍ إلى مكان وجهتها، مع الأخذ في الاعتبار الظروف المتوقعة التي تواجه الرحلة المخطّط لها ومراحلها وطبيعة الشحنة المتعاقد على نقلها.

وهذا ما نصّت عليه صراحةً المادة 214 من قانون التجارة البحرية المصري؛ حيث ألزمت الناقل البحري بـ"إعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة، ولتنفيذ السفر المتفق عليه، ونقل نوع البضاعة التي تُشحن فيها، وعليه إعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها وحفظها"؛ فالمشرّع المصري لم يقصر التزام الناقل البحري على إنجاز عملية النقل والمحافظة على البضائع المنقولة، إنما ألزمه أيضًا ضرورة التأكد من أن السفينة صالحة للملاحة، وأنها صالحة أيضًا لتنفيذ النقل على الوجه الأمثل للمحافظة على البضائع⁽³⁾، ويعنى هذا أن الناقل عليه التأكد من متانة بدن السفينة وكفاءة أجهزة القيادة والتوجيه وقبل ذلك ماكيناتها، ويلتزم أيضًا بتزويد السفينة بكل ما تحتاج

(1) انظر:

Delgado, *op. cit.*, p. 509.

(2) قارب: د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 43.

(3) انظر: د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 334؛ حيث يؤكد سيادته -رحمه الله- على أن التزام الناقل هنا هو التزامٌ بنتيجة.

إليه من مهماتٍ ومؤنٍ وبطاقمٍ مؤهَّلٍ وكفءٍ حسب ما تقضى القوانين واللوائح⁽¹⁾.

وهذا الالتزام الأخير مهمٌ؛ حيث يلتزم الناقل البحري بتزويد السفينة بطاقمٍ مؤهَّلٍ وكفءٍ حسب ما تقضى القوانين واللوائح، ولكن فيما يتعلَّق بالسفن ذاتية القيادة، هل يمكن اعتبار أن الناقل قد وفَّى بهذا الالتزام بمجرد وجود مراقبٍ على الشاطئ مؤهَّلٍ وكفءٍ في غرفة المراقبة يقوم بتحريك دَفَّة السفينة باستخدام الحاسب الآلي؟ نرى صحة هذا التوجُّه؛ حيث سيقوم المراقب على الشاطئ بكلِّ الوظائف والمهام التي تُطلَب من طاقم السفينة.

وتقوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية المصري على أساس إخلاله بالالتزام بتحقيق نتيجة؛ حيث يلتزم بنقل البضائع بحرًا كاملةً وسليمةً، وفي الميعاد المحدد، ولذلك يُسأل عن الهلاك والتلف والتأخير⁽²⁾.

وتنص الفقرة الأولى من المادة (227) من قانون التجارة البحرية على أن "يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها، إذا حدث الهلاك أو التلف في المدَّة بين تسلُّم الناقل للبضائع في ميناء الشحن، وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها، أو إيداعها طبقاً للمادة السابقة"، وفي حالة التأخير، تنص المادة (240) من نفس القانون على أن "يُسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضائع إلا أثبت أن التأخير يرجع إلى سببٍ أجنبيٍّ لا يدَّ له فيه".

ومن ناحيةٍ أخرى، لا يستطيع الناقل البحري دفع المسؤولية السابقة إلا بإثبات السبب الأجنبي في إحداث الهلاك أو التلف أو التأخير⁽³⁾، وهذا ما قرَّره القانون المصري؛ حيث تنص المادة 229 من قانون التجارة البحرية على أن "يُعفى الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في (الفقرة 1) من المادة 227 من هذا القانون، إذا ثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سببٍ أجنبيٍّ لا يدَّ له أو لنائبه أو لأحدٍ من تابعيه فيه"، ونفس الأمر فيما يتعلَّق بالنسبة للمسؤولية عن التأخير؛ حيث يجوز للناقل أن يدفع مسؤوليته عن التأخير إذا أثبت السبب الأجنبي.

(1) انظر: د. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 332.

(2) انظر: د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 304. د. مختار بري، مرجع سابق، ص 335، وأيضًا ص 366. د.

هاني دويدار، مرجع سابق، ص 272-273. د. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 345.

(3) انظر: د. مختار بري، مرجع سابق، ص 335، وأيضًا ص 366. د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص 273. د. محمد

السيد الفقي، مرجع سابق، ص 345.

وتجدر الإشارة إلى أن السبب الأجنبي هو "كلٌ موجبٌ لإحداث الضرر لا يكون للناقل يدٌ في حدوثه"، وقد ذهبت محكمة النقض المصرية إلى القول بأن تأكيد إثبات السبب الأجنبي يؤدي إلى عدم ارتكاب الناقل البحري ثمة فعل أدى إلى حدوث الضرر، وتتفق إذاً كلُّ رابطةٍ سببيةٍ بين سلوك الناقل أو نائبه أو تابعيه وبين وقوع الضرر⁽¹⁾.

ويشمل السبب الأجنبي القوة القاهرة، وعيب البضائع، وخطأ الشاحن⁽²⁾، وخطأ الغير⁽³⁾، وفيما يتعلّق بالسفن ذاتية القيادة، فيُعدّ مراقب الشاطئ - على سبيل المثال - من موظفي الناقل وتابعيه، وبالتالي يجوز أن يُعفى الناقل من المسؤولية، إذا أثبت أن هناك سبباً أجنبياً أدى إلى وقوع الضرر.

المطلب الثاني

التحديات القانونية التي تواجه السفن ذاتية القيادة في العقود التجارية البحرية

تمهيدٌ وتقسيم:

لا تعني الملاحة البحرية للسفن ذاتية القيادة انتفاء المسؤولية العقدية أو التقصيرية على أساس أنه لا يوجد رُبَّانٌ أو طاقمٌ على هذه السفن، فلا يمكن أن نتصور أن تتلاشى العواقب والتحديات القانونية المرتبطة بالمسؤولية بصدد مثل هذا النوع من السفن؛ لأننا في الحقيقة نكون أمام تواجد مراقبٍ على الشاطئ يُتابع السفينة في غرفة المراقبة، ويقوم بتحريك دفة السفينة باستخدام حاسبه الآلي⁽⁴⁾، وبناءً على ذلك، يكون من الضروري دراسة هذه التحديات القانونية التي قد تُسببها العمليات التجارية التي تقوم بها السفن ذاتية القيادة، وخاصةً فيما يتعلّق بعقود التجارة البحرية.

ونقوم بدراسة موضوعاتٍ مهمّةٍ، منها: حدود مسؤولية الناقل البحري، والتصادم البحري، وعقود

(1) نقض مصري الطعن رقم 1212 لسنة 53 ق، جلسة 19/3/1990، مشار إليه في د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص273.

(2) انظر: د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص273.

(3) كخطأ رُبَّان سفينةٍ أخرى تسبب في إحداث الضرر، انظر: د. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص347.

(4) انظر:

يجار سفن النقل البحري للبضائع، والإنقاذ والتلوث البحري.

الفرع الأول

مسئولية الناقل البحري Liability of Carrier

(حدود وطبيعة المسؤولية وأساسها القانوني)

يُولد عقد النقل عدّة التزاماتٍ على الناقل البحري⁽¹⁾، منها ما يتعلّق بالتزاماته قبل بدء الرحلة، كالتزامه بتجهيز وإعداد السفينة، والتزامه بمراجعة البضاعة في ضوء بيانات سند الشحن⁽²⁾، والالتزام بالشحن ورسّ البضاعة، ومنها ما يتعلّق بالتزاماته أثناء الرحلة البحرية، كالتزامه بخط السير المعتاد أو المتفق عليه، والتزامه بالمحافظة على البضائع المشحونة، والتزامه بتمام النقل، ومنها ما يتعلّق بالتزاماته في ميناء الوصول، كالتزامه بالتفريغ (إخراج البضاعة من السفينة لأجل تسليمها إلى مَنْ له الصفة في استلامها)، والتزامه بتسليم البضاعة.

ويُفترض أن يسأل الناقل عند إخلاله بالتزاماته العقدية، وهذه لا تقوم على افتراض، أو قرينة الخطأ، وإنما تقوم على تحقق المسؤولية⁽³⁾، ويجمع الفقه⁽⁴⁾ على أن التزام الناقل هو التزامٌ بنتيجة، وهي تسليم البضاعة كاملةً وسليمةً؛ فإذا لم تتحقق هذه النتيجة انعقدت مسؤولية الناقل إلى أن يقوم هو بإثبات أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سببٍ أجنبيٍّ لا يدّ له أو لنائبه أو لأحدٍ من تابعيه⁽⁵⁾، فلا يكفي للناقل حتى ينفي توافر المسؤولية أن يُثبت أنه قد بذل في سبيل ذلك العناية المعقولة، أو أنه وتابعيه قد قاموا

(1) انظر في تفصيل هذه الالتزامات: د. بريري، مرجع سابق، ص 333-358. د. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 331 وما بعدها.

(2) للمزيد من التفصيل عن أحكام إصدار سند الشحن، وفقاً لقانون التجارة البحرية المصري، انظر: د. محمد عبد الفتاح ترك- عقود الببوع البحرية الدولية، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2007.

(3) وتحكم الاتفاقية المتعلقة بتحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية لعام 1976 Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC 1976) حدود مسؤولية مالك السفينة، وقد وافقت مصر على الانضمام إلى هذه الاتفاقية في 6 أبريل 1986، وبدأ العمل بها اعتباراً من أول يوليو 1988، انظر: د. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 172.

(4) انظر: د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 324، و ص 327. د. محمود سمير الشراقوي، ود. محمد القليوبي، مرجع سابق، ص 373. د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 335، وأيضاً ص 366. د. كمال حمدي، مرجع سابق، ص 465. د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص 272-273. د. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 345.

(5) انظر: د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 324. د. كمال حمدي، مرجع سابق، ص 465.

باتخاذ التدابير المعقولة لتفادي الضرر، أو أن ذلك تعذر عليهم⁽¹⁾.

وبعبارة أخرى، يتعيّن على الشّاحن أن يُثبِت أن النتيجة لم تتحقق مع بيان سبب ارتباط ذلك بتنفيذ عقد النقل⁽²⁾، وهذا ما نصت عليه صراحةً المادة 227 من قانون التجارة البحرية المصرية بقولها: "يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلّم الناقل البضائع في ميناء الشحن، وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلّمها، أو إيداعها...".

وتنص المادة (229) على أنه "يُعفى الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في (الفقرة 1) من المادة 227 من هذا القانون إذا ثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سببٍ أجنبيٍّ لا يدّ له أو لنائبه أو لأحدٍ من تابعيه فيه"، وهذا أيضًا ما قرّره المشرّع المصري فيما يتعلّق بالمسؤولية عن التأخير في تسليم البضاعة؛ حيث تتعدّد مسؤولية الناقل إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سببٍ أجنبيٍّ لا يدّ له فيه⁽³⁾.

حالات تحقق مسؤولية الناقل البحري:

وبناءً على ما تقدّم، تتعدّد مسؤولية الناقل في حالة هلاك البضاعة؛ سواء تعلّق الأمر بالهلاك الكلي للبضاعة أو بجزءٍ منها، وقد سوّى المشرّع أيضًا بين الهلاك الحقيقي للبضاعة (أي انعدامها) وبين الهلاك الحتمي، وهي حالة عدم تسليم البضاعة في الميعاد المتّفق عليه⁽⁴⁾ ومضى (60) يومًا من تاريخ هذا الميعاد⁽⁵⁾، وتتحقّق مسؤولية الناقل أيضًا في حالة تلف البضاعة، أي وصولها في غير حالتها السليمة التي سلّمت عليها، والتي قد تُؤثّر على قيمتها أو في استعمالها الذي أعدت له⁽⁶⁾.

فالأمر يتعلّق هنا - على خلاف هلاك البضاعة - بحالة البضاعة، أي كفيّتها؛ فقد تصل البضاعة كاملةً في العدد، ولكن متعفّنة أو غير صالحةٍ للاستهلاك أو الاستعمال⁽⁷⁾، ويكون الناقل مسؤولًا أيضًا في حالة التأخير في تسليمها حسب الميعاد المتفق عليه، أو حسب الميعاد الذي يلتزم فيه الناقل العادي

(1) انظر: د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص 267. د. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 345.

(2) انظر: د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص 267. انظر أيضًا: د. كمال حمدي، مرجع سابق، ص 465.

(3) انظر: الفقرة الأولى من المادة (240) من قانون التجارة البحرية المصري.

(4) أو الميعاد الذي يلتزم فيه الناقل العادي بتسليم البضاعة في الظروف المماثلة إذا لم يتم الاتفاق على موعدٍ محدّدٍ.

(5) انظر: المادة (228) من قانون التجارة البحرية المصري، انظر أيضًا: د. محمود سمير الشراوي ود. محمد القليوبي،

مرجع سابق، ص 372. د. كمال حمدي، مرجع سابق، ص 471.

(6) انظر: د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص 268.

(7) انظر: د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 370.

بتسليم البضاعة في الظروف المماثلة إذا لم يتم الاتفاق على موعدٍ محدّد⁽¹⁾.

الإعفاء من المسؤولية:

هناك حالاتٌ معينة نصَّ عليها المشرِّع المصري تهدف إلى التخفيف من شدّة التزام الناقل ومسئوليته في حالة تحقُّق الضَّرر⁽²⁾، فهذه الحالات يُعفى فيها الناقل قانونًا من المسؤولية؛ أولى هذه الحالات هي حالة تعمُّد الشاحن ذكر بياناتٍ غير صحيحةٍ في سند الشَّحن⁽³⁾، ومن ضمن هذه الحالات نقل البضائع على سطح السفينة⁽⁴⁾، وأيضًا حالة نقل الحيوانات الحيّة⁽⁵⁾، وأخيرًا حالة إنقاذ الأرواح والأموال⁽⁶⁾.

وسائل دفع المسؤولية:

ويُمكن للناقل أن يتخلَّص من المسؤولية الناتجة عن تحقق حالةٍ من الحالات السابقة في حال نجاحه في نفي علاقة السببية بين خطئة المتمثِّل في عدم تحقق النتيجة التي يهدف إليها عقد النقل، وبين الضرر الذي لحق الشاحن، والناقل لا يستطيع أن يقوم بذلك إلا بإثبات السبب الأجنبي، أي: بإثبات أن الضرر الذي لحق الشاحن يرجع إلى قوةٍ قاهرةٍ، أو خطأ الشاحن، أو عيبٍ في البضاعة، أو خطأ الغير⁽⁷⁾.

(1) انظر: د. كمال حمدي، مرجع سابق، ص 470-471.

(2) انظر في تفصيل ذلك: د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 331 وما بعدها. د. محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 274 وما بعدها.

(3) وقد نصت على هذه الحالة المادة (230) من قانون التجارة البحرية المصري بقولها: "إذا تعمَّد الشاحن ذكر بياناتٍ غير صحيحةٍ في سند الشحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها فلا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا أثبت عدم صحة هذه البيانات"، للمزيد من التفصيل عن هذه المادة، انظر: د. محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 277.

(4) ونصت عليها المادة (231) من القانون بقولها: "لا يسأل الناقل عن هلاك أو تلف البضائع التي يذكر في سند الشحن أنها منقولة على سطح السفينة، إذا أثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل".

(5) والتالي هو نص المادة (232) من القانون والتي تتناول هذه الحالة "لا يسأل الناقل في حالة نقل الحيوانات الحية عن هلاكها أو ما يلحقها من ضررٍ إذا كان الهلاك أو الضَّرر ناشئًا عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل، وإذا نفذ الناقل تعليمات الشاحن بشأن نقل هذه الحيوانات، افترض أن هلاكها أو ما أصابها من ضررٍ نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل حتى يثبت الشاحن وقوع خطأ من الناقل أو من نائبه أو من أحد تابعيه".

(6) انظر: المادة (242) من القانون، والتي تنص على أنه "لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها إذا وقع ذلك بسبب إنقاذ الأرواح في البحر أو بسبب التدابير المعقولة التي يتخذها لإنقاذ الأموال في البحر".

(7) انظر: د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 328-328.

وهذا ما نصت عليه المادة (229) من قانون التجارة البحري المصري بقولها: "يُعفى الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في (الفقرة 1) من المادة 227 من هذا القانون إذا ثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سببٍ أجنبيٍّ لا يدَّ له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه"⁽¹⁾، وتتمثل القوة القاهرة⁽²⁾، وبالتالي يُعفى الناقل من المسؤولية، كما في حالة هياج البحر هياجًا غير عاديٍّ، أو في هبوب العواصف، أو في أعمال الحرب المفاجئة، أو في الفتن والثورات، أو في الحصار البحري على ميناء الوصول⁽³⁾.

أما بخصوص خطأ الشاحن، والذي يُعفى بإثباته الناقل من المسؤولية، فيكون عندما يتم إثبات أن الشاحن لم يُحكِّم ربط البضاعة أو تعبئتها، أو لم يحمِّمها بالكشف عن طبيعة البضاعة، حتى يتم اتخاذ الإجراءات المناسبة للحفاظ عليها⁽⁴⁾، ويُعفى الناقل من المسؤولية أيضًا في حالة إثباته أن الضرر الذي لحق بالبضاعة راجعٌ إلى عيبٍ ذاتيٍّ فيها، كما في حالة إثبات أن الهلاك أو التلف فيها بسبب كونها تتلف بالحرارة أو البرودة أو الرطوبة⁽⁵⁾. وأخيرًا يُعفى الناقل من المسؤولية بإثبات أن الضرر الذي حدث للبضاعة قد نشأ بسبب خطأ الغير، كما في حالة إثبات أن الضرر ناتجٌ عن تصادمٍ حدث نتيجة خطأ رُبان سفينةٍ أخرى⁽⁶⁾.

تحديد مسؤولية الناقل البحري:

أجاز القانون المصري تحديد مسؤولية الناقل؛ حيث إنه أقرَّ بمبدأ تحديد مسؤوليته بمبلغٍ معيَّن يلتزم

- (1) وأيضًا المادة (240) المتعلقة بالتأخير؛ حيث يجرى نصها على النحو الآتي: "يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضائع إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سببٍ أجنبيٍّ لا يدَّ له فيه".
- (2) ويجب أن تكون حادثًا لا يمكن توقعه، ولا يمكن دفعه، انظر: د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 329. د. كمال حمدي، مرجع سابق، ص 478، ويُضاف إلى هذين الشرطين (لا يمكن توقع الحادث، ولا يمكن دفعه) شرطًا آخر يتمثل في "جعل تنفيذ الالتزام مستحيلًا"، انظر: د. محمود سمير الشراوي ود. محمد القليوبي، مرجع سابق، ص 376.
- (3) انظر: د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 329. د. محمود سمير الشراوي ود. محمد القليوبي، مرجع سابق، ص 377. د. كمال حمدي، مرجع سابق، ص 478 وما بعدها. د. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 347.
- (4) انظر: د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 329. د. محمود سمير الشراوي ود. محمد القليوبي، مرجع سابق، ص 375. د. كمال حمدي، مرجع سابق، ص 483.
- (5) انظر: د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 329. د. محمود سمير الشراوي ود. محمد القليوبي، مرجع سابق، ص 376. د. كمال حمدي، مرجع سابق، ص 481. د. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 348.
- (6) انظر: د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 329. د. محمود سمير الشراوي ود. محمد القليوبي، مرجع سابق، ص 376. د. كمال حمدي، مرجع سابق، ص 484. د. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 348.

بدفعه للشاحن⁽¹⁾، وقد نصت على ذلك الفقرة الأولى من المادة (233) بقولها: "تحدد المسؤولية أيًا كان نوعها عن هلاك البضائع أو تلفها، بما لا يجاوز ألفي جنيه عن كلِّ طردٍ أو وحدة شحن، أو بما لا يجاوز ستة جنيهات عن كلِّ كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضاعة، أيّ الحدين أعلى"، كما تنص المادة (240) من نفس القانون على أنه: "لا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذي يحكم به على الناقل في حالة التأخير في تسليم البضائع أو جزءٍ منها على الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في "الفقرة الأولى" من المادة (233) من هذا القانون".

ونصت المادة (234) من القانون المصري على حالة لا تجيز للناقل أن يتمسك بتحديد مسؤوليته في حالة توافرها، ويجري نص هذه المادة على النحو التالي: "لا يجوز للناقل التمسك في مواجهة الشاحن بتحديد المسؤولية إذا قدم الشاحن بيانًا قبل الشحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها، وما يُعلّق على المحافظة عليها من أهمية خاصة، وذكر هذا البيان في سند الشحن، ويُعدُّ البيان المذكور قرينةً على صحة القيمة التي عينها الشاحن للبضائع إلى أن يُقيم الناقل الدليل على ما يخالفها".

تحديد مسؤولية تابعي الناقل:

تمتد الاستفادة من أحكام تحديد مسؤولية الناقل والإعفاء منها إلى تابعيه⁽²⁾، وبناءً على ذلك، أجاز القانون لأيّ من تابعي الناقل أن يتمسك بتحديد مسؤوليته في حالة رفع دعوى المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها، بشرط أن يُثبت أن الخطأ الذي ارتكبه وقع أثناء تأدية وظيفته أو بسببها⁽³⁾.

وبناءً على ما تقدّم، وفيما يتعلّق بالسفن ذاتية القيادة، يُمكن القول بأنه إذا تم رفع دعوى مسؤولية ضد أيّ شخصٍ يتحمّل الناقل مسؤولية تصرفاته أو إهماله أو تقصيره، نرى أن هذا الشخص (مراقب الشاطئ على سبيل المثال) قد يتمنّع بحق الاستفادة من حدود المسؤولية والإعفاء منها المنصوص عليها في القانون المصري بشرط أن يُثبت أن الخطأ الذي ارتكبه وقع أثناء تأدية وظيفته أو بسببها.

(1) انظر: د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص334 وما بعدها. د. محمود سمير الشرقاوي ود. محمد القليوبي، مرجع سابق، ص383 وما بعدها.

(2) انظر: د. محمود سمير الشرقاوي ود. محمد القليوبي، مرجع سابق، ص388. د. كمال حمدي، مرجع سابق، ص502.

(3) وهذا ما نصّت عليه الفقرة الأولى من المادة (235) من قانون التجارة البحرية المصري.

وبعبارة أخرى، إذا تم رفع دعوى ضد أحد مراقبي السفن ذاتية القيادة الذي يتحمل الناقل البحري مسؤولية تصرفاتهم أو إهمالهم أو تقصيرهم، يجوز لأي من هؤلاء التمسك بتحديد المسؤولية أو الإعفاء منها بنفس الشروط والأحكام المتعلقة بالسفن التقليدية، أو التي يوجد على متنها طاقم، ولا تخضع لهذه الأحكام الدعوى (أيًا كان نوعها) التي قد يرفعها مراقب الشاطئ والمتعلقة بمنازعات عقد العمل مع الناقل.

الفرع الثاني

التصادم البحري Collision

قد يؤدي التصادم البحري إلى خسائر عظيمة سواء الأموال أو الأشخاص، خاصةً بعد التطور الكبير الذي حدث للسفن من حيث الضخامة في الحجم، أو السرعة، أو العدد الذي يجوب البحار⁽¹⁾، ونظم المشرع المصري التصادم في المواد من (292) إلى المواد (301)⁽²⁾، وتحدد المادة (292) من قانون التجارة البحرية المصري⁽³⁾ مفهوم التصادم بضرورة توافر سفينة بحرية كطرف من أطراف التصادم،

(1) انظر: د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص402. انظر أيضًا: د. محمود سمير الشراوي ود. محمد القليوبي، مرجع سابق، ص587.

(2) وقد تبني المشرع المصري جلَّ الأحكام الواردة في معاهدة بروكسل لعام 1910 لتوحيد بعض القواعد الموضوعية المتعلقة بالتصادم البحري. وباللغة الإنجليزية:

Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels (known as the Brussels Collision Convention 2010).

انظر شرحًا لهذه المعاهدة وعلاقتها بالسفن ذاتية القيادة بنوعها (التحكم عن بعد، والمستقلة):

Carey, *op. cit.*, p. 10 *et seq.* Aro and Heiskari, *op. cit.*, p. 30.

(3) وتنص المادة على التالي:

"(1) في حالة وقوع تصادم بين سفن بحرية أو بين سفن بحرية ومراكب للملاحة الداخلية، تُسوى التعويضات التي تستحق عن الأضرار التي تلحق بالسفن والأشياء والأشخاص الموجودين عليها طبقًا للأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل دون اعتبار للمياه التي حصل فيها التصادم، وفيما عدا العائمت المقيدة بمرسئ ثابت، تعتبر كلُّ عائمة في حكم هذه المادة سفينة بحرية أو مركب ملاحية داخلية بحسب الأحوال. (2) وتسري الأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل، ولو لم يقع ارتطام مادي على تعويض الأضرار التي تسببها سفينة لأخرى أو للأشياء أو للأشخاص الموجودين على هذه السفينة، إذا كانت الأضرار ناشئة عن قيام السفينة بحركة، أو عن إهمال القيام بحركة، أو عن عدم مراعاة الأحكام التي يقرها التشريع الوطني، أو الاتفاقيات الدولية السارية في جمهورية مصر العربية بشأن تنظيم السير في البحار."

ويستوي أن يكون الطرف الآخر سفينةً أو عائمةً أخرى⁽¹⁾.

ولم يشترط المشرع أن يقع التصادم في البحر؛ حيث يستوي أن يقع في البحر (بغض النظر عن مكان وقوعه سواء في البحر العالي، أو في المياه الإقليمية، أو في مياه الموانئ)، أو في النهر، أو في المياه الداخلية (بحيرة، أو مضيق، أو قناة السويس)⁽²⁾، ولم يشترط القانون المصري حصول ارتطامٍ ماديٍّ؛ حيث إنه توسّع في مفهوم التصادم، بمعنى أن الارتطام المادي لم يعد شرطاً لتطبيق أحكام القانون المصري⁽³⁾، فعلى سبيل المثال: "إذا لحقت السفينة أضراراً نتيجة مرور سفينةٍ أخرى على نحو حرّك الأمواج تحريكاً شديداً، فإن هذه الأضرار تخضع لأحكام المسؤولية الناشئة عن التصادم"⁽⁴⁾.

ما يهمنا هنا أن المشرع استلزم وجود سفينةٍ على الأقل كأحد أطراف التصادم، والمقصود بالسفينة هنا هو المفهوم القانوني الصحيح لها وفقاً لما سبق أن أوضحناه من قبل⁽⁵⁾، فأحكام المسؤولية الناشئة عن التصادم تسري في حالة حدوث التصادم بين سفينةٍ بالمعنى القانوني السابق وبين عائمةٍ أخرى تتمتع بالحركة الذاتية التي يتصوّر معها حدوث التصادم سواء اقتربت هذه العائمة في وصفها من السفينة، فتأخذ حكمها، أو اقتربت من مراكب الملاحة الداخلية فتأخذ حكمها⁽⁶⁾، وتطبيقاً لذلك يُعدُّ تصادمًا التصادم الذي يحدث بين سفينةٍ وزورقٍ إنقاذيٍّ، أو فندقٍ من الفنادق العائمة لاقتربها من وصف السفينة⁽⁷⁾.

ونرى أن استخدام السفن ذاتية القيادة قد يُقلّل من الأخطاء البشرية كسببٍ من أسباب تصادم السفن، وعلى الرغم من ذلك، فمن المحتمّ استمرار وقوع هذا النوع من الحوادث في المستقبل، ونرى أن

(1) انظر: د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 404. د. محمود سمير الشراوي ود. محمد القليوبي، مرجع سابق، ص 591. د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص 315.

(2) انظر: د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 502. د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 404. د. محمود سمير الشراوي ود. محمد القليوبي، مرجع سابق، ص 592. د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص 315.

(3) انظر: د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 504. د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 406. د. محمود سمير الشراوي ود. محمد القليوبي، مرجع سابق، ص 593. وتجدر الإشارة إلى عدم تطبيق أحكام المسؤولية الناشئة عن التصادم في حالة وجود علاقة عقديّة بين أطراف التصادم، فالمسؤولية في الأصل هي مسئوليةٌ تقصيريةٌ، انظر: د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 504.

(4) د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 503. انظر أيضاً: د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 406.

(5) انظر: المطلب الثاني من المبحث الأول من هذه الدراسة.

(6) د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 501.

(7) انظر: د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 501. قارب: د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص 316.

وجود السفن ذاتية القيادة سوف لا يُؤثّر - بصفة عامة - على النظام القانوني للمسئولية السّاري على باقي السفن التي تستند على النظام القائم على وجوب إثبات الخطأ⁽¹⁾، فنص القانون في المادة (296) على أنه "إذا نشأ التصادم عن خطأ إحدى السفن التزمت هذه السفينة بتعويض الضرر الذي ترتّب على التصادم"، ولفظ السفينة هنا ينصرف إلى مجهّزها أو أحد تابعيه (كالرُبان)⁽²⁾، فالسفينة التي ثبت خطأ مجهّزها أو أحد تابعيه (مراقب الشاطئ في السفن ذاتية القيادة)، تقع عليها المسؤولية، وبالتالي تلتزم بتعويض الأضرار التي لحقت السفينة أو العائمة الأخرى، ومن عليها من أشخاص، أو ما عليها من أموال.

وقد يقع الخطأ المتسبب في التصادم من قبل رُبان السفينة أو من يُديرها (في حالة السفن ذاتية القيادة)، كما في حالة الخطأ في قواعد السير، أو في إجراء المناورة، أو في استخدام العلامات، أو الأنوار المتعلقة بالسفينة⁽³⁾، وقد يقع الخطأ من مجهّز السفينة كإهماله في صيانتها، أو في تزويدها بطاقم غير كفء، أو في عدم تزويدها بأجهزة مناسبة كأجهزة اتصال أو أنوار، وغير ذلك من الأجهزة المهمة للسفينة⁽⁴⁾.

الخلاصة، أنه في حالة السفن ذاتية القيادة وعند حدوث تصادمٍ نتج عن خطأ ارتكبه مراقب الشاطئ، فلن يحصل تغيير في نظام المسؤولية السابق ذكرها، والقائم على الخطأ الواجب الإثبات، ويتحمّل مجهز السفينة مسؤولية الأفعال الناتجة عن خطأ ارتكبه مراقب الشاطئ الذي يُدير أو يُوجّه السفينة ذاتية القيادة على أساس مسؤولية المتبوع عن أعمال التابع⁽⁵⁾، فالأحكام المتعلقة بالتصادم

(1) تنص المادة (294) من قانون التجارة البحرية على أنه "لا يفترض الخطأ في المسؤولية الناشئة عن التصادم".

(2) انظر: د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 507. د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص 318.

(3) قارب: د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص 318-319 (متحدّثاً عن السفن التقليدية). د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 408 (متحدّثاً عن السفن التقليدية).

(4) د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 508. انظر أيضاً: د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 408، ويسأل المجهز أيضاً عن خطأ المرشد، ولو كان إجبارياً؛ وذلك لأن مهمة الرُبان تتمثل في قيادة السفينة وإدارتها وتنفيذ مناورتها على الرغم من وجود مرشدٍ يقوم بتزويد الرُبان بالمعلومات عن خط السير ومسالك الميناء. انظر: المادة (298) من قانون التجارة البحرية المصري التي تنص على أنه "تترتب المسؤولية المنصوص عليها في هذا الفصل، ولو وقع التصادم بخطأ المرشد إجبارياً، وذلك مع عدم الإخلال بالقواعد العامة في المسؤولية". انظر أيضاً: د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 408.

(5) تنص المادة (80) على أنه "يسأل مالك السفينة أو مجهّزها مدنياً عن أفعال الرُبان والبارة والمرشد، وأي شخصٍ آخر في خدمة السفينة متى وقعت منهم أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها كما يسأل عن التزامات الربان الناشئة عن العقود التي

المنصوص عليها في قانون التجارة البحرية المصري قادرةً على أن تتماشى مع التحديات التي يفرضها ظهور السفن ذاتية القيادة.

وعلى الرغم من ذلك، قد تفقد أحكامٌ معينة أهميتها، ولا سيَّما تلك الأحكام المتعلقة بمهام رُبان السفينة، بعد وقوع التصادم، التي تتمثل في تقديم المساعدة إلى السفينة الأخرى وطاقمها وركابها⁽¹⁾.

وبناءً على ما تقدّم، يتّضح لنا أن أحكام القانون المصري ستسري في حالة السفن ذاتية القيادة، فعند تصادم السفن البحرية فيما بينها، أو عند تصادمها مع سفن الملاحة الداخلية، يتعيّن تسوية التعويضات المستحقة مقابل الأضرار التي لحقت بالسفن أو بأيّ أموالٍ أو أشخاصٍ موجودين على متن السفينة.

وهنا يجوز أن نتساءل عن مدى اعتبار تعطّل السفن ذاتية القيادة كقوة قاهرة، وبالتالي فإن كل سفينة من السفن المتصادمة تتحمّل ما أصابها، والقوة القاهرة هي كلُّ حادثٍ لا يمكن توقعه ونفاديه، ولا يدّ للمدين في حدوثه مثل عاصفةٍ عاتيةٍ لم تتوقعها تقارير الأرصاد الجوية⁽²⁾، ونرى أن الأمر يتوقّف على الوقائع المعروضة أمام المحكمة، فهل كان تعطّل السفينة أمراً رجح مجهّز السفينة حدوثه بطريقةٍ منطقيةٍ؟ فهنا يمكن القول بتحمّله المسؤولية كاملةً استناداً إلى استخدامه تقنيةٍ غير معروفةٍ؛ أما إذا استطاع مجهّز السفينة إثبات أن التصادم كان لا مفرّاً منه حتى مع وجود طاقمٍ "تقليديّ" على متن السفينة، أضف إلى ذلك، ضرورة قيام مالك السفينة بإثبات أنه لم يتسبّب في تعطّل نظامها بأيّ شكلٍ من الأشكال، فهنا لا يتحمّل مسؤولية تعويض السفينة أو السفن المتصادمة مع سفينته.

ومن جهةٍ أخرى، قد يتحمّل المدّعي عبء إثبات خطأ جهة التصنيع، وبالإضافة إلى ذلك، إثبات

يبرمها في حدود سلطاته القانونية"، وعن مسؤولية المتبوع عن أعمال التابع، انظر: المادة (174) من القانون المدني المصري، د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول نظرية الالتزام - مصادر الالتزام (تتقيح المستشار أحمد مدحت مراعي)، دار الشروق، القاهرة، 2010، ص 934 وما بعدها، د. جميل الشرقاوي، الكتاب الأول، مصادر الالتزام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1995، ص 558 ما بعدها.

(1) تنص المادة (299) على أنه " (1) يجب على رُبان كلِّ سفينةٍ من السفن التي حدث التصادم بينها أن يُبادر إلى مساعدة السفن الأخرى وبجارتها وغيرهم من الأشخاص الموجودين عليها، وذلك بالقدر الذي لا يُعرض سفينته أو بجارتها أو الأشخاص الموجودين عليها لخطرٍ جديّ، ويكون الرُبان مسؤولاً إن أهمل في تنفيذ هذا الالتزام، وعليه كلما أمكن ذلك أن يعلم السفن الأخرى باسم سفينته وميناء تسجيلها والجهة القادمة منها والجهة المسافرة إليها. (2) ولا يكون المجهز مسؤولاً عن مخالفة هذه الالتزامات إلا إذا وقعت المخالفة بناء على تعليماتٍ صريحةٍ منه".

(2) انظر: د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص 322.

تسبب أفعالها أو أخطائها في وقوع التصادم⁽¹⁾، ومرة أخرى، تتحمل جهة التصنيع مسئولية أفعال العاملين بها وموظفيها.

الفرع الثالث

عقود إيجار سفن النقل البحري للبضائع

(مشاركة إيجار السفينة Charterparty)

يُمكن للسفينة أن تكون محلاً للاستغلال عن طريق كونها محلاً للعقد، كما في حالة إيجار السفينة كلها أو جزءٍ منها⁽²⁾، ويُعدُّ التزام المؤجّر بوضع السفينة تحت تصرّف المستأجر الالتزام الأساسي في هذا الشأن⁽³⁾، وهذا ما نصّت عليه المادة (152) من قانون التجارة البحرية المصري بقولها: "إيجار السفينة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجّر بأن يضع تحت تصرّف المستأجر سفينةً معينةً أو جزءًا منها مقابل أجره...".

وقد يقوم المؤجّر بتأجير السفينة غير مجهزة، وقد يقوم بتأجيرها مجهزة، وفي الحالة الأخيرة قد يقوم المؤجّر بتأجيرها لمدةً محدّدة أو لرحلة معينة أو لعدة رحلات، وقد نظم المشرع الأحكام العامة لعقد

(1) انظر بصفة خاصة: الفقرة الأولى من المادة (27) من القانون رقم 181 لسنة 2018 بإصدار قانون حماية المستهلك؛ حيث يجري نصها على النحو الآتي: "يكون المنتج مسؤولاً عن كلِّ ضررٍ يلحقه المنتج أو يحدثه إذا ثبت أن الضرر نشأ عن عيبٍ في المنتج يرجع إلى تصميمه أو صنعه أو تركيبه".

(2) وقد يقع استغلال السفينة عن طريق إبرام عقودٍ ترد على نقل البضائع عن طريقها، المعقود عليه هنا هو نقل البضائع وليس السفينة ذاتها؛ فالذي يهتم الشاحن هو نقل بضائعه من مكان إلى آخر، فالشاحن، في معظم الحالات، قد لا يعرف السفينة أو نوعها أو حتى من يملكها، انظر: د. مختار بري، مرجع سابق، ص 275. وبعبارة أخرى، يختلف عقد إيجار السفينة عن عقد النقل البحري في أن الأول يتضمّن التزاماً بوضع السفينة (سواء تعلق الأمر بالسفينة كلها أو بجزءٍ منها) تحت تصرّف المستأجر، بينما الأخير يقتصر على التزام الناقل على نقل البضائع بحراً من ميناءٍ معيّن (ميناء القيام) إلى ميناءٍ معيّن آخر (ميناء الوصول)، انظر: د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 360. د. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 285.

(3) د. كمال حمدي، مرجع سابق، ص 362.

إيجار السفينة، فعالج إبرام العقد وإثباته ونفاذه في مواجهة الغير، وحق المستأجر في الاستغلال وضمانات المؤجر فيما يتعلق بالحصول على الأجرة⁽¹⁾.

ويُقصد بتجهيز السفينة أن يتم تزويدها بكل ما يلزمها للقيام بالملاحة في البحر ومواجهة الأخطار البحرية، والتجهيز يشمل تزويد السفينة بالزبان والطاقم وغير هؤلاء من الأشخاص المؤهلين، وتزويدها أيضًا بالمؤن والوقود وكل ما تحتاجه الرحلة البحرية⁽²⁾؛ فإذا لم يتم تزويدها بكل ما سبق أو تم تزويدها فقط بالزبان، أو ببعض أفراد الطاقم، أو بتزويدها بالمؤن دون الوقود، فيتعين على المستأجر القيام بتجهيزها على النحو الملائم، وفي هذا الوضع نكون أمام تأجير سفينة غير مجهزة⁽³⁾، وفي هذا النوع من العقود يفقد المؤجر كلاً من الإدارة الملاحية والإدارة التجارية للسفينة⁽⁴⁾.

وتجدر الإشارة إلى أن إيجار سفينة مجهزة يمكن أن يكون له صورتان⁽⁵⁾؛ تتمثل الأولى في احتفاظ المؤجر بالإدارة الملاحية، وعندئذٍ نكون بصدد تأجير سفينة بالمدة، أما الصورة الثانية فتتمثل في

(1) للمزيد من التفاصيل، انظر: د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 278 وما بعدها. د. كمال حمدي، مرجع سابق، ص 365 وما بعدها.

(2) وقد عرفت المادة (161) من قانون التجارة البحرية المصري عقد إيجار السفينة غير المجهزة على أنه "عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر لمدة محددة دون تجهيزها بمؤن أو بحارة أو بعد تجهيزها تجهيزاً غير كامل".

(3) وقد نظم القانون الأحكام المتعلقة بإيجار السفينة غير المجهزة من المواد (من 161 حتى 167)، والحق الأساسي لمؤجر السفينة غير المجهزة يتمثل في حقه في الحصول على الأجرة المتفق عليها. ومن ناحية أخرى يلتزم بعدة التزامات أهمها التزام بتقديم السفينة المتعاقد عليها والصالحة للملاحة البحرية للمستأجر في التاريخ والمكان المتفق عليه في عقد الإيجار، والالتزام بإصلاح السفينة في حالة عدم صلاحيتها للملاحة نتيجة قوة قاهرة أو عيب ذاتي فيها أو الاستعمال العادي في الغرض المتفق عليه، انظر: د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 284-285، د. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 287-288، ومن ناحية أخرى، يلتزم المستأجر بعدة التزامات منها التزامه الأساسي بدفع أجرة إيجار السفينة في الميعاد المتفق عليه، والتزامه بالمحافظة على السفينة والتزامه بتكاليف ونفقات استغلال السفينة، وأخيراً التزامه برّد السفينة إلى المؤجر. للمزيد من التفاصيل عن هذه الالتزامات، انظر د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 285 - 287. د. محمود سمير الشراوي ود. محمد القليوبي، مرجع سابق، ص 320 وما بعدها. د. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 288-289، وغني عن الإشارة أن حق المستأجر الأساسي يتمثل في تمتعه باستغلال السفينة وفقاً لعقد إيجار السفينة. انظر: د. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 289.

(4) انظر: د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 263. د. محمود سمير الشراوي ود. محمد القليوبي، مرجع سابق، ص 322. د. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 286.

(5) انظر: المادة (168) من قانون التجارة البحرية المصري. وانظر أيضًا: د. محمود سمير الشراوي ود. محمد القليوبي، مرجع سابق، ص 323.

احتفاظ المؤجّر بالإدارتين الملاحية والتجارية للسفينة، وهنا نكون أمام عقد إيجارٍ للسفينة بالرحلة⁽¹⁾، وفيما يتعلق بمسئولية المؤجّر عن الضرر الذي يُصيب ما يضعه المستأجر من بضائع في السفينة، نجد أن المادة (169) توضح هذه المسئولية بنصّها على أن "يسأل المؤجّر عن الضرر الذي يُصيب البضائع التي يضعها المستأجر في السفينة إلا إذا أثبت أنه قام بتنفيذ التزاماته كاملةً، وأن الضرر لم ينشأ عن تقصيره أو تقصير تابعيه في تنفيذها"، ففي حالة حدوث ضررٍ للبضائع التي يضعها المستأجر على السفينة، يسأل المؤجّر إلا إذا استطاع أن يُثبت أنه قام بتنفيذ التزاماته كاملةً، وأن هذا الضرر لم ينشأ عن تقصيره أو تقصير أحدٍ من تابعيه⁽²⁾، سواء كان الرّبّان، أو أحد البحارة، أو مراقب الشاطئ في حالة السفن ذاتية القيادة.

إيجار السفينة مجهزة لرحلة أو رحلات معينة،	إيجار السفينة مجهزة (لمدة محددة)،	إيجار السفينة عارية غير مجهزة (كاملاً أو جزئياً)
<ul style="list-style-type: none"> • يحتفظ المؤجر: • - بالإدارة الملاحية للسفينة • بالإدارة التجارية للسفينة 	<ul style="list-style-type: none"> • يفقد المؤجر الإدارة التجارية للسفينة • يحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية للسفينة 	<ul style="list-style-type: none"> • يفقد المؤجر • الإدارة الملاحية للسفينة • الإدارة التجارية للسفينة

وفيما يتعلّق بالسفن ذاتية القيادة unmanned ships وعلاقتها بعقود أو مشارطات إيجار السفن charterparties، نرى أنه لا توجد عقبات في استخدام مثل هذه العقود مع السفن ذاتية القيادة، والتي من شأنها أن تلعب دوراً رئيسياً في عمليات النقل البحري للبضائع، وعلى الرغم من ذلك، يتعيّن تعديل بعض البنود التي ترد في العقود الحالية، خاصّة تلك المتعلقة بمسئولية مؤجّر السفينة عن أخطاء تابعيه من ربان أو طاقم السفينة؛ حيث يتعيّن على مؤجّر السفينة أن يقوم بتعيين مراقب الشاطئ، ويكون مسؤولاً عن أفعاله خلال الرحلة البحرية؛ وذلك لأن المؤجر يحتفظ بالإدارة الملاحية (عقد تأجير السفينة المجهزة بالرحلة)، وعقد تأجير السفينة المجهزة بالرحلة)، وبالإدارة التجارية (عقد تأجير السفينة المجهزة بالرحلة)، ومن ثم يقع على عاتقه أن يقوم بتعيين مراقب الشاطئ، وأي شخص آخر يعاونه في القيام بمهامه، ويكون للمؤجّر الحق في استبدالهم.

(1) ونص القانون المصري على أحكامٍ عامّةٍ تسري على الصورتين كليهما في المواد من (168 إلى 171).

(2) انظر: د. محمود سمير الشراوي ود. محمد القليوبي، مرجع سابق، ص 328.

أما فيما يتعلّق بعقد تأجير سفينة غير مجهزة بالمفهوم السابق ذكره، فتقع مسؤولية تعيين مراقب الشاطئ في السفن ذاتية القيادة على مستأجرها؛ حيث إنه يستأثر بالإدارة التجارية والملاحية للسفينة، فالمستأجر هو من يقوم بتعيين مراقب الشاطئ؛ لأنه يحتفظ بالإدارة الملاحية للسفينة⁽¹⁾، وبالتالي يتحمل مسؤولية الأخطاء التي تقع منه⁽²⁾، خاصة الأخطاء التي تُسبب ضرراً للسفينة؛ حيث إن المستأجر يلتزم بالمحافظة على السفينة، والذي يقتضى إصلاحها في حالة تعطلها، أو استبدال ما يتلف منها من الآلات، إلا إذا استطاع إثبات أن التلف نتج عن عيب ذاتي في السفينة، أو عن قوة قاهرة، أو عن الاستعمال العادي لها في الغرض المتفق عليه⁽³⁾.

وجدير بالذكر أن استخدام سندات الشحن⁽⁴⁾ (التي تتضمن وصفاً للبضائع المشحونة على متن

(1) انظر: المادة (80) من القانون والتي يجري نصها على أنه "يسأل مالك السفينة أو تجهزها مدنياً عن أفعال الربان والبحارة والمرشد وأي شخص آخر في خدمة السفينة، متى وقعت منهم أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها، كما يسأل عن التزامات الربان الناشئة عن العقود التي يبرمها في حدود سلطاته القانونية".

(2) ويجوز له تحديد مسؤوليته عن الديون الناشئة عن استغلال السفينة، وذلك وفقاً للنصوص التالية: يجرى نص المادة (81) على أنه "1 - لمالك السفينة أن يحدد مسؤولية أيًا كان نوع هذه المسؤولية بالمبالغ المنصوص عليها في البند (أ) من الفقرة (1) من المادة (83) من هذا القانون إذا كان الدين ناشئاً عن أحد الأسباب الآتية: أ- الأضرار التي تحدثها السفينة لمُنشآت الميناء أو الأحواض أو الممرات المائية أو المساعدات الملاحية. ب- الأضرار البدنية والأضرار المادية التي تقع على ظهر السفينة، أو التي تتعلّق مباشرة بالملاحة البحرية أو بتشغيل السفينة. 2 - ويجوز لمالك السفينة التمسك بتحديد مسؤوليته في الحالات المذكورة في الفقرة السابقة، ولو كان الدين لصالح الدولة أو أحد الأشخاص العامة، ولا يعتبر التمسك بتحديد المسؤولية إقراراً بها"، وتنص المادة (91) على أنه: "(1) تسري أحكام تحديد مسؤولية مالك السفينة على المجهّز غير المالك والمستأجر ومدير الشيوخ البحري والمؤمن والأشخاص الذين قاموا بخدمات لها صلة مباشرة بعمليات إنقاذ السفينة، كما تسري الأحكام المذكورة على الربان والبحارة وغيرهم من التابعين، وذلك فيما يتعلّق بتأدية وظائفهم على ألاّ تجاوز مسؤولية المالك ومسؤولية التابع عن الحادث الواحد الحدود المبينة في الفقرة (1) من المادة 83 من هذا القانون . (2) وإذا أقيمت الدعوى على الربان أو البحارة أو غيرهم من التابعين جاز لهم تحديد مسؤوليتهم، ولو كان الحادث الذي نشأ عنه الضرر يرجع إلى خطأ شخصي صادرٍ منهم بصفتهم المذكورة".

(3) انظر: د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 286. د. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 288.

(4) فيما يتعلّق بنصوص سندات الشحن في قانون التجارة البحرية المصري، انظر: المواد من (199) وما بعدها، ويُعدُّ سند الشحن وثيقة عقد النقل البحري، انظر: د. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 313 وما بعدها. وبخصوص سند الشحن البحري والاعتمادات المستندية، انظر: أحمد غنيم، سند الشحن البحري في إطار الاعتمادات المستندية، بدون ناشر، 2009.

السفينة) الإلكترونية *electronic bill of lading* بدلاً من سندات الشحن الورقية *paper bill of lading* سيعزز من استخدام السفن ذاتية القيادة؛ حيث إنه لا يوجد ربان على هذه السفن⁽¹⁾.

الفرع الرابع

الإنقاذ البحري *Salvage*

يُعدُّ التعرُّض لمخاطر البحر من السمات الأساسية لقواعد القانون البحري، بالإضافة إلى أنه يتَّضح من تعريف السفينة أنه يدور حول مواجهة المخاطر البحرية⁽²⁾؛ ولذلك أصبح من الضروري تنظيم عملية إنقاذ السفن التي تتعرَّض لمثل هذه المخاطر⁽³⁾، وهذا الأمر لم يعد يُنظر إليه على أنه واجبٌ أخلاقي⁽⁴⁾، إنما أصبح يتجاوز ذلك، ويُنظر إليه على أنه "خدمة" تقدم لها تكلفتها "وبالتالي لا بُدَّ من أن يكون لها مقابلٌ، وإلا لتقاعس الجميع عن مَدِّ يد العون إذا أسفر الأمر عن خسارة الوقت، والتعرض للخطر دون الحصول على مكافأة"⁽⁵⁾.

ونظَّم المشرِّع المصري في قانون التجارة البحرية موضوع الإنقاذ في النصوص من (302) إلى (316)⁽⁶⁾، وفيما يخص الالتزام بإنقاذ الأشخاص، نجد أن المادة (304) من القانون تُوجب التزاماً عاماً على عاتق كلِّ ربانٍ بإنقاذ كلِّ شخصٍ يوجد في البحر معرَّضٍ لخطر الهلاك، ولو كان من الأعداء، وذلك بالقدر الذي لا يُعرِّض سفينته أو الأشخاص الموجودين عليها لخطرٍ جديٍّ⁽⁷⁾، وفي حالة إهمال

(1) انظر:

Delgado, *op. cit.*, p. 510.

(2) انظر: د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص 325. ولمزيد من التفصيل عن موضوع مكافأة الإنقاذ، انظر: د. عاشور عبد الجواد عبد الحميد، مكافأة الإنقاذ البحري - دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، 1997.

(3) انظر: د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 513.

(4) انظر: د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 415.

(5) د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 514.

(6) وتعتبر هذه النصوص متسقةً مع معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالمساعدة والإنقاذ المُبرمة بتاريخ: 23 سبتمبر 1910.

The Brussels Convention for the Unification of Certain Rules with Respect to Assistance and Salvage at Sea that was concluded on 23 September 1910.

(7) للمزيد عن هذا الالتزام وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون الإنجليزي، انظر:

Carey, *op. cit.*, p. 15 et seq.

الريان هذا الالتزام يكون مسئولاً⁽¹⁾، ويكون مجهّز السفينة مسئولاً عن مخالفة هذا الالتزام السابق في الحالة التي تكون المخالفة قد وقعت بناءً على تعليماتٍ صريحةٍ منه⁽²⁾.

وتنص المادة (302) من قانون التجارة البحرية المصري على أنه تسري الأحكام المتعلقة بالإنقاذ على "إنقاذ السفن البحرية التي تكون في خطرٍ، وعلى الخدمات من النوع ذاته التي تؤدّى بين السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية، وذلك دون اعتبارٍ للمياه التي يحصل فيها الإنقاذ أو تُقدّم فيها الخدمة، (2) وتعدّ كلُّ عائمةٍ في حكم هذه المادة سفينةً بحريةً أو مركبٍ ملاحيةٍ داخليةٍ بحسب الأحوال".

وبناءً على ذلك، يتعيّن بدايةً أن نكون بصدد سفينةٍ بحريةٍ سواء كانت هي من تقوم بعملية الإنقاذ أو كانت في مركز من يتلقّى عملية الإنقاذ، ويجب أن يتوافر في أحد أطراف عملية الإنقاذ المفهوم القانوني لاعتبار المنشأة سفينةً، والسابق الإشارة إليه⁽³⁾، ونلاحظ أن المشرّع توسّع في تطبيق الأحكام المتعلقة بالإنقاذ لتشمل المساعدة المقدّمة من أو إلى سفينةٍ إلى عائمةٍ أخرى حتى لو كانت من مراكب الملاحة الداخلية⁽⁴⁾.

ولم يقف المشرّع المصري عند هذا الحد، بل نصّ صراحةً على اعتبار كلِّ عائمةٍ في حكم هذه المادة سفينةً بحريةً أو مركبٍ ملاحيةٍ داخليةٍ بحسب الأحوال؛ فأحكام الإنقاذ تسري في حالة تقديم العون من عائمةٍ إلى سفينةٍ، أو من سفينةٍ إلى عائمةٍ⁽⁵⁾، وتسري الأحكام المتعلقة بالإنقاذ على عمليات الإنقاذ التي تتم سواء في البحر أو في المياه الداخلية، طالما وجدت سفينةً تقوم بعملية إنقاذٍ، أو تُقدّم إليها عملية المساعدة أو العون⁽⁶⁾.

وتجدر الإشارة إلى أنه لكي تنطبق الأحكام المتعلقة بالإنقاذ يتعيّن توافر "خطر"، والخطر المعني

(1) المادة (304) من قانون التجارة البحرية المصري.

(2) انظر: الفقرة الثانية من المادة (304) من قانون التجارة البحرية المصري.

(3) انظر: المطلب الثاني من المبحث الأول من هذه الدراسة، انظر أيضًا: د. محمود سمير الشرقاوي ود. محمد القليوبي، مرجع سابق، ص 628. د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص 334.

(4) د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 517. انظر أيضًا: د. محمود سمير الشرقاوي ود. محمد القليوبي، مرجع سابق، ص 628.

(5) انظر: د. محمود سمير الشرقاوي ود. محمد القليوبي، مرجع سابق، ص 628. د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص 334.

(6) انظر: د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 519. د. محمود سمير الشرقاوي ود. محمد القليوبي، مرجع سابق، ص 628.

هنا هو الخطر الذي يُعَرِّضُ المنشأة للهلاك، ويُقصد به تواجد "ثمة خطرٌ على قدرٍ من الجسامة تعجز السفينة بقدراتها الذاتية عن مواجهته، ولو تُركت لحالها لأُشرفت على الهلاك، أو لتعرضت لأضرارٍ جسيمةٍ تلحقها وتلحق من عليها وما عليها من أشخاصٍ أو أموالٍ"⁽¹⁾، وأمثلةً على هذا الخطر تتمثل في حريقٍ شَبَّ في السفينة أو تكون مشرفةً على الغرق، ولا يتعين أن يكون الخطر حالاً و يقينياً؛ حيث إنه يكفي "احتمال هلاك السفينة أو حصول أضرارٍ جسيمةٍ لها أو للحمولة أو للركاب لتتحقق شرط الخطر المحتمل، شريطة أن يكون هذا الاحتمال مبنياً على ظروفٍ ومبرراتٍ جديّةٍ ومعقولةٍ"⁽²⁾.

السفن ذاتية القيادة والإنقاذ:

يُمكن القول بأنه بسبب المخاطر البحرية ستعرض السفن ذاتية القيادة للمخاطر، على الرغم من تقدّم التكنولوجيا في مجال السلامة البحرية، وهذا يؤكّد أن القواعد المتعلقة بالإنقاذ ستكون مفيدةً ومطبقةً في حالة هذه السفن التي قد تتطلب مساعدةً، وبنفس الطريقة، ستقوم السفن ذاتية القيادة بعمليات إنقاذٍ سواء لسفن ذاتية القيادة unmanned ships أو لسفن تقليدية بها طاقم بحريّ manned ships، في حالة تمكنها من ذلك من الناحية التقنية.

ويُتّضح لنا أن المشرّع المصري بيّن أن الأمر يتعلّق بوجود "سفينة"، ويستوي الأمر في نظرنا أن تكون السفينة من السفن التقليدية التي يتواجد بها ربانٌ وطاقمٌ بحريّ من بحارةٍ وضباطٍ، أو سفينة ذاتية القيادة unmanned ships، فقواعد الإنقاذ ستطبق في مثل هذه الحالات بشرط توافر العناصر الأخرى، وخاصةً العوامل التقنية التي ستمكّن السفن الأخيرة من القيام بعملية الإنقاذ.

ولنا أن نسأل فيما يتعلّق بالسفن ذاتية القيادة عمّن سيقوم بتوقيع اتفاقات الإنقاذ، غالباً ما يقوم الرّبّان بذلك وفقاً للسلطة المخوّلة له أو نيابةً عن مالك السفينة أو تجهزها⁽³⁾، ونعتقد أن مراقب الشاطئ سيقوم بذلك. ويُضاف إلى ذلك تحديد الشخص الذي سيقوم بمهام الإنقاذ أو تقديم المساعدة إلى أيّ شخصٍ معرّضٍ للخطر في البحر، مع الأخذ في الاعتبار بعدم تعريض السفينة إلى أخطارٍ جسيمةٍ، وفي

(1) د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 519.

(2) د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 520. انظر أيضاً: د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 421.

(3) وقد نصّت الفقرة الأولى من المادة (99) من قانون التجارة البحرية المصري على أن "يعتبر الربان النائب القانوني عن المجهز ويُمثّله أمام القضاء، وتشمل النيابة الأعمال اللازمة للسفينة والرحلة، وكل تحديد يرد على هذه النيابة لا يُحتجّ به على الغير حسن النية، ويمارس الربان السلطات التي يقرّها له القانون قبل من له مصلحة في السفينة أو الشحنة"، للمزيد من التفصيل، انظر: د. محمود سمير الشراوي ود. محمد القليوبي، مرجع سابق، ص 246 وما بعدها.

هذه الحالة سيقوم بها أيضا مراقب الشاطئ، بالإضافة إلى كيفية إعمال القواعد المتعلقة بتوزيع مكافأة الإنقاذ بين مالك السفينة والربان والبحارة⁽¹⁾، هذه بعض التساؤلات التي نرى أنها سوف تفقد أهميتها مع وجود السفن ذاتية القيادة.

الفرع الخامس

نظام الخسارات البحرية المشتركة

(General Average)

يرجع أصل نظام الخسارات البحرية المشتركة إلى ما كان معروفاً في جزيرة رودس في القرن التاسع قبل الميلاد في صورة تُعدُّ مصدره التاريخي، وهي حالة اضطرار رُبان السفينة لتخفيف حمولة السفينة بإلقاء بعض البضائع في البحر⁽²⁾، وهذا بدوره يجلب الضرر على أصحاب هذه البضائع، ويعود بالنفع على مجهز السفينة ومالكي بقية البضائع التي لم يتم إلقاؤها، وهذا يُعطي للمضور الحق في مطالبة الرُبان بالتعويض عن ما لحقه من ضرر، ويخول الربان مطالبة مالكي البضائع التي لم تُلق في البحر بدفع نصيبهم الذي يتعين تحمله بمقدار ما أفادوا بإنقاذ بضائعهم⁽³⁾.

وبالتأكيد فإن هذا النظام قد تطور تطوراً كبيراً نظراً لأن استخدام السفن الشراعية التي تسير بالرياح لم يعد منتشرًا؛ فالسفن تسير الآن بالطاقة البخارية، وفي بعض الأحيان بالطاقة الذرية⁽⁴⁾، هذا بالإضافة إلى أن رص البضائع على السفن الحديثة أو بداخلها يخضع لعملية دقيقة جداً يُراعى فيها تحقيق توازن السفينة، ومن المتعارف عليه الآن أن رص البضائع يتم في عابِر وصلاتٍ محكمة الإغلاق بحيث يكون

(1) تنص المادة (310) من القانون على أنه " 1- يتفق الطرفان على مقدار المكافأة، فإذا لم يتفقا حددت المحكمة مقدارها، وتُحدّد بالكيفية ذاتها نسبة توزيع المكافأة بين السفن التي اشتركت في عمليات الإنقاذ، وكذلك نسبة التوزيع بين مالك كل سفينة وربانها وبحارتها. 2- وإذا كانت السفينة التي قامت بالإنقاذ سفينةً أجنبيةً، فيتم التوزيع بين مالكيها والأشخاص الذين في خدمتها طبقاً لقانون الدولة التي تتمتع السفينة بجنسيتها".

(2) انظر: د. مختار بريري، مرجع سابق، ص532. د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص354. د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص343.

(3) انظر: د. مختار بريري، مرجع سابق، ص532. د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص354. د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص344.

(4) د. مختار بريري، مرجع سابق، ص532.

الوصول إليها وإلّاؤها أمرًا صعبًا⁽¹⁾.

وفيما يتعلّق بتنظيم هذا الموضوع في قانون التجارة البحرية المصري، فقد تم تنظيمه في الفصل الثالث من الباب الرابع في المواد من (317) إلى (339)، ووفقًا للفقرة الأولى من المادة (319) من القانون، تُعدّ خسارةً مشتركةً "كلّ تضحيةٍ أو مصروفاتٍ غير اعتياديةٍ يقرّها الريان تُبدّل أو تُنفق عن قصدٍ وبكيفيةٍ معقولةٍ من أجل السلامة العامة لاتقاء خطرٍ داهمٍ يُهدّد السفينة أو الأموال الموجودة عليها، وكلّ خسارةٍ لا تنطبق عليها أحكام الفقرة السابقة تُعدّ خسارةً خاصةً"⁽²⁾.

يتضح لنا من هذا النص وجوب توافر عدة شروطٍ لانطباق الأحكام المتعلقة بالخسارة البحرية المشتركة⁽³⁾؛ فيجب أولاً وجود خطرٍ داهمٍ عامٍ يُهدّد السفينة أو الأموال الموجودة عليها، وثاني هذه الشروط يتمثّل في اتخاذ قرارٍ اختياريٍّ من ربّان السفينة بتقديم تضحيةٍ، أو إنفاق مصروفاتٍ غير عاديةٍ من أجل السلامة العامة. وفيما يأتي نتناول هذين الشرطين:

الشرط الأول: وجود خطرٍ داهمٍ عامٍ يُهدّد السفينة أو الأموال الموجودة عليها.

يجب أولاً توافر "خطرٍ" داهمٍ ومحدقٍ يُهدّد السفينة أو الأموال الموجودة عليها أجبر الريان على اتخاذ القرار الذي نتج عنه ضررٌ، يُزاد توزيع عبء تعويضه على الجميع⁽⁴⁾، والسبب في مطالبة الجميع بذلك هو إفادتهم من هذا الضرر ببقائهم وبقاء أموالهم وسلامتها⁽⁵⁾، ويُفترض أن هذا الخطر قد طرأ أثناء الرحلة البحرية، يستوي في ذلك حصوله في أيّ مرحلةٍ من مراحل الإبحار، أو حتى بعد رسوّ السفينة ما دامت عملية التفريغ لم تتم بعد⁽⁶⁾.

(1) المرجع السابق، الموضع نفسه.

(2) والفقرة الثانية من المادة (319) تنص على أنه: "ويُفترض أن الخسارة خاصةً، وعلى من يدّعي أنها خسارةً مشتركةً إثبات ذلك"، وفقاً للمادة (320) يتحمّل الخسارة الخاصة مالك الشيء الذي لحقه الضرر، أو من أنفق المصروفات مع مراعاة حقه في الرجوع على من أحدث الضرر، أو من أفاد من المصروفات التي أنفقت.

(3) وفي حالة عدم توافر هذه الشروط سنكون بصدد خسارةٍ خاصةٍ يتحملها مجهّز السفينة أو الشاحن بحسب الأحوال، بالإضافة إلى أحد نظم المسؤولية المدنية في حال توافر شروطها، انظر: د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص 346.

(4) د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 532، انظر أيضاً: د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 441، ولا يشترط أن يكون الخطر حالاً، أي وشيك الوقوع؛ لأن الخطر الحال لا يعطي للريان أي فرصةٍ للقيام بالأعمال اللازمة لمواجهة الخطر، انظر: د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص 347. د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 441.

(5) د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 536. انظر أيضاً: د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص 353.

(6) د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 536.

ويتعيّن أن يتم التوسع في تفسير "الخطر" بحيث يشمل كلّ أشكال المخاطر البحرية التي قد تواجهها السفينة، مثل: خطر الغرق، أو خطر الحريق، أو خطر التصادم، أو خطر الإرهاب، أو القرصنة⁽¹⁾، ووفقاً للقانون المصري، يجب أن يكون الخطر "داهماً"، وهذا يعني أن الخطر يتعيّن أن يكون حقيقياً وجدياً ووشيكاً يقتضى التدخل السريع⁽²⁾ من جانب الربان، فإذا كان الأمر يتعلّق بخطأ في قراءة إرشادات الرادار أو أجهزة الإنذار الخاصة بالسفينة أو الفهم الخاطئ لأيّ من هذه الأمور، فلا يُطبّق نظام الخسارات المشتركة؛ حيث لا يوجد خطرٌ، إنما مجرد توهُّم لخطرٍ ما⁽³⁾، وتقدير مدى جدية الخطر ومدى احتمال وقوعه يخضع لسلطة الربان⁽⁴⁾.

ويلزم أن يهدد الخطر السلامة العامة للسفينة أو الأموال الموجودة عليها، بمعنى أن نظام الخسارات البحرية المشتركة لا يُطبّق إذا كان الخطر منصباً على بضاعة معينة، أو عنبرٍ من عنابر السفينة دون أن يُهدّد السفينة ذاتها، أو بقية البضائع المتواجدة عليها أو بداخلها⁽⁵⁾.

ولا يقتصر الأمر في انطباق هذا النظام على ما يقع من أضرارٍ نتيجة وقوع الخطر، إنما يمتد كذلك في بعض الحالات التي تتم لتقاضي وقوع الخطر مثل المصروفات التي تُتفق لأجل تعويم السفينة تقادياً للخطر، وكذلك لمصروفات الرسوّ في ميناءٍ غير منظورٍ، كان اللجوء إليه ضرورياً لتقاضي العواصف غير العادية⁽⁶⁾.

الشرط الثاني: قرارٌ اختياريٌّ من ربّان السفينة أدّى إلى تحقق التضحية.

حتى ينطبق نظام الخسارات البحرية المشتركة يجب أن نكون بصدد قرارٍ اختياريٍّ تم اتخاذه من جانب ربّان السفينة بتقديم تضحيةٍ أو إنفاق مصروفاتٍ غير عاديةٍ من أجل السلامة العامة⁽⁷⁾، فإذا كان هناك خطرٌ، ولكن تم تقاديه نتيجة قوةٍ قاهرةٍ تمثّلت في جنوح السفينة واصطدامها ممّا أدّى إلى تقادي

(1) انظر نفس المعنى: د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 536.

(2) د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 537.

(3) د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 537. انظر أيضاً: د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص 349.

(4) انظر: د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 538. د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 442. د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص 348.

(5) انظر: د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 443. د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص 351.

(6) انظر د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 538-539.

(7) انظر: د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 440.

خطر الغرق، فإن نظام الخسارات المشتركة لا يُطبَّق؛ لأن الأمر لم يتعلق بقرارٍ اختياريٍّ من جانب ربان السفينة⁽¹⁾، والعكس صحيحٌ في حالة ما إذا تم تقاضي الخطر بقرارٍ من الربان؛ حيث يتعيَّن تسوية الأضرار وفقاً لنظام الخسارات المشتركة⁽²⁾، والأمر في النهاية متروكٌ لتقدير الربان؛ فقد يرى أنه من الأفضل توقيف السفينة، أو زيادة سرعتها، أو طلب الإنقاذ، أو حتى التخلص من بعض ملحقات السفينة، وتجدر الإشارة إلى ضرورة أن تكون التضحية من أجل السلامة العامة، وليس فحسب من أجل سلامة السفينة، أو البضاعة، أو الأشخاص، وإنما يجب أن تشمل الجميع⁽³⁾.

ويُنَّار التساؤل هنا عن مدى ضرورة نجات السفينة على الرغم من القيام بالتضحية لأجل السلامة العامة، وبعبارةٍ أخرى: هل يتعيَّن إعمال قواعد الخسارات المشتركة في حالة عدم تحقق النتيجة المفيدة؟ نرى ضرورة إعمال هذه القواعد في حالة تحقق النتيجة المفيدة؛ فإذا تم رمي البضاعة، ومع ذلك لم تنج السفينة، فلا وجه لتوزيع شيءٍ⁽⁴⁾.

بالنسبة للسفن ذاتية القيادة، نرى ضرورة معاملة مراقب الشاطئ معاملة رُبان السفينة في الحالات المذكورة آنفاً؛ فإذا توافرت الشروط السابق توافرها في الخطر، وجب تطبيق الأحكام المتعلقة بالخسارات المشتركة. فلمراقب الشاطئ السلطة التقديرية في اتخاذ القرارات الملائمة التي تهدف إلى السلامة العامة للجميع بالمفهوم السابق توضيحه؛ فعلى سبيل المثال: تعتبر خساراتٍ مشتركةٍ القرارات التي يأخذها مراقب الشاطئ في الحالات المتعلقة بالرسو في أحد الموانئ كنتيجةٍ لوقوع حادثٍ أو تقديم تضحيةٍ أو غير ذلك من الظروف الاستثنائية اللازمة للحفاظ على السلامة العامة، أو بتكاليف البقاء مقابل أعمال إصلاح السفينة.

(1) انظر د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 539. د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 440. د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص 348.

(2) انظر د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 539. د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 440. د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص 348.

(3) انظر د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 539. د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 443. د. محمود سمير الشراقوي ود. محمد القليوبي، مرجع سابق، ص 652. د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص 351.

(4) انظر: د. محمود سمير الشراقوي ود. محمد القليوبي، مرجع سابق، ص 654. انظر أيضاً: د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 444. د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص 353. قارن: د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 543؛ حيث يرى سيادته - رحمه الله - ضرورة إعمال هذه القواعد على الرغم من عدم تحقق النتيجة المفيدة، فالأمر يتعلَّق فقط بقرارٍ اختياريٍّ من ربان السفينة يستهدف من ورائه تحقيق السلامة العامة بغض النظر عن مدى نجاح تصرُّف الربان.

الفرع السادس

حجز السفن والامتيازات والرهنونات

Arrest of ships, Liens and Mortgages

تدخل السفينة كعنصرٍ من عناصر الضمان العام الذي ترد عليه حقوق دائني مالك السفينة، ويحق لأيّ دائنٍ أن يطلب تجميد السفينة ومنعها من الرحيل، حتى يتمكّن من اقتضاء حقه من المدين بالوفاء اختياريًا أو بالاستمرار في التنفيذ⁽¹⁾، ومن هذا يتضح لنا أن الحجز الذي يوقّع على السفينة؛ إما أن يكون مجرد إجراء تحفظيٍّ أو مجرد إجراء تنفيذيٍّ⁽²⁾، ولا نهدف هنا معالجة أيّ من هذين الموضوعين بالتفصيل⁽³⁾، ولكن نتعرّض لهما بخصوص السفينة ذاتية القيادة، وهل وجودها في الواقع سيغير من الأحكام المطبقة عليهما في القانون المصري؟

بدايةً وفيما يخص الحجز التحفظي، نلاحظ أن الغرض منه هو "تجميد" حركة السفينة ومنعها من مغادرة الميناء؛ فالدائن هنا لا يملك التنفيذ على السفينة لعدم حصوله على سندٍ تنفيذيٍّ، وإلى حين الحصول عليه، يسعى إلى عدم السماح للسفينة بمغادرة الميناء إلا إذا حصل على ضمانٍ يستطيع من خلاله الحصول على دينه⁽⁴⁾.

وقبل أن نستعرض الحالات التي يجوز فيها توقيع الحجز التحفظي على السفينة، يتعيّن أولاً بيان محل الحجز التحفظي؛ فالحجز يرد على السفينة المملوكة للمدين وقت نشوء الدين، وبالتالي يجب أن نكون بصدد "سفينة" حتى يتم توقيع الحجز عليها⁽⁵⁾، ولم يُحدّد القانون ما إذا كنا بصدد سفينة من السفن العادية التي يتواجد عليها الرُبان والطاقم وغير هؤلاء، أم كنا بصدد سفينة ذاتية القيادة.

وبالتالي نرى تطبيق قواعد القانون المصري المتعلقة بالحجز التحفظي بشرط توافر الشروط

(1) انظر: د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 157.

(2) انظر: المرجع السابق. الفرق بين الحجز التحفظي والحجز التنفيذي يتمثل في أن الأول يهدف إلى منع السفينة من السفر بأمر سلطة قضائية مختصة، في حين أن الأخير يشمل حجزها بناءً على سندٍ واجب التنفيذ تمهيداً لبيعها واستيفاء الدين من ثمنها، انظر: د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 116. وانظر أيضاً: د. سمير الشرقاوي ود. محمد القليوبي، مرجع سابق، ص 153.

(3) انظر في تفصيل ذلك د. سمير الشرقاوي ود. محمد القليوبي، مرجع سابق، ص 154 وما بعدها. د. كمال حمدي، مرجع سابق، ص 140 وما بعدها.

(4) انظر: د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 157. د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 166-117.

(5) انظر: د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 127، وأيضاً: ص 129.

والأحكام الأخرى - على السفن ذاتية القيادة، وفي هذا الصدد تتعيّن الإشارة إلى أنه يجب استبعاد السفن الحربية أو سفن الدولة أو الأشخاص العامة المخصصة للخدمة العامة؛ حيث تتمتع هذه السفن بحصانة تمنع إمكانية الحجز عليها⁽¹⁾، والحجز يقع على السفينة بغض النظر عمّا اذا كانت مخصصةً للاستغلال التجاري كالنقل، أو للاستغلال غير التجاري كالنزهة أو الأبحاث العلمية⁽²⁾، أما السفن المملوكة للدولة أو لشركات قطاع الأعمال أو غير ذلك، فيجوز الحجز عليها؛ حيث إنها لا تتمتع بالحصانة طالما أنها تُباشِر أغراضًا تجارية⁽³⁾.

أما فيما يتعلق بالحالات التي يجوز فيها توقيع الحجز التحفظي⁽⁴⁾، فيلاحظ أن المادة (60) من قانون التجارة البحرية المصري تنصّ على أنه "لا يوقع الحجز التحفظي إلا وفاءً لدين بحريّ"، وبعد ذلك عدت المادة ذاتها حالاتٍ تسعة عشر لما يعتبر دينًا بحريًا، وذلك بنصها على الآتي: "ويعتبر الدين بحريًا إذا نشأ عن أحد الأسباب الآتية:

(أ) رسوم الموانئ والممرات المائية.

(ب) مصاريف إزالة أو انتشار أو رفع حطام السفينة والبضائع.

(ج) الأضرار التي تُحدثها السفينة بسبب التصادم أو التلوث أو غيرها من الحوادث البحرية المماثلة.

(د) الخسائر في الأرواح البشرية، أو الإصابات البدنية التي تسببها السفينة أو التي تنشأ عن استغلالها.

(هـ) العقود الخاصة باستعمال السفينة أو استئجارها.

(و) التأمين على السفينة.

(1) انظر: د. مختار بريري، مرجع سابق، ص164.

(2) المرجع السابق، الموضع نفسه.

(3) المرجع السابق، الموضع نفسه.

(4) وتوجد معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي لسنة 1952. International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships (Brussels, May 10, 1952) وقد تبنت مصر أحكام

هذه المعاهدة مع اختلافاتٍ طفيفة، انظر: د. مختار بريري، مرجع سابق، ص158، د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص117.

- (ز) العقود الخاصة بنقل البضائع بموجب عقد إيجارٍ أو وثيقة شحن.
- (ح) هلاك البضائع والأمتعة التي تنقلها السفينة أو تلفها.
- (ط) الإنقاذ.
- (ي) الخسارات المشتركة.
- (ك) قطر السفينة.
- (ل) الإرشاد.
- (م) توريد موادٍ أو أدواتٍ لازمةٍ لاستغلال السفينة أو صيانتها أيًا كانت الجهة التي حصل منها التوريد.
- (ن) بناء السفينة أو إصلاحها أو تجهيزها ومصاريف وجودها في الأحواض.
- (س) أجور الربان والضباط والبحارة والوكلاء البحريين.
- (ع) المبالغ التي ينفقها الربان أو الشاحنون أو المستأجرون أو الوكلاء البحريون لحساب السفينة أو لحساب مالكيها.
- (ف) المنازعة في ملكية السفينة.
- (ص) المنازعة في ملكية سفينة على الشيوخ، أو في حيازتها، أو في استغلالها، أو في حقوق المالكين على الشيوخ على المبالغ الناتجة عن الاستغلال.
- (ق) الرهن البحر."
- وبناءً على ذلك، لا يوجد في القانون المصري ما يُؤثِّر على كون السفينة بها طاقمٌ أو من غير طاقمٍ (السفن ذاتية القيادة)، وبالتالي يمكن توقيع حجزٍ تحفظيٍّ استنادًا إلى أيٍّ من الديون البحرية السابقة تعدادها، طالما أنه لم يتم سدادها، ويُلاحَظ أنه يمكن توقيع الحجز التحفظي لعدم سداد أجور مراقب الشاطئ فيما يتعلَّق بالسفن ذاتية القيادة، وهذا يمكن قياسه على إمكانية توقيع مثل هذا الحجز لعدم سداد أجور الربان والضباط والبحارة.
- ويُمكن القول باستنتاجٍ مشابهٍ بشأن ما تقدّم فيما يتعلَّق بالحجز التحفظي على السفينة بخصوص

الامتيازات البحرية⁽¹⁾، فقد تعرّضت المادة (29) من قانون التجارة البحرية لتعداد الحقوق الممتازة؛ حيث يجرى نصها على أنه "تكون حقوقاً ممتازةً دون غيرها ما يلي:

- 1- المصاريف القضائية التي أنفقت لبيع السفينة وتوزيع ثمنها.
- 2- الرسوم والضرائب المستحقة للدولة أو لأحد أشخاص القانون العام، وكذلك رسوم الحمولة والموانئ والإرشاد والقطر، ومصاريف الحراسة والصيانة والخدمات البحرية الأخرى.
- 3- الديون الناشئة عن عقد عمل الرّبان والبحارة وغيرهم ممّن يرتبطون بعقد عملٍ على السفينة.
- 4- المكافآت المستحقة عن الإنقاذ وحصة السفينة في الخسارات المشتركة.
- 5- التعويضات المستحقة عن التصادم أو التلوث وغيرهما من حوادث الملاحة والتعويضات عن الأضرار التي تلحق منشآت الموانئ، أو الأحواض وطرق الملاحة، والتعويضات عن الإصابات البدنية التي تحدث للمسافرين والرّبان والبحارة، والتعويضات عن هلاك أو تلف البضائع والأمتعة.
- 6- الديون الناشئة عن العقود التي يُبرمها الرّبان، والعمليات التي يُجرّيها خارج ميناء تسجيل السفينة في حدود سلطاته القانونية لحاجةٍ فعليةٍ تقتضيها صيانة السفينة أو متابعة السفر، سواء كان الرّبان مالِكًا للسفينة أو غير مالِكٍ لها، وسواء كان الدين مستحقًا له أو لمتعهّد التوريد أو المقرضين، أو للأشخاص الذين قاموا بإصلاح السفينة، أو لغيرهم من المتعاقدين، وكذلك الديون التي تترتّب على المجهز بسبب الأعمال التي يُؤدّيها وكيل السفينة طبقًا للمادة 140 من هذا القانون".

ونظرًا لعدم وجود رُبانٍ أو طاقمٍ للسفينة (بحارة) ستصبح الحقوق البحرية الناتجة عن الديون والمبالغ الأخرى بسبب أجور رُبان السفينة أو أفراد الطاقم، والتي تتمتع بالامتيازات البحرية غير موجودةٍ ما لم تكن هذه الديون بسبب مراقب الشاطئ التابع للسفينة ذاتية القيادة، أو المرشدين البحريين ممّن يقدمون المساعدة في دخول الموانئ أو الخروج منها.

(1) نظم المشرّع المصري في المواد من (29) حتى (40) الأحكام المتعلقة بحقوق الامتيازات البحرية. انظر في تفصيلات شرح هذه الأحكام: د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص92 وما بعدها. د. كمال حمدي، مرجع سابق، ص105 وما بعدها.

وبالنسبة للرهن⁽¹⁾، فيتعيّن بدايةً أن يرد على السفينة⁽²⁾ التي توافرت فيها الشروط اللازمة حسب القانون حتى تُوصف بهذا الوصف، ورهن السفينة يكون بغض النظر عن حملتها أو حجمها⁽³⁾، أو عمّا إذا كانت سفينةً بها رُبانٌ وبحارةٌ، أو سفينةً ذاتية القيادة.

(1) نظم المشرّع المصري الرهن في المواد من (41) إلى (58). انظر في تفصيلات شرح هذه الأحكام: د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص 161 حتى 182، د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 137 حتى ص 156. د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 105 وما بعدها. د. كمال حمدي، مرجع سابق، ص 121 وما بعدها.

(2) المادة (41) من القانون المصري والتي تنص على الآتي: "لا ينعقد رهن السفينة إلا بعهدي رسمي".

(3) انظر: د. مختار بريري، مرجع سابق، ص 145. د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 106. د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص 165.

الخاتمة

للتقنيات الحديثة فوائدٌ عديدةٌ من الناحية التجارية، ومن المتوقع أن يسود استخدامها، وستصبح ضروريةً، ولكن في نفس الوقت يتطلّب هذا تطوير نظامٍ قانونيٍّ جديدٍ، أو تعديل القواعد الحالية، وبمناسبة التطورات التقنية التي حدثت مؤخرًا في مجال النقل البحري، تناولنا موضوعًا في غاية الأهمية، نظرًا لما يترتب عليه من آثارٍ وترتيباتٍ قانونيةٍ عظيمةٍ، قد تحدث في المجال القانوني المتعلّق بالقانون البحري، وهو موضوع السفن ذاتية القيادة.

ونظرًا لتشعب الموضوعات المرتبطة بموضوع السفن ذاتية القيادة، فقد حدّدنا دراستنا وركّزنا على الموضوعات القانونية، وبصفةٍ خاصةٍ تناولنا موضوع التحديات القانونية التي تواجه السفن ذاتية القيادة، وهي سفنٌ تتميزُ بافتقار العنصر البشري على متنها؛ حيث لا يوجد طاقمٌ يقوم بقيادة وإدارة السفينة.

وقد بدأنا دراستنا الحالية بتبيان أهمية هذا النوع من السفن، وما تتميز به، وأيضًا وضحنا المخاطر (العيوب) التي توجّه إلى السفن ذاتية القيادة، وانتهينا إلى أن من أهم المميزات التي تتمتع بها هذه السفن أن:

- استخدامها قد يؤدي إلى تقليل مخاطر الأخطاء البشرية والحوادث ذات الصلة المترتبة على ارتكابها، التي تُمثّل نسبةً كبيرةً من إجمالي حالات الوفاة التي تحدث على متن السفينة خلال الملاحة البحرية.

- بإمكانها أن تستمر في البحر لفتراتٍ أطول من السفن التقليدية (بالطاقم).

- استخدامها سيقلل من معدل التصادم collisions بين السفن، وذلك بسبب التطورات التكنولوجية الإيجابية في هذا المجال.

ومن ناحيةٍ أخرى، أشرنا إلى أن استخدام السفن ذاتية القيادة يحتوي على بعض المخاطر، منها:

- إمكانية تعرّضها للقرصنة الإلكترونية؛ حيث إنه من المحتمل أن يتعرّض الحاسب الآلي الذي يتحكم في السفينة للقرصنة من جانب أفراد خطرين.

- احتمال تعطل أنظمة الحاسب الآلي، أو البرامج المستخدمة في الحاسب، وفي الحالتين قد يُسفر الأمر عن فقدان السفن، أو حصول خسائر أثناء الملاحة، أو فقدان السيطرة على السفينة.

وبعد ذلك تناولنا تحديد مفهوم السفن ذاتية القيادة، وتميزها عن الأنواع الأخرى التي قد تتشابه معها، ومدى اعتبارها سفنًا وفقًا للمعاهدات الدولية والقانون المصري، وقد خلصنا إلى الآتي:

- مصطلح "السفينة ذاتية القيادة" يُشير -بصفة عامة- إلى الطريقة التي تُتيح التحكم فيها: التحكم عن بعد، أو قيادة ذاتية بصفة مستقلة كاملة.

- هناك أنواعٌ أو مستوياتٌ متعدّدة لتشغيل هذه السفن، وكيفية التحكم فيها.

- أن السفينة ذاتية القيادة يُمكن تعريفها بأنها "السفينة القادرة على التحرك من نقطةٍ إلى أخرى دون الحاجة إلى وجود طاقمٍ على متنها".

وعن مدى اعتبار السفن ذاتية القيادة سفناً وفقاً للمعاهدات والاتفاقيات الدولية، وخاصةً إذا كانت هذه الأخيرة تتطلب وجود طاقمٍ للسفينة لاعتبار المركبة البحرية سفينة، فقد وجدنا بعد دراسةٍ دقيقةٍ لمعظم المعاهدات والاتفاقيات الدولية ذات الصلة، وعلى رأسها جميعاً اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 The United Nations Convention on the Law of the Sea، أن:

- معظم هذه الاتفاقيات والمعاهدات في تعريفها -إن وجد- للسفينة لا تتطلب وجود طاقمٍ على متن المركبة البحرية لاعتبارها سفينةً.

- هناك بعض الأحكام المنصوص عليها في بعض المعاهدات أو الاتفاقيات الدولية البحرية قد تقف حائلاً أمام السفن ذاتية القيادة في هذا الخصوص، فعلى سبيل المثال: وجدنا القاعدة رقم (5) من اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار، 1972 (COLREGS) International Regulations for Preventing Collisions at Sea تتطلب وجود العنصر البشري على السفينة، حتى يتم تطبيق أحكام هذه القاعدة تطبيقاً صحيحاً، وبالتالي نُوصى بتعديل هذه الاتفاقية حتى يُمكن للسفن ذاتية القيادة أن تعمل بشكلٍ قانونيٍّ سليمٍ.

- ومن الاتفاقيات الدولية التي تتطلب وجود عنصرٍ بشريٍّ على متن السفينة اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية Convention for the Suppression of Unlawful Acts of Violence against the Safety of Maritime Navigation 2005 (known as SUA).

- كذلك معاهدة بروكسل لتوحيد بعض قواعد المصادمات البحرية Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels (Brussels 1910). وعلى الرغم من عدم تضمينها تعريفاً للسفينة، فنجد أن بعضاً من نصوصها، خاصة المادة (8)، تفرض التزاماتٍ معيّنةً على الرُّبان في حالة التصادم.

- أما بخصوص تعريف السفينة وفقاً لقانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990، فنجد أن:
- التعريف الوارد في القانون لا يُشير إلى ضرورة وجود طاقمٍ للسفينة حتى يُمكن اعتبارها كذلك.
 - وتناولنا بعد ذلك تحديد موضوع السفن ذاتية القيادة وصلاحيّتها للملاحة البحرية، فبحثنا بداية هذا الموضوع على النطاق الدولي، ووجدنا:
 - أن المادة الثالثة من قواعد لاهاى- فسيبى the Hague-Visby Rules تُلزم الناقل قبل الرحلة وفى بدايتها ببذل العناية فى جعل السفينة صالحةً للملاحة، وبتزويد السفينة بالعاملين والمعدات والإمدادات بشكلٍ سليم، ورأينا أن هذا الالتزام يُمثّل تحدّيًا ذا أهميةٍ للسفن ذاتية القيادة؛ حيث تفتقد للعنصر البشري على متنها، وبالتالي قد يجعلها غير صالحةٍ للملاحة البحرية، ويُعدُّ هذا إخلالاً من جانب الناقل البحري بالتزاماته فى بداية الرحلة.
 - أنه على الرغم من ذلك، فإننا نرى أن مراقب الشاطئ يتمتّع بالأهلية، والتدريب الملائم، والخبرة المناسبة لقيادة السفينة، وتشغيل معدّاتها بكفاءةٍ وأمانٍ؛ وأن عدم وجود عنصرٍ بشريٍّ على متنها لن يُشكّل إخلالاً بالالتزام بجعل السفينة صالحةً للملاحة؛ حيث إنه -على عكس الوضع فى حالة السفن التقليدية التي بها طاقمٌ، حيث يكون الرُبان أو غيره من أفراد الطاقم على متن السفينة - فى حالة النقل البحري عبر السفن ذاتية القيادة نعتدُّ بالموظفين العاملين على الشاطئ كُرَبانٍ وطاقمٍ للسفينة، وعلى ذلك يتم تحديد العنصر الفاصل فيما يتعلّق بالكفاية والكفاءة، بموجب منطِقٍ قانونيٍّ مماثِلٍ فيما يتعلّق بالموظفين العاملين على الشاطئ⁽¹⁾.
 - وانتهينا إلى ذات النتيجة فيما يتعلّق بالالتزامات المنصوص عليها فى "اتفاقية الأمم المتحدة المتعلّقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً known as the Rotterdam Rules"؛ حيث يلتزم الناقل ببذل العناية الواجبة بجعل السفينة صالحةً للإبحار أو للملاحة، والإبقاء عليها كذلك، بالإضافة إلى تزويد السفينة بالطاقم والمعدات والإمدادات، والإبقاء عليها كذلك طيلة مدّة الرحلة على النحو الملائم، وأن هذا الالتزام لا يقتصر على فترة "قبل الرحلة أو فى بدايتها" فحسب، بل يمتدُّ ليشمل طيلة مدّة الرحلة البحرية حتى بلوغ وجهتها.
 - أن الناقل البحري يتحمّل، بصورةٍ غير مباشرةٍ، مسئولية الضرر الناتج عن الأخطاء التي يرتكبها

(1) انظر:

Delgado, *op. cit.*, p. 508.

مراقبو الشاطئ، بصفتهم وكلاء الناقل أو موظفيه، وهذا طبقاً لقواعد لاهاى- فيسبى The Hague- Visby Rules وأيضاً وفقاً لقواعد لوقاود روتردام وقواعد هامبورج⁽¹⁾.

وفيما يتعلّق بصلاحيّة السفن ذاتية القيادة للملاحة وفقاً لقانون التجارة البحرية المصري، فقد انتهينا إلى أن:

- يُلزم القانون المصري (في المادة 214) الناقل البحري بإعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة، ولتنفيذ السفر المتفق عليه، ونقل نوع البضاعة التي تُسَخَّن فيها، وعليه إعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها وحفظها.
- هذا الالتزام لا يقتصر على إنجاز عملية النقل والمحافظة على البضائع المنقولة، إنّما يشمل إلزامه أيضاً بضرورة التأكد من أن السفينة صالحة للملاحة، وأنها صالحة أيضاً لتنفيذ النقل على الوجه الأمثل للمحافظة على البضائع.
- يلتزم الناقل بالتأكد من متانة بدَن السفينة، وكفاءة أجهزة القيادة والتوجيه، وقبل ذلك ماكيناتها، وأنه يلتزم أيضاً بتزويد السفينة بكلّ ما تحتاج إليه من مهمّاتٍ وموئِن.
- يلتزم الناقل أيضاً بتزويد السفينة بطاقمٍ مؤهَّلٍ وكفءٍ حسب ما تقضى القوانين واللوائح.
- هذا الالتزام في غاية الأهمية وخاصةً فيما يتعلّق بالسفن ذاتية القيادة، فهل يمكن اعتبار أن الناقل قد وقى بهذا الالتزام بمجرد وجود مراقبٍ على الشاطئ مؤهَّلٍ وكفءٍ في غرفة المراقبة يقوم بتحريك دَفّة السفينة باستخدام الحاسب الآلي، نرى، بصفةٍ عامةٍ، صحة هذا التوجه؛ حيث سيقوم المراقب على الشاطئ بكلّ الوظائف والمهام التي تُطلَب من طاقم السفينة، على الأقل فيما يتعلق بالوفاء بهذا الالتزام.
- لا يستطيع الناقل البحري دفع المسؤولية السابقة، إلّا بإثبات السبب الأجنبي في إحداث الهلاك أو التلف أو التأخير.

ثم تناولنا التحديات القانونية التي تواجه السفن ذاتية القيادة في مجال العقود البحرية، فمن حيث مسؤولية الناقل البحري اتّضح لنا:

- أن القانون المصري يفرض العديد من الالتزامات على الناقل البحري، منها ما يتعلّق بالتزاماته قبل بدء الرحلة، كالتزامه بتجهيز السفينة وإعدادها، والتزامه بمراجعة البضاعة في ضوء بيانات سند الشحن، والالتزام بالشحن ورضّ البضاعة.
- أن التزام الناقل هو التزمٌ بنتيجةٍ، وهي تسليم البضاعة كاملةً وسليمةً، فإذا لم تتحقق هذه النتيجة

(1) انظر: المرجع السابق، ص 509.

انعقدت مسؤولية الناقل إلى أن يقوم هو بإثبات أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سببٍ أجنبيٍّ لا يد له، أو لنائبه، أو لأحد من تابعيه فيه.

- أنه إذا تم رفع دعوى ضد أحد مراقبي السفن ذاتية القيادة الذي يتحمّل الناقل البحري مسؤولية تصرفاتهم أو إهمالهم أو تقصيرهم، يجوز لأيٍّ من هؤلاء التمسك بتحديد المسؤولية أو الإعفاء منها بنفس الشروط والأحكام المتعلقة بالسفن التقليدية، أو التي يوجد على متنها طاقمٌ، ولا تخضع لهذه الأحكام الدعوى (أيًا كان نوعها) التي قد يرفعها مراقب الشاطئ، والمتعلّقة بمنازعات عقد العمل مع الناقل.

وفيما يتعلّق بتصادم السفن، فقد خلصت الدراسة إلى:

- أن استخدام السفن ذاتية القيادة قد يُقلّل الأخطاء البشرية كسببٍ من أسباب تصادم السفن، وعلى الرغم من ذلك، فمن المحتمل استمرار وقوع هذا النوع من الحوادث في المستقبل.

- أن وجود السفن ذاتية القيادة سوف لا يُؤثّر - بصفةٍ عامّةٍ - على النظام القانوني للمسؤولية السّاري على باقي السفن التي تستند إلى النظام القائم على وجوب إثبات الخطأ⁽¹⁾، فالسفينة التي ثبت خطأ تجهزها أو أحد تابعيه (مراقب الشاطئ في السفن ذاتية القيادة)، تقع عليها المسؤولية، وبالتالي تلتزم بتعويض الأضرار التي لحقت السفينة أو العائمة الأخرى ومن عليها من أشخاصٍ، أو ما عليها من أموالٍ.

- أن الخطأ المتسبب في التصادم قد يقع من قبل ربّان السفينة أو من يديرها (في حالة السفن ذاتية القيادة)، كما في حالة الخطأ في قواعد السير، أو في إجراء المناورة، أو في استخدام العلامات، أو الأنوار المتعلّقة بالسفينة، وقد يقع الخطأ من تجهز السفينة كإهماله في صيانتها، أو في تزويدها بطاقمٍ غير كفءٍ، أو في عدم تزويدها بأجهزةٍ مناسبةٍ، كأجهزة اتصالٍ أو أنوارٍ، وغير ذلك من الأجهزة المهمة للسفينة.

- أنه في حالة السفن ذاتية القيادة، وعند حدوث تصادمٍ نتج عن خطأ ارتكبه مراقب الشاطئ، فلن يحصل تغييرٌ في نظام المسؤولية السابق ذكرها، والقائم على الخطأ الواجب الإثبات، ويتحمّل تجهز السفينة مسؤولية الأفعال الناتجة عن خطأ ارتكبه مراقب الشاطئ الذي يدير أو يوجّه السفينة ذاتية القيادة على أساس مسؤولية المتبوع عن أعمال التابع.

- أن الأحكام المتعلقة بالتصادم المنصوص عليها في قانون التجارة البحرية المصري قادرةٌ على أن

(1) تنص المادة (294) من قانون التجارة البحرية على أنه "لا يفترض الخطأ في المسؤولية الناشئة عن التصادم".

تتماشى مع التحديات التي يفرضها ظهور السفن ذاتية القيادة.

- أن هناك أحكاماً معينة ستفقد أهميتها مع وجود السفن ذاتية القيادة، ولا سيما تلك الأحكام المتعلقة بمهام رُبان السفينة، بعد وقوع التصادم، التي تتمثل في تقديم المساعدة إلى السفينة الأخرى وطاقمها وركابها.

- أن أحكام القانون المصري ستسري في حالة السفن ذاتية القيادة، فعند تصادم السفن البحرية فيما بينها، أو عند تصادمها مع سفن الملاحة الداخلية، يتعين تسوية التعويضات المستحقة مقابل الأضرار التي لحقت بالسفن، أو بأيّ أموالٍ أو أشخاصٍ موجودين على متن السفينة.

- أن المدّعي سيتحمل عبء إثبات خطأ جهة تصنيع السفن ذاتية القيادة، بالإضافة إلى إثبات تسبّب أفعالها أو أخطائها في وقوع التصادم، ومرةً أخرى، تتحمّل جهة التصنيع مسؤولية أفعال العاملين بها وموظفيها.

وبعد ذلك تناولنا عقود إيجار سفن النقل البحري للبضائع (مشارطة إيجار السفينة Charterparty)، وخلصنا إلى الآتي:

- أن المؤجّر قد يقوم بتأجير السفينة غير مجّهزة، وقد يقوم بتأجيرها مجّهزة، وفي الحالة الأخيرة قد يقوم المؤجّر بتأجيرها لمدةٍ محدّدة، أو لرحلةٍ معينةٍ أو لعدة رحلاتٍ.

- أن المقصود بتجهيز السفينة تزويدها بكلّ ما يلزمها للقيام بالملاحة في البحر ومواجهة الأخطار البحرية من مؤنٍ ووقودٍ وكلّ ما تحتاجه الرحلة البحرية، وأيضاً تزويدها بالرُبان والطاقم وغير هؤلاء من الأشخاص المؤهلين.

- أن المستأجر يلتزم بتجهيز السفينة على النحو الملائم إذا لم يقدّم بذلك المؤجّر، ويُسمّى هذا العقد "تأجير سفينةٍ غير مجّهزة"، وفيها يفقد المؤجّر كلّاً من الإدارة الملاحية والإدارة التجارية للسفينة.

- أن إيجار سفينةٍ مجّهزةٍ يكون على صورتين؛ الأولى منهما تتمثل في احتفاظ المؤجّر بالإدارة الملاحية (تأجير سفينةٍ بالمدّة)، أما الثانية فتتمثل في احتفاظ المؤجّر بالإدارتين الملاحية والتجارية للسفينة (عقد إيجارٍ للسفينة بالرحلة).

- أنه لا توجد عقبات في استخدام مشارطات إيجار السفن charterparties مع السفن ذاتية القيادة، والتي من شأنها أن تلعب دوراً رئيسياً في عمليات النقل البحري للبضائع.

- أنه يتعين تعديل بعض البنود التي ترد في العقود الحالية، خاصةً تلك المتعلقة بمسؤولية مؤجّر

السفينة عن أخطاء تابعيه من رُبان أو غير من طاقم السفينة؛ حيث يتعيّن على مؤجّر السفينة أن يقوم بتعيين مراقب الشاطئ، ويكون مسؤولاً عن أفعاله خلال الرحلة البحرية؛ وذلك لأن المؤجّر يحتفظ بالإدارة الملاحية (عقد تأجير السفينة المجهّزة بالمدة، وعقد تأجير السفينة المجهزة بالرحلة)، ومن ثم يقع على عاتقه أن يقوم بتعيين مراقب الشاطئ، وأي شخص آخر يعاونه في القيام بمهامه، ويكون للمؤجّر الحق في استبدالهم.

- أنه في عقد تأجير سفينة غير مجهّزة، يُعيّن مراقب الشاطئ في السفن ذاتية القيادة من قبل مستأجرها؛ حيث إنه يستأثر بالإدارة التجارية والملاحية للسفينة، وبالتالي يتحمّل مسؤولية الأخطاء التي تقع منه.

- أن استخدام سندات الشحن (التي تتضمن وصفاً للبضائع المشحونة على متن السفينة) الإلكترونية electronic bill of lading بدلاً من سندات الشحن ي paper bill of lading سيُعزّز من استخدام السفن ذاتية القيادة؛ حيث إنه لا يوجد رُبان على هذه السفن.

وبعد ذلك بحثنا موضوع الإنقاذ البحري والسفن ذاتية القيادة، وخلصنا إلى الآتي:

- أنه بسبب المخاطر البحرية ستتعرّض السفن ذاتية القيادة للمخاطر، على الرغم من تقدم التكنولوجيا في مجال السلامة البحرية، وهذا يؤكّد أن القواعد المتعلقة بالإنقاذ ستكون مفيدة ومطبقة في حالة هذه السفن التي قد تطلب مساعدة.

- ستقوم السفن ذاتية القيادة بعمليات إنقاذٍ سواءً لسفن ذاتية القيادة unmanned ships أو لسفنٍ تقليديةٍ بها طاقم بحري manned ships، في حالة تمكنها من ذلك من الناحية التقنية.

- أن المشرّع المصري استلزم وجود "سفينة" في عملية الإنقاذ، ويستوي الأمر في نظرنا أن تكون السفينة من السفن التقليدية التي يتواجد بها رُبان وطاقم بحريّ من بحارة وضباط أو سفينة ذاتية القيادة unmanned ships، فقواعد الإنقاذ ستُطبّق في مثل هذه الحالات بشرط توافر العناصر الأخرى، وخاصةً العوامل التقنية التي ستُمكّن السفن الأخيرة من القيام بعملية الإنقاذ.

- أن مراقب الشاطئ سيقوم بتوقيع اتفاقات الإنقاذ فيما يتعلّق بالسفن ذاتية القيادة، على غرار أنه غالباً ما يقوم بذلك الرُبان وذلك وفقاً للسلطة المخوّلة له أو نيابةً عن مالك السفينة أو مجهّزها.

- أن مراقب الشاطئ سيقوم بمهام الإنقاذ أو تقديم المساعدة إلى أي شخصٍ معرّضٍ للخطر في البحر، مع الأخذ في الاعتبار عدم تعريض السفينة إلى أخطارٍ جسيمةٍ.

- أن هناك صعوبةً في كيفية إعمال القواعد المتعلقة بتوزيع مكافأة الإنقاذ بين مالك السفينة والرُبان

والبحارة؛ حيث نرى أن هذا الموضوع سيفقد أهميته مع وجود السفن ذاتية القيادة، ولكن يُمكن القول بأن توزيع مكافأة الإنقاذ يُمكن أن تتم بين مالك السفينة وبين مراقب الشاطئ.

وقمنا بعد ذلك بدراسة نظام الخسارات المشتركة وعلاقته بالسفن ذاتية القيادة، وانتهينا إلى الآتي:

- أنه من ضرورة معاملة مراقب الشاطئ معاملة رُبان السفينة فيما يتعلّق بنظام الخسارات المشتركة.

- أن لمراقب الشاطئ السلطة التقديرية في اتخاذ القرارات الملائمة التي تهدف إلى السلامة العامة للجميع، فعلى سبيل المثال: تعتبر كخساراتٍ مشتركة القرارات التي يأخذها مراقب الشاطئ في الحالات المتعلقة بالرسو في أحد الموانئ كنتيجة لوقوع حادثٍ، أو تقديم تضحية، أو غير ذلك من الظروف الاستثنائية اللازمة للحفاظ على السلامة العامة، أو بتكاليف البقاء مقابل أعمال إصلاح السفينة.

ودرسنا بعد ذلك حجز السفن والامتيازات والرهونات، وخلصنا إلى الآتي:

- أنه لا يوجد في القانون المصري ما يؤثّر على كون السفينة بها طاقم أو من غير طاقم (السفن ذاتية القيادة)، وبالتالي يمكن توقيع حجزٍ تحفظيٍّ استنادًا إلى أيّ من الديون البحرية المذكورة في القانون طالما أنه لم يتم سدادها.

- أنه يمكن توقيع الحجز التحفظي لعدم سداد أجور مراقب الشاطئ فيما يتعلّق بالسفن ذاتية القيادة، وهذا يُمكن قياسه على إمكانية توقيع مثل هذا الحجز لعدم سداد أجور الرُبان والضباط والبحارة.

- أنه يمكن القول باستنتاجٍ مشابهٍ بشأن ما تقدّم فيما يتعلّق بالحجز التحفظي على السفينة بخصوص الامتيازات البحرية.

- أنه لعدم وجود رُبانٍ أو طاقمٍ للسفينة بصفة عامة، ستصبح الحقوق البحرية الناتجة عن الديون والمبالغ الأخرى بسبب أجور رُبان السفينة أو أفراد الطاقم، والتي تتمتع بالامتيازات البحرية غير موجودةٍ ما لم تكن هذه الديون بسبب مراقب الشاطئ التابع للسفينة ذاتية القيادة، أو المرشدين البحريين ممن يُقدّمون المساعدة في دخول الموانئ أو الخروج منها.

- وبالنسبة للرهن، فيتعيّن بدايةً أن يرد على السفينة التي توافرت فيها الشروط اللازمة حسب القانون حتى تُوصف بهذا الوصف، وrehن السفينة يكون بغض النظر عن حمولتها أو حجمها أو عمّا إذا كانت سفينةً بها طاقم، أو سفينةً ذاتية القيادة.

التوصيات

- على الرغم مما قمنا به من تحليل، وخاصةً فيما يتعلّق بصلاحية السفن ذاتية القيادة، وبالتحديات القانونية التي تواجهها في عقود التجارة البحرية، ومن تبيننا لأراء نراها متوافقةً مع الاتفاقيات والمعاهدات الدولية والقانون المصري، نرى ضرورة تواجد نظامٍ قانونيٍّ خاص بهذه السفن سواء عن طريق تعديل مثل هذه الاتفاقيات والمعاهدات الدولية والقانون المصري ليضمنوا نصوصاً صريحةً تُعالج موضوع هذه السفن، أو وضع نظامٍ قانونيٍّ متكاملٍ خاص بهذه السفن.
- من القواعد التي ننادي بها اعتبارُ السفن ذاتية القيادة صالحةً للملاحة على الرغم من افتقارها للعنصر البشري.
- من القواعد التي ننادي بتبنيها مسألةً مسئولية مالك السفينة أو الناقل فيما يتعلّق بالأضرار، أو الخسائر، أو التأخيرات التي قد تُعاني منها البضائع كنتيجةً للملاحة عبر السفن ذاتية القيادة، فيجب وضع قواعدٍ توضّح هذه المسألة بشكلٍ لا لبس فيه.
- هناك حاجةٌ ملحةٌ لأن تُشارك المنظمة البحرية الدولية في العمل الذي يُروّج للسفن ذاتية القيادة، سواء التي يتم التحكم فيها عن بعد أو المستقلة، ويتمثّل التحديّ في ضمان معالجة التحديات القانونية بعناية، بحيث يتم بحث هذه المشكلة في المنظمة البحرية الدولية على المدى الطويل⁽¹⁾.
- إلى أن يتم وضع النظام القانوني الخاص بالسفن ذاتية القيادة، يتعيّن أن تُسارع المنظمة البحرية الدولية في تبني توجيهاتٍ تنظيميةٍ بشأن تنظيم هذا النوع من السفن ذاتية القيادة؛ حيث إنه في حالة عدم وجود أيّ توجيهاتٍ تنظيميةٍ من قبل المنظمة البحرية الدولية، سيتم تفسير القواعد الدولية التي قد تكون قابلةً للتطبيق بصورةٍ منفصلةٍ (ويمكن أن تكون متعارضةً) من قبل كلّ دولةٍ على حدة، فالتفسير أو التوجيهات الموحّدة سيساعد على وحدة التطبيق⁽²⁾.

(1) انظر:

Blanke; Henriques & Bang, *op.cit.*, p. 12.

(2) انظر:

Ringbom, *op. cit.*, p. 164.

- على الرغم من أننا نرى أن السفن ذاتية القيادة المستقلة *fully autonomous ships*، والتي تُبحر في المحيطات دون أي تدخل بشري تظل رؤية غير قريبة التحقيق، فإن هناك حاجة ملحة لتوضيح الإطار القانوني الدولي لهذه السفن⁽¹⁾.
- إن وجود السفن ذاتية القيادة سيؤدي لا محالة إلى الاعتراف بمخاطر جديدة تواجه الملاحة البحرية، فيجب التفكير من الآن في تغطية عمليات الإسعافات من خلال إبرام عقود بوليصات التأمين، التي من شأنها أن تزيد من قيمة الأقساط⁽²⁾.
- من أجل ضمان بقاء الأهداف العامة للسفن ذاتية القيادة، يجب تعديل التشريعات الحالية أو اعتماد تشريعات جديدة معنية بتدريب الموظفين وتأهيلهم في مراكز المراقبة الساحلية، وكذلك تكنولوجيا التشغيل والاتصالات⁽³⁾.
- سيكون للسفينة ذاتية القيادة آثارٌ على قواعد القانون الخاص، مثل: القواعد المتعلقة بتأجير السفن والتأمين البحري، وفيما يتعلّق بعقود تأجير السفن، فيتعيّن تعديل التشريعات الحالية والعقود النموذجية لتعكس المهام الجديدة والاختلافات في التشغيل، بما في ذلك تقسيم المخاطر فيما يتعلّق بالاتصالات وتكنولوجيا التشغيل المستخدمة للسفينة ذاتية القيادة⁽⁴⁾.
- يتعيّن على مصر والدول العربية الأخرى المهتمة بتحديث قوانينها الداخلية العمل معاً والاشتراك في المناقشات الحالية التي تجري بشأن مراجعة الاتفاقيات الدولية الحالية بغرض الإقرار بوجود السفن ذاتية القيادة.

(1) المرجع السابق، الموضع نفسه.

(2) انظر:

Blanke, Henriques & Bang, *op. cit.*, p. 156.

(3) انظر:

Ellingsen and Tondel, *op. cit.*, p. 4.

(4) المرجع السابق، الموضع نفسه.

الخلاصة

إن ظهور السفن ذاتية القيادة يُعدُّ تغييرًا شديد الأثر على قواعد النقل الدولي والإجراءات المتبعة في تنظيمه، ونظرًا لافتقار العامل البشري من هذه السفن لصالح الذكاء الاصطناعي والأنظمة الآلية المصاحبة، فليس من المتوقع أن يعمل القانون البحري الدولي وفقًا للطرق التقليدية المتعارف عليها، بل سيتم تطويره وتكييفه وفقًا لهذه التطورات.

ومع ذلك، نرى أنه من غير المرجح أن يتم فقدان العامل البشري بالكامل من عملية النقل البحري؛ حيث ستستمر التجارة، وسوف تستمر الدول أيضًا في الاعتماد على السفن التي يوجد على متنها طاقم، ونرى أن وجود السفن التقليدية والسفن ذاتية القيادة سيستمر في المستقبل؛ حيث إنه سيُعتمد عليهما في الاستخدامات المتعددة في النقل الدولي للبضائع.

ويُمثّل بحثنا هذا نقطة بداية في الفقه العربي لإجراء المزيد من الدراسات حول ماهية القواعد واللوائح المحددة الخاصة بالسفن ذاتية القيادة التي يجب إرساؤها، والقواعد الحالية التي يتعين مراجعتها.

(إِنْ أُرِيدُ إِلَّا الْإِصْلَاحَ مَا اسْتَطَعْتُ وَمَا تَوْفِيقِي إِلَّا بِاللَّهِ عَلَيْهِ تَوَكَّلْتُ وَإِلَيْهِ أُنِيبُ)

سورة هود: [الآية 88]

المراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية:

- 1- أحمد غنيم، سند الشحن البحري في إطار الاعتمادات المستندية، بدون ناشر، 2009.
- 2- د. جميل الشرقاوي، الكتاب الأول، مصادر الالتزام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1995.
- 3- د. حسن عبد الباسط جمعي، مسؤولية المنتج عن الأضرار التي تسببها منتجاته المعيبة، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000.
- 4- د. سميحة القليوبي، القانون البحري: السفينة- أشخاص الملاحة البحرية- العقود البحرية، القاهرة، دار النهضة العربية، 1987.
- 5- د. سمير الشرقاوي ود. محمد القليوبي، القانون البحري، القاهرة، دار النهضة العربية، 2008.
- 6- د. عاشور عبد الجواد عبد الحميد، مكافأة الإنقاذ البحري- دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، 1997.
- 7- د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول نظرية الالتزام- مصادر الالتزام (تتقيح المستشار أحمد مدحت مراعي)، دار الشروق، القاهرة، 2010.
- 8- د. كمال حمدي، القانون البحري: السفينة- أشخاص الملاحة البحرية- استغلال السفينة، منشأة المعارف، 2000.
- 9- د. محمد السيد الفقي، القانون التجاري: السفينة- أشخاص الملاحة البحرية- إيجار السفينة- النقل البحري، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة، 2007.
- 10- د. محمد عبد الفتاح ترك، عقود البيوع البحرية الدولية، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2007.
- 11- د. محمود مختار بريري، قانون التجارة البحرية، القاهرة، دار النهضة العربية، 1999.
- 12- د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2007.
- 13- د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة، 2004.

ثانياً: المراجع باللغة الإنجليزية:

- 1- Aldo Chircop, 'Testing International Legal Regimes: The Advent of Automated Commercial Vessels' (2018) (the German yearbook of International Law). Available online at: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3130453.
- 2- Andrew Norris, 'Legal Issuing Relating to Unmanned Maritime Systems' (2013) U.S. Naval War College. Available online at: <http://www.iqpc.com/media/1002182/50661.pdf>.
- 3- Andrzej Felski and Karolina Zwolak, 'The Ocean-Going Autonomous Ship—Challenges and Threats', (2020) 41 (8) *Journal of Marine Science and Engineering*.
- 4- Christen Ellingsen and Esep Tondel, 'Maritime Law in the Wake of the Unmanned Vessel' (2017). Available online at: <https://svw.no/en/news/news/2017/august/maritime-law-in-the-wake-of-the-unmanned-vessel/>
- 5- Christian Matthews, 'The Challenges Posed by Autonomous Shipping.' Available online at: <https://www.theengineer.co.uk/challenges-autonomous-shipping/>.

- 6- Danish Maritime Authority, 'Analysis of Regulatory Barriers to the Use of Autonomous Ships' (2017). Available at: <https://www.dma.dk/Documents/Publikationer/Analysis%20of%20Regulatory%20Barriers%20to%20the%20Use%20of%20Autonomous%20Ships.pdf>.
- 7- David Cowan, 'Are Autonomous Ships the Next Step.' Available online at: <https://www.raconteur.net/finance/autonomous-ships>.
- 8- Eric Van Hooydonk, 'The Law of Unmanned Merchant Shipping- An Exploration' (2014) 20 *The Journal of International Maritime Law*, p. 403.
- 9- Glenn Wright, 'Legal Issues' in Glenn Wright, *Unmanned and Autonomous Ships*, 1st edition (New York: Routledge, March 2020).
- 10- Henrik Ringbom, 'Regulating Autonomous Ships- Concepts, Challenges and Precedents' (2019) 51 (2-3) *Ocean Development & International Law*, pp. 141-169.
- 11- Juan Pablo Rodrigues Delgado, 'The Legal Challenges of Unmanned Ships in the Private Maritime Law: What Laws Would You Change? (December 5, 2018). *Maritime, Port and Transport Law between Legacies of the Past and Modernization*, vol. 5, 1 *Diritto marittimo – Quaderni*, Italy, 2018, pp. 493-524. Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=3297487> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3297487>
- 12- Krzysztof Wrobel, Jakub Montewka & Pentti Kujala, 'Towards the Assessment of Potential Impact of Unmanned Vessels on Maritime Transportation Safety' (2017) 165 *Reliability Engineering and System Safety*, pp. 155-169.
- 13- Lana Jacobs, 'Will the Introduction of Unmanned Ships be Smooth Sailing?'. Available online at: <https://www.bizcommunity.com/Article/196/729/184568.html>
- 14- Lucy Carey, 'All Hands Off Deck? The Legal Barriers to Autonomous Ships' Center for Maritime Law Paper Series, National University of Singapore, Working Paper Number 2017/011, p.2. Available online at: <http://law.nus.edu.sg/cml/wps.html>.
- 15- Marel Katsivela, 'The Effect of Unmanned Vessels on Canadian Law: Some Basic Legal Concepts' (2018) 4 *Maritime Safety and Security Law Journal*.
- 16- Michael N. Schmitt and David S. Goddard, 'International law and the military use of unmanned maritime systems' *Cross* (2016), 98 (2) *International Review of the Red*, pp. 567-592.
- 17- Michal Chwedczuk, 'Analysis of the Legal Status of Unmanned Commercial Vessels in US Admiralty and Maritime Law, (2016) 47(2) *Journal of Maritime Law and Commerce*, pp.123-249.
- 18- Mogens Blanke, Michael Henriques & Jakob Bang, 'A pre-analysis on autonomous ships.' Technical University of Denmark (DTU), (2016). Available at: https://www.dma.dk/Documents/Publikationer/Autonome%20skibe_DTU_rapport_UK.pdf
- 19- Natalie Klein, 'Maritime Autonomous Vehicles within the International Law Framework to Enhance Maritime Security' (2019) Vol. 95 *International Law Studies*, p. 244.
- 20- Robert Veal, Michael Tsimplis & Andrew Serdy 'The Legal Status and Operation of Unmanned Maritime Vehicles, (2019) 51 (1) *Ocean Development & International Law*, 50:1, 23-48, DOI: [10.1080/00908320.2018.1502500](https://doi.org/10.1080/00908320.2018.1502500)
- 21- Tom Abke, 'Indo-Pacific Countries Turn to Unmanned Vessels to Patrol Region's Waters' (2019). Available at: <https://ipdefenseforum.com/indo-pacific-countries-turn-to-unmanned-vessels-to-patrol-regions-waters/>.
- 22- Tommi Aro and Lauri Heiskari, 'Challenges of Unmanned Vessels' (2017). Available at: <https://core.ac.uk/download/pdf/161422456.pdf>
- 23- Ziaul Haque Munim, 'Autonomous Ships: A Review, Innovative Applications and Future Maritime Business Models', (2019) *Supply Chain Forum: An International Journal*, DOI: [10.1080/16258312.2019.1631714](https://doi.org/10.1080/16258312.2019.1631714).

الفهرس

1	المقدمة
4	مميزات السفن ذاتية القيادة ومخاطرها
8	موضوع البحث
9	إشكالية البحث
9	أهمية البحث
10	أهداف البحث
11	تحديات الدراسة
11	منهج البحث
12	خطة الدراسة
13	المبحث الأول: السفن ذاتية القيادة ومدى اعتبارها "سفناً"
13	تقسيم
14	المطلب الأول: تحديد مصطلح السفن ذاتية القيادة
18	المطلب الثاني: مدى اعتبار السفن ذاتية القيادة سفناً وفقاً للمعاهدات الدولية والقانون المصري
18	تمهيداً وتقسيم
19	الفرع الأول: تعريف السفينة وفقاً للمعاهدات الدولية
25	الفرع الثاني: تعريف السفينة وفقاً لقانون التجارة البحرية المصري
25	تعريف السفينة وفقاً لقانون التجارة البحرية المصري
25	العنصر الأول: السفينة منشأة
27	العنصر الثاني: تخصيص المنشأة للملاحة البحرية
28	العنصر الثالث: القيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد
30	المبحث الثاني: التحديات القانونية التي تواجه السفن ذاتية القيادة
30	تمهيداً وتقسيم

31	المطلب الأول: السفن ذاتية القيادة وصلاحياتها للملاحة البحرية
31	تمهيدٌ وتقسيم
31	الفرع الأول: صلاحية السفن ذاتية القيادة للملاحة وفقاً للاتفاقيات والمعاهدات الدولية.....
36	الفرع الثاني: صلاحية السفن ذاتية القيادة للملاحة وفقاً للقانون المصري
38	المطلب الثاني: التحديات القانونية التي تواجه السفن ذاتية القيادة في العقود التجارية البحرية
38	تمهيدٌ وتقسيم
39	الفرع الأول: مسؤولية الناقل البحري
44	الفرع الثاني: التصادم البحري
48	الفرع الثالث: عقود إيجار سفن النقل البحري للبضائع
52	الفرع الرابع: الإنقاذ البحري
55	الفرع الخامس: نظام الخسارات البحرية المشتركة.....
56	الشرط الأول: وجود خطرٍ داهمٍ عامٍ يهدد السفينة أو الأموال الموجودة عليها.....
57	الشرط الثاني: قرارٌ اختياريٌّ من رُبان السفينة أدى إلى تحقق التضحية.....
59	الفرع السادس: حجز السفن والامتيازات والرهنات
64	الخاتمة
72	التوصيات.....
74	الخلاصة
75	المراجع
75	أولاً: المراجع باللغة العربية
75	ثانياً: المراجع باللغة الإنجليزية
77	الفهرس