

ملتقى دولي: تأثير النزاعات المائية على البيئة الأمنية العالمية بين الحلول الدبلوماسية والعسكرية

المنعقد يوم 29 نوفمبر 2021

الإطار النظري للنزاعات الدولية حول المضائق في المنطقة العربية

"من منطلق الأهمية الاقتصادية للمضائق المائية"

الإسم واللقب: سميحة بوحفص. الرتبة: أستاذ محاضر أ.

المؤسسة: جامعة عباس لغرور -خنشلة- البريد الإلكتروني: samiha.bouhafs@yahoo.fr

المخلص

الهدف من هذه الورقة البحثية التركيز على موضوع شديد الأهمية، والذي يتعلق بالأهمية الاقتصادية للمضائق، مع تسليط الضوء بشكل خاص على المضائق الواقعة في حدود المنطقة العربية، والتي تتميز بأهمية اقتصادية وتجارية جد كبيرة، خاصة فيما يتعلق بدورها في الملاحة البحرية وإمدادات الطاقة، بالإضافة إلى أنها تهدف إلى تحليل نشاط المضائق المتأثرة بالنزاعات الدولية المتزايدة، خلصت هذه الورقة إلى أن هناك عدة عوامل سياسية وقانونية أثرت سلباً على نشاط المضائق في المنطقة العربية.

الكلمات الرئيسية: المضيق، مضيق جبل طارق، مضيق باب المندب، مضيق الهرم، الخلافات الدولية، المنطقة العربية.

Abstract

This paper aimed at focus on a very important topic, which is belongs to the economic importance of the straits, with special shed light on straits in arab region, that characterized by significant economic and commercial importance, especially its role at the marine navigation and the energy supplies, and aimed at analyzing the strait activity affected of the international disputes increasing, This paper concluded that there are several political and legal factors made activity the straits in arab region affected negatively

Key words: straits, strait of Gibraltar, strait Bab el Mandeb, strait of hormus, international disputes, arab region.

المقدمة

تختلف النزاعات الدولية باختلاف المصالح التي يفرضها حل هذا النزاع عن طريق التسوية او السيطرة، فمنها ما هو خاص بالأقاليم الجغرافية، ومنها ما هو خاص بالأطر التاريخية والدينية، ومنها ما تعدى هذا المفهوم لغرض السيطرة والإحتلال، فأغلب النزاعات يكون فيها طرف رابح وآخر خاسر (مهما كان نوع الربح والخسارة)، في حين تلجأ العديد من الدول سواء كان طرف النزاع ثنائي أو متعدد إلى محاولة التسوية من خلال معاهدات دولية بتدخل أطراف اخرى أو إتفاقيات سلمية بين أطراف النزاع، ومن أبرز نقاط النزاع هناك النزاعات المائية الدولية بمختلف أشكالها.

باعتبار المياه تغطي 71% من سطح الكرة الأرضية، 95% من هذه المياه هي عبارة عن محيطات وبحار، هذه الأخيرة تعتبر نقطة الوصل بين أغلب قارات ودول العالم، من خلال ممرات بحرية متعددة منها ما هو من صنع الخالق ومنها ما ساهم الإنسان في صنعه وذلك لتسهيل عمليات الملاحة البحرية على الصعيد الدولي، لتسهيل مرور الناقلات البحرية "سفن، عبارات، بواخر... إلخ" المخصصة للإستغلال "التجاري، السياحي أو العسكري".

في الغالب تحد الممرات البحرية العديد من الدول ذات الحدود ساحلية معها، مما زاد من قوة النزاعات فيما بينهم للسيطرة على هذه الممرات، بإعتبارها نقاط جذب للحركة البحرية وخاصة التجارية منها والتي تعد هي الدافع الأساسي للرفع من القيمة الاقتصادية لهذه الممرات، فهدف كل دولة تحقيق الطالح الخاص لها دون مراعاة الجهة المقابلة وقد برز على الصعيد الدولي العديد من الصراعات من هذا النوع.

إشكالية الدراسة:

تحوز المنطقة العربية ضمن حدودها على عدد معتبر من الممرات البحرية من أبرزها المضائق المائية، مما كان سببا في الرفع من حدة النزاع بين هذه المناطق والمناطق الحدودية الأخرى لفرض حد أدنى من الحماية والسيطرة وفق ما يسمح به القانون الدولي، من هذا المنطلق وفي إطار طرح إشكالية لهذه الورقة البحثية من منظور معالجة متغيرات الدراسة تم صياغة الإشكالية التالية:

فيما تكمن الأهمية الاقتصادية للمضائق المائية التي كانت سببا في النزاعات الدولية في المنطقة العربية؟

للإجابة على هذه الإشكالية تم تقسيم هذه الدراسة كالتالي:

أولاً: مفهوم المضائق المائية: لتقديم مفهوم شامل نوعاً ما حول المضائق المائية تستدعي هذه النقطة ضرورة التركيز على النقاط التالية:

1- تعريف المضائق المائية: من أبرز التعاريف التي تناولت موضوع المضائق المائية نجد:

قبل تعريف المضايق المائية لابد من تقديم تعريف موجز للممرات المائية الدولية التي تعتبر بأنها تلك الأنهار والقنوات والمضايق التي تستخدمها السفن التجارية أو السياحية أو السفن الحربية التابعة لدول غير الدولة أو الدول الواقعة على ضفاف النهر إلى حد كبير¹

بالتالي المضيق المائي هو "عبارة عن ممر مائي طبيعي أو شبه طبيعي، يصل بين جزئين من البحار العالية أو بين جزء منها ببحر إقليم لدولة أجنبية ويستخدم للملاحة الدولية، ولايزيد إتساعه عن إتساع البحار الإقليمية للدولة (12 ميلاً بحرياً) أو للدولة المطلة عليه."²

حسب تعريف القانون الدولي للمضيق (في بعده الجغرافي والوظيفي) يتعتبر المضيق جزءاً من أعالي البحار، ولكل السفن الحق والحرية في المرور فيه مادام لا يضر بسلامة الدول الساحلية أو يمس نظامها أو أمنها، كما هي عبارة عن فتحات طبيعية ضيقة تصل بين بحرين أو مساحتين بحريتين ويتجاوز إتساعها ضعف عرض البحر الإقليمي.³

إنطلاقاً من التعاريف السابقة لا بد أن يتصف المضيق من الناحية الجغرافية بالشروط التالية:⁴

- لا بد أن تكون المياه الخاصة بالمضيق جزءاً من البحر؛
- لا بد أن يكون طبيعياً، أي من صنع الخالق ولا دخل للإنسان في تكوينه؛
- لا بد أن يكون إتساعه محدوداً؛
- لا بد أن تكون فتحت المضيق تفصل بين دولتين (اليابسة)، وتربط بين بحرين (أو محيط)، والذي يستدعي بالضرورة عدم وجود هذا المضيق إتصال الدولتين جغرافياً؛
- لا بد أن يكون ممر للعبور الدولي المتجه إلى موانئ سواحل إقليم آخر.

كما أضاف الفقيه الفرنسي شارل روسو شرطاً آخر مفاده عدم خضوع المضيق لنظام خاص يحكمه، معتبراً أن المضائق من وجهة النظر الجغرافية هي كل الممرات البحرية المحصورة بين جزئين من الأرض، مهما كانت التسميات المستعملة : مضائق، ممرات، قنوات، مجاري مائية... إلخ.⁵

2- تصنيف المضائق المائية: يمكن تصنيف المضائق إلى ثلاث أصناف هي:⁶

- **الصنف الأول:** جغرافيا هي المضائق التي تصل بين أعالي البحار من جهة ومياه داخلية من جهة أخرى مثل مضيق كرتش، الذي يصل البحر الأسود وبحر زوف، هذا الصنف قد يقع كليا في إقليم دولة واحدة بإعتباره جزءا من بحرهما الإقليمي، وبهذا فهو يقع تحدد سيادة الدولة الساحلية كاملة ويطبق عليه نظام المرور البري، أو يقع ضمن منطقتي سيادة لدولتين ساحليتين بالكامل، فالمضيق في هذه الحالة لا يصل ولا يتصل بأعالي البحار ويطبق على السفن التي تجتاز المضيق قانون المرور البريء وفق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية التي يكون المرور جانبها لان هذا الإجتياز مع مرور بري في المياه الإقليمية.

- **الصنف الثاني:** جغرافيا هي المضائق التي تصل بين بحر إقليمي لدولة ما والبحار العالية، تطبق في هذه الحالة القاعدة العامة الواردة في المادة 16 فقرة 4 لإتفاقية جنيف لسنة 1958 الخاصة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة بحيث يطبق عليها نظام المرور البريء، في حين إستتنت المادة 45 الفقرة 1 من الإتفاقية الثالثة لقانون البحار لسنة 1982 هذا النوع من المضائق مع عده من المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، غير أنه في النقطة [من الفقرة 1 من المادة السابقة قد أقر تطبيق نظام المرور البريء وليس نظام المرور العابر على السفن في أثناء تجاوزها هذا النوع من المضائق، وكان لهذا الموقف من الإتفاقية ضغوط ومواقف من قبل دول كثيرة.

- **الصنف الثالث:** جغرافيا هي المضائق التي تصل بين جزئين من أعالي البحار، أو جزء من أعالي البحار، أو بين منطقة إقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار، أو منطقة إقتصادية خالصة، تستخدم هذه المضائق للملاحة الدولية، ويطبق على إجتياز السفن لها لهذا الغرض بكل الأنواع نظام المرور العابر.

ثانيا: الأهمية الاقتصادية للمضائق المائية في المنطقة العربية: يوجد على الصعيد الدولي العديد من الممرات المائية (المضائق والقنوات البحرية)، التي يمكن توضيحه أهمها من خلال الجدول التالي:

الجدول رقم (01): الممرات المائية الرئيسية في العالم (المضائق والقنوات)

الموقع	الرابط بين	إسم الممر (مضيق أو قناة)
اليمن وجيبوتي	البحر الأحمر وخليج عدن (بحر العرب)	باب المندب (Bab al-Mandeb)
أستراليا	بحر تاسمان وبحر الجنوب	باس (Bass)
الأسكا (و م أ) وروسيا	بحر بيرينغ وبحر تشوكشي (المحيد المتجمد)	بيرينغ (Bering)

	(الشمالي)	
جزيرة كورس وسردينيا	البحر الأبيض المتوسط	بونيفاسيو (Bonifacio)
تركيا	البحر الأسود وبحر مرمرة	البوسفور (Bosphorus)
نيوزيلندا (جزيرة N&S)	المحيط الهادي الجنوبي	كوك (Cook)
تركيا	بحر مرمرة وبحر إيجه	الدردنيل (Dardanelles)
غرينلاند وكندا	خليج بافن وبحر لارادور (المحيط الأطلسي)	ديفيس (Davis)
غرينلاند وآيسلندا	شمال المحيط الأطلسي والمحيط المتجمد الشمالي	الدنمارك (Denmark)
إنجلترا وأوروبا	بحر الشمال والمحيط الأطلسي	دوفر (Dover)
الولايات المتحدة الأمريكية وكوبا	خليج المكسيك والمحيط الأطلسي	فلوريدا (Florida)
الصين وتايوان	بحر الصين الجنوبي وبحر الصين الشرقي	فورموزا (Formosa)
نيوزيلندا (الجزيرة الجنوبية وجزيرة ستيفارت)	جنوب المحيط الهادي	فوفو (Foveaux)
إسبانيا والمغرب	المحيط الأطلسي والبحر الأبيض المتوسط	جبل طارق (Gibraltar)
عمان وإيران	خليج بلاد فارس وخليج عمان	هرمز (Hormuz)
كندا	خليج هدسون والمحيط الأطلسي	هدسون (Hudson)
روسيا وشبه جزيرة القرم	البحر الأسود وبحر آزوف	كريتش (Kerch)
تشيلي	المحيط الهادي وجنوب المحيط الأطلسي	ماجلان (Magellan)
أندونيسيا وماليزيا	بحر اندامان وبحر الصين الجنوبي	ملكا (Malacca)
إيطاليا وصقلية	البحر الأبيض المتوسط	ميسينا (Messina)
إيطاليا وألبانيا	البحر الأدرياتيكي والبحر الأيوني	أترانتو (Otranto)
الهند وسيريلانكا	خليج بالك وخليج البنغال	بالك (Palk)
كندا	جزيرة بانكس وجزيرة فيكتوريا	أمير ويلز (Prince of Wales)
إندونيسيا	بحر جافا والمحيط الهندي	سوندا (Sunda)
روسيا	بحر اليابان وبحر أوخوكش	التتار (Tatar)
بابو غينيا الجديدة وأستراليا	بحر أرافورا وخليج بابوا	الثور (Taurus)
اليابان (جزيرة هوكايدو هونشو)	بحر اليابان والمحيط الهادي	تسونغارو (Tsungaru)
المكسيك وكوبا	خليج المكسيك وبحر الكاريبي	يوكاتان (Yucatan)

المصدر : <https://studentsdisha.in/major-straits-of-world>

يأسقاط ما تم إستعراضه في الجدول السابق على خريطة العالم يمكن توضيح موقع أهم المضائق والقنوات المائية كما يلي:

الشكل رقم (01): المضائق والممرات البحرية في المنطقة العربية



المصدر: إنفوجرافيك... أهم المضائق والممرات البحرية في العالم، موقع "الخليج أونلاين"، 2016/04/16 أنظر الموقع <https://alkhaleeonline.net/> (بتصرف)

إنطلاقاً من المواقع المبينة في الجدول والشكل السابقين، نلاحظ أن المنطقة العربية تحوز ضمن حدودها المائية على عدد من المضائق التي تعتبر ذات موقع استراتيجي وهي: مضيق جبل طارق، مضيق باب المندب ومضيق هرمز، خاصة فيما يخص الجانب الاقتصادي وهذا ما سنحاول إبرازه من خلال هذه النقطة:

1- الأهمية الاقتصادية لمضيق جبل طارق: تعود تسمية هذا المضيق نسبتاً إلى منطقة جبل طارق الواقعة على الحدود الإسبانية، جغرافياً يقع المضيق بين الساحل الجنوبي لإسبانيا والساحل الشمالي للمغرب، يعتبر الممر الوحيد بين المحيط الأطلسي شرقاً والبحر الأبيض المتوسط غرباً⁷، يفصل بين أوروبا وأفريقيا 7.7 ميل بحري (14.3 كم) من المحيط في أضيق نقطة في المضيق. يتراوح عمق المضيق ما بين 300 و900 متر⁸، كما هو مبين في الشكل التالي:

الشكل رقم (02): الموقع الجغرافي لمضيق جبل طارق



المصدر: الموسوعة الجزائرية للدراسات السياسية والاستراتيجية، التعريف بأهم المضائق والممرات البحرية في العالم،

<https://www.politics-dz.com>، 2019-11-18

تلعب الطبيعة الجغرافية المميزة لمضيق جبل طارق دورا هاما في تمييز الأنشطة الاقتصادية المذرة للارباح فيه، بالتالي يعتبر هذا المضيق من المضائق المهمة إقتصاديا نظرا لكثافة الأنشطة على المستويين الأرضي والمائي وفق التالي:⁹

- **نشاط السياحة:** تلعب السياحة في منطقة مضيق جبل طارق دورا أساسيا ومميزا بالمقارنة مع المضائق الأخرى، فقد شهدت كل من إسبانيا والمغرب منذ فترة 1995 إلى سنة 2007، نموا سياحيا مهما، نتج عنه تصنيفهما سنة 2005 ضمن فئة البلدان السياحية الناشئة؛
- **النشاط الزراعي:** تعتبر إسبانيا أكبر دولة مصدرة للمنتجات البستانية لجميع دول أوروبا، فضلا عن الزهور، فالشاطئ الجنوبي لمضيق جبل طارق، بالضبط غرب الريف يعرف خصوصية نوعية نظرا لتنوع محاصيله مثل: القمح، الذرة، الفواكه وغيرها؛
- **نشاط الملاحة الدولية:** يعتبر مضيق جبل طارق ذو أهمية إستراتيجية التي تجعل منه منفذا رئيسيا لمرور السفن، سواء التابعة للدول الواقعة على البحر الأبيض المتوسط، أو تلك التي تقع على البحر الأحمر والمحيط الهندي وبلاد شرق آسيا، بالإضافة على السفن والبواخر القادمة من الولايات المتحدة وكندا، بالتالي تتميز الحركة في هذا المضيق بالكثافة، نظرا للعدد الهائل من السفن (العسكرية، المدنية والتجارية) العابرة خلاله يوميا، حيث تمثل نسبة 25% من حركة المرور البحرية العالمية ونسبة 30% من حركة المرور البترولية، فقد

شهدت هذه الحركة تطورا ملموسا على العموم إذ قدرت وفقا لإحصائيات برنامج الأمم المتحدة للبيئة (PNUE) في هذا المضيق سنة بمعدل 24.644 باخرة عند الدخول و23.961 باخرة عند الخروج، في حين تتراوح في أيامنا هذه بين ما يفوق 100.000 سفينة عابرة سنويا ما يقارب 200 سفينة في اليوم الواحد، وماساهم في هذا التطور حفر قناة السويس، لتصبح صلة الوصل بين مضيق باب المندب ومضيق جبل طارق فأصبح كلاهما ممرين هامين لنقل البترول من الشرق الأوسط إلى أوروبا وبقية العالم، فالسفن الآسيوية تتخذ مضيق باب المندب ثم السويس معبرا نحو المتوسط، بينما تتخذ كل من أوروبا الغربية الشمالية والقارة الأمريكية مضيق جبل طارق معبرا لهما، مما ولد عليهما ضغطا من كل الجهات، حيث شهد تطور حركة الحاويات بين أوروبا وآسيا في سنة 2007 ليصل إلى 28 مليون حاوية نفطية، بزيادة قدرها 62% على مدى أربع سنوات فقط من سنة 2003.

2- الأهمية الاقتصادية لمضيق باب المندب: يقول ياقوت الحموي في معجم البلدان أن مضيق باب المندب عرف باسم ذا المندب او باب الدموع وذلك بسبب المخاطر التي تواجهها السفون عند مرورها بسبب الصخور البارزة في طريق الملاحة، وعرف أيضا باسم مضيق أو الولاء، وتعود تسميته باسم مضيق باب المندب بإعتباره المكان الذي يندب فيه حراس أهل اليمن عندما تدهمهم أساطيل الغزاة، جغرافيا يقع هذا المضيق بين الزاوية الجنوبية الغربية لشبه الجزيرة العربية وشرق إفريقيا، بحيث يربط بين البحر الأحمر بالمحيط الهندي والخليج العربي والقرن الإفريقي، ويقع في منتصف الطريق بين السويس وبومباي، في حين تشطره جزيرة بريم (ميون) إلى قناتين غير متساويتين الصغرى تسمى قناة إسكندر تقع بين ساحل الجزيرة وساحل اليمن يبلغ طولها 3 أميال وعمقها 16 قامة بحرية، والقناة الكبرى تقع بين الساحل الغربي للجزيرة والشواطئ الإفريقية، طولها 10 أميال وعمقها 100 قامة بحرية وهي الصالحة للملاحة¹⁰، كما هو موضح في الشكل التالي:

شكل رقم (03): الموقع الجغرافي لمضيق باب المنذب



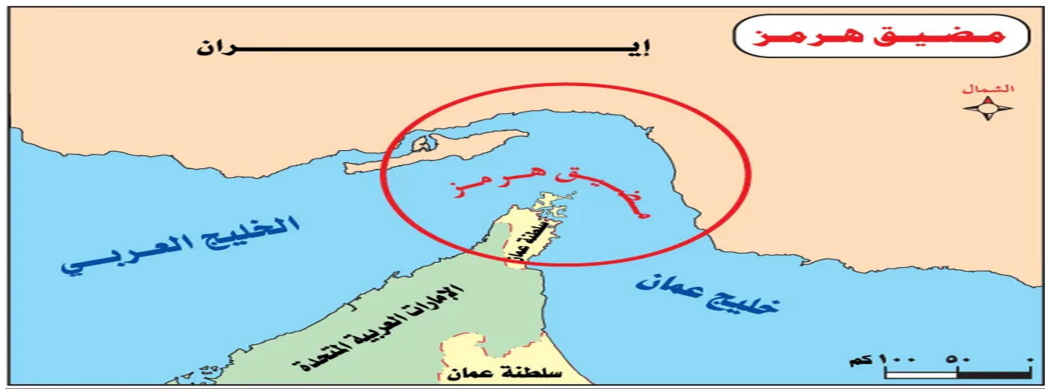
المصدر: <https://www.google.com/maps>

- فمضيق باب المنذب على قدر عال من الأهمية لعدة أسباب منها:¹¹
- يعتبر المضيق أحد المقترقات الهامة ونقطة إنقواء حاسمة بالنسبة لحركة التجارة الدولية، فأغلب حركات التجارة التي تمر عبر المضيق هي ما بين كل من الإتحاد الأوروبي من جهة، والصين، اليابان، الهند وبقية آسيا من جهة أخرى؛
 - يعتبر ممرا رئيسيا لأكثر من 30% من حركة النفط العالمية خاصة من منطقة الخليج العربي وإيران؛
 - يعتبر ممرا بديلا عن رأس الرجاء الصالح (Cape of good hope) بجنوب إفريقيا التي يلقي عبئا على التجارة الدولية من حيث بعد المسافة وكذا التكلفة المالية.
- إنطلاقا من الموقع الإستراتيجي لمضيق باب المنذب فهو يعتبر نقطة عبور هامة لمعظم صادرات النفط والغاز الطبيعي من الخليج العربي التي تعبر من قناة السويس أو خط أنابيب سوميد الذي يمر بباب المنذب، بالتالي قد يؤدي إغلاق هذا المضيق إلى منع الناقلات التي القادمة من الخليج العربي من عبور قناة السويس أو الوصول إلى خط أنابيب سوميد، مما يجبرها على التحويل حول الطرف الجنوبي من إفريقيا، مما سيزيد من وقت العبور وتكاليف الشحن، حيث أنه في سنة 2018، تدفق ما يقدر بنحو 6.2 مليون برميل يوميا من النفط الخام والمكثفات والمنتجات البترولية المكررة عبر مضيق باب المنذب باتجاه أوروبا والولايات المتحدة وآسيا، أي بزيادة قدرها 5.1 مليون برميل في اليوم عما كانت عنه في سنة 2014، كما يمثل

إجمالي تدفقات النفط عبر مضيق باب المندب حوالي 9% من إجمالي النفط المنقول بجرأ (النفط الخام والمنتجات البترولية المكررة)، في سنة 2017. تم نقل حوالي 3.6 مليون برميل في اليوم شمالاً نحو أوروبا؛ ونقل 2.6 مليون برميل أخرى في الاتجاه المعاكس إلى الأسواق الآسيوية مثل سنغافورة والصين والهند، بالنسبة للغاز الطبيعي فقبل سنة 2015، كانت أحجام الغاز الطبيعي المسال التي تمر عبر مضيق باب المندب تفوق تلك التي تمر عبر قناة السويس، إذ بدأت كل من الأردن ومصر في إستيراد كميات صغيرة من الغاز الطبيعي المسال إلى موانئ البحر الأحمر، وبلغت واردات هذه الدول من الغاز الطبيعي المسال ذروتها في عام 2016 عند 1.4 مليار قدم مكعب يومياً، بحيث تم تسليم 80 % منها عبر مضيق باب المندب، في الآونة الأخيرة ومع ظهور حقول غاز طبيعي جديدة في مصر، انخفضت حاجة مصر لاستيراد الغاز الطبيعي المسال، بالتالي انخفض إجمالي تدفقات الغاز الطبيعي المسال المتجهة شمالاً عبر باب المندب أيضاً منذ عام 2016 حيث ظلت التدفقات المتجهة شمالاً إلى وجهات أخرى ثابتة إلى حد ما.¹²

3- الأهمية الاقتصادية لمضيق الهرمز: جغرافيا يقع مضيق هرمز بين خليج عمان والخليج العربي، يحده من الشمال والشمال الشرقي السواحل الإيرانية والتي هي عبارة عن الجزء الشرقي لأراك وجزيرة بنجام ومن الجنوب السواحل العمانية والتي هي سواحل شبه جزيرة مسندم العمانية وتقع بالقرب من مدخله عدة جزر أهمها جزر طناب الكبرى وطناب الصغرى وأبو موسى¹³، يربط هذا المضيق بين خليج عمان والخليج العربي، ويعد الممر البحري الوحيد على المحيط المفتوح¹⁴، كما هو مبين في الشكل التالي:

الشكل رقم (04): الموقع الجغرافي لمضيق الهرمز



المصدر: الموسوعة الجزائرية للدراسات السياسية والاستراتيجية، التعريف بأهم المضائق والممرات البحرية في العالم،

<https://www.politics-dz.com>، 2019-11-18

تكمن الأهمية الاقتصادية لهذا المضيق في أنه يعد الممر البحري لحركة تجارة لعدة دول عربية أهمها العراق، الكويت، القطر، الإمارات العربية، عمان، إيران والمملكة العربية السعودية، بحيث يقدر عدد السفن التي تمر به سنويا حوالي 20.000 سفينة، ويحوز أهمية قصوى على المستوى العالمي بسبب حركة ملاحته البحرية، ومازاد من أهمية هذا المضيق إفتتاح قناة السويس عام 1869، في منظور الجغرافيا السياسية تأتي أهميته الإستراتيجية والنفطية لمنطقة الخليج بشكل عام، أما الحركة التجارية للمضيق فيمكن إيجازها فيمايلي:¹⁵

- نقل حمولات تزن أكثر من مليار ونصف مليار طن سنويا؛
- 27% من الشحنات العابرة تنقل نفط خام وتصبح النسبة 50% عند حساب شحنات المشتقات النفطية، الغاز الطبيعي وغاز البترول المسال؛
- 22% من الشحنات تنقل السلع الأولية مثل الحبوب، خام الحديد والإسمنت؛
- 20% من تجارة الحاويات التي تنقل السلع تامة الصنع إلى دول الخليج العربي.

ثالثا: النزاعات الدولية حول المضائق المائية ضمن حدود المنطقة العربية

قبل تحديد أبرز النزاعات والحلول التي تم التوصل لها فيما يخص المضائق المتواجدة على حدود المناطق العربية لابد من التعرّيج على النقاط التالية:

1- مفهوم النزاعات الدولية المائية: كمنقطة بداية من المفيد أن يكون هناك فهم محدد للنزاع إذ يمكن

أن "يشير ببساطة إلى مجموعة حقيقية أو متصورة من المصالح والأهداف غير المتوافقة بين طرفين أو أكثر، ليست بالضرورة أن تكون نزاعات عنيفة، فالنزاع جزء طبيعي من الحياة العامة وعملية حل المصالح المتنافسة سلمياً من خلال التفاوض والتشاور، كما يمكن أن تساهم في كثير من الأحيان في نتائج أفضل لجميع المعنيين، ومع ذلك، يمكن للنزاع أن يكون مزعزعا للاستقرار ومدمرا بشدة عندما يؤدي إلى تحريض جماهيري أو عنف أو حرب مباشرة.¹⁶

تعددت التعاريف التي حاول من خلالها مختلف افراد المجتمع الدولي تقديم تعريف موحد للنزاعات الدولية في الإطار القانوني والتي نذكر من أهمها:¹⁷

- تعريف النزاع الدولي بأنه: "تعارض بين المواقف المتقابلة لأطراف تجاه صراع المصالح في الحياة الدولية."

- كما عرف على أنه: "خلاف حول مسألة قانونية -تفسير معاهدة دولية -أو واقعية- كخلاف حول مكان خط سير الحدود-يتمثل في تناقض أو تعارض أو تضاد أو تضارب الآراء القانونية لشخصين أو أكثر من أشخاص القانون الدولي."

- تعريف محكمة العدل الدولية الدائمة: عرفت النزاع الدولي بأنه: "خلاف حول نقطة قانونية أو واقعة أو تناقض أو تعارض للطروحات القانونية أو الواقعية أو المنافع بين دولتين." وهذا ما أوضحتها في حكمها في قضية المدعو "مافروماتس" 1924 أنه يقصد بالنزاع الدولي: "خلاف بين دولتين على مسألة قانونية أو حدث معين بسبب تعارض وجهات نظرها القانونية أو مصالحها."

- تعريف محكمة العدل الدولية: في إطار قضية جنوب غرب أفريقيا ذهبت محكمة العدل الدولية إلى القول أن: "الإختلاف المشار إليه في تعريف المحكمة الدائمة للعدل الدولي لا ينبغي أن يستند فيه على معيار شخصي، بل إلى معيار موضوعي، وعلى ذلك فإن الخلاف الذي يولد النزاع يجب أن يكون واضحاً في مواقف أطرافه على نحو لا يدع مجالاً للشك في إمكانية وجوده."

فيما حددت محكمة العدل الدولية المراد بالنزاع في القضية الخاصة بالحدود البرية والبحرية بين الكاميرون ونيجيريا عندما أصدرت حكمها الخاص بالدفع الابتدائية عام 1998 إذ ذكرت "أن النزاع بالمعنى المقبول في القرارات القضائية للمحكمة وفتاوها وقرارات وفتاوى سلفها، هو خلاف على نقطة قانونية وواقعية (حقيقية)، تنازع وجهات النظر أو المصالح بين طرفين، وأنه لكي تثبت المحكمة وجود نزاع يجب عليها أن تبين أن إدعاء أحد الطرفين يعارضه الطرف الآخر قطعاً، وأن مسألة إذ كان ثمة نزاع دولي هي مسألة تقرير موضوعي."

بالتالي يمكن القول بأن النزاعات الدولية المائية هي عبارة عن: خلاف بين دولتين أو أكثر على حدود مائية مهما كان نوعها بهدف السيطرة عليها أو إستردادها بحكم أنها تعود بمنافع لصالح الدول محل النزاع.

2- النزاعات المائية الدولية حول المضائق في المنطقة العربية من منظورها الإقتصادي: تعتبر المنطقة العربية من المناطق التي تجذب العديد من الدول الأجنبية للتعامل معها بسبب موقعها الإستراتيجي خاصة على الصعيد الاقتصادي ومن أبرز النزاعات التي تعرضت لها المضائق محل الدراسة نجد:

- **النزاعات الدولية حول مضيق جبل طارق:** يعتبر مضيق جبل طارق، هو طريق الرئيسي للحركة البحرية الدولية بين المحيط الأطلسي والبحر الأبيض المتوسط¹⁸، مما ساهم في أن يكون مركزا للنزاعات فيما بين الدول الإقليمية للسيطرة عليه أو حتى على صعيد دول أخرى، فابتداءً من عام 1492، أطاحت قوة إسبانية بآخر حكومة إسلامية شمال المضيق، منذ ذلك الوقت، أصبح المضيق يشجع على تطوير ثقافتين متميزتين للغاية ومنتوعة على جانبيه بعد مشاركة نفس الثقافة لأكثر من 500 عام من القرن الثامن إلى أوائل القرن الثالث عشر¹⁹، وقد إستولت عليه بريطانيا في سنة 1704 بموجب سيطرتها على منطقة جبل طارق الواقعة في الحدود الإسبانية، كما فكرت ألمانيا في السيطرة والإستيلاء على جبل طارق فور نهاية الحرب العالمية الأولى، هذا ولم تكف إسبانيا على مطالبة بريطانيا بإرجاع جبل طارق بإستخدام أساليب مختلفة لتحقيق هدفها، كالجوء للقوة، ومن ثم لجأت للأسلوب السلمي في الوقت الحاضر، في حين يتبع القسم الجنوني من المضيق المملكة المغربية، والذي كان محور صراع بين كل من بريطانيا، ألمانيا، فرنسا وإسبانيا للسيطرة على الساحل التابع لمنطقة المتواجدة على الحدود المغربية مما ترتب عليه إحتلال المغرب وتقسيم مناطقها على دول الإحتلال، وفور الإستقلال سنة 1956 عادت سيطرتها على مناطقها والسواحل بإستثناء تبعية مدينتي سبتة ومليلة لإسبانيا، إلا أن هذه الصراعات لم تكن سببا في حدوث أي مشكلة بخصوص الملاحة في المضيق، إلا أنه تبقى هناك دوما دوافع سياسية لمحاولة السيطرة على المضيق تخدم به كل منطقة صالحها، وفي سنة 1964 أعلنت لجنة تصفية الإستعمار (التابعة للولايات المتحدة) ضرورة تطبيق مبدأ تقرير المصير في جبل طارق بناء على طلب أهل المنطقة نفسها.²⁰

فيما يخص المصادقة على معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 لدول الحدود لمضيق جبل طارق، فقد صادقت المغرب عليها سنة 1997، أما إسبانيا صادقت سنة 2007.²¹

- **النزاعات الدولية حول مضيق باب المنذب:** كطريق للتواصل قبل أن يصبح شرياناً للنفط الخام، كان للبحر الأحمر أهمية إستراتيجية للغرب لعدة قرون، وأدى تراجع السيطرة الاستعمارية الأوروبية في المنطقة إلى خلق فراغ في الفرص لدول أخرى لزيادة نفوذهم، فمنذ سنة 1968 اتخذت الولايات المتحدة موقفا لإحتلال المساحة التي خلفتها بريطانيا بعد انسحابها من منطقة الخليج وعدن، وبإعتبار أهم نقطة مائية في هذا الحيز الجغرافي هي

مضيق باب المندب كمر مائي يوفر الوصول إلى دول الشرق الأوسط الرئيسية وخط ساحلي مليء بالدول، سرعان ما أصبحت الطرق الجنوبية ذات أهمية استراتيجية للولايات المتحدة، كونها تعتمد على نفط الخليج العربي الذي يتم نقله عبر البحر الأحمر لتشغيل مصانعها ومنازلها والحفاظ على اقتصادها، إن وجود الولايات المتحدة في المنطقة هو أيضاً إجراء مضاد لمصالح روسيا في المنطقة، منذ أواخر الستينيات، حاولت الولايات المتحدة بناء تحالفات سياسية وعسكرية مع دول إقليمية وقدمت حوافز اقتصادية ومالية خوفاً من نفوذ روسيا في المنطقة، وفي السبعينيات، قدمت الولايات المتحدة تسهيلات عسكرية لكل من كينيا والصومال لمواجهة الاستراتيجية السوفيتية في المنطقة دون الاضطرار إلى المواجهة. فالعديد من الدول تدرك أن تواجد القوات الأمريكية بها هو أفضل ضمان لها ضد الأعمال العدائية من الدول الأخرى الراغبة في السيطرة.²²

يعتبر مضيق باب المندب أقصر طريق تجاري بين منطقة البحر الأبيض المتوسط والمحيط الهندي وشرق آسيا، ينقل مليارات الدولارات في التجارة البحرية نحو أوروبا والولايات المتحدة وآسيا، حيث يستمر العنف بين حلفاء إيران المتمردين الحوثيين اليمنيين والكتلة السعودية الإماراتية المعارضة، بموجب تصاعد وتدايعات حرب اليمن تهدد أمن المضيق والبحر الأحمر ككل. فالموانئ اليمنية تعد أصلاً بحرياً قوياً للحوثيين منذ اندلاع الحرب الأهلية في عام 2015، التي أدت تدايعاتها إلى وضع أمن مضيق باب المندب في وضع غير مستقر، حيث استولى المتمردون الحوثيون وحلفاؤهم على الموانئ اليمنية الاستراتيجية والمناطق الساحلية، مما عرض أمن الشحنات والسفن البحرية المبحرة عبر المضيق للخطر، وقد أصبح مضيق باب المندب بؤرة للمصالح المتنافسة بين القوى الإقليمية والدولية الساعية إلى حماية الممر والسيطرة عليه. فموقع اليمن بالقرب من مضيق باب المندب يجذب بطبيعة الحال انتباه دول المنطقة، بما في ذلك المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة. وقد تسابقت هذه الدول لتأمين مصالحها في اليمن، وتحقيق طموحاتها الاقتصادية والسياسية، وبناء المزيد من النفوذ في منطقة البحر الأحمر من أجل تحقيق أهدافها الأمنية، أي طرف خارجي يسعى إلى تعزيز الفوضى الإقليمية يمكن أن يتسبب في أضرار جسيمة بتكلفة قليلة، وربما حتى يجذب دولاً أخرى، مثل الصومال وجيبوتي وإريتريا والسودان، إلى الصراع اليمني²³.

وفيما يخص تنظيم العبور وفض النزاعات الإقليمية للدول المطلة على مضيق بابا المنذب، سعت الأمم المتحدة في سنة 1982 لتنظيم إشكال الممرات المائية الدولية ودخلت اتفاقيتها المعروفة "باتفاقية جامايكا" حيز التنفيذ في شهر نوفمبر من عام 1994، والتي تحدد حقوق ومسؤوليات الدول في استخدامها لمحيطات العالم، ووضع مبادئ توجيهية للأعمال التجارية والبيئة وإدارة الموارد الطبيعية البحرية²⁴، وكانت نتيجة الإتفاق بين دول الحدود الثلاث (اليمن، جيبوتي وإرتريا) لإمضاء اتفاقية الحدود كما هو مبين في الجدول التالي:

الجدول رقم (02): حالة المصادقة على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لدول مضيق

باب المنذب

السنة	طبيعة الإتفاق	دول الحدود
1987	مصادقة	اليمن
1991	مصادقة	جيبوتي
	عدم المصادقة	إرتيريا

Source : Douglas de Quadros Rocha, Gabriela Freitas dos Santos, João Paulo Alves, João Estevam dos Santos, Valeska Ferrazza Monteiro, **MILITARIZATION OF INTERNATIONAL STRAITS AND MARITIME CHOKE POINTS, UFRGSMUN/ UFRGS**, Model United Nations, v.4, 2016, p.315.

https://www.ufrgs.br/ufrgsmun/2016/assets_b/files/study_guide.pdf

- **النزاعات الدولية حول مضيق هرمز:** نظرا للموقع الاستراتيجي للمضيق وأهميته كمنقطة عبور مر هذا المعبر بالعديد من المشاكل الأمنية فيما بين الدول الإقليمية له، من بينها تنازع إيران والإمارات العربية المتحدة على الجزر التي تضمن السيطرة على المضيق، التي كثيرا ما تعرض أمن المضيق للخطر، فبين سنتي 1984 و 1987، اندلعت "حرب الناقلات" بين إيران والعراق، حيث بدأ كل طرف (أثناء فترة حرب العراق الإيرانية 1980-1988) بإطلاق النار على الناقلات، حتى المحايدة منها، المتجهة إلى موانئها الخاصة، مما أدى إلى انخفاض الشحن في الخليج العربي بنسبة 25٪، هذا ما دفع بالولايات المتحدة إلى التدخل للمساعدة في تأمين ممرات شحن النفط، نظرا لكونه يمر حوالي 88٪ من جميع النفط المصدر من الخليج الفارسي عبر مضيق هرمز، متجهاً إلى آسيا وأوروبا الغربية والولايات المتحدة، على سبيل المثال ، يمر 75٪ من جميع واردات النفط اليابانية عبر

المضيق. بالتالي، هناك عدد قليل جداً من المنافذ البديلة لصادرات النفط من الخليج الفارسي إذا تم اختراق حركة مرور، بالإضافة إلى ذلك.²⁵

وتعتبر من أبرز وسائل الضغط التي تم ممارستها من قبل المسؤولين الإيرانيين التهديد بإغلاق مضيق هرمز في وجه الملاحة الدولية في العديد من المناسبات، وكانت للتهديدات الإيرانية ردود فعل كبيرة عبرت عن القلق والاهتمام الشديدين بهذا الممر البحري الذي لا بديل عنه للملاحة في الخليج، واليوم وفي ظل الأزمات الكثيرة وخصوصاً الأزمة النووية بين إيران والغرب، برزت قضية مضيق هرمز كورقة مهمة في لعبة المناورات السياسية التي تسهم في خلق التباس كبير للقوى الفاعلة المنطقة، لأن إغلاقه سينعكس عنه نتائج سلبية كثيرة، خاصة وأن الأحداث في الخليج يمكن أن تتصاعد بسرعة وتخرج عن نطاق السيطرة، في ظل هذا التوتر يجب أن يزداد الإهتمام بالتهديدات الإيرانية بإغلاق المضيق أمام الملاحة البحرية، والتي ستؤدي لا محالة إلى حدوث أزمة عالمية في الطاقة، تكون تداعياتها خطيرة على الدول المستهلكة للنفط، لكن في المجمل إن الاستمرار بالتهديد بإغلاق مضيق هرمز أو عرقلة الملاحة فيه له آثار سلبية إقليمياً على دول مجلس التعاون الخليجي.²⁶

يترب بالضرورة على إغلاق المضيق توقف الصادرات النفطية لكل من الكويت، البحرين وقطر بنسبة 100%، بالتالي حدوث إنهيار إقتصادي كامل، بالإضافة على تشوهات إقتصادية ضخمة ستلحق بالسعودية والإمارات، العراق وإيران بإعتبار 90% من صادرات هذه الدول تمر على هذا المضيق، بالتالي يمكن القول أن العديد من النتائج السلبية ستعكس على إيران ودول الخليج العربية والعالم بأسره بحيث ستبطل دورة الإنتاج الصناعي، وسينعكس ذلك على مصافي النفط ومعامل التكرير والصناعات المرتبطة بها، وكل ذلك سيؤدي إلى إنخفاض معدلات النمو والإنكماش الإقتصادي العالمي.²⁷

أما فيما يتعلق بالمصادقة على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 فكانت حالة إمضاء دول الحدود كما هو موضح في الجدول التالي:

الجدول رقم (03): حالة المصادقة على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لدول مضيق هرمز

السنة	طبيعة الإتفاق	دول الحدود
1989	مصادقة	عمان
1982 (الإمضاء)	أمضت ولكن لم تصادق	إيران

Source : Douglas de Quadros Rocha and Others, Op.cit, p.315.

https://www.ufrgs.br/ufrgsmun/2016/assets_b/files/study_guide.pdf

الخاتمة:

إنطلاقاً مما سبق تم التوصل إلى أن المضائق المائية هي عبارة عن ثروة بالدرجة الأولى، بإعتبارها من أهم نقاط العبور التي يعتمد عليها دولياً لتسهيل عمليات النقل البحري بمختلف أنواعها، وفيما يتعلق بالمضائق المتواجدة على حدود المنطقة العربية فإنها تعد من نقاط العبور الإستراتيجية كونها تصل بين عدد هام من المسطحات المائية، وما زاد من أهميتها حفر قناة السويس والذي كان عاملاً أساسياً في تقليص مسافة الرحلات المتجهة من سواحل المضيق إلى وجهاتها سواء الأوروبية، الأمريكية أو الإفريقية.

في حين أن الأهمية الاقتصادية القصوى لهذه المضائق استمدتها من الموقع الإستراتيجي للمضائق كونها تعد الأقرب للدول المصدرة للنفط الأولى عالمياً، من هنا إستمدت الدول التي سبق وتم طرح محلات نزاعها، الرغبة في السيطرة على هذه المضائق وتغادي المصادقة على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، لتبقى لها الأفضلية في مواصلة السعي نحو تحقيق أهدافها.

المراجع:

¹- Johnson, D.H.N, **SOME LEGAL PROBLEMS OF INTERNATIONAL WATERWAYS, WITH PARTICULAR REFERENCE TO THE STRAITS OF' TIRAN AND THE SUEZ CANAL**, Modern Law Review, Vol 31, 1968, P153.

<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/pdf/10.1111/j.1468-2230.1968.tb01180.x>

²- خالد أحمد الأسمر العجوليين، جيوسياسية المضائق البحرية وأثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي -دراسة حالة مستقبل إمدادات الطاقة في مضيقي هرمز وباب المندب (2018-2003)، العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والإقتصادية، برلين-ألمانيا، 2019، ص 70.

للإطلاع: <https://issuu.com/walidyounes/docs>

³- بولقاسم بومهدي، سفيان بلماضي، جيوسياسية المضائق البحرية الإستراتيجية وأمن إمدادات الطاقة مضيق ملكا وأثره على أمن الطاقة الصيني "نموذجاً"، شبكة ضياء للمؤتمرات والدراسات، 2015/2014، ص 8. www.diae.net

⁴- خالد أحمد الأسمر العجوليين، مرجع سبق ذكره، ص 69.

⁵- عبد الحق دهبي، إشكالية تعريف المضائق الدولية بين الفقه والقضاء الدوليين، دراسة منشورة في موقع مؤسسة الحوار المتمدن، 14-06-2006. أنظر الموقع: <https://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=67399>

⁶- وسام الدين العكلة، النظام القانوني للمضيق الدولي "دراسة تطبيقية على مضيق هرمز على ضوء الاحكام القانون الدولي"، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27، العدد الرابع، 2011، ص 314-315.

⁷- by Global Ocean Associates, Strait of Gibraltar, Office of Naval Research, February 2004 ,P179.

http://www.internalwaveatlas.com/Atlas2_PDF/IWAtlas2_Pg179_StraitofGibraltar.pdf

⁸- Adolfo Marco, **The Strait of Gibraltar**, Template for Submission of Scientific Information to Describe Areas Meeting Scientific Criteria for Ecologically or Biologically Significant Marine Areas, 2014, P2.

<https://www.cbd.int/doc/meetings/mar/ebaws-2014-03/other/ebaws-2014-03-submission-csic-en.pdf>

⁹- عبد الإله دريف، مكانة المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين مقتضيات القانون الدولي ومتغيرات العلاقات الدولية "دراسة حالة مضيق جبل طارق"، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والإقتصادية، برلين، ألمانيا، 2017، ص 145-159.

¹⁰- حمد سعيد الموعد، أمن الممرات المائية العربية، إتحاد كتاب العرب، 1999، ص 16-17.

¹¹- عبد القادر الهلي، مضيق باب المندب بين الأهمية الإستراتيجية وتساعد حدة التهديدات الأمنية، مجلة آفاق علمية، المجلد 11، العدد 03، 2019، ص 118. <https://afak.univ-tam.dz/wp-content/uploads/2019/07/afak-mag-020-art-006.pdf>

¹²- U.S. Energy Information Administration, **The Bab el-Mandeb Strait is a strategic route for oil and natural gas shipments**, 27-08-2019. <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=41073>

¹³- عامر ماجد العجمي، رنا عبود، نظام المرور العابر في المضائق الدولية، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد 16، العدد 1، جوان 2019، ص 70.

-
- ¹⁴ - William Komiss, LaVar Huntzinger, **the Economic Implications of Disruptions to Maritime Oil Chokepoints**, CNA ANALYSIS & SOLUTIONS, March 2011, P8. https://www.cna.org/cna_files/pdf/D0024669.A1.pdf
- ¹⁵ - أحمد حازم برع برع، الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز وإنعكاساته على الأمن في منطقة الخليج العربي، رسالة ماجستير منشورة، جامعة الشرق الأوسط، عمان الأردن، 2020، ص 42-48.
- ¹⁶ - United States Agency for International Development (USAID), **WATER & CONFLICT**, U.S. Agency for International Development, Office of Conflict Management and Mitigation, Pennsylvania, , Washington, 2014. P4-5. <http://www.usaid.gov/sites/default/files/documents/1866/WaterConflictToolkit.pdf>
- ¹⁷ - مريم مكيكة، الثروة المائية العذبة وأثرها على النزاعات الدولية، أطروحة دكتوراه، جامعة الجليلي ليايس، سيدي بلعباس، الجزائر، 2019-2018، ص 111-114.
- ¹⁸ - Michael Waibel, **Gibraltar**, Max Planck Encyclopedia of Public International Law, 2011, P1. https://www.researchgate.net/publication/228227881_Gibraltar
- ¹⁹ - https://en.wikipedia.org/wiki/Strait_of_Gibraltar 09/09/2021 9:27Pm
- ²⁰ - موضوعة مقاتل الصحراء، الموسوعة الجغرافية المصغرة، http://www.moqatel.com/openshare/Behoth/Gography11/geography/sec226.doc_cvt.htm
- ²¹ - خالد أحمد الاسمر، مرجع سبق ذكره، ص 80.
- ²² - Dryad Global, **the Red Sea (Bab Al-Mandeb to Suez Canal)**, London, 2021. <https://dg.dryadglobal.com/red-sea>
- ²³ - Hannah Kuperman, **Securing the Bab el-Mandeb: Can Threats to the Red Sea Drive Regional Cooperation?**, Gulf International Forum (GIF), 01-04-2021. <https://gulif.org/securing-the-bab-el-mandeb-can-threats-to-the-red-sea-drive-regional-cooperation/>
- ²⁴ - France24، صراع على مضيق باب المندب بين الفرقاء الإقليميين يهدد التجارة الدولية، 2018-08-02. <https://www.france24.com/ar>
- ²⁵ - Jean-Paul Rodrigue, **Straits, Passages and Chokepoints: A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution**, Vol 48, N 135, 2004, p10-11. https://www.researchgate.net/publication/241136605_Straits_Passages_and_Chokepoints_A_Maritime_Geosrategy_of_Petroleum_Distribution
- ²⁶ - أحمد حازم برع برع، مرجع سبق ذكره، ص 70-71.
- ²⁷ - علي ناصر ناصر، مضيق هرمز، دار الفرابي، بيروت، لبنان، 2013، ص 94-95.