

جامعة محمد الصديق بن يحيى - جيجل -

كلية الحقوق و العلوم السياسية

قسم العلوم السياسية



عنوان المذكرة :

الأهمية الاستراتيجية للممرات البحرية في العلاقات الدولية
- دراسة حالة مضيق ملقا -

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في العلوم السياسية و العلاقات الدولية

تخصص: دراسات إستراتيجية

تحت إشراف:

د. حموم فريدة

من إعداد الطالب:

• بوراوي عمار

لجنة المناقشة:

رئيسا	صميم	الأستاذ:
مشرفا و مقرا	حموم فريدة	الدكتورة:
مناقشا	بوالزرب رياض	الأستاذ:

السنة الجامعية: 2017/2016

الإهداء

إلى أبي الفضل و المنة، إلى الوالدين الكريمين، إلى
أخواتي الفضليات إلى كافة العائلة. إلى جل الأصدقاء و
الأختة، إلى زملاء الدراسة بقسم العلوم السياسية، أهدي
هذا العمل المتواضع.

عمار

شكر و عرفان

الحمد لله على إحسانه، والشكر له على توفيقه وامتنانه.

أتقدم بأسمى عبارات الشكر والإمتنان للأستاذة

المشرفة على هذا العمل "الدكتورة فريدة حموم"، كما

أشكر كل من ساهم في هذا العمل ولو بكلمة طيبة.

خطة الدراسة:

مقدمة:

الفصل الأول: الممرات البحرية في القانون الدولي

• **المبحث الأول:** تعريف الممرات البحرية

المطلب الأول: تعريف المضائق البحرية الدولية

المطلب الثاني: تعريف القنوات البحرية الدولية

• **المبحث الثاني:** النظام العام للممرات البحرية

المطلب الأول: قواعد الملاحة في المضائق البحرية الدولية

المطلب الثاني: قواعد الملاحة في القنوات البحرية الدولية

• **المبحث الثالث:** الاتفاقيات الخاصة بالممرات البحرية

المطلب الأول: الاتفاقيات الخاصة بالمضائق البحرية الدولية

المطلب الثاني: الاتفاقيات الخاصة بالقنوات البحرية الدولية

الفصل الثاني: دواعي الاهتمام الدولي بالممرات البحرية

• **المبحث الأول:** جيواقتصاد الممرات البحرية

المطلب الأول: أهمية الممرات البحرية في التجارة الدولية

المطلب الثاني: الممرات البحرية و أمن الطاقة

• **المبحث الثاني:** جيواستراتيجية الممرات البحرية

المطلب الأول: الممرات البحرية في الفكر الاستراتيجي

المطلب الثاني: الأهمية العسكرية للممرات البحرية

• **المبحث الثالث: جيوسياسة الممرات البحرية**

المطلب الأول: مهددات أمن الممرات البحرية

المطلب الثاني: الجهود الدولية لتأمين الممرات البحرية

المطلب الثالث: البدائل الممكنة للممرات البحرية

الفصل الثالث: دراسة حالة مضيق ملقا

• **المبحث الأول: الأهمية الاستراتيجية لمضيق ملقا**

المطلب الأول: الموقع الجغرافي والوضع القانوني لمضيق ملقا

المطلب الثاني: الأهمية الاقتصادية لمضيق ملقا

المطلب الثالث: مهددات أمن مضيق ملقا

• **المبحث الثاني: التنافس الدولي حول مضيق ملقا**

المطلب الأول: الاهتمام الأمريكي بمضيق ملقا

المطلب الثاني: معضلة ملقا و استراتيجية عقد اللؤلؤ الصينية

المطلب الثالث: موقف الهند من الاستراتيجية الصينية

❖ خلاصة واستنتاجات:

مقدمة

تغطي البحار أكثر من ثلثي مساحة الأرض وقد ساعد ذلك على الربط بين القارات وقيام التجارة بين الأمم، لأنها وفرت بفضل شساعتها وتجانس مختلف أجزاءها طرق صالحة للملاحة في وقت كانت الطرق البرية غير قابلة للاستخدام. وقد ازدادت أهميتها في العصر الحديث خاصة في ظل العولمة والتي شهدت تزايد لحجم التبادلات التجارية الدولية باعتبار الشحن البحري أفضل وسيلة لنقل السلع على مسافات طويلة وبتكاليف منخفضة وهذا ما دفع الدول الى التنافس من أجل السيطرة والتحكم فيها أو على الأقل ضمان أمن امداداتها، من خلال نشر قواتها البحرية في نقاط استراتيجية معينة لحماية مصالحها الاقتصادية والحفاظ على قدرة التدخل في مناطق الصراع عبر مختلف أنحاء العالم.

والبحر عموما يتكون من عدة محيطات تنقسم بدورها الى بحار فرعية والتي تتصل ببعضها عن طريق أكثر من 120 مضيق الى جانب ثلاث قنوات بحرية رئيسية، تعرف بالممرات البحرية، تختلف أهميتها حسب موقعها الجغرافي ومدى وجود بدائل لها. وتشكل هذه الأخيرة تحدي اقتصادي وعسكري رئيسي لأنها تمثل من جهة أبواب الطرق البحرية الضرورية لحركة السفن التجارية والحربية، ومن جهة أخرى فهي بمثابة نقاط ضعف هذه الطرق، لأن خصائصها الجغرافية تعرضها لمجموعة من التهديدات قد تؤدي الى غلقها وما لذلك من انعكاسات سلبية على المستوى العالمي.

الأهمية العلمية للدراسة:

يكتسي موضوع الدراسة أهمية محترمة في الأوساط الأكاديمية والممارساتية نظرا لنتامي دور البحار على المستوى العالمي والمكانة التي تحتلها الممرات البحرية كونها تربط بين مختلف أجزاءه. ويمكن إيجاز أهميته العلمية في:

- تحديد أهم الممرات البحرية من الناحية الاقتصادية، العسكرية والسياسية. ومحاولة تبين الانعكاسات التي قد تنتج عن غلقها أمام الملاحة الدولية ومدى تأثيرها على النظام العالمي، خاصة أنها تشكل نقطة عبور رئيسية للنفط.
- دراسة مختلف التهديدات التي قد تؤدي إلى اضطراب الملاحة عبر الممرات البحرية والجهود الدولية لمواجهتها. الى جانب البحث عن البدائل والحلول المحتملة للتقليل من تبعية الدول لها، ثم تقييمها من حيث فعاليتها وتكلفتها.

- التعريف بمضيق ملقا "Malacca" وتبيين أهميته الاستراتيجية، خاصة بالنسبة للدول الآسيوية وعلى رأسها الصين.

أسباب اختيار الموضوع:

لقد تراوحت الأسباب التي دفعت إلى اختيار الموضوع محل الدراسة بين مبررات موضوعية و أخرى ذاتية:

أما المبررات الموضوعية فتمثلت في:

- ❖ ازدياد النقاشات الأكاديمية على المستوى العالمي حول أهمية الممرات البحرية في العلاقات الدولية خاصة ما يتعلق بتدفقات الطاقة.
- ❖ الدور الذي تلعبه هذه الممرات في هيكله الاقتصاد العالمي، و مدى تأثيرها على السياسية الدولية.

في حين تتمثل المبررات الذاتية في:

- ❖ الاهتمام بموضوع الممرات البحرية والأهمية التي أصبحت تحضى بها في النظام الدولي.
- ❖ محاولة التطرق الى مختلف الجوانب المتعلقة بالممرات البحرية، خاصة أن أغلب الدراسات الموجودة ركزت على ممرات معينة وحصرت أهميتها في الجانب الطاقوي.
- ❖ الرغبة في تحصيل رصيد معرفي حول أحد أهم المواضيع التي تثار حالياً.

تحديد إشكالية الدراسة:

لقد إهتمت القوى الكبرى منذ القدم بالممرات البحرية لخدمة مصالحها، سواء للوصول الى الأسواق الخارجية أو البقاء على إتصال بمختلف مستعمراتها. وقد ازداد الإهتمام الدولي بهذه الممرات بعد الخمسينات، إذ شهدت هذه المرحلة تنامي للأهمية الاقتصادية للبحار إلى جانب تعدد القوى الفاعلة في النظام الدولي وتضارب مصالحها، وما نتج عن ذلك من تنافس من أجل السيطرة على الممرات الاستراتيجية أو على الأقل ضمان حرية الملاحة عبرها، خاصة أن أغلب الدول وجدت مصالحها ترتبط بمناطق بعيدة جغرافياً. كما هو الحال بالنسبة للدول الآسيوية بصفة عامة والصين بصفة خاصة، و التي

شهدت مؤخرا نمو لتجارتها الخارجية و ارتفاع لوارداتها الطاقوية والتي يمر أغلبها عبر مضيق ملقا. و الإشكال المطروح هنا: ما هي الأهمية الاستراتيجية للممرات البحرية في العلاقات الدولية؟

وتندرج تحت هذه الإشكالية أسئلة فرعية تتمثل:

- * كيف تنظم الملاحة في الممرات البحرية؟
- * ما هي أسباب اهتمام الدول بالممرات البحرية؟
- * ما هي الأهمية الإستراتيجية التي تميز مضيق ملقا "Malacca"؟

و للإجابة على هذه التساؤلات نقترح الفرضيات التالية:

الفرضية الرئيسية:

تشكل الممرات البحرية معابر رئيسية لتدفقات مختلف السلع والمواد الأولية على رأسها النفط، إلى جانب كونها ضرورية لمرور السفن الحربية. و تندرج تحتها ثلاث فرضيات فرعية تتمثل:

- * تقتضي مصلحة القوى الكبرى ضمان حرية المرور عبر الممرات البحرية وفق قواعد قانونية دولية.
- * يؤدي النمو الاقتصادي للدول إلى زيادة اعتمادها على تدفقات السلع والطاقة عبر الممرات البحرية، واتخاذ الإجراءات اللازمة لحمايتها.
- * تختلف الأهمية الإستراتيجية لمضيق ملقا "Malacca" بحسب مصالح الدول المشاطئة والمستخدمه له.

الإطار الزمني والمكاني للدراسة:

يتطلب تبين الأهمية الاستراتيجية للممرات البحرية العودة الى بداية القرن العشرين، حيث لعبت دور رئيسي خلال الحربين العالميتين. ثم مرحلة الخمسينات والتي شهدت تنامي لأهميتها الاقتصادية نتيجة ارتفاع نسبة الصادرات المنقولة بحرا. وصولا الى القرن الواحد وعشرون والذي لا يزال يشهد على أهميتها في العلاقات الدولية.

أما الحدود المكانية للموضوع فتشمل حدود العالم وأي مكان توجد به ممرات بحرية، مع التركيز على تلك

المستخدمة بكثرة من طرف الفواعل الدولية.

الإطار المنهجي للدراسة:

فرضت الطبيعة المعقدة لهذا الموضوع و في محاولة للالتزام بمقتضيات المنهج العلمي واحترام ضرورات الروح العلمية و الموضوعية فقد تم اعتماد مجموعة من المقاربات لتحقيق فهم أعمق للظاهرة محل الدراسة.

- ✓ المقاربة الجيواقتصادية: تم استخدام هذه المقاربة في دراسة تدفقات التجارة الدولية بين أهم الموانئ والطرق البحرية التي تربط بينها بالإضافة إلى جغرافيا توزيع النفط. ومن خلالها حاولنا تحديد مدى تأثير الموقع الجغرافي على الأهمية الاقتصادية للممرات البحرية اعتمادا على مجموعة من الخرائط.
- ✓ المقاربة الجيوإستراتيجية: التي ظهرت مع تطور الأبحاث والدراسات في الجغرافيا العسكرية. واعتمدنا على هذه المقاربة لتحديد الأهمية العسكرية للممرات البحرية، خاصة ما يتعلق بتنقل السفن الحربية.
- ✓ المقاربة الجيوبوليتيكية: من خلال تحليل أثر الموقع الجغرافي للممرات البحرية على السياسة الخارجية للدول. فمن أجل حماية مصالحها الخارجية تنتهج بعض الدول مجموعة من السياسات بهدف تأمين الممرات البحرية.

أدبيات الدراسة:

تم الإعتماد على مجموعة من المؤلفات نذكر منها:

- ❖ مجموعة من المقالات صدرت في المجلة الأوروبية « Outre-Terre » وهي مجلة متخصصة في الدراسات الجيوبوليتيكية.
- ❖ مقال بعنوان "Enjeux économiques et politique des pertuis maritimes". صدر في المجلة الفرنسية -Bulletin de l'Associations de géographe français- والذي ركز فيه صاحبه على الأهمية الاقتصادية للممرات البحرية.

❖ تقرير تابع لمركز CNA Analysis and Solutions بعنوان: The economic

implications of disruptions to maritime oil Chokepoints وهو دراسة لمختلف

الانعكاسات التي قد تنتج عن غلق ممر بحري ضروري لتدفقات النفط ، ومختلف البدائل

المتاحة للتقليل من اثارها على الاقتصاد العالمي.

تبرير تفصيل الدراسة:

قسمت الدراسة إلى ثلاث فصول:

الفصل الأول كان قانونيا ميزنا فيه بين المضائق الطبيعية و القنوات الاصطناعية من خلال تقديم مجموعة من التعاريف، ثم تطرقنا إلى قواعد الملاحة في المضائق الدولية حسب ما جاءت به اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وحاولنا إثبات ما إذا كان هناك نظام عام، خاص بالقنوات. و في المبحث الثالث أشرنا إلى أهم الاتفاقيات التي أبرمت بشأن ممرات معينة نظرا لأهميتها الإستراتيجية و ما نتج عنها من خلافات.

أما الفصل الثاني فبيين الأهمية الاقتصادية للممرات البحرية، والحديث عن هذه الأهمية يستدعي قبلا الإحاطة بالعوامل التي تدفع السفن إلى عبورها، بعدها نتطرق إلى مكانة الممرات البحرية في الفكر الإستراتيجي ودورها في تحقيق السيطرة على البحار، حسب ما جاء به كل من الادميرال الأمريكي ألفريد ماهان و المفكر البريطاني جوليان كوربيت ثم نقدم مجموعة من الأمثلة التاريخية و الميدانية ، وفي الأخير نحدد أهم التهديدات التي تواجه الممرات البحرية و مختلف السياسات و الإستراتيجيات المتبعة من طرف الدول المشاطئة والمستخدممة لها لتأمينها.

في حين ركز الفصل الثالث على مضيق ملقا "Malacca" كدراسة حالة. واخترنا هذا المضيق نظرا لموقعه الإستراتيجي، فهو يشكل أفضل مثال عن أهمية الممرات البحرية ومختلف التحديات التي تفرضها على المجتمع الدولي.

الفصل الأول:

الممرات البحرية في

القانون الدولي

تشير الممرات البحرية في القانون الدولي إلى تلك الفتحات التي تصل بين بحرين، وهي إما طبيعية وتشمل المضائق وإما اصطناعية وتشمل القنوات البحرية الدولية. تؤثر هذه الممرات تأثيرا واضحا في المواصلات الدولية، إذ تعتبر حلقة وصل رئيسية بين مختلف البحار. وتختلف أهميتها حسب موقعها الجغرافي والبحار التي توصل بينها. هذا ما دفع المجتمع الدولي الى الإهتمام بها من خلال مجموعة من الإتفاقيات الخاصة والعامة، التي عملت على تحديد مفهومها من أجل تطبيق القواعد القانونية المناسبة و كانت تهدف في كل مرة الى تحقيق أكبر قدر من الحرية، بما يخدم مصالح القوى الكبرى على حساب صلاحيات الدول المشاطئة لها.

المبحث الأول: تعريف الممرات البحرية

المطلب الأول: تعريف المضائق البحرية الدولية

من أجل تقديم تعريف للمضائق الدولية يكون سليماً من وجهة نظر القانون الدولي، لا بد من الاعتماد على مجموعة من المعايير، وتتمثل فيما يلي:

1- المعيار الجغرافي:

من الناحية الجغرافية يمكن تعريف المضيق على أنه عبارة عن ممر مائي يفصل بين جزئين من اليابسة ويربط بين بحرين⁽¹⁾. ولذا فإن الممر لا يعتبر مضيقاً بالمعنى الجغرافي إلا إذا توافرت فيه الأوصاف التالية:

- أن يكون جزءاً من البحر.

- ألا يكون قد تكون بطريقة صناعية. أي أن المضيق يجب أن يكون مجرى طبيعياً، وهذا ما يميزه عن القنوات البحرية التي يحفرها الإنسان. وإذا كان المضيق يجري طبيعياً، ولكن أعمال الحفر هي التي جعلته صالحاً للملاحة، فإن ذلك لا يغير من وصفه مضيقاً، وإن كان في الحقيقة مضيقاً شبه طبيعياً⁽²⁾.

- أن يكون محدود الإتساع، ولعل تعبير مضيق الذي يعني لغة ما ضاق من الأماكن والأمور، هو الذي يثير في الذهن مفهوم أن المضيق لا يكون مضيقاً إلا إذا كانت فتحته ضيقة، وقد اختلف الرأي في تحديد إتساعه، وإن كان الرأي الغالب يعتبر وصف المضيق متحققاً إذا كان الإتساع لا يتجاوز ضعف عرض البحر الإقليمي*.

(1) عبد الوهاب الكيالي، موسوعة السياسة، ج6، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، لبنان، 1979، ص305.

(2) محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة. منشأة المعارف، مصر، 1998، ص61.

* عرض البحر الإقليمي هو 12 ميل بحري.

- أن يفصل منطقتين من الأرض ويصل منطقتين من البحر ، فلولا المضيق لانفصلت المنطقتان البحريتان إنفصالا كاملا ، ولا يهم إن كان يفصل بين إقليمين (مثل مضيق جبل طارق، باب المندب، هرمز)، جزيرتين (مضيق بونيفاسيو، مضيق كوك)، أو إقليم وجزيرة (مضيق ميسينا، مضيق كورفو).⁽¹⁾

- فالمضيق جغرافيا هو تقلص في البحر بين أرضين ذي عرض محدود، يكون طبيعي او شبه طبيعي ويربط بين بحرين، لولاه لفصلتهما الأرض في ذلك المكان.

2-المعيار القانوني:

التعريف الجغرافي ليس تعريف كافي، فليس كل مضيق جغرافي خاضعا لأحكام القانون الدولي، فتحديد طبيعة المياه التي يتكون منها المضيق، أو تلك التي يربط بينها أمر ضروري لتحديد صفته.

لما أصدرت محكمة العدل الدولية قرار حول قضية مضيق كورفو (Strait of Corfu) بين ألبانيا وبريطانيا عام 1949 م، عرفت المضيق بأنه الممر المائي الذي يوصل بين جزئين من أعالي البحار والمستخدم للملاحة الدولية.⁽²⁾ وفي 1958 م أضافت إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة عبارة "البحر الإقليمي لدولة أجنبية وبذلك أصبح التعريف كالاتي:

المضيق الدولي هو الممر المستخدم للملاحة الدولية بين جزء من البحر العالي وجزء آخر من البحر العالي أو البحر الإقليمي لدولة أجنبية.⁽³⁾

وقد استقر تعريف المضائق الدولية في المادة 37 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 م، والذي حدد طبيعة المياه التي يوصل بينها المضيق والمياه التي يتكون منها. فبالنسبة للمياه التي يوصل بينها المضيق ميز النص بين المضائق التي توصل جزءا من البحار العالية أو المناطق الإقتصادية الخالصة بجزء من البحر الإقليمي، أما المياه التي يتكون منها المضيق فقد إشتراط النص بصورة ضمنية أن تكون تلك المياه من البحار الإقليمية للدول المشاطئة. ويتوقف وضع مياه المضيق الواقعة كل من صفتيه في إقليم دولة واحدة على مدى إتساعه، فإذا كان إتساع المضيق لا يتجاوز ضعف

⁽¹⁾Anna Lopez Martin, **International Straits**. springer, Germany, 2010, p45.

⁽²⁾محمد الحاج محمود، القانون الدولي للبحار. دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2011، ص163.

⁽³⁾العكلة وسام الدين، "النظام القانوني للمضيق الدولي". مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27، العدد الرابع، سوريا، 2011، ص313.

عرض البحر الإقليمي للدولة المعنية، كانت مياه المضيق كلها من قبيل المياه الإقليمية، وإذا تجاوز إلتساع المضيق ضعف عرض البحر الإقليمي للدولة المعنية، كان لها بحرها الإقليمي على كل من جانبي المضيق حال إلتناء المياه الواقعة ما بين بحريها الإقليمي إلى منطقتها الإقتصادية الخالصة أو منطقتها المجاورة أو البحر العالي بحسب الأحوال.

أما المضيق التي تقع كل ضفتيه في إقليم دولة (أو دول) غير الدولة (أو الدول) التي تقع في إقليمها الضفة المقابلة، فتطبق في شأنه قاعدة خط الوسط فيما يتعلق برسم الحدود ما بين البحار الإقليمية المتقابلة إذا لم يتجاوز إلتساعه حاصل جمع عرض البحر الإقليمي لكل من الدولتين. فإذا كان إلتساع المضيق أكبر من حاصل الجمع المذكور، كان لكلا الدولتين المتقابلتين بحرهما الإقليمي، والمياه الواقعة بينهما وبحسب الأحوال من قبيل البحر العالي أو المنطقة المجاورة أو المنطقة الإقتصادية الخالصة لأحدهما أو كليهما.⁽¹⁾

المضيق الذي يتوافر فيه جزء من البحر العالي على امتداده لا يعتبر من المضايق ولا ينطبق عليه نظامها وإنما ينطبق عليه نظام البحر العالي، شرط أن يكون صالح للملاحة الإعتيادية الأمنية. إلا أن هناك إستثناء لتلك الحالة فيما إذا كان مدخل المضيق أو أي نقطة فيه أقل من ضعف عرض البحر الإقليمي، وتوافر في مكان آخر منه قطاع من البحر العالي، وهنا ينبغي إستخدام هذا القطاع لأغراض الملاحة ضمن البحر الإقليمي للدول المعنية.⁽²⁾

3- المعيار الوظيفي:

بالإضافة إلى المعيارين السابقين يوجد معيار ثالث وهو المعيار الوظيفي أو الغائي، ويركز على مدى إستخدام المضيق للملاحة الدولية. إلا أن درجة الإستخدام الكافية لاعتبار مضيق ما مضيقاً دولياً قضية معقدة تحتاج إلى استعمال عدة معايير لمعرفة، وهناك من يعتبر أن أهمية المضيق للتجارة البحرية الدولية في معناه الواسع للسفن التجارية والسفن الحربية هو العامل الحاسم في هذا الخصوص. ولكن مقدار هذه المصالح لا يمكن أن يحدد بأي قاعدة، لأنها قضية تعتمد على مجموعة من الحقائق كعدد السفن المارة في المضيق وحمولتها وقيمة تلك الحمولة ومعدل حجم السفن. وخاصة فيما إذا كانت

(1) جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، دار الخلدونية، الجزائر، 2009، ص 93.

(2) محمد الحاج محمود، مرجع سابق، ص 162-163.

موزعة على عدد كبير أو صغير من الأمم. كلها تعتبر أدلة مجتمعة دون أن يكون إحداها عاملاً حاسماً، كما أن كل الإتفاقيات التي إهتمت بالمضايق لم تحدد درجة الإستخدام المطلوبة لكي يعتبر المضيق دولي، حتى تشمل كل المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية مهما كانت درجة هذا الإستخدام.⁽¹⁾

- اعتماداً على هذه المعايير يمكن تعريف المضيق الدولي على أنه:

"ممر بحري طبيعي أو شبه طبيعي، لا يتعدى إتساعه ضعف عرض البحر الإقليمي للدول المشاطئة له، يفصل بين منطقتين من الأرض ويصل بين جزء من البحار العالية أو منطقة إقتصادية خالصة بجزء من البحار العالية أو منطقة إقتصادية خالصة، أو جزء من البحار العالية أو منطقة إقتصادية خالصة بالبحر الإقليمي لدولة أجنبية، ويستخدم للملاحة الدولية".⁽²⁾

المطلب الثاني: تعريف القنوات الدولية

القناة هي ممر إصطناعي يربط إما بين نهريين (قناة نهر الرين)، بين نهر وبحر (قناة ليج انتويرب) أو بين بحرين.⁽³⁾ أما القنوات الدولية فيمكن تعريفها على أنها مضايق إصطناعية حفرت تسهيلات للملاحة والمواصلات البحرية الدولية، إذ تصل بين مساحتين بحريتين قابلتين للملاحة، هذه الأخيرة تكون في الغالب من أعالي البحار.⁽⁴⁾ و نلاحظ من خلال هذا التعريف أن القناة الدولية تربط بين بحرين وهذا ما يميزها عن القنوات الأخرى.

تعتبر العديد من التعاريف الغربية أن القناة من الناحية الجغرافية لا تكون دولية إلا إذا كانت تمر عبر أقاليم عدة دول. أما إذا كانت القناة تتواجد في إقليم دولة واحدة فهي تابعة للمياه الداخلية. ولا خلاف حول الملكية الإقليمية للقناة، فهذه الملكية تعود للدولة التي تخترق أرضها وتخضع لسيادتها، وذلك يثير مسألة قانونية تكمن في حرية الملاحة فيها. فإذا كان الغرض من شق القناة تسهيل شؤون الملاحة الدولية

(1) Anna Lopez Martin, op.cit. p52.

(2) جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام: المجال الوطني للدولة. دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2009، ص322.

(3) Jean Rouvier, « Canaux et Droit International ». **le Monde Diplomatique**, octobre 1956, p08.

(4) عبد الوهاب الكيالي، مرجع سابق، ص315.

واختصار المسافات والتكاليف، فذلك يستدعي السماح لكل السفن بالمرور فيها ودفع الرسوم للدولة والشركة الدولية التي قامت بحفر القناة والتي تتولى أمر صيانتها.⁽¹⁾

يمكن أن نستخلص من هذا التعريف معيارين نستطيع من خلالها تحديد إختصاص الدولة الإقليمية على القناة وحدود هذا الإختصاص:⁽²⁾

1- درجة التدويل:

ليس من المنطقي أن تقوم دولة ما بحفر قناة بحرية ذات أهمية إستراتيجية، ثم تضع الإستخدام البرئ لها أمام الملاحة الدولية خاصة إذا كان الهدف من حفرها هو تلبية متطلبات التجارة الدولية، أو عبرت دول أخرى عن رغبتها لحفر هذه القناة. ولذلك يمكن القول أن هذا الجزء من إقليم الدولة أصبح مخصص لخدمة عامة دولية، ومن أجل تحقيق هذه المهمة وكنتيجة لتخصيص القناة للإستخدام من قبل مختلف أعضاء المجتمع الدولي تصبح هذه الأخيرة خاضعة لنظام قانوني دولي.⁽³⁾

2- طريقة التمويل:

عموما الهدف من حفر قناة هو توفير للتجارة الدولية ممر يكون أسرع وأكثر فائدة، والدولة المشاطئة باعتبارها ذات سيادة لديها من الناحية النظرية الحق في تحديد شروط إستخدام القناة ويمكن أن تخصصها للملاحة الداخلية. لكن نظرا للموقع الإستراتيجي لبعض القنوات التي تخدم مصالح التجارة الدولية والسلطة التقديرية التي تتمتع بها الدولة المشاطئة لها، تخلق حالة لا أمن بالنسبة للمستخدمين، ويمكن أن نعطي المثال عن كل من قناة السويس وبنما، فبسبب حجم المشروع كان من الضروري جذب رؤوس أموال أجنبية. ومن أجل ذلك لابد من توفير ضمانات للمستثمرين حول سلامة القناة خلال حفرها ومردوديتها، وقد تم إبرام إتفاقيات بين الشركة المختصة، الدولة الأجنبية التي تمول المشروع والدولة المشاطئة، والهدف من هذه المعاهدات هو التوفيق بين المصالح المختلفة. فالدولة المشاطئة للقناة ترغب في الحصول على فائدة إقتصادية نتيجة توفير جزء من مياهاها الداخلية لصالح التجارة الدولية وفتحها أمام

⁽¹⁾ جمال محي الدين، مرجع سابق، ص105.

⁽²⁾ Jean Rouvier, op.cit. p 09.

⁽³⁾ Idem.

سفن مختلف الدول دون تمييز، أما المستخدمين فركزت إهتماماتهم على تقييد سلطات الدولة صاحبة السيادة فيما يتعلق بتحديد الرسوم بمعدلات مستقرة وغير تمييزية نظرا لوظيفة الخدمة العامة الدولية المخصصة للقناة. ومن أجل تحقيق نوع من التوازن بين السيادة الكاملة للدولة المشاطئة ومصالح الملاحة الدولية تم إبرام العديد من الإتفاقيات لتنظيم المرور عبر القنوات، وأصبحت القناة التي تنظم وفق إتفاقية يطلق عليها اسم قناة دولية.⁽¹⁾

واعتمادا على هذا المعيار القانوني، فالقناة الدولية هي التي يكون إستخدامها منظم من طرف إتفاقية دولية، والموقع الجغرافي والأهمية الإقتصادية للقناة غير كافية لإضفاء الطابع الدولي عليها. فإذا كانت الدولة الإقليمية هي صاحبة نظام الإستخدام فالقناة تبقى وطنية، وإذا كان هذا النظام منبثق من معاهدة معينة فالقناة دولية أو يمكن اعتبارها قناة وطنية تخضع لنظام دولي.⁽²⁾

في الأخير يمكن تعريف القنوات الدولية بأنها ممرات مائية إصطناعية تحفرها يد الإنسان لتصل بين بحرين عامين، فهي إذن من الناحية الجغرافية مضائق إصطناعية يتم حفرها في إقليم دولة أو عدة دول مما يجعلها خاضعة لسيادتها غير أن مصلحة المجتمع الدولي تقتضي فتحها أمام الملاحة الدولية.

⁽¹⁾Richard Perruchoud, *Le régime de neutralité du Canal de Panama*. Graduate institute publications, Genève, 1983, p13.

⁽²⁾Idem.

المبحث الثاني: النظام العام للممرات البحرية

المطلب الأول: قواعد الملاحة في المضائق البحرية الدولية

توجد العديد من المحاولات لتنظيم الملاحة في المضائق الدولية، وكانت تهدف في كل مرة إلى تحقيق أكبر قدر من الحرية، وهذا ما دافع عنه أغلب رجال القانون مثل كروشيوس، بوفانورف وفاتيل. كما تم الإشارة إلى هذا الموضوع بصورة غير مباشرة في عدد من الإتفاقيات التي سبقت قيام عصابة الأمم كتصريح باريس 1856م، إتفاقية جنيف عام 1864م، إتفاقية لاهاي 1899م و 1907م، وجاء عهد عصابة الأمم لبحث هذا الموضوع لأول مرة بشكل أوضح، فقد ورد في المادة 23 من ميثاق الإتفاقية أن الدول الأعضاء تلتزم بوضع الأحكام الضرورية لضمان وحماية حرية المواصلات والمرور والمعاملة العادلة في مجال التجارة لجميع الدول الأعضاء في العصابة. ويعتبر مبدأ حرية الممرات الدولية من المبادئ العامة للقانون الدولي التي أشارت إليها الفقرة الثالثة من المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية الدائمة.⁽¹⁾ إلى أن جاءت إتفاقية جنيف 1958م لتبحث لأول مرة بشكل صريح عن قواعد الملاحة في المضائق الدولية.

1- إتفاقية جنيف لعام 1958 للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة:

نصت الفقرة الرابعة من المادة السادسة عشر من إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة على أنه: "لا يجوز إيقاف المرور البريء للسفن الأجنبية في الممرات المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من البحر العالي وجزء آخر من البحر العالي أو البحر الإقليمي لدولة أجنبية". وبناء على هذه المادة فهي تلزم الدولة الساحلية بضمان المرور البريء للسفن الأجنبية مقابل شروط فرضتها عليها في المادة 14، والتي تعطي لتلك الدولة سلطات واسعة في تقدير الطبيعة البريئة للمرور. فالدولة المشاطئة للمضيق تستطيع وقف المرور غير البريء، وبما أنها صاحبة السلطة في تقدير براءة المرور فيمكن أن تلعب دوراً

(1) محمد الحاج محمود، مرجع سابق، ص 181.

مهما في منع أو عرقلة الملاحة في المضائق بحجة عدم براءة ذلك المرور، ويمكن تطبيق ذلك على جميع السفن بما فيها السفن الحربية.⁽¹⁾

2- المؤتمر الثالث واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982:

تم تنظيم الملاحة في عدد كبير من المضائق بمقتضى إتفاقيات خاصة، نظرا لأهميتها للملاحة الدولية أو مواقعها الإستراتيجية مثل مضيق جبل طارق، ماجلان، البوسفور والدرديل. إلا أن موضوع التنظيم القانوني العام للملاحة في المضائق إحتل أولوية في مناقشات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار.⁽²⁾ خاصة أن إتفاقية جنيف لعام 1958م لم تخصص جزء منها لمعالجة قضية المرور في المضائق مكتفية بمعالجتها من خلال معالجة حق المرور البريء في البحر الإقليمي. ولم تميز هذه الإتفاقية بين المرور البريء في البحر الإقليمي والمرور البريء في المضائق الدولية. وهذا ما منح سلطات واسعة للدول المشاطئة للمضائق في تقدير مدى براءة المرور، لذا فإنها تلعب دورا مهما في منع أو عرقلة الملاحة في المضائق بحجة عدم براءة ذلك المرور.⁽³⁾

أ- مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار:

تحددت مواقف الدول من قضية المرور في المضائق الدولية وفق المصالح الوطنية لكل منها وانقسمت إلى إتجاهين رئيسيين:

الاتجاه الأول تمثله مجموعة الدول الكبرى المستخدمة للمضائق مثل الولايات المتحدة الأمريكية، المملكة المتحدة والإتحاد السوفيتي -سابقا- بإعتبار أن لها علاقات تجارية واسعة وتعتمد في إقتصادها على التجارة البحرية كما تعتمد إستراتيجيا على إمكانية الحركة البحرية أو تطل على بحار مغلقة. ولذلك أيدت حرية المرور عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية لقبولها عرض 12 ميلا للبحر الإقليمي، خاصة أن هذا العرض الجديد للبحر الإقليمي سيحول مياه عدد كبير من المضائق الدولية إلى بحار إقليمية بعد أن كانت بحار عالية. وحسب الإتحاد السوفياتي قواعد المرور الحر عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية لا تتفصل عن مبدأ حرية الملاحة، ومنع السفن من المرور من جزء من البحر العالي إلى

(1) أمال يوسف، دروس في القانون الدولي للبحار. دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2010، ص 29.

(2) نفس المرجع، ص 30.

(3) محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 70.

جزء آخر منه يؤدي إلى أن يصبح مبدأ حرية البحار العالية مجرد خرافة، وأن تطبيق نظام المرور البريء على المضائق يعني فرض سيطرة 12-15 دولة مجاورة للمضائق فقط على مرور السفن فيما يقارب 130 مضيق.⁽¹⁾

أما الولايات المتحدة الأمريكية فاعتبرت أنه لا يمكن فصل المرور الحر عبر المضائق الدولية عن حرية الملاحة والطيران في البحار العالية، وأن نظام المرور البريء كما ورد في اتفاقية 1958م غير واف عند تطبيقه على المضائق، وذلك راجع للأسباب التالية:⁽²⁾

1- اتفاقية المياه الإقليمية حددت المرور البريء بأنه المرور الذي لا يمس أمن وسلامة الدولة المشاطئة، وترى بعض الدول أن ذلك يسمح لها بالإشراف على المرور البريء والتدخل فيه لأسباب كالعلم، طبيعة السفينة أو الحمولة.

2- يتطلب المرور البريء في الاتفاقية أن تمر الغواصات على سطح الماء.

3- لا يتضمن حق الطيران فوق المياه الإقليمية.

وظلت الدول المتقدمة تضغط على الدول المطلة على المضائق وتعمل على استقطاب عدد كبير من الدول النامية. وتقدمت بعدة مقترحات تدور كلها حول ضرورة ضمان المرور الحر لكافة السفن، تجارية كانت أم حربية.

- أما الاتجاه الثاني والذي تمثله الدول الساحلية المجاورة للمضائق، فيؤكد على ضرورة تطبيق نظام المرور البريء على جميع المضائق التي تقع ضمن البحار الإقليمية للدولة الساحلية من أجل ضمان التوازن بين الدول المطلة على المضائق و مصلحة الجماعة الدولية. و ترى ان مبدأ حرية الملاحة في المضائق يخل بأحد المبادئ الجوهرية للقانون الدولي وهو مبدأ السيادة الوطنية وعدم التدخل في الشؤون الداخلية للدول، كما انه لا يوجد أي مبرر يدفع الدول للتضحية بسيادتها لمجرد تظمين المصالح العسكرية و الاستراتيجية لبعض الدول.⁽³⁾

(1) محمد الحاج محمود، مرجع سابق، ص 187-188.

(2) محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 71.

(3) محمد الحاج محمود، مرجع سابق، ص 184.

ب- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982:

جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م في الجزء الثالث منها المتضمن المواد من 34 إلى 39 بنظام عام للمضايق الدولية. وهذه الإتفاقية لا تنطبق على كافة المضائق باعتبارها ممرات بحرية بما يعنيه من وضع نظام للمرور العابر، وإنما ستبعد طائفة معينة منها لعدم تطبيق القاعدة المستخدمة المتعلقة بالمرور العابر نظرا لوجود هذا الحق أصلا. فإذا كان إتساع المضيق يسمح بوجود مساحة بحرية تعتبر جزءا من البحر العام أو المنطقة الاقتصادية، فإنه ليس هناك مبررا لإخضاعها للنظام القانوني المستحدث الذي أتت به الإتفاقية. إذ أن المرور العابر مكفول أصلا في تلك المناطق البحرية وفقا للمبدأ التقليدي الذي يقرر حرية الملاحة في أعالي البحار. كما استبعدت الإتفاقية من نطاق تطبيقها المضائق التي تحكم بفعل إتفاقيات دولية نافذة منذ زمن طويل ومتصلة على وجه التحديد بمثل هذه المضائق.⁽¹⁾

ما عدى هذه الإستثناءات فقد حددت الإتفاقية نظامين للملاحة في المضائق الدولية، إستنادا إلى إختلاف طبيعة المياه التي توصل بينها تلك المضائق وإلى مقدار حاجة المجتمع الدولي إليها. فحاجة المجتمع الدولي إلى الملاحة في المضائق التي تربط جزءين من البحار العالية أو المناطق الإقتصادية تكون عادة أوضح من حاجته إلى الملاحة في المضائق التي تربط جزءا من البحر العالي أو منطقة اقتصادية خالصة بجزء من البحر الإقليمي لدولة أجنبية.⁽²⁾

ويتمثل هذين النظامين فيما يلي:

- نظام المرور العابر: Transit passage

في مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار، طالبت أغلب الدول المتقدمة بحرية المرور في المضائق الدولية وبذلك دخلت في خلاف مع الدول الساحلية التي كانت تحاول تقييد المرور بأكبر قدر ممكن. ومن أجل التخفيف من شدة المعارضة، جاءت بريطانيا بمجموعة من التعديلات أصبحت فيما بعد أصل النص

(1) جمال محي الدين، مرجع سابق، ص 97.

(2) محمد الحاج محمود، مرجع سابق، ص 199.

الوارد في الإتفاقية، حيث تم إستبدال عبارة "حرية المرور" بعبارة المرور العابر، ثم اقتصر تطبيقه على المضائق التي تربط جزءين من البحار العالية أو منطقة إقتصادية خالصة.⁽¹⁾

حسب المادة 37 من الإتفاقية تخضع لنظام المرور العابر "المضائق المستخدمة للملاحة البحرية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة".⁽²⁾

وحددت الفقرة الثانية من المادة 38 مفهوم حق المرور العابر بأنه:

"حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل والسريع في المضيق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة". أي مرور جميع الطائرات والسفن بكافة أنواعها ودون تمييز بين الدول، لغرض وحيد هو العبور المتواصل والسريع للمضيق فقط، بمعنى أنه لا يجوز التوقف لأي سبب كان باستثناء التوقف الذي تفرضه حالات الشدة أو القوة القاهرة. ونصت المادة 39 أن المرور العابر يتم وفق الأشكال المعتادة للعبور المتواصل والسريع، وذلك يمنع السفن المارة عبر المضيق من القيام بأي نشاط من النشاطات الأخرى التي تتضمنها حرية الملاحة في البحار العالية.⁽³⁾

- نظام المرور البريء: Innocent passage

يطبق على المضائق التي تصل جزء من البحر العالي أو منطقة إقتصادية خالصة بجزء من البحر الإقليمي لدولة أجنبية وفقا للمادة 45 من الإتفاقية، ويكون المرور بريئا مادام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها. ونظام المرور البريء كما هو مقرر في الفرع الثالث من الجزء الثاني من الإتفاقية، مع فرق واحد هو حرمان الدولة الساحلية من إمكانية إيقاف هذا المرور، ذلك الحق الذي تتمتع به في البحر الإقليمي الإعتيادي متى كان الإيقاف ضروريا لحماية أمنها، وهذا يعني أن الدولة الساحلية لا تستطيع إيقاف مرور السفن بجميع أنواعها، متى كان ذلك المرور مستوفيا لشروط

⁽¹⁾ نفس المرجع، ص184.

⁽²⁾ جمال محي الدين، مرجع سابق، ص98.

⁽³⁾ Anna Lopez Martin, op.cit, p p 152-153.

البراءة، ومن المفهوم المخالف نستنتج أن الدولة الساحلية تستطيع منع السفن من المرور عبر المضيق متى شعرت أن ذلك المرور يضر بالسلام وحسن النظام أو سلامة الدولة.⁽¹⁾

ج- أنواع المضائق الدولية حسب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار:

يميز قانون البحار بين أربعة أنواع من المضائق:⁽²⁾

- النوع 1: (المادة 36 من الإتفاقية)

المضايق التي يمكن عبورها دون المرور على المياه الإقليمية للدول المشاطئة لها، بفضل وجود شريط من البحر العالي أو منطقة اقتصادية خالصة، ويتعلق ذلك بالمضايق التي يتجاوز عرضها 24 ميل بحري، أو أقل إذا لم تمت الدول المشاطئة مياهها الإقليمية إلى 12 ميل. وفي هذه الحالة يتم تطبيق نظام الملاحة في أعالي البحار مثل مضيق هرمز (25 إلى 34 ميل)، مضيق بيرينغ، مضيق فلوريدا، مضيق الموزمبيق.

- النوع 2: (المادتين 37-38 من الإتفاقية)

المضايق التابعة للمياه الإقليمية لدولة أو عدة دول والتي تربط بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة. وتتمتع السفن في هذه الحالة بحق المرور العابر (droit de passage en transit sans entrave)، يجب أن يكون المرور سريع ومستمر ويجب على السفن احترام أنظمة وإجراءات الدولة الساحلية، إذ يمكن لهذه الدول بهدف ضمان أمن السفن فرض نظام لفصل حركة المرور كما هو الحال في مضيق كاليه (دوفر) الذي يتكون من المياه الإقليمية الفرنسية والبريطانية (16 ميل)، ومضيق باب المنذب، ملقا، جبل طارق. والمرور العابر في هذا النوع من المضائق لا يتضمن مرور الغواصات وهي طافية، بخلاف ما هو عليه الحال في المرور البريء في البحر الإقليمي وهو ما يخدم المصالح الاستراتيجية للدول الكبرى.

⁽¹⁾ جمال عبد الناصر مانع، مرجع سابق، ص ص 331-332.

⁽²⁾ Didier Ortolland et Jean-Pierre Pirat, **Atlas géopolitique des espaces maritimes**. Édition Technip, France, 2010, p p 217-220.

النوع 3: المضائق التي تربط بين البحر الإقليمي لدولة وجزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة لدولة أخرى، مثل مضيق ثيران الذي يفصل بين خليج عقبة والبحر الأحمر، وهو طريق إجباري بالنسبة لإسرائيل نظرا لتواجد ميناء داخل الخليج، تتمتع السفن بحق المرور البريء.

النوع 4: وهي المضائق التي ينظم المرور فيها وفق اتفاقيات دولية سابقة لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

المطلب الثاني: قواعد الملاحة في القنوات الدولية

رأينا فيما سبق أن الملاحة في المضائق الدولية تنظم وفق قواعد عامة جاءت بها إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م، إستطاعت من خلالها التوفيق بين مصالح الدول المستخدمة لهذه المضائق والدول المشاطئة لها. فإذا كانت القنوات تقوم في المجال الدولي بالخدمة ذاتها التي تؤذيها المضائق، هل يعني ذلك أن القنوات والمضائق تخضع لقوانين موحدة؟
يمكن تحليل الوضع القانوني للقنوات الدولية من خلال مذهبين رئيسيين:

المذهب الأول: يحلل نظام الممرات المائية المستخدمة للتجارة و الملاحة، ويحاول إستخلاص مبادئ عامة يمكن تطبيقها على شكل نظرية خاصة بالقنوات، أي مجموعة من القواعد المشتركة. وقد ظهر هذا المذهب في أواخر القرن التاسع عشر مع أعمال معهد القانون الدولي، وبداية القرن العشرين مع دراسات الإتحاد البرلماني الدولي ورابطة القانون الدولي، واعتماد إتفاقية برشلونة حول نظام الممرات الصالحة للملاحة وذات الأهمية الدولية 20 أبريل 1921م، كما حاولت محكمة العدل الدولية الدائمة توضيح نظام القنوات فيما يعرف بقضية ويمبلدون (Wimbeldon).⁽¹⁾

ففي 21 ماي 1921م منعت ألمانيا الباخرة البريطانية المتجهة نحو بولونيا من عبور قناة كييل، بحجة أنها طرف حيادي ولا يمكنها ترك مرور سفينة اتجاه أحد الأطراف المتصارعة. أدانت محكمة العدل الدولية الدائمة القرار الألماني. وأشارت إلى أنه وفقا للمادة 380 من إتفاقية فرساي، لم تبقى قناة كييل ممر مائي داخلي بل أصبحت ممر بحري دولي، يمكن لكل السفن الحربية إستخدامه إذا كان علم

⁽¹⁾Richard Perruchoud, op.cit. p15.

السفينة ليس لدولة في حرب ضد ألمانيا. وذهبت المحكمة إلى أبعد من ذلك حيث أقرت نظام عام للقنوات الدولية، وأعلنت أنه حسب العرف الدولي، لما يتم استخدام بشكل دائم ممر مائي إصطناعي يربط بين بحرين من طرف الجماعة الدولية ينسب هذا الأخير إلى القانون الطبيعي.⁽¹⁾

صحيح أن من الناحية الجغرافية توجد أوجه تشابه بين مختلف الممرات الدولية غير أن الاختلافات ضرورية من الناحية القانونية. فالدور الذي تلعبه المضائق في الملاحة الدولية يعتبر شيء طبيعي، أما دور القنوات فهو ناتج عن الإرادة السيادية لحفر ممر مائي اصطناعي مما يجعلها خاضعة لأنظمة معينة حسب المعاهدة التي تم إبرامها، ولا يمكن إنكار وجود قواعد عرفية، غير أنها جاءت في مرحلة لاحقة بعد إبرام المعاهدة، ناتجة عن ممارسة المستخدمين وصاحب السيادة. فتحليل نظام قناة معينة يبدأ من خلال دراسة المعاهدات، ومن غير المنطقي الادعاء بوجود قواعد عرفية تحكم القنوات الدولية.

- المذهب الثاني:

ينظر إلى كل قناة دولية كحالة خاصة تخضع لنظام خاص، وعلى الرغم من وجود أوجه تشابه مع ممرات أخرى فلا يمكنها إخفاء الاختلافات بين مختلف الأنظمة فهي لا تبرر مقارنة شاملة. ونستنتج من خلال ذلك أن كل قناة دولية هي في حد ذاتها فريدة من نوعها.

إذا اطلعنا على تاريخ القنوات الدولية سنجد أن انظمتها تابعة لمعاهدات تتفصل عن بعضها البعض وأن تطورها اتبع اتجاهات مستقلة، وهذا ليس غريبا فالدولة صاحبة السيادة على القناة حرة في التعهد بالالتزامات التي تختارها حسب الاعتبارات السياسية والاستراتيجية. فقناة السويس مثلا تم حفرها من طرف شركة خاصة وبضمان معاهدة متعددة الأطراف، ومنذ 1956م أصبحت تسييرها الدولة المشاطئة لها، في حين حفرت الولايات المتحدة الأمريكية قناة بنما، قامت بإدارتها وضمان سلامتها واعتبرتها أحد ممتلكاتها، وفي وقت الحرب ادرجتها ضمن نظامها الدفاعي. وأخيرا تطور النظام القانوني الذي يحكم قناة كيبل يعبر عن تعدد الأنظمة التي تحكم القنوات، ففي البداية كانت قناة داخلية قبل أن تنظم وفق نظام دولي.

⁽¹⁾Philippe Vincent, **droit de la mer**. Edition Larcier, Bruxelles, 2008, p75.

هذه القنوات تم حفرها من أجل فتح معابر لسفن كل الدول ولأسباب اقتصادية بقيت رسوم العبور ثابتة، غير أن هذه السمات المشتركة لا تنتج عنها مجموعة قواعد موحدة يمكن تطبيقها على كل القنوات، فكل مشكلة مرتبطة بقناة معينة تجد حلها في النظام الذي يحكمها.⁽¹⁾

من خلال ما سبق يمكن القول أن النظام القانوني للقنوات البحرية يحاول التوفيق بين انشغالين: الأول يتعلق بضمان حرية المرور عبر القنوات وهذه الحرية هي في الأصل سبب وجود هذه الممرات، أما الثاني فيتمثل في احترام السيادة الإقليمية للدولة التي تعبرها القناة. وتعمل الاتفاقية الخاصة بكل قناة على إيجاد نوع من التوازن بين هذين الانشغالين، مع الملاحظة أن الترتيبات الخاصة بكل قناة تختلف عن غيرها، وهذا ما يجعل مسألة تعميم نظام قانوني موحد يعني بالقنوات الدولية مجتمعة أمرا مستبعدا نظرا لخصوصية كل حالة.⁽²⁾

و ينقسم الوضع القانوني للقنوات البحرية الدولية إلى نوعين:⁽³⁾

إذا لم تكن هناك معاهدة خاصة بالقناة تبقى هذه الأخيرة خاضعة لسيادة الدولة صاحبة الإقليم التي يحق لها أن تتصرف بالقناة كما تريد وتسمح بالملاحة لمن تشاء وتفرض الرسوم التي تناسبها وتمنح حق الأفضلية لمن تحب.

وإذا كانت الملاحة في القناة خاضعة لإتفاق دولي بقيت السيادة على القناة للدولة صاحبة الإقليم، غير أنه يفرض على هذه الدولة التقيد ببعض الالتزامات الدولية. وهذا هو حال جميع القنوات البحرية التي أسهمت الدول الرساميل الأجنبية في شقها والتي تعود بالمنفعة على التجارة الدولية بأسرها. وتميل الدول هنا إلى تدويل القناة والتدويل لا يعني حرمان الدولة صاحبة الإقليم من صلاحياتها وسيادتها وإنما يهدف فقط إلى تقييد البعض منها.

⁽¹⁾Richard Perruchoud, op.cit. p15.

⁽²⁾جمال عبد الناصر مانع، مرجع سابق، ص192.

⁽³⁾جمال محي الدين، مرجع سابق، ص106.

المبحث الثالث: الاتفاقيات الخاصة بالممرات البحرية

المطلب الاول: الاتفاقيات الخاصة بالمضايق البحرية الدولية

ينظم المرور في معظم المضايق ذات الأهمية السياسية نظرا لموقعها الإستراتيجي المتحكم في طرق بحرية هامة بموجب إتفاقيات خاصة. لضمان حرية المرور فيها، وعقدت هذه الإتفاقيات تحت ظروف تاريخية وسياسية معينة خصتها بأحكام تتوافق مع تلك الظروف، وأهم هذه المضايق:

1- المضايق التركية:

تشكل المضايق التركية المنفذ الوحيد للبحر الأسود على البحار الأخرى وتتكون من مضيق البوسفور الذي يربط البحر الأسود ببحر مرمرة، ومضيق الدردنيل الذي يربط بحر مرمرة بالبحر المتوسط. ونظرا لأهمية الموقع الجغرافي والاستراتيجي لهذه المضايق ولأهمية الدول والمصالح المرتبطة بها، مر نظامها القانوني بالعديد من الصعوبات والتطورات قبل أن يصل إلى وضعه الحالي.⁽¹⁾

سيطرت الدولة العثمانية على البحر الأسود واحتكرت الملاحة في هذه المضايق، واستمر هذا الوضع حتى إبرام معاهدة كوتشوك كاينارجي في 1774م ، حيث سمح فيها لأول مرة للسفن التجارية الروسية بالمرور في المضايق. وقد منعت السفن الحربية منعا باتا من استعمالها وتؤكد هذا المنع فيما بعد في اتفاقية لندن 1841م بين كل من الدولة العثمانية، بريطانيا، النمسا، فرنسا، بروسيا وروسيا. كما سمحت معاهدة لندن 1871م للدولة العثمانية أن تجيز مرور السفن الحربية للدول الصديقة والحليفة واستمر العمل بهذا النظام حتى اندلاع الحرب العالمية الأولى وبعدها عقدت اتفاقية الصلح مع تركيا في لوزان 1932م والتي جاءت بمجموعة من الأحكام لتنظيم الملاحة في المضايق التركية. حيث ضمنت حرية الملاحة للسفن التجارية لجميع الدول في وقت السلم، وسمحت لتركيا في وقت الحرب ان تطبق قواعد الحرب على السفن التجارية للدول المتحاربة الأخرى. اما السفن الحربية فتمتع كذلك في وقت السلم بحرية المرور بشرط ألا يتجاوز حجم القوة الحربية لأية دولة الأسطول الحربي للدول الواقعة على

(1) محمد الحاج محمود، مرجع سابق، ص 178.

البحر الأسود. وتستطيع تركيا أن تطبق قواعد الحرب إن كانت هي طرفا في تلك الحرب. كما منعت الاتفاقية تركيا من تسليح المضائق ونصت على تشكيل لجنة دولية لمراقبة تنفيذ الاتفاقية.⁽¹⁾

طالبت تركيا بتعديل الاتفاقية بسبب تلك القيود التي كانت تمس سيادتها، وتم استبدالها باتفاقية مونترو Montreux في 20 جويلية 1936م والتي ألغت التسليح وقيد اللجنة الدولية للإشراف، و نظمت المرور عبر المضائق التركية ولا يزال نظامها نافذ المفعول حتى الوقت الحاضر.

تضمن إتفاقية مونترو حرية المرور لكل السفن التجارية، كما تضمن حرية مرور السفن الحربية لكل الدول دون الغواصات بشرط الإخطار المسبق. وتسمح لغواصات الدول المشاطئة للبحر الأسود إذا تم شراؤها أو بناءها خارج هذا البحر بالمرور طافية وخلال النهار بهدف واحد هو الالتحاق بموانئ دولها. وفي وقت الحرب تنطبق الأحكام السابقة بشرط أن تكون تركيا في حالة حياد، أما إذا كانت طرفا في الحرب فيكون مرور السفن خاضعا لموافقتها المسبقة.⁽²⁾

2- المضائق الدانماركية:

يخترق إقليم الدانمارك ثلاث ممرات تربط بحر البلطيق ببحر الشمال، وتتمثل هذه الممرات في مضيق السوند (sund) عرضه 1ميل بحري وطوله 80ميل بحري يفصل الجزيرة الدانماركية سيالند (Sjælland) عن السويد، مضيق البلت الكبير (Le grand Belt) يفصل بين جزيرتي سيالند و فيوني، ومضيق البلت الصغير والذي يفصل بين جزيرة فيوني و الجزء القاري للدانمارك. هذه المضائق تابعة لإقليم الدانمارك وفي غاية الأهمية للدول المطلة على بحر البلطيق.⁽³⁾

قبل 1658 كانت هذه المضائق محاطة بإقليم الدانمارك من الجانبين إلى أن تنازلت إلى السويد عن الإقليم السكاني الذي يمثل الجانب الشرقي لمضيق السوند بموجب معاهدة روسكيلد (Roskilde) ، واستمرت سيطرة الدانمرك على المضائق رغم الصراعات المسلحة مع الدول المجاورة. ونتيجة هذه السيطرة سادت قاعدة مفادها أن الملاحة الأجنبية داخل هذه الممرات تحتاج إلى موافقة الدانمارك المسبقة مع دفع رسم معين على السفن التجارية. وقد استقر هذا الحق بصورة تدريجية واعترفت به الدول الأخرى،

(1) محمد الحاج محمود، مرجع سابق، ص178.

(2) Didier Ortoland et Jean-Pierre Pirat, op.cit. p221.

(3) Ibid, p222.

واستمر خضوع الملاحة لهذه الشروط حتى أوائل القرن التاسع عشر عندما برزت الولايات المتحدة الأمريكية كقوة جديدة في مجال التجارة والملاحة الدوليين واحتجت على دفع هذه الرسوم.⁽¹⁾

في 1857م تنازلت السلطات الدنماركية عن هذه الرسوم بموجب اتفاقية كوبنهاجن، وتعهدت بضمان أمن وحرية الملاحة للسفن التجارية والحربية في وقت السلم. وفي وقت الحرب يمكنها منع مرور السفن الحربية، وفي 1979م اتفقت كل من كوبنهاجن وستوكهولم على تقليص عرض بحرهما الإقليميين بالشكل الذي يسمح بوجود شريط من البحر العالي عرضه أقل من ثلاثة أميال بحرية بين ساحليهما في سكاجين، ومقابل الجزر الدانماركية لايسو (Laeso) انهولت (Anhalt) وبورنهولم (Bornhalm).⁽²⁾

3- مضيق جبل طارق:

يوصل مضيق جبل طارق بين البحر المتوسط والمحيط الأطلسي، وقد كان منذ قرون عديدة حراً للملاحة الدولية الحربية و التجارية، و تؤكد هذا الوضع في المادة السابعة من التصريح البريطاني الفرنسي المشترك الصادر في 8 أبريل 1904 م التي نصت على ضمان حرية الملاحة لجميع السفن ومنع تسليح المضيق. وقد أكدت الاتفاقية المعقودة في 27 نوفمبر 1912م بين فرنسا وإسبانيا نفس الأحكام السابقة، ولا تزال تلك الاتفاقية مطبقة حتى اليوم.⁽³⁾

4- مضيق ماجلان:

يمر في الأراضي التشيلية ويربط بين المحيط الأطلسي والمحيط الهادئ. في 23 جويلية 1881م عقدت اتفاقية بين الأرجنتين والتشيلي تضمن حرية الملاحة في المضيق، ولا تزال هذه الاتفاقية سائرة المفعول حتى الآن رغم ظروف الحربين العالميتين اللتين أثرتا على الملاحة في المضيق في بعض الأوقات، الأمر الذي دفع الأرجنتين وتشيلي وبارغواي وبيرو إلى عقد اتفاقية بينهم في 1941م لتسليح هذا الممر. وباستثناء تلك الفترة استمر احترام حرية الملاحة حتى وقتنا الحاضر.⁽⁴⁾

(1) محمد الحاج محمود، مرجع سابق، ص 180.

(2) Didier Ortoland et Jean-Pierre Pirat, op cit, pp 222- 223.

(3) جمال محي الدين، مرجع سابق، ص 102.

(4) نفس المرجع، ص 103.

المطلب الثاني: الإتفاقيات الخاصة بالقنوات البحرية الدولية

رأينا في المبحث الثاني أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لم تعالج الوضع القانوني للقنوات البحرية الدولية. أي أنه لا يوجد قواعد عامة تنظم الملاحة فيها، بل تم تنظيم المرور في أهم القنوات الدولية وفق اتفاقيات خاصة أبرمت خلال حفرها، وذلك هو نظام قناة السويس، بنما وكيبيل.

1- قناة السويس:

تصل قناة السويس بين البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر، وهي ممر بحري يبلغ طوله 162 كلم. تم إنجازها من طرف الشركة العالمية لقناة السويس وفتحت رسمياً أمام الملاحة الدولية في 17 نوفمبر 1869م.⁽¹⁾

لقد مر النظام القانوني للقناة بمرحلتين:

في المرحلة الأولى خضعت للقانون الداخلي بموجب قوانين 1854، 1856، 1866 والتي أعلنت أنها جزء لا يتجزأ من الإقليم المصري وسمحت للشركة العالمية للقناة ببناءها واستغلالها. كما كرست حرية المرور والملاحة فيها، أي أن هذه القوانين وضعت الإطار الذي سوف تستغل من خلاله القناة ووفرت ضمانات للشركة المختصة بحفرها.⁽²⁾

أما المرحلة الثانية فهي مرحلة التدويل جاءت مع إبرام اتفاقية القسطنطينية بين الدول التسع (ألمانيا، النمسا، المجر، اسبانيا، فرنسا، بريطانيا، هولندا، روسيا، تركيا) في 29 أكتوبر 1888 م الخاصة بتنظيم الملاحة في قناة السويس. وقد نصت الاتفاقية في المادة الأولى منها: "تكون قناة السويس البحرية على الدوام حرة ومفتوحة في وقت السلم كما في وقت الحرب لكل السفن التجارية أو الحربية دون تفرقة في العلم.... لا يمكن للقناة أن تخضع للغلق". وفرضت على الدول المتحاربة الالتزام بالمرور السريع في القناة أو موانئها كذاك الشأن في نطاق ثلاثة أميال بحرية، واعتبرت قناة السويس جزء من الإقليم المصري

(1) حمد سعيد الموعد، أمن الممرات المائية العربية. منشورات اتحاد كتاب العرب، ص 14.

(2) جمال عبد الناصر مانع، مرجع سابق، ص 193-194.

وتخضع للسيادة المصرية وهي المختصة باتخاذ الإجراءات الضرورية لحماية القناة والدفاع عن الأمن العام لمصر بشرط ألا يترتب على ذلك المساس بالملاحة في القناة.⁽¹⁾

عرفت هذه الإتفاقية تطبيقاً واحتراماً مثاليين إلى غاية اندلاع الحربين العالميتين، فقد حضرت القوات البحرية البريطانية المرور في القناة على كل السفن. في 26 جويلية 1956 م أصدرت مصر قرار بتأميم قناة السويس الأمر الذي أثار احتجاج بعض الدول الغربية، وعرضها إلى العدوان الثلاثي، والحملة العسكرية الفرنسية - البريطانية ما بين 30 أبريل و6 نوفمبر 1956م ما أدى إلى إغلاقها أمام الملاحة الدولية لأكثر من خمسة أشهر. وعقب انتهاء العدوان وانسحاب القوات المعتدية أعلنت مصر في 24 أبريل 1957م تصريحا انفراديا بشأن النظام القانوني لقناة السويس يتضمن النص على احترام اتفاقية القسطنطينية 1888 م فيما يتعلق بحرية الملاحة في القناة والتعهد بصيانتها وتطويرها بما يتفق مع مقتضيات الملاحة الحديثة.⁽²⁾

2- قناة بنما:

لعبت الولايات المتحدة الأمريكية دور رئيسي في انفصال بنما عن كولومبيا في 1903 م، خاصة بعد فشل وإفلاس الشركة العالمية التي كلفتها كولومبيا بحفر القناة التي تربط بين المحيط الأطلسي والمحيط الهادئ. وبموجب معاهدة هاي فاريلا التي أبرمتها مع بنما، تحصلت الولايات المتحدة الأمريكية على شقة من الأرض خاضعة لسيادتها لتفتح فيها القناة مقابل مبلغ عشر ملايين دولار، مضافا إليها مبلغ سنوي قدره ربع مليون دولار. وعلى أن تكون القناة وفتحاتها في حالة حياد وحرية الملاحة فيها، وتتولى الولايات المتحدة الأمريكية بمفردها إدارة القناة والدفاع عنها وإقامة التحصينات الحربية فيها دون أن يكون لبنما أية رقابة على ذلك.⁽³⁾

وبسبب وضع القناة تعرضت العلاقات بين الو.م.أ وجمهورية بنما لهزات سياسية متعددة، دفعت الولايات المتحدة الأمريكية إلى إجراء مفاوضات مع حكومة بنما، ليس كنتيجة لضغوطاتها بل بسبب

⁽¹⁾ نفس المرجع، ص194.

⁽²⁾ نفس المرجع، ص195.

⁽³⁾ جمال محي الدين، مرجع سابق، ص111.

انحسار الأهمية الاستراتيجية للقناة. استمرت المفاوضات 13 سنة وانتهت بتوقيع اتفاقية 7 سبتمبر 1977م.

تضمنت هذه الاتفاقية التنازل التدريجي عن إدارة القناة لجمهورية بنما، على أن تعود ملكيتها إليها كاملة في أول العام 2000، فعلا تم سحب القواعد العسكرية الأمريكية في المنطقة في 1999/12/31م وتحولت شركة القناة إلى لجنة تدار فقط من طرف بنما في 2000/01/01م. كما وضعت الاتفاقية القناة في حالة حياد حتى تبقى مفتوحة في وقت السلم وفي وقت الحرب أمام الملاحة السلمية لكل الدول ودون تمييز. غير أن الولايات المتحدة الأمريكية لم تتنازل عليها تماما، فقد وقع كل من الرئيس كارتر والجنرال Torrijos على بيان ينص على أنه من مسؤولية الدولتين الحفاظ على حرية المرور عبر القناة والدفاع عنها ضد أي تهديد.⁽¹⁾

3- قناة كييل:

حفرت المانيا هذه القناة بين 1885م و 1895م لتصل بحر الشمال ببحر البلطيق و تجنب السفن المرور عبر المضائق الدنماركية. افتتحت للملاحة في سنة 1896م وقد ظلت قناة كييل تخضع للسيادة التامة لألمانيا باعتبار هذه الدولة صاحبة السيادة الإقليمية عليها. وبعد هزيمة ألمانيا في الحرب العالمية الأولى عهد الحلفاء إلى وضع نظام دولي لقناة كييل ضمنوه المواد 380 إلى 386 من معاهدة فرساي سنة 1919 والتي أوجبت أن تكون القناة مفتوحة للسفن التابعة لجميع الدول التي هي في حالة سلام مع ألمانيا.⁽²⁾

وقد جاء قرار محكمة العدل الدولية الدائمة ليؤكد الوضع الدولي للقناة، حول قضية السفينة البريطانية ويمبلدون Winheldon ؛ هذه الأخيرة كانت تحمل شحنة حربية فرنسية في طريقها إلى بولونيا التي كانت في حرب مع روسيا، وعند وصولها إلى المدخل الغربي لقناة كييل رفضت السلطات الألمانية السماح لها بالعبور على أساس أن ألمانيا لا تستطيع بموجب شروط حيادها، فرفعت حكومات بريطانيا، فرنسا، إيطاليا، واليابان دعوى ضد الحكومة الألمانية أمام محكمة العدل

⁽¹⁾Didier Ortolland et Jean-Pierre Pirat, op cit, p229.

⁽²⁾Ibid, p230.

الدولية الدائمة، مدعية أن العمل الألماني يشكل خرقاً للالتزامات الناشئة عن المادة 380 لمعاهدة فرساي والتي نصت على أن:

"قناة كيبل ومشارفها يجب أن تبقى حرة ومفتوحة للسفن التجارية والحربية التابعة لجميع الدول التي هي في حالة سلام مع ألمانيا على أساس من المساواة التامة.⁽¹⁾

⁽¹⁾ جمال محي الدين، مرجع سابق، ص 116.

لقد تم تنظيم الملاحة عبر أهم الممرات البحرية وفق اتفاقيات خاصة، نظرا لموقعها و أهميتها الإستراتيجية والتي ضمنت حرية الملاحة عبرها. إلى أن جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 بنظام عام لكن لا يشمل سوى المضائق الدولية و يرجع ذلك الى طبيعتها المعقدة و كثرتها مقارنة بالقنوات البحرية الدولية (3 قنوات دولية، مقابل ما بين 120 و 130 مضيق). حيث غيرت جذريا القاعدة المعمول بها سابقا والتي نصت عليها اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي و المنطقة الاقتصادية الخالصة. وتجدر الإشارة إلى أن التطور التدريجي للقانون الدولي ومعارضته للقواعد القانونية القائمة يكون عادة نتيجة مصالح واحتياجات جديدة، و التشريع المتعلق بالمرور عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية دليل على ذلك. فالمصالح الإستراتيجية و العسكرية، الى جانب الاحتياجات الناشئة عن النمو الاقتصادي دفعت القوى الكبرى الى البحث عن نظام جديد، تمثل في نظام المرور العابر.

الفصل الثاني:

دواعي الإهتمام

الدولي بالممرات

البحرية

الطرق البحرية الدولية مجبرة على المرور عبر مواقع محددة كالمضايق والقنوات. وترتبط هذه الطرق عموماً بين أسواق رئيسية مثل أوروبا الغربية وأمريكا الشمالية وشرق آسيا، حيث يوجد نظام نشط للتجارة يعتمد بشكل كبير على الحاويات. وتكمن أهمية هذه الأسواق الكبيرة في هيكلية عمليات تبادل السلع المصنعة والنصف مصنعة كما تشمل تدفقات المواد الخام كالمعادن أو الحبوب والمنتجات الغذائية، إلى جانب النفط الذي يمثل أحد أهم السلع المنقولة. فموقع الموارد البترولية والمعدنية الإستراتيجية يشكل الطرق البحرية التي تسلكها ناقلات النفط. وأغلب هذه المناطق تقع بالقرب من دول غير مستقرة سياسياً مما يزيد من خطر المساس بإمكانية الوصول إليها واستخدامها. وإغلاق ممر بحري في الاقتصاد العالمي الحالي، حتى ولو كان مؤقتاً سيكون له عواقب اقتصادية هامة مع تعطيل التدفقات التجارية بل وحتى انقطاع بعض سلاسل التوريد. وعادة ما تستخدم هذه المخاطر والآثار المحتملة لتبرير تموقع الأساطيل العسكرية البحرية لحماية الممرات الرئيسية.

المبحث الأول: جيواقتصاد الممرات البحرية

المطلب الأول: أهمية الممرات البحرية في التجارة الدولية

1. تنامي الأهمية الاقتصادية للبحار:

يبين النمو المتزايد بعد الحرب العالمية لحجم التجارة الدولية والحمولات المنقولة بحرا، الإ اعتماد المتبادل الموجود بين النقل البحري والإقتصاد. فالنقل البحري يشكل العمود الفقري للعولمة بفضل شبكات النقل العابرة للحدود، التي توفر الإمدادات وتسمح بوجود تجارة دولية، فهو قطاع إقتصادي بحد ذاته يوفر فرص عمل، دخل وإيرادات.

بين عامي 1970م و2000م تضاعفت الواردات العالمية، و انتقلت من 17% إلى 21% من إجمالي الناتج المحلي العالمي، وعلى الرغم من وسائل النقل الأخرى كالتائرات والشاحنات، وتطور تقنيات إدارة الإنتاج في الوقت المحدد، والأهمية المتزايدة للمواعيد القصيرة لتسليم المنتجات ذات قيمة مضاعفة عالية، إلا أن التجارة البحرية العالمية تلعب دورا رئيسيا يتماشى ويستجيب لتطورات الإقتصاد العالمي.⁽¹⁾

فأغلب السلع يتم نقلها بحرا، وقدرت في 1950م ب 550 مليون طن، ووصلت إلى 7,4 مليار طن في 2006م ، يمثل النفط حوالي 30% من إجمالي السلع المنقولة، لتأتي بعده المواد الصلبة كالفحم الخام والحبوب، والباقي (40%) هي سلع متنوعة.⁽²⁾ والسفن المتخصصة في نقلها لديها إمكانيات جد كبيرة، وصل عددها حسب تقديرات 2015م إلى 89 464 سفينة تجارية تختلف عن بعضها البعض باختلاف طبيعة حمولتها لتتنقسم إلى ناقلات الحاويات، ناقلات النفط، ناقلات البضائع السائبة...إلخ.⁽³⁾

لذلك فإن الإقتصاد العالمي وحتى الإقتصادات المحلية جد مرتبطة بالبحر، وأغلب الدول وجدت إجمالي إنتاجها المحلي يرتبط بمبيعاتها في أسواق بعيدة. وتوسع التجارة البحرية لا يرجع فقط إلى تبادلات النفط والمواد النفطية التي إنخفضت نسبتها إلى 60% من التدفقات العالمية في 1970 ثم 45,4% في

(1) Frédéric Lasserre. "Les Déroit Maritimes : réflexion sur des enjeux stratégiques". **Cahier de géographie du Québec**, Vol 48, N 135, 2004, p 280.

(2) Antoine Frémont, "Les Routes Maritimes: nouvel enjeu des relation internationales". **Revue international est stratégique**, 2008, P 18.

(3) Pierre Monier, Infographie : Les Chiffres du commerce maritime Mondial en 2015. <http://www.usinenouvelle.com/article/infographie-les-chiffres-du-commerce-maritime-mondial-en-2015.N358340>.

1998م لتصبح تشكل أقل من ثلث السلع المنقولة بحرا في 2006م، بل يرتبط بمختلف البضائع المتبادلة بما فيها السلع ذات قيمة مضافة عالية والتي يتم نقلها في الحاويات، والنهضة الاقتصادية لكل من اليابان، كوريا والصين تمت بفضل إرتفاع صادراتها البحرية أساسا، ففي 1993م كانت التجارة البحرية تضمن 90% من الصادرات الصينية.⁽¹⁾

يرتبط الاقتصاد العالمي القائم على تقسيم العمل على المستوى الدولي مباشرة بنشاط التجارة البحرية، ففي 2006م تم نقل أكثر من 440 مليون حاوية، وفي 2004م، 63% من النفط المستهلك تم إستيراده و 62% من هذا النفط نقل عبر البحر، وتأتي الإحصائيات التي جاء بها مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) لتؤكد ما سبق، حيث قدرت حجم التجارة البحرية العالمية في 2015م بأكثر من 10 مليارات طن، وهو ما يعادل 90% من التجارة العالمية.⁽²⁾ غير أن التجارة البحرية بدورها ترتبط بنشاط الطرق البحرية، تلك المسارات التي تسلكها السفن للربط بين الموانئ والواجهات البحرية الكبرى والتي تمر عبر نقاط إستراتيجية تتمثل في المضائق والقنوات الدولية، وهذا ما يجعل الممرات البحرية ذات أهمية كبرى، وانقطاع نشاطها سيؤدي إلى الإنهيار السريع للاقتصاد العالمي.

يتركز النقل البحري العالمي في بعض المحاور الرئيسية تعرف بالطرق البحرية، وهي تلك المسارات التي تتبع بشكل منتظم من قبل مختلف السفن. فالسفن التجارية لا تتفرق على شساعة المحيطات، وإنما أغلبها يسلك طرق محددة للربط بين المراكز الاقتصادية الكبرى أو بين مناطق إستخراج المواد الخام ومناطق الإستهلاك. وفي مجملها تشكل هذه المسارات طرق محدودة العرض، في حين يتعدى طولها عشرات الكيلومترات، ويتم رسم مسارها على أساس مجموعة من العوامل:⁽³⁾

- يجب أن تربط بين الواجهات البحرية الرئيسية في العالم، وعلى رأسها الثالوث الذي يتكون من أوروبا، أمريكا الشمالية وشرق آسيا، حيث تسيطر هذه الأقطاب الاقتصادية على 80% من التجارة العالمية، وتمثل أكبر مناطق الإنتاج والإستهلاك، ينتج عن ذلك طريق بحري شرق غرب يدور حول الأرض وينقسم إلى ثلاثة أجزاء رئيسية، طريق عابر للمحيط الأطلسي يربط بين أوروبا وأمريكا، طريق عابر للمحيط الهادئ يربط أمريكا بآسيا، والأخير يربط آسيا بأوروبا.

- أن تربط الأقطاب الاقتصادية الكبرى بمناطق إنتاج المواد الأولية الطاقوية والمعدنية، ويعتبر الطريق الذي يربط آسيا بأوروبا الأكثر حساسية، نظرا للتدفقات النفطية من الشرق الأوسط، هذه المنطقة

(1) Antoine Frémont, op.cit.p 19.

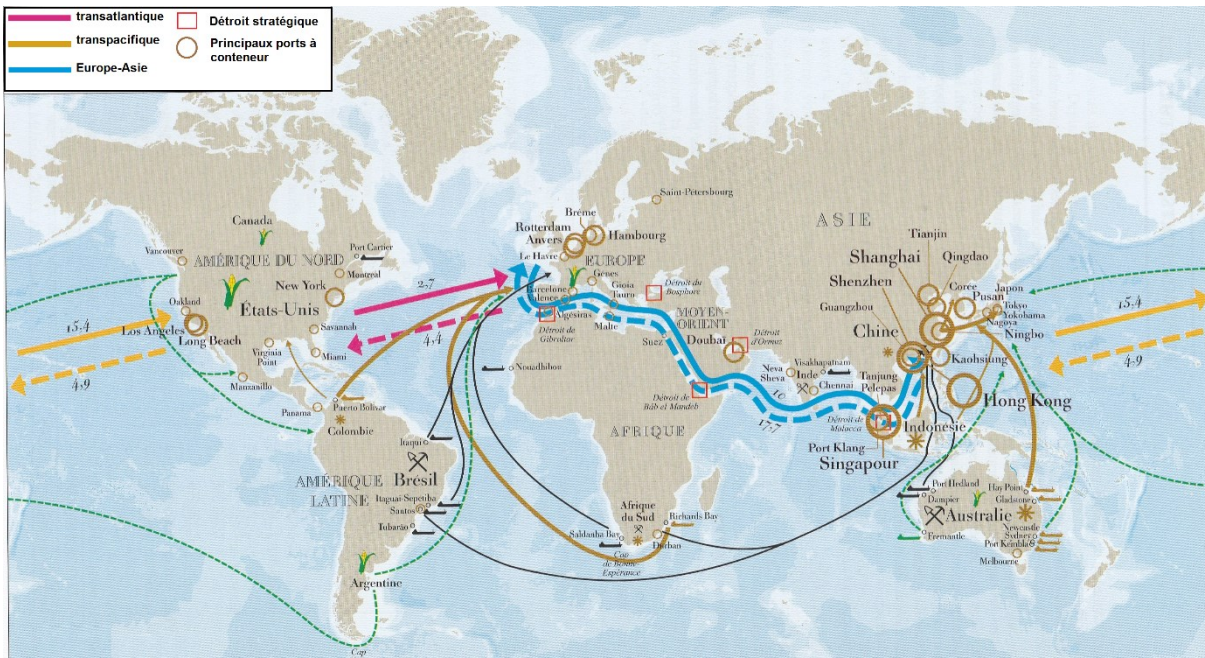
(2) Review of Maritime Transport 2016.United nations Publication,2016,p 06.

(3) Antoine Frémont, op.cit. p 18.

التي تسيطر وحدها على 30% من الإنتاج العالمي للنفط، وأكثر من 40% من الصادرات العالمية للمنتوجات الخام والمكررة، وفي هذا الجزء يقع كل من: مضيق هرمز، باب المندب وقناة السويس، ونجد كذلك في طريق شرق آسيا مضيق ملقا.

- يجب الأخذ بعين الاعتبار مختلف القيود المادية مثل: التيارات، الشعاب، العمق و انجراف الجليد، وعلى الرغم من قدرة السفن الحالية على مواجهة مثل هذه الصعوبات إلا أن ذلك قد يؤدي إلى ارتفاع التكاليف، ولا بد من تجنبها بأكثر قدر ممكن ولأسباب أمنية يجب أن تبقى قريبة من السواحل، كما أنها ملزمة بالمرور على نقاط عبور إستراتيجية بسبب موقعها باعتبارها تصل بين البحار والمحيطات أو لأنها تساهم في اختصار المسافات، وبذلك تساهم في تقليص تكاليف النقل.⁽¹⁾

الخريطة رقم 1: الطرق البحرية الرئيسية



Source :Didier Ortolland, Jean-Pierre Pirat,op.cit.p240.

لهذا نجد أغلب الحكومات تهتم بالممرات البحرية وتدخلها ضمن حساباتها، فالنقل البحري يهيكل الاقتصاد العالمي، فالمضايق والقنوات الدولية نقاط عبور إلزامية بالنسبة لأغلب الطرق البحرية، فمن الصعب السيطرة على هذه الطرق لأنها تمتد على مسافات طويلة مما يسمح لها بالربط بين القارات، لكن

(1) Idem.

يمكن السيطرة والتحكم أو حتى مراقبة الممرات البحرية من خلال تركها مفتوحة أو غلقها أمام الملاحة، بالإضافة إلى مختلف العوائق الناتجة عن عمل متعمد من طرف دولة، أو وجود حواجز ترجع إلى سياسات غير مباشرة، أو إلى ضعف الدول المطلّة على الممر، كما هو الحال في البحر الكاريبي أو بحر الصين الجنوبي، هذا ما يجعل الممرات البحرية تشكل قضايا جيوبوليتيكية كبرى في ظل إقتصاد معلوم.⁽¹⁾

2. دور الممرات البحرية في التجارة الدولية

أ- الممرات البحرية تحدد مسار الطرق البحرية

المضايق والقنوات الدولية أبواب للطرق البحرية الرئيسية، وفي أغلب الحالات تشكل نقطة عبور إجبارية. وعموما تكون الملاحة عبرها حرة، هذا ما يؤدي إلى تركيز حركة وحجم التدفقات ويؤثر على النشاط الإقتصادي للدول المشاطئة لها، لأنها تركز الملاحة من بحر لآخر في نقطة معينة، فتقام هناك موانئ رئيسية، وهذه هي الوظيفة الطولية للممرات.

فالمضايق والقنوات تلعب دور رئيسي في تحديد مسار الطرق البحرية لأنها تساهم في اختصار الوقت والمسافة، ويؤدي ذلك إلى إنخفاض تكاليف النقل، وتختلف أهميتها حسب موقعها أو ما إذا كان طريق آخر بديل لها. فمضيق هرمز، الدردنيل أو باب المندب هي ممرات إجبارية، أما في حالة غلق قناة السويس فيمكن تجنبها والمرور على طريق رأس الرجاء الصالح.⁽²⁾ غير أن إتحاد شركات النقل اليابانية قدّر أن ذلك سيفرض عليها تكاليف إضافية بحوالي 420000 دولار لكل سفينة، و10 أيام إضافية في كل رحلة، ليتعدى إجمالي التكاليف 100 مليون دولار.⁽³⁾

كما أن بعض الممرات مرتبطة ببعضها البعض، والسفن التجارية تجد نفسها مجبرة بالمرور عبر سلسلة منها، فنظام الخدمات البحرية الذي يربط بين شمال أوروبا والشرق الأقصى يمر عبر مضيق دوفر، مضيق جبل طارق، قناة السويس، مضيق باب المندب ومضيق ملقا، كما أنه لو لا وجود قناة السويس وقناة بنما لما وجد نظام خطوط الحاويات الذي يدور حول العالم، وينتج عن ذلك كثافة التدفقات عبر الممرات. يسجل كل من مضيق دوفر وملقا 100 000 عبور سنويا، مضيق جبل طارق 85 000 وتلثها ناقلات نפט، مضيق البوسفور والدردنيل رغم أن وظيفتهما تقتصر على المجال الإقليمي إلا أنهما

(1) Frédéric Lasserre, op.cit. p 281.

(2) Jaques Marcadon, " Enjeux économiques et politique des pertuis maritimes". **Bulletin de l'Associations de géographe français**, 76 années, Septembre/1999, P 293.

(3) John Daly, "Naval Choke points and commande of the sea". **World Politics Review**, 2009, P 15.

يسجلان 20 000 ألف عبور سنويا، أما القنوات الدولية فتحتل قناة السويس المرتبة الأولى بـ 20 000 عبور، بنما 16 000، وكيبيل حوالي 65 مليون طن من السلع. وتكمن أهمية القنوات أنها تختصر بشكل معتبر المسافات، فطريق الرجاء الصالح بين الهافر ومومباي تقدر بـ 11 261 ميل بحري، في المقابل لا تتعدى طريق السويس بين نفس المدينتين 6 120 ميل، أما الطريق التي تربط بين سان فرانسيسكو وليفيربول عبر مضيق ماجلان فتبلغ 13 507 ميل، ولا تتعدى 7 930 ميل عبر قناة بنما، وأخيرا تسمح قناة كيبيل بإقتصاد ما بين 200 و 400 ميل بحري وفقا لاتجاه السفينة في طريقها حول شبه جزيرة الجوتلانديا⁽¹⁾.

ب- الممرات البحرية تحدد موقع الموانئ الرئيسية

نتيجة التدفقات التي تشهدها المضائق والقنوات لجأت الدول المشاطئة لها وشركات النقل البحري الكبرى إلى إقامة موانئ رئيسية تطل عليها مباشرة أو تتواجد في ضواحيها، كما هو الحال في خليج الجزيرة الخضراء الذي يحد غربا صخرة جبل طارق، و أين يمتد أحد المحاور البحرية الرئيسية التي تتحكم في تدفق حاويات إحدى أهم شركات النقل البحري "ميرسكسيلانديا"، وهو من أوائل الموانئ الأوربية التي طورت هذه الوظيفة 88 مليون طن في 2016م، والمرتبة الأولى في البحر الأبيض المتوسط⁽²⁾.

وتشهد السواحل الآسيوية تركيز لأهم الموانئ في العالم، تتموقع على طول طريق بحري رئيسي يمر عبر العديد من المضائق الإستراتيجية على رأسها مضيق ملقا، والذي يقع في مدخله (مخرجه) ميناء سنغافورة، وهو أول ميناء في العالم من حيث حركة الحاويات (27,9 مليون حاوية في 2007) بالإضافة إلى ميناء خاص بالنفط لأنه تمر عبره نصف إمدادات النفط الخام التي تشحن عن طريق البحر، وأول ميناء عالمي لتزويد السفن بالوقود، وكل هذه القدرات ترجع إلى موقعه. ويأتي بعده كل من ميناء شانغهاي (المرتبة الثانية)، هونغ كونغ وشنجن بضواحي مضيق فرمز، ثم ميناء بوزان Pusan في كوريا الجنوبية، والذي يطل مباشرة على مضيق تشوسيميا (مضيق كوريا)⁽³⁾.

كما فتحت شركة النقل البحري التايوانية Evergreen محطة للحاويات في كوكو سولو بمدينة كولون المطل على الجهة الأطلسية لقناة بنما، وفي هذا المحور البحري تتوقف ناقلات الحاويات التي تدور حول العالم شرق غرب وغرب شرق. وفي بعض الحالات قد تلجأ شركات النقل إلى تجنب بعض

(1) Jaques Marcadon, op.cit. p p 293-294.

(2) <http://www.apba.es/fr/estatistiques>.

(3) Nicol Anquetil et autres, **Géopolitique de l'Asie**. Nathan, 2 édition, Paris, 2009, p 248.

الممرات غير الآمنة نتيجة تدهور الأوضاع السياسية للدول المشاطئة لها، وهذا ما قامت به شركة ميرسك (MærskSealand) عندما أقامت ميناء رئيسي خاص بالحاويات في صلالة جنوب عمان، على حساب دبي من أجل تجنب المرور عبر مضيق هرمز.⁽¹⁾

إلى جانب الوظيفة الطويلة تشكل بعض المضائق نقاط عبور عرضية تسمح بالربط أو بعزل الإقليم الواقع على الضفة الأخرى للمضيق، بفضل طرق محلية وإقليمية تساهم في نقل السلع والبضائع وحتى المسافرين، كما هو الحال في البحر الكاريبي، بحر الصين، والبحر الأبيض المتوسط. والطابع الشبه مغلق لهذه المناطق البحرية يعزز البعد الإستراتيجي للتحكم في إمكانية الوصول إليها، فالبحر الأبيض المتوسط مثلاً له ثلاث أبواب رئيسية: مضيق جبل طارق، البوسفور وقناة السويس، وغلق أحد هذه الأبواب قد ينعكس سلبيًا على الدول المشاطئة للبحر، هذا الأخير الذي تبحر فيه أكثر من 6000 سفينة يوميًا، من بينها 400 سفينة خاصة بنقل النفط، تضمن 50% من إمدادات فرنسا، ألمانيا وإسبانيا، و 100% لكل من إيطاليا واليونان.⁽²⁾

للممرات البحرية قدرة على التكيف مع متطلبات الإقتصاد العالمي، فسواء كانت طبيعية أو إصطناعية لديها بعض السلبيات ترتبط بحجم وقدرة السفن على المرور عبرها، ونجد مجموعة من المعايير مثل: أقصى السويس (Suezmax)، أقصى بنما (Panamax)، وأقصى ملقا (Malacamax)، والتي تحدد حجم السفن التي يمكنها المرور، وذلك استنادًا إلى عرض الممر، طوله (خاصة القنوات التي تعتمد على نظام الأهوسة*) وعمقه.

وقد شكلت عاملاً حاسماً في الهندسة المعمارية البحرية عند تحديد حجم سفينة تجارية، و استمر ذلك إلى غاية السبعينات أين بدأت المؤسسات المتخصصة في زيادة حجم سفنها. فانتقلت ناقلات النفط من 80 ألف طن (Panamax) إلى 160 ألف (Suezmax)، ثم من 160 ألف إلى 320 ألف طن (very large crude carrier) لتصل إلى 550 ألف طن (Ultra large crude carriers). وترجع هذه التحولات إلى الآثار السلبية الناتجة عن غلق قناة السويس بعد حرب 1967م، و اضطرار السفن إلى المرور عبر رأس الرجاء الصالح، فدخلت شركات النقل في سباق لتطوير سفنها بالشكل الذي

(1) Patrice Cosaert, **Les Enjeux du Pacifique**. Editions ellipses, Paris, 2009, p 57.

(2) Philippe Dugot et autres, **Géopolitique de l'Afrique et du Moyen Orient**. Nathan, 2 edition, Paris, 2009, P 271.

يسمح بتقليل عدد الرحلات وزيادة حجم النفط المنقول، كما عرفت ناقلات الحاويات تطور ملحوظ، إذ انتقلت قدرة حمولتها من 4000 حاوية (Panamax) إلى أكثر من 16000 حاوية.⁽¹⁾ ونظرا لأن الهدف من حفر قناة هو تلبية متطلبات التجارة الدولية، وتوفير فائدة اقتصادية للدولة صاحبة القناة بفضل الرسوم التي تدفعها السفن مقابل المرور، فالأمر يستبعد غلق القناة، ويستلزم تكيفها مع تحولات التجارة الدولية. وهذا ما قامت به الدول المشرفة على أهم القنوات (السويس و بنما)، فقناة السويس مثلا كان عرضها في البداية 21,9 متر وعمقها 6,76 متر، وبفضل أعمال توسيع متعاقبة وصل عرضها إلى 345 متر. وفي 5 أوت 2014م، أعلنت مصر عن مشروع لتوسيع القناة، وفتح قناة جديدة موازية لها تسمح بزيادة عدد السفن التي تمر يوميا من 49 إلى 97 سفينة وزيادة حجمها (200 ألف طن)، مما يؤدي إلى ارتفاع الإيرادات لتنتقل من 5 مليار دولار في 2014، إلى 13,2 مليار دولار في 2023م، ويمكن إدراج هذه النقطة ضمن الأهمية الاقتصادية للممرات البحرية، فالرسوم التي تدفعها السفن تشكل عائدات رئيسية للدولة.⁽²⁾

كما قامت المؤسسة المشرفة على قناة بنما بتوسيع مدخل القناة من جهة المحيط الأطلسي لمرور سفن الشحن العملاقة، من خلال تزويد القناة بمجموعة ثالثة من السدود تسمح بمرور سفن أكبر تنقل ما بين 12 ألف و 15 ألف حاوية، مقابل 5 آلاف حاوية سابقا، ومن ثم يرتفع بذلك حجم التدفقات بمقدار الضعف ليصل 600 مليون طن سنويا.⁽³⁾

المطلب الثاني: الممرات البحرية وأمن الطاقة

1- دور الممرات البحرية في نقل النفط

يشكل النفط أحد الأسس الرئيسية للإقتصاد العالمي، وإلى غاية اليوم لا يوجد أي بديل معقول له. فنظرا لمرونته يتم استخدامه في عدة مجالات: كمصدر للطاقة، مواد التشحيم، صناعة البلاستيك

(1) John Daly, op.cit. p 16.

*نظام الأهوسة هو منشأة ملاحية تسهل حركة السفن أثناء عبورها القنوات المائية من منسوب مياه لمنسوب مياه اخر.

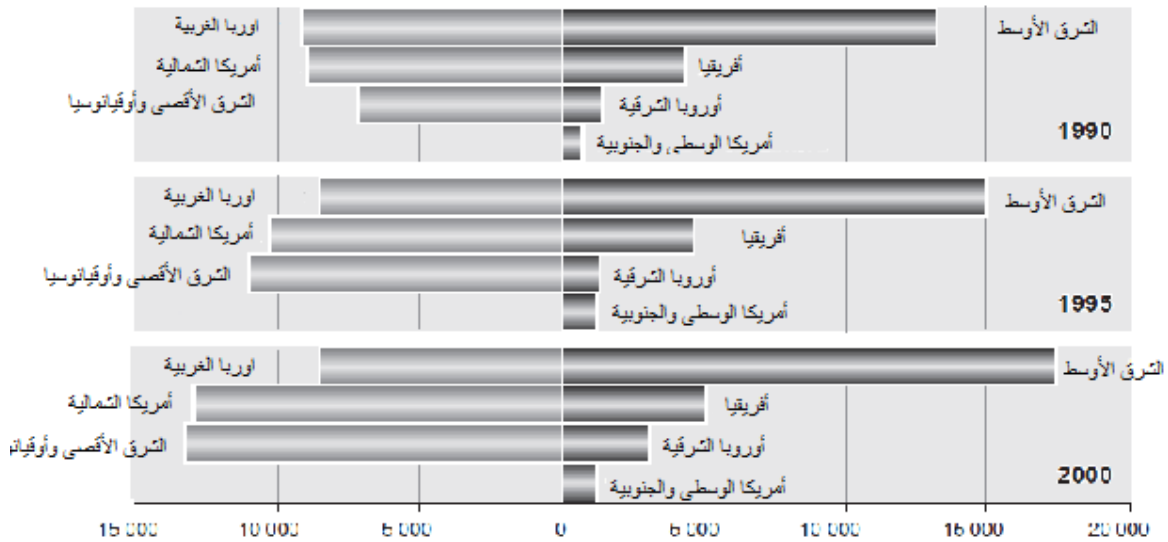
(2) Manon Malhère , **L’Egypte inaugure son nouveau canal de suez et affiche ses ambitions.** Publier le 06/08/2015 <http://www.lefigaro.fr/conjoncture/2015/08/06/20002-20150806ARTFIG00005-l-egypte-inaugure-son-nouveau-canal-de-suez-et-affiche-ses-ambitions.php>

(3) **Elargissement du canal de Panama**, <http://www.cma-cgm.fr/media/article-magazine/48/elargissement-du-canal-de-panama-un-boulversement-des-echanges-maritimes-en-perspective>

والأسمدة، وهذه السلعة الإستراتيجية كانت و لا تزال موضوع صراعات جيوسياسية من أجل الوصول إليها، التحكم فيها وتوزيعها.

قد يؤدي وقف توريده من الحقول إلى المصافي ثم إلى المستهلكين إلى فوضى سياسية و اقتصادية، وهنا تكمن أهمية "جغرافيا التوزيع" التي تعد من بين أهم المسائل الإستراتيجية المتعلقة بتدفقات الطاقة، لأن التوزيع يتسم بنفس الأهمية التي تتسم بها مسائل الإنتاج والتسعير، فهو عامل أساسي يضمن تلبية العرض للطلب، خاصة أنه بسبب البعد الجغرافي بين مناطق الإنتاج ومناطق الاستهلاك يتم تداول حوالي 50% من الإنتاج العالمي للنفط، و 80% منه ينقل عبر البحر، فالنقل البحري ضروري لعملية التوزيع هذا ما يجعل المضائق والقنوات أساسية لتدفقات الطاقة. وغالبا ما تكون الدول المتقدمة أكثر استهلاكاً للنفط ، وهو ما يجعل التجارة الدولية ضرورية لتعويض الاختلالات بين العرض والطلب. ويبين الشكل(1) الجغرافيا العالمية للنفط التي تتميز بوجود فائض في بعض الدول وعجز في الدول الأخرى، فمنطقة الشرق الأوسط لها أكبر فائض في حين تعاني أغلب الدول المتقدمة من عجز.⁽¹⁾

الشكل 01:الجغرافيا العالمية للنفط



Source: Jean –Rodrigue,op.cit.p361

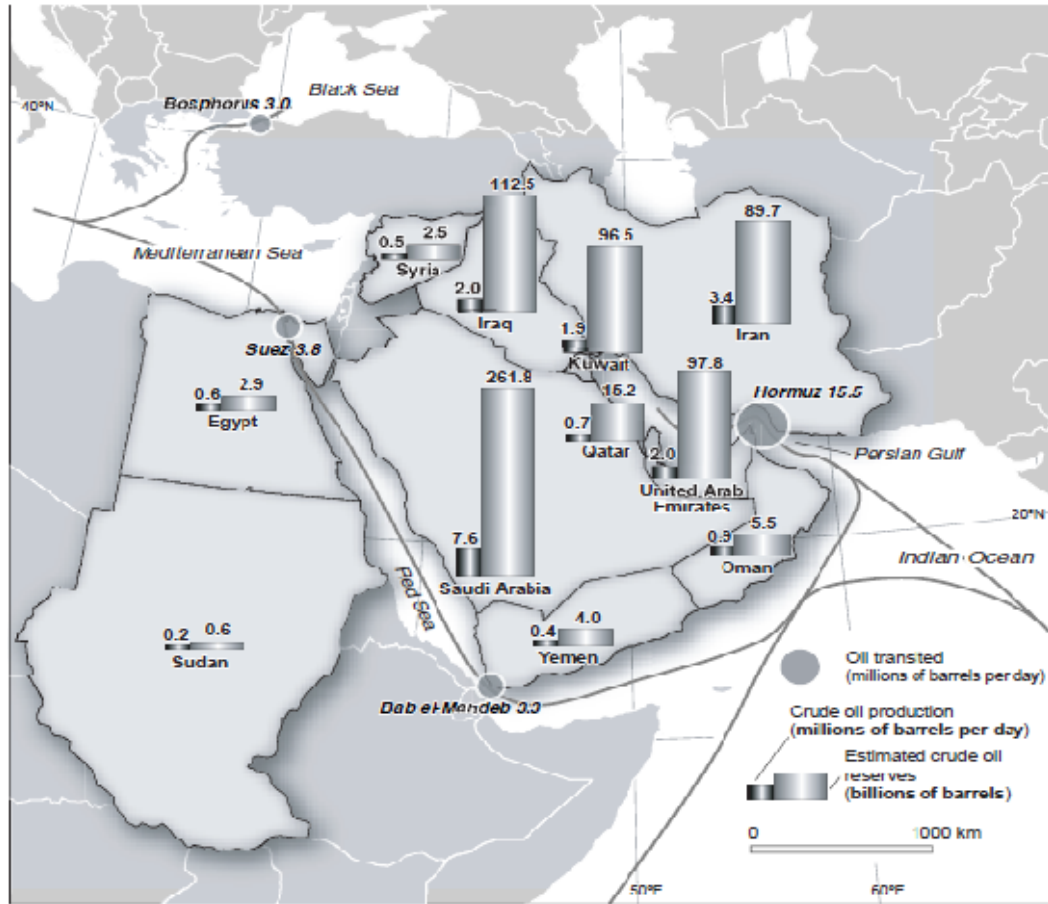
(1) Jean-Paul Rodrigue, "Straits, Passages and Choke points :a maritime geostrategy of petroleum distribution". **Cahiers de géographie du Québec**, Vol 48, N 135, décembre/ 2004,p p 358-361.

هذا ما يجعل صناعة النفط صناعة احتكارية من حيث العرض، الطلب والتركيز الجغرافي. حيث أن الطلب تتحكم فيه بعض الشركات المتعددة الجنسيات، كل واحدة منها لديها نظام الإنتاج والتوزيع الخاص بها، يشمل مصافي التكرير، مرافق التخزين ومراكز التوزيع. أما العرض فيخضع لسيطرة عدد قليل من الدول، والتي كثيرا ما يتم فيها تأمين صناعة النفط أو يكون في إطار سياسة موحدة لتحديد الأسعار ضمن الأوبك. وتتميز جغرافيا الإنتاج و الاستهلاك بوجود تمييز بين العرض والطلب، فبسبب عوامل جغرافية وجيولوجية ينتج النفط بعيد عن مكان استهلاكه، ونظرا لأن العديد من الدول المتقدمة استنزفت معظم احتياطاتها النفطية و انتقلت تدريجيا إلى مصادر أجنبية، فلا يمكن التغلب على هذا الإتجاه إلا من خلال هياكل ضخمة على رأسها ناقلات النفط، وأي نظام صناعي واسع النطاق يضمن الإستخراج، التجهيز، والتوزيع ملزم باحتواء ممرات بحرية قد تؤثر على أداء النظام ككل.

تتركز الإحتياطيات العالمية المؤكدة للنفط في الشرق الأوسط، حوالي 64% من الإحتياطيات الكلية. ولايزال السؤال المطروح يدور حول كمية الإحتياطيات المتاحة اقتصاديا وعن المدة التي ستستغرقها، فقبل أن يبدأ استغلال النفط في ق19 تراوحت الإحتياطيات ما بين 2100 و 2800 مليار برميل، إلى غاية عام 2001 كان هناك ما يقدر ب1020 مليار برميل من الاحتياطيات المؤكدة، ويمكن اضافة ما يتراوح بين 200 و 900 مليار برميل من الاحتياطيات المحتملة. لقد ازداد انتاج النفط في النصف الثاني من القرن العشرين لتلبية الطلب المتزايد، وتعتبر الشرق الأوسط أهم منطقة منتجة له في العالم، ولذلك فإن المصادر القادرة على إنتاج فائض محدودة، و 90% من هذا الفائض يوجد في الخليج الفارسي، والمملكة العربية السعودية تسيطر على أكبر جزء منه كما أنها تتمتع بمزايا إضافية بوصفها المورد الرئيسي الوحيد القادر على زيادة الإنتاج فورا عند الحاجة. هذه القدرة ذات أهمية حاسمة في حالة حدوث انقطاع في الإمدادات، وقد حدث تحول في تدفقات النفط من الشرق الأوسط إلى أوروبا الغربية وأمريكا الشمالية خاصة بعد النمو الذي عرفته الدول الآسيوية وعلى رأسها الصين، والذي صاحبه طلب متزايد على النفط في منطقة المحيط الهادئ.⁽¹⁾

(1):Ibid. P 362.

الخريطة رقم 02: الطرق البحرية والمضائق الإستراتيجية في الشرق الأوسط



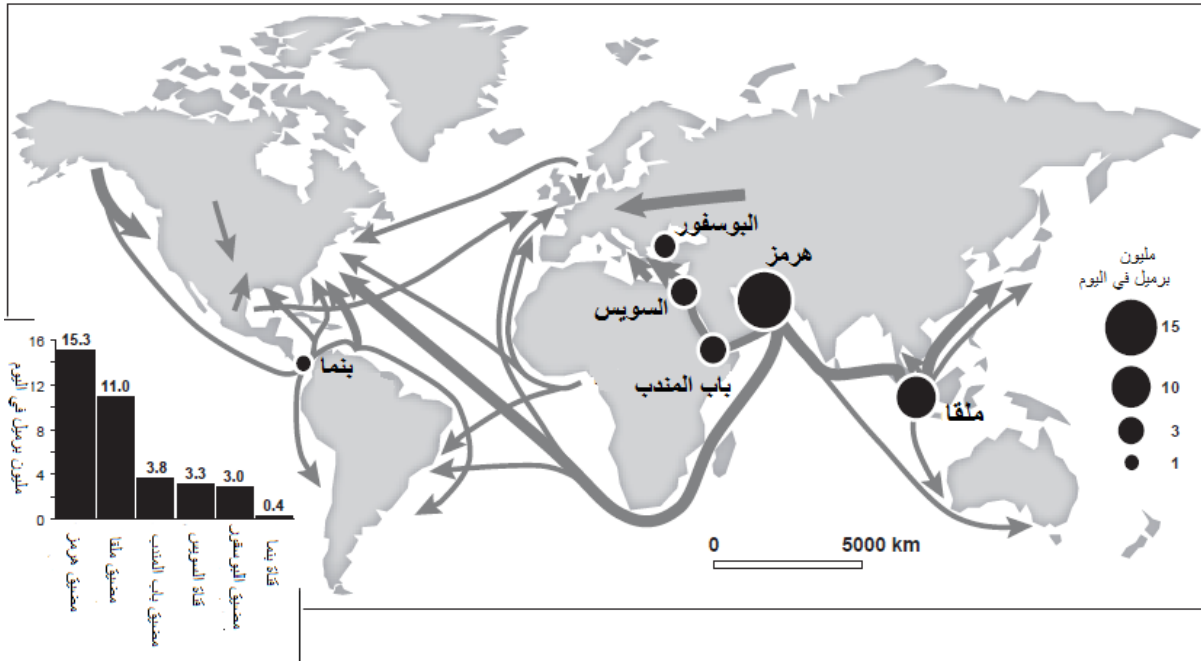
Source :Idem,p366.

عموما هناك أربعة مضائق في العالم ذات مصلحة إستراتيجية لعبور النفط وهي: المضائق التركية، مضيق هرمز، مضيق باب المندب ومضيق ملقا، إلى جانب قانتين تلعبان كذلك دور أساسي، هما قناة السويس وقناة بنما. إستنادا إلى خريطة إمدادات النفط لعام 2010م، ووفقا للبيانات الصادرة عن وكالة الطاقة الدولية يمر يوميا عبر مضيق هرمز 17,4 مليون برميل قادمة من إيران والمملكة العربية السعودية، وهو أكبر انتقال إستراتيجي لإمدادات الطاقة في العالم، وجزء كبير من هذه الإمدادات يمر عبر مضيق ملقا باتجاه الأسواق الآسيوية، بحوالي 13 مليون برميل يوميا، ما يعادل 40% من التبادل العالمي للطاقة، لذلك فهو ذات أهمية حيوية لاقتصاد كل من الصين واليابان (80% من الواردات اليابانية تمر عبره).⁽¹⁾

⁽¹⁾ Charles Emmerson and Paul Stevens, "Maritime choke point and the global energy system". The Royal Institute of International affairs, London, 2012. P 04.

أما مضيق باب المندب فيجتازه 3,5 م ب/ي ليصل إلى قناة السويس 3,9 م ب/ي، ومن ثم يتم تزويد الأسواق الأوروبية، كذلك يقتصر مضيق البوسفور 3 م ب/ي من روسيا وجمهوريةات الإتحاد السوفيتي السابقة، أما قناة بنما فهي أقل أهمية من الممرات السابقة، تسمح بمرور 400000 برميل يوميا من الساحل الشرقي لأمريكا اللاتينية إلى الساحل الغربي لجنوب وشمال القارة الأمريكية. (1)

الخريطة رقم 03: تدفقات النفط عبر الممرات البحرية الرئيسية في 2010



Source :Ibid ,p364.

إذا ركزنا على تطور صادرات النفط الخليجية بحلول 2030م، ومع افتراض نمو سنوي للطلب بنسبة 2%، فإن إمدادات النفط من الخليج سوف تغطي 3/2 الطلب العالمي، وسترتفع حركة الملاحة في مضيق هرمز بنسبة 30% بين 2004م و 2030م ، لأنه يشكل المنفذ البحري الوحيد للخليج الفارسي، ولا توجد بدائل أرضية موثوقة. ومن المتوقع أن يتضاعف حجم تدفقات النفط في مضيق ملقا بحلول عام 2030، تحت ضغط الطلب الصيني المتزايد(2).

(1) Jean-Paul Rodrigue, op.cit. p 362.

(2) Anne-Claire Poirson. "Les détroits et canaux internationaux: des voies de passage stratégique pour l'énergie". www.archives-fig-st-die.cndp. fr/actes/actes 2007/poirson/article/ h t m l.

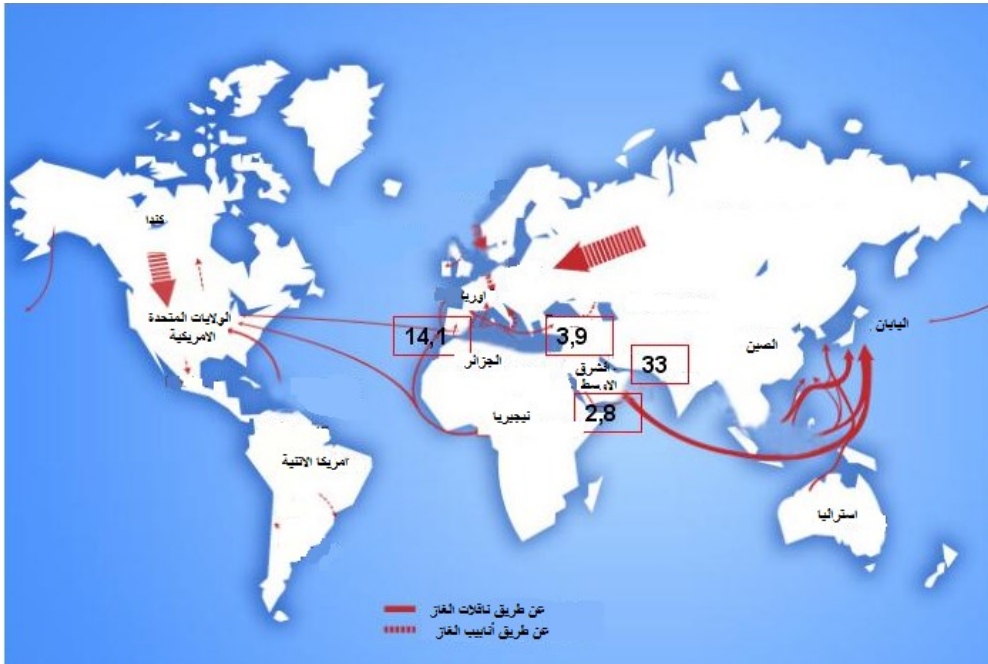
2- دور الممرات البحرية في نقل الغاز

من الصعب تحديد أهميتها بالنسبة للغاز، فغالبا ما يتم نقله عن طريق خطوط الأنابيب، لأن عدد الأنابيب اللازمة لتزويد حجم معين أقل من عدد سفن الشحن لنقل نفس الحجم، ما يجعل هذه الطريقة أكثر كفاءة، غير أنها تواجه بعض السلبيات المرتبطة بالطبيعة الثابتة لهياكلها الأساسية، والتي قد تجعلها عرضة للإضطرابات.

إلى جانب الأنابيب 20% من صادرات الغاز العالمية تنتقل على شكل غاز طبيعي مسال، عن طريق ناقلات الغاز، ومن المحتمل أن يزداد نصيبها في السنوات القادمة إذا حكمنا على نمو معدل النقل البحري للغاز والذي يقدر ب 6% في السنة. ويرجع ذلك إلى كون النقل البحري أكثر أمانا مقارنة باليابسة وأكثر ملاءمة للمسافات الطويلة، وعموما تمر ناقلات الغاز على نفس المضائق والقنوات التي تستخدم لنقل النفط إضافة إلى مضيق جبل طارق، ويمكن حصر أهمها في ما يلي⁽¹⁾:

- هرمز: 33 مليار م³ سنويا من قطر وايران وأغلبها يتجه نحو آسيا.
- باب المندب: 2,8 مليار م³ سنويا من تركمنستان، وينقل إلى الموانئ التركية عبر الأنابيب.
- مضيق جبل طارق: 14,1 مليار م³ من الجزائر باتجاه الولايات المتحدة الأمريكية و شمال أوروبا.

الخريطة رقم 04:الطرق البحرية للغاز.



Source :Idem.

(1) :Charles Emmerson and Paul Stevens. op.cit. p 06.

المبحث الثاني: جيواستراتيجية الممرات البحرية

المطلب الأول: الممرات البحرية في الفكر الإستراتيجي

لقد أدرك الكتاب الأوائل حول الحرب البحرية منذ القديم مزايا استخدام البحر لتعزيز قوة الدولة. وتوضح أمثلة القرن 15 مع كل من إسبانيا، البرتغال وفيما بعد هولندا وإنكلترا مختلف المكاسب التي تحققتها الدولة من خلال التوسع البحري، وعن طريق الحرب البحرية، وهذا ما أكده السير والتر راليينغ " Sir Walter Raleigh" بقوله: "من يتحكم في البحر يتحكم في التجارة، ومن يتحكم في التجارة يتحكم في ثروات العالم، وبالتالي العالم نفسه". وقد نشأ عن هذا الباراداييم مفهوم السيطرة على البحر " command of the sea" والذي اعتبر الهدف الرئيسي للقوات البحرية، والمقصود به امتلاك درجة من التفوق تجعل العدو غير قادر على المواجهة أو استعمال البحر لخدمة مصالحه. (1)

ومن أجل تحقيق هذا التفوق أشار العديد من المفكرين الإستراتيجيين إلى أهمية الممرات البحرية ودورها في السيطرة على البحر، من بينهم الأدميرال والمؤرخ الأمريكي ألفريد ثايرماهان، والمنظر البريطاني السير جوليان ستافوردكوريبيت وكلاهما ينتميان إلى ما يعرف بمدرسة بلو-واتر Blue water school.

ولد ماهان "Alfred Thayer Mahan" في وست بوينت west point بمدينة نيويورك، وقد تأثر بوالده دنيس هارت ماهان الذي درس في الأكاديمية العسكرية الأمريكية، ونشر نظريات أنطوان هنري جوميني، لذلك دخل ماهان الأكاديمية البحرية الأمريكية، وتخرج منها في 1859م، عمل في البداية كأستاذ محاضر في التاريخ البحري والإستراتيجية بكلية الحرب البحرية. بعد عدة سنوات أصبح رئيس الكلية وغادرها في 1896م. في 1898م تم استدعائه خلال الحرب الأمريكية الإسبانية كعضو في مجلس الحرب البحرية، وفي 1899م عمل كمندوب لمؤتمر السلام في لاهاي، وتوفي سنة 1914. من أهم مؤلفاته: The influence of Sea power upon history، أعيد طبع ونشر كتاباته في بريطانيا

(1) Reynolds Peele, "maritime choke points: key sea lines of communication and strategy". US Army War College. 7 April 1997, P 02.

ألمانيا واليابان، وكانت لأفكاره أثر كبير على إستراتيجيات هذه الدول خلال الحربين العالميتين، ولعل هذا ما جعله يلقب بـ"كلوزوفيتش البحر".⁽¹⁾

جوهر نظرية ماهان أنه لا يمكن لدولة أن تكون قوية إلا إذا كان لديها قوة بحرية كافية للسيطرة على البحر، والمشكلة الرئيسية تكمن في شساعة البحار والمحيطات وكيفية الوصول إلى هذا الهدف. فيجب على أي دولة معالجة مجموعة من الأسئلة قبل الدخول في الحرب:

- ما هو الهدف الحقيقي؟

- ما هي النقاط التي ينبغي التركيز عليها؟

- أين توجد مستودعات الفحم ومختلف الموارد؟

- كيف يتم الاتصال بين هذه المستودعات والقواعد الأم؟

- ما هي القيمة العسكرية لتدمير التجارة كعملية حاسمة أو ثانوية للحرب؟

- ما هو النظام الذي يمكن على أساسه تدمير التجارة بأكثر كفاءة، هل من خلال طرادات

متفرقة؟ أو التحكم في بعض المراكز الحيوية التي تمر عبرها سفن الشحن؟

من بين القضايا الرئيسية المرتبطة بنظرية ماهان مفهوم خطوط الاتصال البحرية sea line of

communication والإجابة على الأسئلة السابقة ستحدد الغايات، الوسائل وطرق استغلال هذه

الخطوط من أجل النجاح الإستراتيجي العسكري. وعرف الاتصالات البحرية على أنها خط للحركة يتم

بمقتضاه إرسال القوات خارج المياه الداخلية، وإبقائها في علاقة حية بالسلطة الوطنية. فمنذ ظهور قوة

البخار لم تبقى أي سفينة قادرة على الإبحار لمسافة طويلة بدون التزود بمجموعة من اللوازم التي لا

يمكنها حملها بنفسها إلى ما يتجاوز الكمية المحدودة، ومن حيث الأولوية تتمثل أهم الإمدادات اللوجستية

في الوقود، الذخيرة والغذاء. ومن بين العوامل الرئيسية المحددة لخطوط الاتصال البحرية تلك النقاط

الإستراتيجية التي تربط بين جزئين من البحر وتفصل بين جزئين من اليابسة، تتميز بضيقها مما يعرض

السفن الحربية للخطر غير أنها ملزمة بالمرور عبرها إما لاختصار المسافة أو لغياب أي بديل لها.⁽²⁾

يرى ماهان أنه يوجد نوعين من القوى: تلك التي تكون اتصالاتها برا وأخرى تعتمد على البحر،

والخطوط البحرية أكثرها عددا وسهولة، ومن المرجح أن تحدد مجرى التجارة، واعتبر أنها ستصبح أكثر

أهمية خاصة مع فتح قناة بنما، ونظرا للتهديدات التي تواجه التجارة البحرية فوجود قوات بحرية ضروري

⁽¹⁾ Raja Menon, **Maritime strategie and continental wars**. Erankcass publishers, London, 1998, P 26.

⁽²⁾ Reynolds Peele, op.cit. p p 04-05.

لتأمين الملاحة خاصة في عهد الاستعمار الأوربي الذي يتميز بندرة فترات السلام وكثرة الصراعات، لهذا ظهرت الحاجة إلى محطات على طول الطرق البحرية وفي نقاط عبور محددة، ليس لأغراض تجارية فقط، بل حتى للدفاع والحرب. (1)

فقوة الإمبراطوريات الاستعمارية كانت مرتبطة بالتحكم والسيطرة على طرق الملاحة، ولا يتوقف ذلك على وجود أساطيل تجارية وعسكرية بل لا بد من مراقبة هذه الممرات وخاصة تلك ذات الأهمية الإستراتيجية، وهذا ما قامت به بريطانيا في البحر الأبيض المتوسط من خلال السيطرة على مضيق جبل طارق، مالطا، قبرص، بواسطة أسطولها العسكري، الذي سمح لها بفرض قانونها على الطرق البحرية الرئيسية والفوز على كل من نابوليون وألمانيا. (2)

إلى جانب ماهان نجد المنظر البريطاني كوربيت، وهو المفكر المدني الوحيد الذي اهتم بالإستراتيجية البحرية، من بين أهم أعماله التي صدرت قبل 1914: إنجلترا في البحر الأبيض المتوسط: دراسة حول صعود وتأثير القوة البريطانية داخل المضائق 1603م-1713م، والذي نشر في 1904م، وكتاب بعض مبادئ الإستراتيجية البحرية، نشر في 1911م. ويعتبر كوربيت أول منظر في مجال الإستراتيجية البحرية، والذي حاول تحديد إستراتيجية محتملة لقوة بحرية تشارك في حرب ضد قوة قارية متفوقة. (3)

يرى كوربيت أن في سياق الحرب، تعني السيطرة على البحر التحكم في المرور عبره و ليس امتلاكه، لأن ذلك أمر مستحيل ويتطلب وضع سفن في كل ميل مربع من المحيطات في جميع أنحاء العالم، ولا يمكن لأي دولة أن تفعل ذلك. لكن يمكن السيطرة على ممرات بحرية معينة وقد تكون هذه السيطرة لفترة محدودة فقط أو في مناطق محددة، لذلك فإن مراقبة الاتصالات البحرية سواء لأغراض تجارية أو عسكرية تشكل جوهر النفوذ البحري. وهذا ما قام به الأسطول البحري الإنجليزي في البحر الأبيض المتوسط، والذي ركز على المضائق الإستراتيجية للتأثير على الاتصالات البحرية الفرنسية، ففقدت حدودها المتوسطة أهميتها، وتمكنت بريطانيا من التحكم في المنطقة دون مواجهة مباشرة مع العدو، وقد تتم قيادة البحر في منطقة معينة أو في وقت حرج. خلال الحرب العالمية الثانية مثلا، ساعدت سيطرة الحلفاء على مضيق دوفر في 1944م على غزو النورماندي، في وقت كانت الغواصات الألمانية (U-Boat) تدمر قوافل الإمدادات الأمريكية في المحيط الأطلسي المتجهة إلى أوربا، مما يدل

(1) Ibid, p 07.

(2) Antoine Frémont, op.cit. p 20.

(3) Raja Menon. op.cit. p 31.

على أن قيادة البحر ليست مطلقة. ويقول كوربيت في هذا الصدد: "لذلك قيادة البحر لا تعني سوى مراقبة الاتصالات البحرية، سواء لأغراض تجارية أو عسكرية، إن موضوع الحرب البحرية هو مراقبة الاتصالات وليس غزو الأراضي كما هو الحال في الحروب البرية".⁽¹⁾

انتقدت أفكار مدرسة بلو-واتر، و اعتبر العديد من المخططين الإستراتيجيين أن أصحابها قد بالغوا في أهمية القوة البحرية والسيطرة على البحر كهدف رئيسي للفوز في الحرب، خاصة أنه ظهرت في القرن 20 العديد من الأسلحة المتطورة تكنولوجيا، كالصواريخ الباليستية والطائرات المقاتلة التي تحد بشكل كبير من أهمية السفن الحربية، وقد دافع الجنرال الإيطالي جوليو ديهيت Giulio Douhet عن أسبقية السلاح الجوي الإستراتيجي في كتابه "السيطرة على الجو".

أما المنظر الواقعي جون ميرشامير، فيرى أن الرأيين كلاهما خاطئين، لأن القوة البرية هي الآلة العسكرية الحاسمة، وإلى جانبها توجد أيضا القوات البحرية والجوية التي تسند الجيوش، لكنه اعترف بضرورة سيطرة الأساطيل الحربية على البحر، وذلك لا يتطلب السيطرة على كل المياه طوال الوقت، بل يجب أن تكون القوات البحرية قادرة على السيطرة على أجزاء مهمة إستراتيجيا متى أرادت استخدامها. يتطلب تحقيق ذلك التحكم في الممرات البحرية الرئيسية ومنع العدو من الوصول إليها. والأسطول الذي يسيطر على هذه الممرات يتمتع بحرية التنقل الضرورية لنقل الجيوش عبر المساحات المائية الواسعة، التي تشكل حاجز أمامها وتحدها من قوتها، وهذا ما يطلق عليه بـ "القوة المانعة للمياه". وقد أدى الأسطول الأمريكي هذه المهمة في الحرب العالمية الأولى حين نقل القوات من الولايات المتحدة الأمريكية إلى فرنسا، وفي الحرب العالمية الثانية حين نقل القوات من الولايات المتحدة الأمريكية إلى المملكة المتحدة. ومن جهة أخرى تعتبر قدرة القوات البحرية على التنقل عبر الممرات البحرية ذات أهمية إستراتيجية بالنسبة للقوات الجوية لأنها تسمح بحركة حاملات الطائرات، وهذا النوع من السفن عبارة عن قواعد جوية في البحر تساهم في تقليص وقت ومسافة الطيران مما يجعلها مستعدة للتدخل في أي منطقة.⁽²⁾

⁽¹⁾ Milan Vego, "Naval classical thinkers and operational art". *Naval war college review*, Vol 60, N 4. Autumn 2007, P 06.

⁽²⁾ جون ميرشامير، مأساة سياسة القوى العظمى. ترجمة: مصطفى محمد قاسم، دار جامعة الملك سعود للنشر، المملكة العربية السعودية، 2012، صص 108-112.

المطلب الثاني: الأهمية العسكرية للمرات البحرية

1- المزايا العسكرية لنقاط الاختناق (choke points)

في المجال العسكري، يستخدم مصطلح نقاط الاختناق "Choke points" للإشارة إلى بعض الممرات الإستراتيجية، وفي البداية كان يطلق على الممرات الأرضية الضيقة التي لا يمكن تجاوزها بسهولة، والتي تعطي فرصة لمنع حركة القوات العسكرية. وأحسن مثال عن ذلك وقوف 300 إسبرطي بقيادة ليونيداس ضد القوات الفارسية الأكبر حجماً في تيرموبيلاي عام 480 ق م.⁽¹⁾

أما إذا طبقنا هذا المصطلح على المضائق والقنوات، فيمكن تعريف نقاط الإختناق على أنها منطقة ساحلية متميزة بين جزئين من البحر يتصلان ببعضهما البعض عن طريق ممر ضيق، مستحيل أو من الصعب جداً الالتفاف عليه أو تجنبه، لكن هذا لا يعني أن كل ممر بحري يشكل نقطة إختناق، فلابد من توفر مجموعة من السمات، تخص سطح وباطن مياه الممر التي تستخدمها السفن الحربية والغواصات⁽²⁾:

- أن يكون الممر ضيق بما يكفي للحد من قدرة السفن الحربية على المناورة، بالإضافة إلى ذلك فإن ضيق الممر إلى جانب مختلف المخاطر الملاحية (الجزر الصغيرة، منصات النفط) تؤدي إلى تركيز الملاحية وتزيد من تعقيد حركة السفن الحربية الكبيرة. و تجدر الإشارة إلى أنه بينما يساعد العرض على تحديد ما إذا كان الممر البحري يشكل نقطة اختناق أم لا، فإن طول الممر لا يلعب أي دور في ذلك.

- وجود يابسة على جانبي الممر، والتي تشكل خطر على المرور الآمن، فكلما ازداد ضيق الممر ازدادت أهمية اليابسة على جانبيه.

- أن يكون عمق مياه الممر محدود، ويؤثر هذا العامل على حجم السفن والغواصات التي يمكنها عبوره.

(1) Charles Emmerson, Paul Stevens, op.cit. p 02.

(2) Mark Huber, "Choke point Control: operational challenges for blue water navies", **naval college review**, 2003, p p 03-06.

الجدول 01: أبعاد أهم نقاط الإختناق

نقاط الإختناق	باب المنذب	البوسفور	الدردييل	هرمز	ملقا	لومبوك	مسينة	بنما	السويس	سنغافورة
الطول /ميل/ البحري	41	17	35	22	520	25	17	44	88	43
الحد الأدنى للعرض /ميل/ بحري	9	0,4	0,5	21	8	11	2	/	/	2
الحد الأدنى للعمق/متر	45	33	48	48	21	304	48	12	15	21

Source : Mark Huber, op.cit. 08

حتى إذا كانت السمات المكانية ضرورية، غير أنها ليست كافية لتحديد درجة الصعوبة اللازمة حتى يصبح ممرا بحريا نقطة اختناق، فمثلا من الصعب جدا الوصول إلى المحيط الهندي بتجنب مضيق جبل طارق والمرور عبر رأس الرجاء الصالح، لكنه يمكن تجنب مضيق مسينا مرورا بجنوب جزيرة صقلية، فهو ليس بالضرورة نقطة اختناق. لكن إذا كانت السفينة ليست لها خيار سوى المرور عبر المضيق لأنها تفتقد للوقود أو الوقت الكافي للالتفاف عليه، فهذا يجعل عامل الاختيار يحدد ما إذا كان الممر نقطة اختناق أم لا⁽¹⁾. وعموما تتمثل أهم مزاياها في ما يلي:

- تشكل نقاط الاختناق محاور خطوط الاتصالات البحرية sea line of communication وكذلك أضعف قطاعاتها، فالطرف الأقوى يمكنه من خلال السيطرة على مضيق أو قناة معينة مراقبة حركة السفن الحربية والتجارية لجميع القوى من أو إلى بحر مغلق أو شبه مغلق. كما أن السيطرة على

(1) Idem.

جانب أو من الأفضل على جانبي الممر في وقت السلم تعزز القدرة على التحكم في المناطق البحرية أو المحيطية المتاخمة له بعد اندلاع الصراع، وهذا يؤثر بشكل كبير على مسار أو حتى نتيجة حرب في مسرح بحري معين، لأن هذه النقاط تكون غالباً المنفذ البحري الوحيد، مثل المضائق الدانماركية، والمضائق التركية. فخلال الحرب العالمية الأولى سيطرت ألمانيا على نقاط قريبة من المناطق الدانماركية ولم تتمكن بريطانيا من دعم حليفها الروسي المحاصر. كما أن احتلال ألمانيا للدانمارك في 1940 منح لها سيطرة كاملة على بحر البلطيق، وتمكنت من استخدام الموارد الاقتصادية للدول الإسكندنافية، خاصة الخامات السويدية، وإقامة قواعد في فنلندا، وبصفة عامة تحسين شروط استخدام قواتها البحرية في المحيط الأطلسي.⁽¹⁾

في بعض الحالات تكون القيمة الإستراتيجية للمنفذ البحري الوحيد أكبر، إذا سيطرت نفس القوة على عدد من المواقع العملية والتي تكمن أهميتها في قربها من الممر. فلا تكفي السيطرة على منفذ وحيد لمنع الطرف الآخر من حرية الحركة، مثلاً خلال الحرب العالمية الثانية كانت بريطانيا تسيطر جزئياً على البحر الأبيض المتوسط لأنها كانت تتحكم في ممرين رئيسيين: مضيق جبل طارق و قناة السويس، لم تهتم بالبوسفور والدرديل لأن تركيا كانت في حياد، لكن ذلك لم يكن كافياً بالنسبة للحلفاء، ومن أجل مجموعة من الأهداف العملية، دخلوا في صراع مع دول المحور حول كل من ضيق بونيفاسيو، مسينة (Messine)، وأطرانط (Otrante)، ودافعت عنها دول المحور بشدة باستعمال الطائرات، الغواصات، والألغام في الفترة 1940 م - 1943 م.⁽²⁾

ومن بين الأوضاع الأكثر صعوبة التي تواجه الطرف الأقوى عندما يتطلب التحكم في نقطة إختناق، اللجوء إلى محاصرة الممر الذي يسيطر عليه طرف آخر، حتى وإن كان ضعيف. فغالباً ما تحدث الحروب البحرية بالقرب من السواحل، وفي المستقبل وكما كان عليه الحال في الماضي يتعين على السفن الحربية لأعالي البحار Blue Water Navy، عبور نقاط الإختناق من أجل تطبيق القوة الحاسمة. والبحرية القوية التي تفشل في تحقيق السيطرة على ممر معين قد تضع المزيد من الأهداف الإستراتيجية في خطر. ومن الخطأ الافتراض أن أسطول بحري قوي يمكنه هزم أي قوة بحرية أخرى أضعف منه في أي منطقة من البحر، لأن السيطرة على نقاط الإختناق تشكل حالة من بين حالات الحروب الساحلية التي يمكن أن يهزم فيها أسطول بحري قوي من قبل خصم أضعف بكثير. فطبيعة نقاط

(1) MilanVego, **maritime strategy and sea control: theory and practice**. Routledge, London, 2016, p p 189-192.

(2) Idem.

الإختناق توفر العديد من المزايا لبحرية ساحلية ضعيفة، وفي بعض الحالات حتى لدولة بدون قوة بحرية أن تمنع مرور أسطول حربي.⁽¹⁾

تعزز الأبعاد والخصائص الجغرافية لنقاط الإختناق القدرات الحربية للطرف الضعيف، فالمساحة الصغيرة تساعد على استخدام الألغام، قوارب الصواريخ والمدفعية الساحلية، وتسمح الممرات التي تكون مياهها عميقة باستخدام غواصات الديزل العاملة بقوة الدفع المستقلة عن الهواء، من الممكن أن يوفر ساحل بعض المضائق مثل مضيق هرمز ملاذاً آمناً لزوارق الهجوم السريع التي تشن الهجمات بدون إنذار.⁽²⁾

تضاعف هذه النقاط القوة لصالح المدافع الضعيف، بحيث تخلق فرصة للجوء إلى قوة مشتركة من خلال زيادة أنواع القوى التي يستطيع الجيش استخدامها، والتي تعمل على طول العديد من الخطوط العملية القصيرة. أما القوة العابرة للممر، فقد تجد نفسها غير قادرة على إجراء عمليات مشتركة، ولا يمكنها استخدام سوى خط واحد للعمليات، وخط آخر للتراجع.⁽³⁾

2- نقاط الإختناق ضرورية للتدخل العسكري والدعم اللوجيستي

يمكن القول أن خطوط الإتصالات البحرية والتي تدخل ضمنها المضائق والقنوات ترتبط مباشرة بقدرة الدول الكبرى على إرسال القوات، المعدات والإمدادات إلى مناطق الأزمات دعماً للمصلحة الوطنية، وهذا يتطلب حرية المرور عبر الممرات البحرية، وتذكر الأحداث الأخيرة في كوريا الشمالية، هايتي، رواندا، البلقان، العراق وحتى سوريا مدى خطورة عالم ما بعد الحرب الباردة خاصة مع تغير طبيعة التهديدات، والدول الكبرى وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية لديها مصالح إقتصادية، سياسية وعسكرية في مختلف أنحاء العالم، ويجب أن تحافظ على القدرة البحرية لإرسال قواتها العسكرية دفاعاً عن مصالحها الحيوية.

ترى الولايات المتحدة الأمريكية أنه يجب أن تبقى كل الممرات مفتوحة أمام الملاحة التجارية والعسكرية، وهذا أمر أساسي لتنفيذ إستراتيجية الأمن القومي، وليس من مصلحتها أن تصبح الممرات خاضعة لسيادة الدول المشاطئة لها، كما أن مختلف الصعوبات التي تواجه حركة الملاحة الدولية عبر نقاط الإختناق قد تؤدي إلى تأخير واضح في وقت رد القوات العسكرية. فمثلاً يلزم السفن الحربية حوالي

(1) Ibid. P 192.

(2) Idem.

(3) Idem.

20 يوم للانتقال من الساحل الشرقي الأمريكي إلى الخليج الفارسي مروراً عبر قناة السويس، و 26 يوم عبر جنوب أفريقيا، وفيما يلي أمثلة إضافية أبرزتها وزارة الدفاع الأمريكية⁽¹⁾:

- قبل وخلال حرب الخليج، قامت القوات البحرية الأمريكية والقوات التابعة للتحالف الدولي بعبور مضيق هرمز ومضيق باب المندب استعداداً لعملية عاصفة الصحراء. تم نقل 3,4 مليون طن من البضائع الجافة و 6,6 مليون طن من الوقود إلى القوات الأمريكية وقوات التحالف في الخليج، 95% من هذه البضائع نقلت بحراً عبر المضائق.

- إذا منع أسطول حربي لأعالي البحار Blue water navy من المرور عبر الأريخبيل الأندونيسي، ومضيق ملقا متجهاً نحو البحرين، فلابد من إعادة توجيه حول أستراليا. و بافتراض سرعة ثابتة 15 عقدة، فإن المجموعة التكتيكية المتكونة من ستة سفن بحاجة إلى 15 يوم إضافية لاجتياز الطريق الإضافي الذي يقدر بـ 5800 ميل بحري، وستبلغ تكلفة الوقود حوالي 7 مليون دولار.

- بالإضافة إلى ذلك غالباً ما تقوم الولايات المتحدة الأمريكية بنقل قواتها من منطقة البحر الأبيض المتوسط إلى منطقة مسؤولية القيادة المركزية، وبالتالي قد تجد نفسها عاجزة عن الاعتماد على إستراتيجية لا تعالج المرور الحر عبر نقاط الإختناق، والبدائل الأخرى تكون مكلفة من حيث الوقت والموارد، ويمكن أن تكون التكلفة المحتملة للمصالح الأمنية الوطنية أكبر بكثير.

3- العلاقة بين نقاط الإختناق والردع النووي:

خلال الحرب الباردة وقبل انعقاد مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار، جاء الأستاذ المتخصص في القانون الدولي وليام ميشال ريزمان William Michal Reisman بدراسة، يربط فيها بين الردع النووي وحرية الملاحة في المضائق الدولية. يرى أن الإمكانيات العسكرية الأمريكية تقوم على بعدين رئيسيين، الأول هو الردع النووي، ويتمثل في الحفاظ على موقف يهدف إلى ردع الدول الأخرى ذات الإمكانيات العسكرية النووية، والثاني يرتبط بالقدرات الردعية التقليدية، المصممة لإبلاغ العدو بقدرتها واستعدادها لممارسة الإكراه على نطاق واسع لحماية المصالح الوطنية الحيوية، وكلاهما يشتملان حالياً استخدام المحيطات وبصفة خاصة مضائقها، فنظام الردع الأمريكي يعتمد أساساً على الصواريخ الباليستية التي يتم إطلاقها من القواعد الأرضية، من الطائرات أو من الغواصات، وهذه الطرق الثلاث تختلف عن بعضها من حيث موقع التخزين، القدرة على الحركة، طريقة التسليم، ونقاط الضعف.⁽²⁾

(1) Reynolds Peele, op .cit. p p 12-14.

(2) Michael Reisman, "the regime of straits and national security". *The American journal of international law*, vol 74, 1980, p p 48-52.

فالقواعد الأرضية والطائرات غالباً ما تكون مستهدفة من طرف العدو، كما أن الطبيعة الثابتة للقواعد الأرضية تجعلها أكثر عرضة للخطر، وفي حالة قيام الطرف الثاني بالضربة الأولى فسيقضي على قدرة الولايات المتحدة الأمريكية على الرد، أما الغواصات فهي عبارة عن قواعد صاروخية بحرية وبفضل قدرتها على الحركة وطابعها الخفي، تشكل أداة ردعية أكثر مصداقية. وتتطلب الوصول بسهولة إلى مختلف البحار والمحيطات وخاصة المرور عبر نقاط الاختناق، وهذا ما يجعل مختلف الممرات البحرية الإستراتيجية عنصر رئيسي في الفعالية العسكرية لنظام الأسلحة.⁽¹⁾

(1) Idem.

المبحث الثالث: جيوسياسة الممرات البحرية.

المطلب الأول: مهددات أمن الممرات البحرية.

1- الفواعل الدولاتية

قبل الحرب العالمية الأولى حدد اللورد " جون فيشر آرثتوت" أهم الممرات البحرية وحصرها في المضائق التركية، مضيق جبل طارق، مضيق ملقا، مضيق هرمز، مضيق باب المندب، قناة السويس و بنما. و إن كانت هذه النقاط الإستراتيجية مهمة منذ القدم إلا أن أهميتها ازدادت في عصر العولمة، كونها مناطق عبور رئيسية لأحد أهم سلع القرن العشرين: النفط.⁽¹⁾

هناك ارتباط واضح بين الموقع الجغرافي للممرات الإستراتيجية و مناطق التوتر، فعدم الاستقرار السياسي لمنطقة معينة و الصراع العسكري بين مجموعة من الدول، قد يؤدي إلى غلقها. والواقع أن أغلب الممرات التي حددها اللورد آرثتوت تقع بشبه الجزيرة العربية، وهي منطقة غير مستقرة بدرجة كبيرة نتيجة مختلف النزاعات الإقليمية والحدودية. فإثر حرب الستة أيام تم غلق قناة السويس من 1967 إلى 1975،⁽²⁾ و خلال الحرب العراقية الإيرانية 1980-1989 المعروفة بحرب الناقلات " Tanker war" تم الهجوم على 543 سفينة، مقتل 200 بحارا و إغراق أكثر من 80 سفينة، لتتعدى إجمالي الخسائر 2 مليار دولار، و تجدر الإشارة إلى أنه لم يكن لهذه السفن أي علاقة بالنزاع.

نتجت عن هذه الاضطرابات زيادة أسعار التأمين بنسبة 200% و تنامي مخاوف أن تؤدي حرب الناقلات إلى غلق المضيق لأنه يشكل الطريق الوحيد لتصدير النفط السعودي والإيراني بحرا، ووسائل النقل البرية (خطوط الأنابيب) غير كافية لتلبية الطلب، فأنبوب النفط السعودي لا يستطيع نقل سوى 5 م ب / ي مقابل 17 م ب/ي لمضيق هرمز، هذا ما أدى إلى ارتفاع سعر البرميل من 13 إلى 31 دولار و توقع البعض أن تتجاوز التكلفة الإجمالية للاقتصاد العالمي 200 مليار دولار.⁽³⁾

إلى جانب النزاعات الإقليمية والحدودية، قد يؤدي التنافس الدولي حول بعض الممرات الحساسة إلى الصراع، فعند تأميم مصر لقناة السويس في 1956 تدخلت عسكريا كل من إسرائيل، بريطانيا و

(1)John Daly, op.cit. p10.

(2)Antoine Frémont, op.cit., p20.

(3)Reynolds B. Peele, op.cit, p10.

فرنسا لاسترجاع القناة، و تم حل النزاع بفضل الضغط الدبلوماسي الأمريكي و السوفياتي، وفي بعض الحالات يؤدي التنافس حول نقاط معينة إلى الخلاف و يمكن الإشارة إلى مجموعة من الأحداث:⁽¹⁾

- في 2002 عودة التوترات بين إسبانيا و المغرب حول سيادة جزيرة ليلي (ilot persil)، هذه الجزيرة تابعة لإسبانيا و قريبة من السواحل المغربية، وتكمن أهميتها في قربها من مضيق جبل طارق. كما تحاول إسبانيا استرجاع الأراضي البريطانية (منطقة جيبيرالتار التابعة للتاج البريطاني) و الذي يسمح لها بالسيطرة على المضيق.

- الخلافات الموجودة بين الدول المطلة على بحر الصين الجنوبي، و لجوء الأطراف المتنازعة إلى نشر قواعد عسكرية على الجزر المتنازع عليها (Spartleys,Paracels) والتي يمكن استخدامها لغلق الطريق البحري الرئيسي، الذي يربط بين الشرق الأوسط و اليابان عبر مضيق ملقا و سنغافورة.

- الخلاف في 2002 بين فرنسا و بريطانيا حول مركز استقبال اللاجئين في سانجات Sangatte المطلة على مضيق دوفر (Pas de calais) يوضح دور المضيق، ليس كمدخل لتدفقات السلع فقط بل كذلك المهاجرين المتجهين إلى بريطانيا.

2- القرصنة البحرية

تعتبر زيادة حجم و قيمة المبادلات التجارية البحرية أحد العوامل الرئيسية لتطور القرصنة خلال العقد الماضي، إلى جانب تخفيض عدد البحارة على متن السفن التجارية، ووجود طرق بحرية مزدحمة أو مناطق إنتاج قريبة من دول تعاني من عدم الاستقرار السياسي كالصومال، ودول أخرى أين تعتبر هذه الظاهرة متفشية (دول جنوب آسيا). وغالبا ما يتم استهداف ناقلات النفط في المناطق المحيطة بالمضايق الإستراتيجية، أهمها مضيق ملقا، و مضيق باب المندب.

نظرا للأهمية الاقتصادية لمضيق ملقا بالنسبة للدول الآسيوية، باعتباره الممر الرئيسي لناقلات النفط القادمة من الشرق الأوسط، فقد شهد هذا الأخير ارتفاع لعمليات القرصنة، ففي بداية القرن 21 قدرت ب 445 هجوم، و مقتل ما يزيد عن 92 بحارا، و اختطاف 350 آخرون.⁽²⁾

كما إنعكست الأوضاع الصومالية سلبا على أمن الملاحة في خليج عدن، خاصة بمدخل مضيق باب المندب الذي يربطه بالبحر الأحمر، في البداية كان السكان المحليين يعتقدون على القوافل البحرية التي كانت تنقل المعونة الغذائية لبرنامج التغذية العالمي، ثم أصبحوا يستهدفون الناقلات العابرة في

(1) Frédéric Lasserre, op.cit. p p 279-280.

(2) Didier Ortolland, Jean- Pierre Lévy, op.cit. p246.

المنطقة. و السفن التي يتم القبض عليها يعاد توجيهها نحو موانئ السواحل الصومالية التي يستخدمها القراصنة كقواعد خلفية، خاصة إقليم البونتلاند (Puntland) الواقع شمال شرق الصومال و المتمتع بالحكم الذاتي، وقد ارتفعت عمليات القرصنة بين 2007م و 2008م بنسبة 160%، حيث تم الهجوم على أكثر من 20 سفينة في 2008م و 70 في السداسي الأول لعام 2009م، واختطف أكثر من 20 سفينة مع طواقمها، أفرج عنهم فيما بعد مقابل فدية (تتراوح ما بين 1.5 و 2 مليون أورو)، وهي تشكل مكاسب معتبرة، حيث قدرت في 2008م بـ 40 مليون دولار، أي تقريبا ثلاث أضعاف الناتج المحلي الإجمالي للبونتلاند (أرض البنط).⁽¹⁾

3- الإرهاب البحري

أدركت مختلف الجماعات الإرهابية أهمية الممرات ودورها في التجارة الدولية، واستغلت شساعة البحار لمحاولة تحقيق أهدافها السياسية من خلال العديد من الهجمات. ورغم قلة العمليات في البحر مقارنة بتلك التي تحدث على اليابسة، فقد أصبح الإرهاب البحري من بين الانشغالات الرئيسية للدول التي تملك أساطيل تجاربه و حربية. يمكن تحديد سيناريوهين للمخاطر التي يشكلها الإرهاب على أمن الممرات:

- 1- مختلف الأعمال ضد الممرات لوقف الملاحة و تعطيل السوق، كتلغيم المضيق، لكن حاليا لا تملك الجماعات الإرهابية الإمكانيات الضرورية لغلق أي ممر.
 - 2- الهجمات الإرهابية ضد السفن التجارية أو الحربية، و هي تشكل تهديد فعلي نظرا للمزايا التي توفرها المضائق للطرف الضعيف،⁽²⁾ بفعل ضيق الممر و اليابسة الموجودة على جانبيه، و التي تسمح لهذه الجماعات بإلحاق الضرر لمختلف السفن، حتى و إن لم تكن تمتلك قوى بحرية.
- و فيما يلي أهم العمليات الإرهابية التي وقعت في كل من مضيق هرمز و باب المندب:⁽³⁾
- 2003/01/03: شن أول هجوم من طرف تنظيم القاعدة بواسطة زورق انتحاري ضد مدمرة الصواريخ الأمريكية USS the sullivans بمدخل مضيق باب المندب، لم تنجح العملية لأن القارب المحمل بالمتفجرات غرق قبل لمس السفينة الحربية.

(1) Ibid, P248.

(2) Anne- Claire Poirson, op.cit. P 05.

(3) Hugues Eudeline, "Terrorisme maritime et piraterie d'aujourd'hui". **Echogéo**, 10/2009, p p 06- 07.

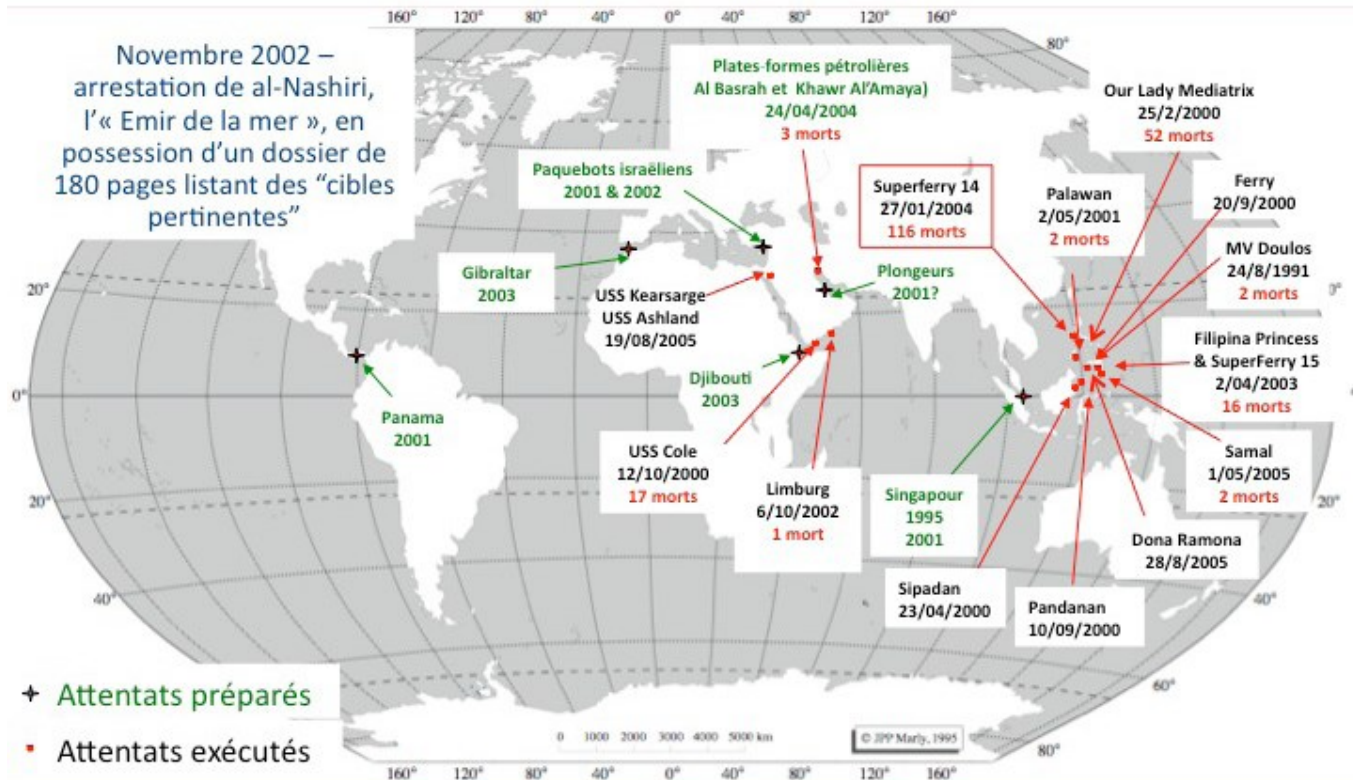
- 12 أكتوبر 2000: تنفيذ إحدى العمليات الانتحارية ضد السفينة العسكرية USS Cole في ميناء عدن باليمن، حيث اصطدم بها قارب صغير محدثاً فتحة بطول 12 متراً على جانب السفينة، و قتل 17 من الملاحين، و أصيب 39 آخرون.

- 6 أكتوبر 2002: الهجوم الإرهابي على ناقلة النفط الفرنسية ليمبورغ Limburg أثناء إبحارها في خليج عدن.

- نوفمبر 2002 تم القبض على عبد الرحيم الناصري الملقب بـ " أمير البحر "، وهو الذي نظم الهجمات السابقة، كان بحوزته ملفاً يتكون من 180 صفحة تتضمن قائمة لمختلف الهجمات البحرية، و فيما بعد تم تأكيد مصداقية هذه القائمة من خلال اعتقال أعضاء لتنظيم القاعدة، كانوا يخططون لهجمات في بنما، جيبوتي و جبل طارق.

- في جويلية 2010 أعلنت كتائب عبد الله عزام التابعة للقاعدة مسؤوليتها عن انفجار وقع على جانب ناقلة النفط اليابانية M.STAR أثناء مرورها عبر مضيق هرمز.

الخريطة رقم 05: الهجمات الإرهابية في الممرات البحرية



Source : Hugues Eudeline , "Terrorisme Maritime :Nouvel Forme de Guerre".**Outre-Terre** , n°25,02/2012, ,p89

المطلب الثاني: الجهود الدولية لتأمين الممرات البحرية

لقد بينت مختلف التهديدات التي تواجه الممرات البحرية الأهمية الإستراتيجية لبعض نقاط العبور بالنسبة للمجتمع الدولي، و إذا كانت أولوية الدول المطلة على المضائق والقنوات تكمن في ضمان سلامة الملاحة، فإن القوى الكبرى تحرز على استقرار تدفق إمدادات الطاقة، وقد تم اتخاذ مجموعة من الإجراءات لحماية المضائق يمكن حصرها في ما يلي:

- على المستوى المحلي:

تزويد الدول الساحلية بمختلف وسائل المراقبة البحرية من أجل تجنب الحوادث أو الرادارات لكشف السفن المشبوهة، إلى جانب القيام بدوريات على طول السواحل أو حتى استخدام المعدات الساتلية لمراقبة التدفق، و كل هذا يقع على عاتق الدول المشاطئة للممرات، و غالبا ما تكون غير قادرة على تحمل أعباء ضمان أمن و سلامة الملاحة البحرية.

- على المستوى الإقليمي:

وجهت مصر الدعوة إلى الدول العربية التي تطل على البحر الأحمر إلى اجتماع تشاوري في القاهرة حول مكافحة القرصنة، حيث أن النداعيات الأمنية و الاقتصادية باتت تفرض على الدول العربية المطلة على ذلك البحر، أن تكثف من آليات التشاور و التنسيق والتعاون من أجل مكافحة الظاهرة، و أوضح الخبراء أن أول خطوات العلاج تتلخص في توحيد الجهود العربية لتحقيق الاستقرار في الصومال، و الذي يعتبر السبب الرئيسي لانتشارها في المنطقة.

في 2013 دعت الإمارات الدول التابعة لمجلس التعاون الخليجي إلى تشكيل قوة بحرية مشتركة لمكافحة القرصنة، متممة لقوة درع الجزيرة البرية التابعة للمجلس، كما عملت على تعزيز قدرات الدول الأكثر تضررا خاصة جزر سيشل حيث قدمت لها معدات، ووفرت التدريب و الدعم اللوجيستي، الذي عزز بدرجة كبيرة قوات الشرطة البحرية في إقليم بونتلاندي في الصومال.

كما أبرمت دول جنوب شرق آسيا إتفاقية Reccap (التعاون الإقليمي لمكافحة القرصنة والسطو المسلح في البحر) تضم أغلب دول المنطقة إلى جانب الهند واليابان، و بدعم من الولايات المتحدة الأمريكية.⁽¹⁾

⁽¹⁾Didier Ortolland et Jean- Pierre Pirat, op.cit. p 247.

- على المستوى الدولي:**أ- قرارات مجلس الأمن الدولي:**

أصدر مجلس الأمن الدولي وفقا للفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة القرارات 1814، 1838، 1816، 1846، 1851، و التي تقضي بالسماح للدول باستخدام سفنها البحرية في المياه الإقليمية الصومالية لمجابهة أعمال القرصنة البحرية بعد موافقة الحكومة الصومالية. و منذ 2009 توجد نحو 30 سفينة عسكرية تقوم بدوريات منتظمة في منطقة خليج عدن، على نحو 2.5 مليون ميل بحري مربع، تشترك فيها أكثر من 12 دولة بما فيها روسيا، فرنسا، المملكة المتحدة، الهند، الصين و الولايات المتحدة الأمريكية، و تتولى تلك السفن الحربية في خليج عدن مهام ردع القرصنة.⁽¹⁾

ب- اتفاقات التعاون العسكري لأغراض المراقبة البحرية:

تسمح إتفاقات التعاون العسكري للدول الكبرى بالمشاركة في مراقبة المناطق البحرية التي تعتبرها إستراتيجية لإمدادات الطاقة، نظرا لما تنطوي عليه عمليات القرصنة الصوماليين من مخاطر على خطوط الملاحة و التجارة و النقل الممتدة ما بين مضيق ملقا والخليج العربي، وهي الخطوط ذات الأهمية القصوى لإمداد منطقة الشرق الأقصى بالنفط من الخليج، و إمداد أوروبا بمختلف السلع المصنعة من آسيا. فقد سارعت الدول الكبرى إلى تكثيف عملياتها الهادفة إلى مكافحة القرصنة الصوماليين و هذه الاتفاقات تضيف الشرعية على تواجدها في المنطقة، خاصة أن الدول الإفريقية غير قادرة على مواجهة مختلف التهديدات. فسواحل إفريقيا جنوب الصحراء تقدر بحوالي 13000 ميل بحري، لذلك فإن أي حل بحري لمشكلة القرصنة الصومالية يجب أن يأتي من خارج القارة الإفريقية.⁽²⁾ وتتخذ إتفاقات التعاون العسكري الأشكال التالية:

- المناورات البحرية المشتركة:

في آسيا هناك دوريات مشتركة بين الهند والولايات المتحدة في مضيق ملقا، الهند والصين منذ 2003 في المحيط الهندي وفي بحر الصين، وفي خليج عدن و قبالة السواحل الصومالية، قامت القوات الفرنسية و الهندية في سبتمبر 2007 بمناورة مشتركة عقب إبرام إتفاق تعاون بين الدولتين في 2006، و أخيرا تقوم الولايات المتحدة و بعض دول أمريكا اللاتينية بمناورات بحرية بالقرب من قناة بنما، لمكافحة الهجرة والإتجار بالمخدرات، وكذلك تأمين تدفقات الطاقة.

⁽¹⁾ Ibid, p249.

⁽²⁾ Anne-Claire Poirson, op.cit. p06.

- تدريب الجيوش المحلية:

على سبيل المثال تدريب 300.000 جندي من جنود آسيا على مكافحة الإرهاب في قاعدة هاواي الأمريكية، وتشارك القاعدة الفرنسية بجيبوتي في تدريب حرس السواحل المحليين. وتعاون أجهزة الاستخبارات المحلية والأجنبية: ويشمل ذلك تبادل الصور الساتلية ونقل المعلومات فيما بينها لمنع الهجمات.

ج-تركيز قواعد عسكرية أجنبية بضواحي الممرات الرئيسية:

قرب هذه القواعد من المضائق يسمح بمراقبة أكثر فاعلية، فالولايات المتحدة الأمريكية لديها قاعدة في جيبوتي (مضيق باب المندب)، في مصر (قناة السويس)، قواعد أخرى في السعودية (مضيق هرمز) في جزيرة غوام (بحر الصين ومضيق ملقا)، القواعد الفرنسية في مايوت (قناة الموزمبيق) وجيبوتي (باب المندب)، القواعد العسكرية البريطانية في قبرص (أكروتيري، دكليا) بالقرب من قناة السويس، كما قامت الصين بإقامة العديد من القواعد العسكرية في الجزر المحيطة بمضيق ملقا.⁽¹⁾

د- الوجود البحري الأمريكي في مسرح عمليات البحر الأحمر و الخليج العربي:

يتمثل الوجود الأمريكي في البحر الأحمر و الخليج العربي في الأسطول الخامس الذي بدأ عمله في ماي 1995، لصالح تأمين المصالح و الأهداف الأمريكية في الخليج العربي، و يتكون هذا الأسطول من الآتي:⁽²⁾

- مجموعة حاملات طائرات تمثل القوة الضاربة للأسطول.
- مجموعة غواصات نووية، تمثل عناصر الردع النووي للأسطول.
- مجموعة دعم و معاونة، و تضم قوات اقتحام و مشاة الأسطول، و المعاونة الإدارية و التقنية، و تتكون من 15 إلى 20 قطعة بحرية.
- يدعم الأسطول الخامس في أوقات الطوارئ من إمكانات الأسطول السابع بالمحيط الهادئ أو الأسطول السادس في البحر المتوسط.

بالإضافة إلى تمركز القوات البحرية للولايات المتحدة الأمريكية في المنطقة، فقد حاولت إخضاع الوجود العسكري للدول الأخرى لسيطرتها، فبعد أحداث 11 سبتمبر 2001 أسست تحالف القوات البحرية

(1) Frédéric Laserre, op.cit. p 283.

(2) John Daly, op.cit. p 03.

المتعددة الجنسيات والمعروفة بفرقة العمل المشتركة 150 (Combined task force- CTF- 150) تضم القوات البحرية لـ 25 دولة، وتقوم بدوريات في بحر العرب، باب المندب و ساحل إفريقيا لمكافحة الإرهاب. وفي 2009 أعلنت بتشكيل قوة خاصة تحت قيادتها لمحاربة القرصنة في خليج عدن و قبالة السواحل الصومالية و على السواحل الغربية للمحيط الهندي، على أن تضم قوات بحرية من دول أخرى، تشارك في عمليات مكافحة القرصنة بالمنطقة، يصل عددها إلى أكثر من 20 دولة، ويطلق على القوة الجديدة: قوة المهام المشتركة 151 (CTF 151).⁽¹⁾

المطلب الثالث: البدائل الممكنة للممرات البحرية

يعد خطر غلق الممرات البحرية الضرورية للتجارة الدولية و خاصة لنقل الطاقة، من بين الاهتمامات الرئيسية للمخططين الإستراتيجيين، وقد تم النظر في مجموعة من السيناريوهات، سواء في سياق أزمة سياسية، نزاع مسلح أو نتيجة للإرهاب الدولي والقرصنة. وقد يكون لذلك انعكاسات على المستوى العالمي، لكنه يمكن التقليل من أثر اضطراب ممر معين على إمدادات النفط العالمية إذا توافرت أنابيب أو طرق بديلة.

1- خطوط أنابيب النفط كبديل للممرات البحرية:

أ- مضيق هرمز:

في حالة غلق مضيق هرمز، يمكن اللجوء إلى أنبوب النفط بيترولاين (Petroline) خطوط أنابيب شرق - غرب) الذي يمتد عبر المملكة العربية السعودية، من مدينة بقيق إلى البحر الأحمر، ويستطيع نقل 5 م ب/ي، إلى جانب خط أنابيب الغاز الذي يسير موازيا له من بقيق إلى ينبع. من بين الطرق البديلة الأخرى الأنبوب العراقي الذي يمر عبر المملكة العربية السعودية (قدرته 1.65 م ب/ي)، أو خط أنابيب تابلاين المعطل، و الذي يمتد من القيصومة، شمال المنطقة الشرقية حتى ميناء في جنوب لبنان، و يستطيع نقل 0.5 م ب/ي، كما يمكن ضخ النفط شمالا من العراق إلى جيهان في تركيا.

و تشكل كل هذه الأنابيب حوالي 30% من إجمالي الشحنات النفطية التي تمر عبر مضيق هرمز. تجدر الإشارة إلى أنه تم إنشاء خط أنابيب أبو ظبي للبتترول الخام (ADCOP)، و الذي بدأ

⁽¹⁾ Idem.

عمله في 2012/06/30 سيسمح لدولة الإمارات بضخ حوالي 60% من صادراتها النفطية إلى ميناء الفجيرة المطل على خليج عمان، جنوباً على البحر الأحمر.⁽¹⁾

ب- باب المندب:

أغلب صادرات النفط التي تمر عبر مضيق باب المندب تتجه نحو الشمال، ويمكن نقلها عن طريق خط أنابيب شرق غرب، لكن ليس له القدرة الكافية لنقل كل النفط الذي يمر بانتظام عبر المضيق.⁽²⁾

ج- قناة السويس:

- خط أنابيب سوميد بين البحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط، والذي يستطيع نقل 3.5 م ب/ي. في 2006 نقلت عبره جميع شحنات المملكة العربية السعودية المتجهة نحو الشمال، والتي تقدر بـ 2.3 مليون برميل.

د- قناة بنما:

يتمثل أفضل بديل لقناة بنما في خط أنابيب TPP (Trans- Panama Pipeline) والذي تبلغ قدرته 800000 برميل في اليوم، يقع بالقرب من الحدود الكوستاريكية، و يربط بين ميناء شاركوازول على ساحل المحيط الهادي وميناء شيريكيفراند في البحر الكاريبي. وفي حالة غلق الممر وعدم استخدام هذه الأنابيب، يجب على السفن الإتجاه حول أمريكا الجنوبية.⁽³⁾

هـ- المضائق التركية:

خط أنابيب بحر قزوين (Caspian Pipeline Consortium- CPC)، الذي يربط خط تنغير النفط في كازاخستان بمحطة نوفوروسيسك البحرية على ساحل البحر الأسود في روسيا. وصل حجم إنتاجه إلى 500000 مليون برميل في 2004 ،و كان من المقرر أن يصل إلى 1.4 م ب بحلول 2015م ، وإلى جانبه يوجد خط أنابيب باكو- تبليسي- جيهان (BTC) ويمتد من العاصمة الأذربيجانية باكو إلى ميناء جيهان التركي على البحر المتوسط. ومن المتوقع أن تصل قدرة الأنبوب إلى 1 م ب/ي في عام 2009 م، وهذه الأنابيب تملك قدرة على نقل 2.4 م ب/ي غير مستخدمة، وهي تمثل 100% من إجمالي الشحنات النفطية عبر المضيق.⁽⁴⁾

⁽¹⁾William Komiss and Lavar Huntzinger, **the Economic implications of Disruptions to Maritime oil chokepoints**.2011,P16 www.cna.org/cna-files/pdf/D0024669.A1.pdf.

⁽²⁾ Ibid, p18.

⁽³⁾ Ibid, p19.

⁽⁴⁾ Ibid, p18.

2-الطرق البحرية البديلة :

أ- الممر الشمالي الشرقي والغربي عبر مضيق بيرينغ:

يفصل مضيق بيرينغ بين روسيا والولايات المتحدة الأمريكية وبين المحيط المتجمد الشمالي والمحيط الهادئ، وقد ازدادت أهميته بسبب ظاهرة الاحتباس الحراري، حيث أن ذوبان الجليد يسمح تدريجيا بإبحار السفن داخل الدائرة القطبية، وينتج عن ذلك طريقتين بحريين جديدين: الممر الشمالي الغربي، والممر الشمالي الشرقي، وكلاهما يمران عبر مضيق بيرينغ. وقد ازدادت الملاحة عبره، ففي 2008 م، تم تسجيل 220 عبور، وارتفع هذا العدد إلى 480 في 2012م.⁽¹⁾

الخريطة رقم 06:مضيق بيرينغ



Source :Jean Christophe victor, **Le détroit de bering : pont ou Frontiere**,2014

www.ddc.artte.tv/noscartes/le-detroit-de-bering

الممر الشمالي الغربي:

هو الممر البحري الذي يربط المحيط الأطلسي بالمحيط الهادئ عبر أرخبيل القطب الشمالي الكندي، هذه الجزر منفصلة عن بعضها البعض، وتتضمن مضيقين رئيسيين: مضيق ديفيز، ومضيق فرانكلين، وهذا الممر معروف من قبل المستكشفين والملاحيين، لأنهم حاولوا المرور عبره عدة مرات منذ ق 16، لكن كل المحاولات باءت بالفشل بسبب الجليد.

⁽¹⁾Jean Christophe Victor, **Le détroit de Béring :pont ou frontière**,2014.
www.ddc.artte.tv/noscartes/le-detroit-de-bering

هذا الطريق يسمح باختصار المسافة، اقتصاد الوقت وتخفيض التكاليف، وبالإضافة إلى ذلك فهو لا يفرض حدودا على السفن التي تعبره، على عكس قناة بنما والسويس. وتتوقع شركات الملاحة تخفيض كمية الوقود المستهلك، تكاليف الطاقم، وحتى أقساط التأمين.

تقدر المسافة بين أوروبا و آسيا عبر مضيق بنما بـ 23300 كلم و 21200 كلم عبر السويس، في حين لا يجب سوى 15700 كلم للربط بينهما مروراً عبر الممر الشمالي الغربي، كما أنه يختصر المسافة بين نيويورك وشنغهاي، التي تقدر بـ 17000 كلم مقابل 21000 كلم عبر قناة بنما.⁽¹⁾

الخريطة رقم 07: الممر الشمالي الغربي



Source :Jean Christophe victor, Le Detroit de béring :pont ou Frontiere, op.cit.

الممر الشمالي الشرقي:

يعرف كذلك بطريق بحر الشمال، وهو ممر شحن بحري من المحيط الأطلسي إلى المحيط الهادئ على طول ساحل القطب الشمالي الروسي من بحر بارنتس، بمحاذاة سيبيريا، إلى الشرق الأقصى، من شأنه أن يخفف إلى حد كبير المسافة بين أوروبا، أمريكا وآسيا مقارنة بالطرق التقليدية،

⁽¹⁾Jean-Christophe Victor, Virginie Raisson et Frank Tétart, **Le dessous des cartes:Atlas géopolitique.Vol1**,Edition Tallandier, Paris, 2006, p p238-239.

على سبيل المثال تبلغ المسافة بين لندن ويوكوهاما 21000 كلم عبر مضيق ملقا وقناة السويس، مقابل 14000 كلم عن طريق الممر الشمالي الشرقي.⁽¹⁾

الخريطة رقم 08: الممر الشمالي الشرقي



Source :Idem.

ب - مضيق لومبوك، ومضيق سوندا كممرات بديلة لملقا:

في حالة غلق مضيق ملقا، يمكن للسفن الاتجاه حول الأرخييل الأندونيسي عبر مضيق لومبوك، وبعد ذلك ستجد نفسها مضطرة للمرور عبر مضيق ماكاسار. يقع مضيق لومبوك بين جزيرتي بالي و لومبوك، بينما يقع مضيق ماكاسار بين جزر بورنيو و سواويسي في أندونيسيا، ويشكل هذا الممر أفضل بديل بالنسبة لناقلات النفط العملاقة لأنه أوسع، أعمق وأقل ازدحاما من مضيق ملقا.⁽²⁾

⁽¹⁾ Jean-Christophe Victor. op.cit.

⁽²⁾ William Komiss and Lavar Huntzinger, op.cit, P10.

توفر الممرات البحرية مجموعة من المزايا؛ فمن الناحية الاقتصادية تحدد الطرق البحرية التي تربط بين الموانئ الرئيسية لأنها تساعد على اختصار المسافات أو تشكل المنفذ الوحيد لبحر معين، وينتج عن ذلك تركيز للموانئ و تدفقات مختلف السلع. أما من الناحية العسكرية فقد تشكل إما عامل قوة أو عامل ضعف، إذ تسمح للدولة التي تسيطر عليها بمراقبة الطرق البحرية في أوقات السلم والحرب، و لهذا تسعى أغلب القوى الكبرى الى إقامة قواعد عسكرية تطل عليها مباشرة او في مناطق مجاورة لها. وفي حالة سيطرة طرف ضعيف على الممر فيستطيع هذا الأخير مواجهة طرف آخر أقوى منه و حتى هزمه. و كل هذه العوامل تجعلها عرضة لمجموعة من التهديدات وتدفع المجتمع الدولي الى اتخاذ الإجراءات المناسبة لتأمينها.

الفصل الثالث:

دراسة حالة مضيق

ملقا

تقع جنوب آسيا بين المحيط الهادئ والمحيط الهندي، وبين قارتي آسيا وأستراليا، وهي إحدى الطرق الرئيسية للملاحة الدولية. غير أن العبور البحري للمنطقة لا يمكن أن يتم إلا من خلال مضائق جنوب شرق آسيا ومن بينها مضيق ملقا الذي يحتل مكانة مركزية فهو محور رئيسي لحركة الملاحة البحرية العالمية وضروري للتجارة داخل المنطقة.

وبالإضافة إلى ذلك فإن عرضه المحدود يجعله ذو بعد إستراتيجي خاص، فمن السهل السيطرة عليه مقارنة بأعالي البحار، وهذا من شأنه أن يقوض حرية الملاحة البحرية وبالتالي إمكانية نشر القوات البحرية. وأخيرا يشكل المضيق بحرا داخليا مصدر للثروة للدول المشاطئة ومصدر للقلق حول سيادتها الوطنية التي يمكن أن تتعرض للخطر بسبب التدخل الأجنبي والصراعات المحتملة.

المبحث الأول: الأهمية الاستراتيجية لمضيق ملقا.

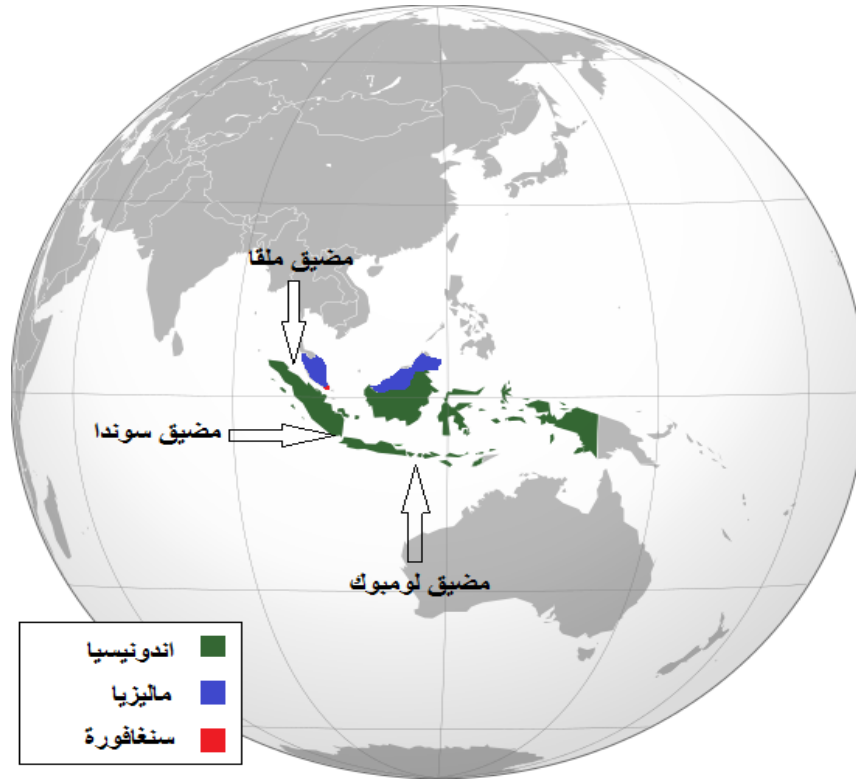
المطلب الأول: الموقع الجغرافي و الوضع القانوني لمضيق ملقا.

1- الموقع الجغرافي لمضيق ملقا.

يصل مضيق ملقا بين المحيط الهندي و المحيط الهادئ، و يشكل نقطة عبور طريقين بحريين يربطان أوروبا و الشرق الأوسط بشرق آسيا. تشاطئه دولتان رئيسيتان ماليزيا و أندونيسيا، كما تقع سنغافورة على طرفه، يعتبر من أهم الممرات البحرية الدولية و كذلك أطولها بحوالي 800 كلم، و عرضه بين 25 و 125 ميل بحري، بينما يتراوح عمقه بين 25 و 113 متر. ترجع أهميته الجيواقتصادية و الجيوإستراتيجية إلى العصور القديمة، فقد كان ممرا رئيسيا للتجارة الهندية و الصينية إلى جانب مضيق لومبوك و مضيق سوندا، ثم اهتم به الأوروبيون في القرن السادس عشر، و توالى عليه السيطرة من قبل الهنود، العرب، البرتغال، الهولنديين و البريطانيين و في الأخير إستطاعت ماليزيا و إندونيسيا أن تسترجع حق السيادة على هذا المضيق. كما زادت أهميته التجارية منذ افتتاح قناة السويس، و في 1950 أصبح الممر الرئيسي لناقلات الطاقة من الخليج العربي و الخليج الفارسي إلى اليابان.⁽¹⁾

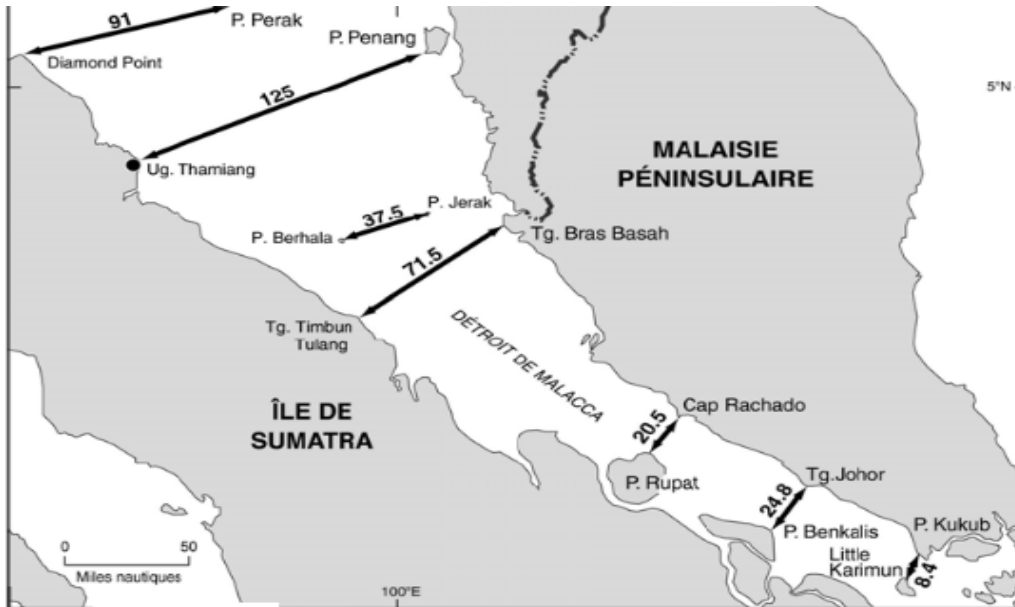
⁽¹⁾ Peter Rimmer , " les Détroits de Malacca et de Singapour :états côtiers et états utilisateurs". **Eudes International**, vol 34,n°2, juin 2003,pp 227-228.

الخريطة رقم 09: الموقع الجغرافي لمضيق ملقا



المصدر: بتصرف

الخريطة رقم 10: عرض مضيق ملقا



Source : Peter Remmer, op.cit.p235

2- تطور الوضع القانوني لمضيق ملقا:

يقع مضيق ملقا في طريق بحري رئيسي، فمن المنطقي إعتباره ممرا بحريا دوليا حر أمام ملاحه سفن كل الدول دون تمييز. ومع ذلك فقد إصطدم الوضع القانوني للمضيق بمواقف بعض الفواعل، و ظل غامضا لفترة طويلة بدأت مع إستقلال الدول المشاطئة له (ماليزيا، إندونيسيا، سنغافورة) حيث لم تعترف كل من ماليزيا و إندونيسيا بالطابع الدولي للممر و الأهمية التي يشكلها بالنسبة للقوى الخارجية.

أ. تضارب المصالح بين الدول المشاطئة لمضيق ملقا:

بعد الإستقلال، كان موقف أندونيسيا يتمثل في تعزيز مفهوم الدولة الأرخيبيلية بهدف جعل المياه التي تفصل بين جزرها (تتكون من 13667 جزيرة) خاضعة لسيادتها. و ذلك يسمح لها باستغلال الموارد السمكية و خاصة الطاقوية المتواجدة في المنطقة و أكدت على هذا الموقف من خلال ثلاث نصوص صدرت في 1957، 1960 و 1962. رغم أن هذا المفهوم الموسع للمياه الإقليمية لا يؤثر على مضيق ملقا الذي تطل عليه ثلاث دول مختلفة. إلا أنه يسمح لجاكارتا بالتحكم في مياهها، و إنطلاقا من ذلك و بفضل مضيق لومبوك و مضيق سوندا تصبح أندونيسيا قادرة على منافسة مضيق ملقا و ميناء سنغافورة، من خلال توفير طريق خال من المخاطر القانونية، و أين يمكن إدارة المخاطر الأمنية بطريقة متسقة من قبل سلطات دولة واحدة، و جاءت مشاريع بناء موانئ في سيلاكاب، و محطة نפט في جزيرة لومبوك لتؤكد هذه الرؤية و تجعل الطريق العابر للأرخبيل الأندونيسي أكثر الطرق أمانا و القادر على المنافسة باتجاه الشرق الأقصى، حتى و إن لم يكن أقصرها. أما ماليزيا فيرجع عدم إعترافها بالطابع الدولي لمضيق ملقا إلى تخوفها من المخاطر البيئية الكامنة في أنشطة النقل البحري و ضعف الهياكل الأساسية للموانئ في تلك الفترة، خاصة أنها كانت تعتمد بشكل كبير على العديد من الأنشطة الإقتصادية في الضفة الغربية لشبه الجزيرة و لذلك لجأت إلى توسيع عرض بحرهما الإقليمي إلى 12 ميل في 1969، و في هذه اللحظة ظهرت مشكلة رئيسية، فبسبب إتساع المضيق المحدود لن يبقى أي جزء من أعالي البحار أمام ملاحه السفن.⁽¹⁾

تأميم كلتا الدولتين للمياه المشكلة للمضيق يجعله خاضعا لسيادتها، وهذا لا يتماشى مع مصالح سنغافورة التي تعتمد إقتصاديا بشكل كبير على مينائها. فرفضت موقف ماليزيا و أندونيسيا و أصبحت

⁽¹⁾ Eric dénécé, géostratégie de la mer de chine méridonale.l'harmattan, France,1999,p111.

تؤيد حرية الملاحة في مضيق ملقا، و لم تهتم بمنع مرور السفن العسكرية لأسباب تتعلق بالسيادة و الدفاع الوطني أو ناقلات النفط لأسباب بيئية . والواقع أن رغبتها أن تصبح محطة نفط كبيرة و تحالفها مع الولايات المتحدة الأمريكية، إلى جانب تخوفها من زوال إحدى مواردها الضرورية لنموها الإقتصادي يبرر هذا الموقف. لكن النظام القانوني السائد آنذاك (اتفاقية جنيف 1956) يمنح لكل من أندونيسيا و ماليزيا سلطة تقديرية واسعة تجعلها قادرة على حظر المرور داخل مياهها الإقليمية بحجة عدم براءته وفي 24 فيفري 1977 سمح المؤتمر الثاني لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار باعتماد نظام لفصل حركة المرور بغية تنظيمه بشكل أفضل واتخاذ تدابير لمنع التلوث، لكنه لم يتوصل إلى حل نهائي لقضية الوضع القانوني للمضيق.⁽¹⁾

ب. انعكاسات هذا الوضع على مصالح القوى الخارجية:

أدى غموض الوضع القانوني لمضيق ملقا إلى ردود أفعال مختلفة من طرف الفواعل الخاصة و الحكومية. و من بين الفواعل الرئيسية في التجارة الدولية و المستخدمة للمضيق نجد شركات النقل الخاصة، التي رأت أن حالة الغموض تشكل خطر كبير تقاس إنعكاساته بخسائر مالية ضخمة. لأن مضيق ملقا يسمح باختصار الوقت للإلتحاق بالشرق الأقصى أو في الإتجاه الآخر نحو الشرق الأوسط و أوروبا لذلك فهو ممر إلزامي نظرا لغياب أي بديل يوفر نفس المزايا. وفي حالة سيطرة دولة أو مجموعة من الدول على الممر، يمكن أن يصبح حق المرور تعسفي ويعرقل حركة السفن مما يؤدي إلى عدم تسليم البضائع في الوقت المحدد. و علاوة على ذلك فإن موقف ماليزيا إزاء المخاطر البيئية (التسرب النفطي) جعلها تفرض تأمين كل ناقلات النفط العابرة بما ينتج عن ذلك من إرتفاع للتكاليف. كما تنامت مخاوف بعض الدول ذات مصلحة تجارية رئيسية في المضيق خاصة اليابان و دول الخليج الفارسي، و ارتبطت هذه المخاوف إرتباطا وثيقا بإمكانية إضعاف قوتها التصديرية أو تهديد استمرار إمدادات الطاقة.⁽²⁾

في الأخير سمحت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 بتسوية وضع المضائق الدولية، بما فيها مضيق ملقا. باعتباره ممرا يستخدم للملاحة الدولية للربط بين جزء من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة بجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة. مع احتفاظ الدول المشاطئة

⁽¹⁾Ibid,p112.

⁽²⁾Idem.

له بمسؤولية إدارة المخاطر الأمنية. و توفير مجموعة من الضمانات بشأن المخاطر البيئية، حيث تنص المادة 39 من الإتفاقية: " على السفن خلال ممارستها لحق المرور العابر، أن تلتزم باحترام القواعد الدولية للوقاية من المخاطر البيئية" و هذا ما سمح لماليزيا، كما هو الحال بالنسبة للدول الأخرى المطلة على المضايق الدولية، بوضع أنظمة تتعلق بعبور ناقلات النفط أو السفن التي تحمل مواد كيميائية خطيرة.⁽¹⁾

المطلب الثاني: الأهمية الاقتصادية لمضيق ملقا:

أ. دور المضيق في التجارة الدولية:

لقد ركزت معظم الدراسات التي اهتمت بمضيق ملقا على الدور الذي يلعبه في ضمان إمدادات الطاقة غير أن التدفقات التي يشهدها المضيق لا تقتصر في تجارة النفط، بل تشمل العديد من السلع القادمة من الدول الأوروبية أو المتجهة نحوها. فالدول الآسيوية تشكل منذ عدة عقود فاعلا رئيسيا في التجارة الدولية، نظرا لاحتفاظ اليابان بقوتها التصديرية، ونمو الإنتاج الصيني باستمرار و بأسعار أكثر تنافسية مقارنة بالشركات الغربية ضف إلى ذلك تنامي واردات دول الآسيان. و من بين السلع المنقولة نجد المنتجات الزراعية، حيث تحتل الصين المرتبة الأولى في إنتاج القمح و الأرز، و فرضت نفسها كمصدر رئيسي للسلع الزراعية، تتجه أكبر نسبة منها إلى الأسواق الأوروبية .⁽²⁾

وأما اليابان و بدرجة أقل كوريا الجنوبية. فلا تنتج سوى 42% من حاجياتها، و هي ملزمة باستيراد كتلة كبيرة من السلع الصناعية. و يمر حوالي 30% منها عبر مضيق ملقا قادمة من أوروبا و الهند ، و هذا ما يجعل المضيق ذو مصلحة حيوية إلى جانب كونه ضروري لتدفقات السلع الصناعية لكل من الصين، اليابان و كوريا. وتمثل أوروبا أحد أهم أسواقها ومصدر مهم لمختلف الإمدادات، وكل هذه السلع تنقل عبر البحر، لأنه يشكل أسرع طريقة للوصول إلى أوروبا مقارنة بالطريق البري العابر لروسيا.⁽³⁾

تركيز التدفقات المتزايدة للتجارة العالمية يجعل من مضيق ملقا أحد الممرات البحرية الأكثر استخداما في العالم. ووفقا لبيانات نظام معلومات حركة السفن لكوالا لمبور، مر عبر المضيق 75477

⁽¹⁾ محمد الحاج محمود، مرجع سابق، ص 185.

⁽²⁾ Arnaud Ménindes, Le détroit de Malacca, Enjeux Asiatique et Mondial majeurs, Ecole des Hautes Etudes internationales, France, 2010, P14.

⁽³⁾ Ibid.p14.

سفينة في 2012 مقابل 60064 سفينة سنة 2000 ، ويرجع هذا النمو جزئيا إلى الزيادة في حركة النقل بالحاويات التي تمثل الآن حوالي ثلث السفن العابرة للمضيق. وتوجد بمضيق ملقا أكبر موانئ الحاويات في جنوب شرق آسيا، وحتى أواخر الثمانينات كانت سنغافورة تجذب معظم التدفقات البحرية، وللاستفادة من هذا الوضع إنتهجت ماليزيا سياسة لتحديث الهياكل المرفئية الأساسية بهدف تحويل جزء من التجارة البحرية لسنغافورة إلى موانئها. منذ بداية القرن 21 يشكل ميناء كلانغ الواقع على 40 كلم من كوالا لمبور، وميناء تانجوج بيليباس جنوب المضيق في ولاية جوهور، من بين أكبر 20 موانئ في العالم (المرتبة 13 و 14 في 2011). وانتقلت حركة الحاويات في ميناء كلانغ من 1,1 مليون حاوية في 1996 إلى 9,9 مليون في 2012، أما ميناء تانجوج بيليباس والذي شيد بالقرب من الجسر الثاني الذي يربط إقليم جوهور بسنغافورة، فقد صمم لكي يصبح منافسا مباشرا لميناء سنغافورة، ومنذ سنة 2000 عرف نموا معتبرا: 418000 حاوية في 2000، 2,6 مليون حاوية في 2002 و 7,7 مليون حاوية في 2012.⁽¹⁾

ب. ممر رئيسي للطاقة:

يمر عبر مضيق ملقا ما يزيد عن ثلثي تدفقات النفط والغاز، أي ثلاثة أضعاف قناة السويس، وخمسة عشر مرات قناة بنما. وبالنسبة لناقلات النفط فإن الطريق البحري عبر مضيق ملقا هو الأقصر و الأسرع بين الخليج الفارسي وشرق آسيا وبالتالي أكثر الطرق إقتصادا. وقد تعزز هذا الدور بفضل النمو الإقتصادي الصيني الذي أدى إلى زيادة في الطلب على النفط، فالواردات النفطية تلبى 53% من حاجياتها، والتي قد تصل حسب تقديرات الوكالة الدولية للطاقة إلى 15 م ب/ي في عام 2035 مقابل 8,6 م ب في عام 2010. وهذه الواردات القادمة أساسا من الخليج الفارسي وإفريقيا تمر بنسبة 80% عبر مضيق ملقا.⁽²⁾

(1) Nathalie Eau, "les enjeux économiques et géostratégiques du détroit de Malacca" , N°67, 2013, p 124.

(2) Ibid, p 125.

المطلب الثالث: تأمين الملاحة في مضيق ملقا

هناك مجموعة من التهديدات التي يمكن أن تعرقل أو تمنع مرور السفن عبر المضيق وقد حددها الرئيس الصيني "هو جنتاو" خلال خطاب ألقاه في 2003، وحصرها في نوعين رئيسيين: النوع الأول ليس ذو طابع عسكري ويتمثل في القرصنة والإرهاب البحري، حيث سلطت هجمات 11 سبتمبر الضوء على المخاوف المتعلقة بسهولة عمل القرصنة والقدرة على تعاونهم مع الإرهابيين لشن هجمات على السفن العابرة. وهذا ما دفع القوى الخارجية المعنية إلى مكافحتها من خلال القيام بدوريات بحرية في مضيق ملقا وضواحيه، لكن هذه المقترحات حسب الحكومة الصينية تشكل تهديدا أكبر من القرصنة والإرهاب، لأن التواجد العسكري في المنطقة قد يؤدي إلى غلق المضيق في حالة النزاع. وتشكل هذه النقطة النوع الثاني من التهديدات التي تواجه المضيق وهي ذات طابع عسكري.⁽¹⁾

يتطابق موقف أندونيسيا وماليزيا مع الموقف الصيني، فهي تخشى أن يكون هناك مساس بسيادتهما على المضيق باسم مكافحة الإرهاب، كما تعتبر احتمال قيام تحالف بين القرصنة والإرهابيين أمر مبالغ فيه، يهدف إلى تبرير التواجد العسكري لأطراف خارجية في المضيق، على عكس سنغافورة التي ترى أن هذه المخاطر حقيقية وتتطلب اللجوء إلى قوى أجنبية. في 2004 قررت أندونيسيا وماليزيا تعزيز الأمن في مضيق ملقا عن طريق زيادة عدد الدوريات المشتركة وعدد حرس السواحل. كما شكلت في جويلية 2004 مع سنغافورة "الدوريات البحرية لمضيق ملقا" (Malacca Straits Cordinated Patrol-MSCP). تهدف إلى القيام بدوريات متسقة بين الدول الثلاث، وتم تعزيز هذه الآلية في 2005 عن طريق إنشاء دوريات عسكرية جوية مشتركة (Eyes in the sky). ومنذ 1992 تستضيف كوالا لمبور المركز الإقليمي لمكافحة القرصنة التابع للمكتب البحري الدولي في جنوب شرق آسيا. وقد تعززت هذه الأجهزة بفضل إنضمام تايلند إلى (MSCP) في 2009. كما استثمرت الدول الأربعة المشاطئة للمضيق في تحسين قواتها العسكرية البحرية. والهدف من كل هذه التدابير لا يتمثل فقط في مكافحة القرصنة والإرهاب، بل كذلك توفير ضمانات للمجتمع الدولي وإبراز مدى اهتمامها بالقضايا الأمنية للمضيق.⁽²⁾

(1) Caroline Varvo, "Piracy terrorism and the Balance of power in the Malacca strait", **Canadian Naval Review**, vol 4, n°1, 2008, p13.

(2) Nathalie Fau, op.cit, p128.

كل هذه الإجراءات سمحت لأندونيسيا وماليزيا برفض أي اقتراح لوجود عسكري أجنبي. ففي 2004 رفضت اقتراح قائد **US pacom** (United States Pacific Command) لإنشاء مبادرة الأمن البحري الإقليمي، وكذلك اقتراح الصين لاشتراك آسيان+3 في تأمين المضيق، وهذا التخوف من تدويل قضية تأمين الممر يفسر أيضا رفض أندونيسيا وماليزيا التصديق على إتفاق التعاون الإقليمي لمكافحة القرصنة واللصوصية البحرية في آسيا (**Reccap**) الذي ينص على إنشاء مركز لمكافحة القرصنة في سنغافورة.⁽¹⁾

- الإنعكاسات الاقتصادية في حالة غلق مضيق ملقا:

هناك دراسة للأميرال الياباني "كازومين أكيميتو **kazoumine Akimoto** تعرض الخيارات البديلة والآثار المترتبة على الأحداث التي قد لا تقتصر على تقييد حركة السفن في المضائق أو تعطيلها كليا، بل قد تتسبب أيضا في اضطراب النقاط المركزية أو الموانئ العملاقة التي تعمل كمراكز توزيع. يرى أكيموتو عدة خيارات بديلة لنقل النفط الخام من الخليج الفارسي إلى شمال شرق آسيا. ففي حالة غلق المضيق لفترة زمنية طويلة وإذا كان من المستحيل على ناقلات النفط أن تمر عبر مضيق ملقا، فيمكن توجيهها نحو مضيق لومبوك ثم إلى مضيق مكاسار للانتقال إلى شرق الفلبين، لكن هذا الخيار يزيد في مدة الرحلة بثلاثة أيام، ويتطلب 15 ناقلات نفط إضافية، لتصل تكاليفه إلى حوالي 88 مليون دولار. وإذا لم تستطيع ناقلات النفط اقتراض المياه الأرخبيلية لأندونيسيا وبحر الصين الجنوبي، فسينبغي تحويل كل السفن إلى جنوب أستراليا، وسوف يضيف ذلك أسبوعين إلى الرحلة و80 ناقلة نفط إضافية بمبلغ إجمالي قدره 1200 مليون دولار.⁽²⁾

(1)Ibid, P129.

(2)Peter Rimmer, op.cit. p p 248-249.

الخريطة رقم 11: الطرق البديلة لمضيق ملقا



Source :Piter Rimmer,op.cit.p228

المبحث الثاني: التنافس الدولي حول مضيق ملقا

المطلب الأول: أهمية مضيق ملقا بالنسبة للولايات المتحدة الأمريكية

إن مضيق ملقا بالنسبة للولايات المتحدة الأمريكية ذو أهمية عسكرية، ولم تكن هذه الأهمية ثابتة خلال الخمسين سنة الماضية، ففي ظل حرب الفيتنام، فرضت ضرورة احتواء النفوذ السوفييتي إلى تزايد التواجد الأمريكي في المنطقة، من خلال إقامة قاعدتين في الفلبين (قاعدة جوية في كلارك فيلد وقاعدة بحرية في سوبيك باي) ومجموعة من التسهيلات منحها لها كل من تايلند وسنغافورة، إلى جانب قاعدة جوية في داروين بأستراليا والتي رغم بعدها تبقى ضرورية لتوفير الإمدادات اللازمة لقواتها وضمان المرور الحر لأسطولها السابع نظرا لغياب أسطول حربي في المحيط الهندي.⁽¹⁾

⁽¹⁾Arnoud Ménindes, op, cit, p15.

إلى غاية التسعينات ظل المضيق يشكل محور الإستراتيجية الأمريكية swing strategy، القائمة على التنقل السريع لقواتها البحرية بين المحيط الهادئ والمحيط الهندي والشرق الأوسط، بهدف الحفاظ على الإستقرار وحماية المصالح الأمريكية في هذه المناطق التي شهدت العديد من التوترات (بنغلادش 1971، حرب أكتوبر 1973، التدخل السوفييتي في أفغانستان 1980 وحرب الخليج الأولى) والتي يتعين على الولايات المتحدة الأمريكية أن تستجيب لها. وللقيام بذلك تضطر إلى استخدام الأسطول السابع المتمركز في المحيط الهادئ، ومن أجل الإلتحاق بمسارح الصراع يجب عليه المرور عبر مضيق ملقا، ومن تم أصبحت حرية الملاحة ومن المضيق من بين الأهداف الرئيسية للجيش الأمريكي، لضمان سرعة الاستجابة، الدعم اللوجستي والحفاظ على توازن القوى.⁽¹⁾

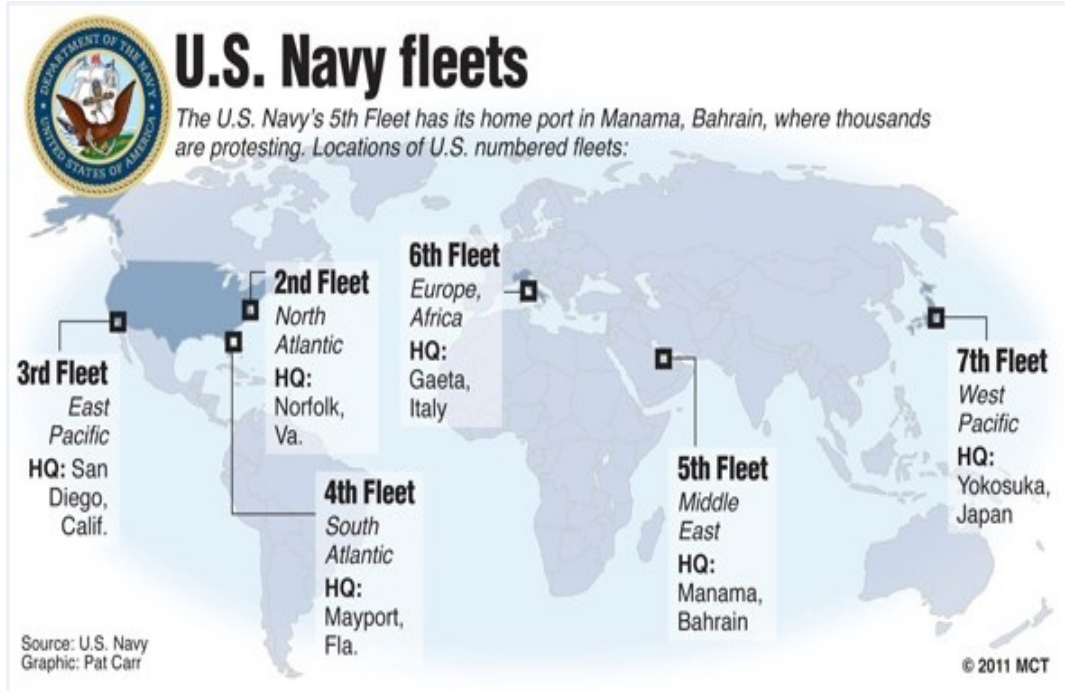
تراجعت أهمية منطقة جنوب شرق آسيا بعد نهاية الحرب الباردة، وجاء انسحاب القوات الأمريكية من الفلبين ليؤكد ذلك. لكنها عادت من جديد بعد هجمات 11 سبتمبر 2001، خاصة أن المنطقة شهدت بسبب مجموعة من العوامل تنامي التطرف الديني في تايلند، الفلبين، ماليزيا واندونيسيا ولا يمكن للولايات المتحدة الأمريكية تجاهل هذه التهديدات في ظل حربها على الإرهاب، وفي 2002 أصبحت تشكل هذه المنطقة الجبهة الثانية بعد الشرق الأوسط بطبيعة الحال. كما أدت حرب الخليج الثانية في 2003 إلى تشكيل تحالف يضم العديد من الدول الآسيوية ودول المحيط الهادئ، على رأسها أستراليا، نيوزيلندا واليابان، كما ساهمت كوريا الجنوبية، الفلبين وتايوان في تشكيل قوات التحالف، والطريق الذي تسلكه القوى البحرية لهذه الدول المتواجدة في منطقة المحيط الهادئ، يجب أن يتبع مسار يعبر مضيق ملقا للإلتحاق بمجال العمليات العراقية الواقعة في منطقة المحيط الهندي، وعلى نفس المنوال، فإن القواعد الأمريكية في منطقة المحيط الهادئ (اوكرانيا، كوريا الجنوبية) التي شاركت في العمليات العسكرية والدعم اللوجستي، كان يتعين على سفنها أن تقترض المضيق.⁽²⁾

هذا ما يجعل مضيق ملقا من بين أولويات الولايات المتحدة الأمريكية، وصعود الصين كقوة إقتصادية وعسكرية قادرة على ممارسة دور متزايد في المنطقة يشكل تحدي لهيمنتها. وذلك يثير مخاوف المسؤولين حيث دعا قائد القوات الجوية الأمريكية "لورانس سبينتا" إلى ضرورة زيادة القدرات العسكرية في المنطقة لاحتواء التهديد العسكري الصيني.

(1)Nathalie Fau, op.cit. p131.

(2)Ibid, p132.

الخريطة رقم 12: الأساطيل الحربية الأمريكية عبر العالم



Source : <http://www.navy.mil/viewGalleries.asp>

المطلب الثاني: معضلة ملقا واستراتيجية عقد اللؤلؤ الصينية.

عرف الموقف الصيني إزاء مضيق ملقا تغير جذري منذ الحرب الباردة، فخلال المؤتمر الثاني لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، كانت الصين الدولة الوحيدة التي تدعم مطالب حكومتها أندونيسيا وماليزيا التي ترفض مفهوم حرية الملاحة وتتكسر الطابع الدولي للمضيق. ويرجع ذلك إلى وجود المزيد من السفن السفينة في الشرق الأقصى والمحيط الهندي المهددة لأمنها القومي. لكن سرعان ما تحولت جمهورية الصين الشعبية إلى قوة إقتصادية ذات مصالح بحرية واسعة النطاق، وصاحب ذلك زيادة في الطلب على الطاقة خاصة نפט الخليج الفارسي. وابتداء من منتصف الثمانينات أصبحت تعتمد في نموها على الأسواق الدولية وموارد الطاقة الأجنبية، لتنتقل من دولة مستوردة للنفط إلى أكبر مستهلك له. وهذا التشكيل الإقتصادي الجديد ذو الآثار السياسية والإستراتيجية دعى السلطات الصينية إلى التساؤل حول أمن الطرق التجارية والتدفقات الإقتصادية الدولية.⁽¹⁾

⁽¹⁾Idem.

في 2003 عبر الرئيس "هوجنتاو" عن قلقه إزاء الإعتماد المتزايد على الطاقة، لأنه يواجه نقاط ضعف إستراتيجية. إذ أن 80% من إمدادات النفط الصينية تنقل بحرا، و85% منها يمر عبر مضيق ملقا والسيطرة عليه من طرف قوة معادية من شأنه أن يؤدي إلى تعطيل إمداداتها ونشاطها الإقتصادي. وتبنت الصحافة الصينية هذا الموقف فيما بعد تحت شعار "معضلة ملقا".

لذلك فإن مضيق ملقا ذو أهمية إستراتيجية في الإقتصاد العالمي، وخاصة بالنسبة لدول شرق آسيا، ولاسيما اليابان، كوريا الجنوبية، تايوان والصين، ولكن على خلاف العواصم الأولى، فإن بكين ليست حليفا للولايات المتحدة الأمريكية والتي تلعب دور رئيسي في حماية الطرق البحرية، إلى جانب تطوير كل من اليابان والهند لأساطيلها الحربية، ما يجعلها قادرة على مراقبة حركة المرور البحري بين مضيق هرمز ومضيق ملقا ويشكل تهديد للأمن القومي الصيني. كما أدركت بكين أن الحرب الأمريكية على الإرهاب ليست سوى وسيلة لتبرير الوجود الدائم لقواتها في المنطقة. التي يمكن أن تستخدمها في حالة نشوب صراع مسلح بين الصين وتايوان لغلق المضيق. وهذا يفسر إهتمام الصين بتنويع الطرق البحرية الضرورية لإمدادات الطاقة، حيث تم إنشاء في 2006 خط أنابيب يبلغ طوله 3000 كلم ويربط بين كازاخستان وإقليم سنجان، ويشكل هذا الأنبوب المرحلة الأولى من مشروع أوسع لنقل النفط من بحر قزوين إلى الصين.

بالإضافة إلى خطين آخرين، الأول بين الميناء البورمي في سيتوى وكونمينغ، وخط الأنابيب الثاني بين تايشت في سيبيريا الروسية ودا تشينغ في الصين، إلى جانب بناء ميناء كوار في باكستان الذي يسمح بالوصول إلى بحر عمان والمحيط الهندي. لكن كل هذه المشاريع لن تضع حدا للتبعية الصينية لمضيق ملقا، فوفقا لدراسة جاء بها الباحث الصيني تشن شاوفنغ Chen shaofeng التي أجريت استنادا إلى البيانات الصينية المتاحة، فإن هذه الطرق البديلة ليست قادرة على نقل سوى 25% من الحاجيات الصينية، ولا بد أن تلعب دورا أكثر فعالية لحماية مصالحها.⁽¹⁾

- إستراتيجية عقد اللؤلؤ:

بهدف مواجهة "معضلة ملقا"، تسعى الصين إلى توسيع نفوذها من بحر الصين الجنوبي إلى القرن الإفريقي والخليج الفارسي، وذلك من خلال سياسة تجمع بين تطوير الموانئ مع التركيز على تكامل

⁽¹⁾ Laurent Amelot, "Le Dilemme de Malacca", *Outre-terre*, n°25-26, 2010, p p250-253.

الهيكل الأساسية للطاقة، الشراكات السياسية والإقتصادية التي تركز على الدعم الدبلوماسي والمالي، والتحديث السريع لقواتها البحرية والجوية. إنتهجتها الصين مند سنة 2000 وهي ذات طابع دفاعي تهدف إلى حماية الطرق التجارية الصينية ولم تعطي لها تسمية رسمية.⁽¹⁾

في حين تصفها الولايات المتحدة الأمريكية بإستراتيجية "عقد اللؤلؤ"، وهذه العبارة تستمد جذورها من التقرير الذي جاء به هيكل تابع لوزارة الدفاع الأمريكية، كشفت عنه فيما بعد جريدة "واشنطن تايمز" في مقال بعنوان "الصين تبني خطوط بحر إستراتيجية".⁽²⁾

تركز إستراتيجية عقد اللؤلؤ "String of pearls strategy" على الجزء الشمالي من المحيط الهندي، حيث تسعى الصين إلى إقامة شبكة من المحطات للحد من القيود التي تفرضها "معضلة ملقا"، والواقع أن هذا الهيكل الذي تعتبره الصين ضروري لحماية إمدادات الطاقة، تنظر إليه واشنطن كتهديد قد يؤدي إلى الإخلال بتوازن القوى في المنطقة.⁽³⁾

على طول الطريق البحري الحساس الذي يربط بين مناطق إنتاج النفط في الخليج الفارسي والقرن الإفريقي، والمناطق الإستهلاكية المركزة في السواحل الصينية، أنشأت الصين مجموعة من المحطات بضواحي نقاط العبور الرئيسية لحماية مصالحها الطاقوية وتعزيز طموحاتها الإستراتيجية. وقد حددتها واشنطن كقواعد عسكرية (بحرية أوجوية)، أو كموانئ ذات قدرات مزدوجة، وفي الأصل كانت هناك سبع محطات بين جزيرة هينان جنوب الصين وكوادر في المقاطعة الباكستانية الغربية: جزيرة وودي (إحدى جزر باراسيل)، مدينة سيهانوكفيل بسواحل كمبوديا، مدينة مرغوي وسيتوي في بورما، وشيتاغونغ في بنغلاديش. في 2007 أضافت الصين محطة أخرى في مدينة هامبانتوتا بسريلانكا، وثلاثة من هذه المحطات ذات طابع عسكري: هينان (قاعدة صينية للغواصات)، قاعد جوية بجزيرة وودي، وفي مرغوي قاعدة بحرية بورمية منحت تسهيلات للقوات البحرية الصينية، والباقي عبارة عن موانئ. المحطة الأخيرة سمحت بتحقيق نوع من التوازن حيث توجد ثلاث محطات شرق مضيق ملقا (هينان، وودي، سيهانوكفيل) وثلاث قواعد غرب المضيق (مرغوي، سيتوي، شيتاغونغ)، تهدف هذه المحطات الستة إلى رصد الأنشطة

(1) Gopal Suri, "China's 21st Century Maritime Silk Road old string with new pearls".

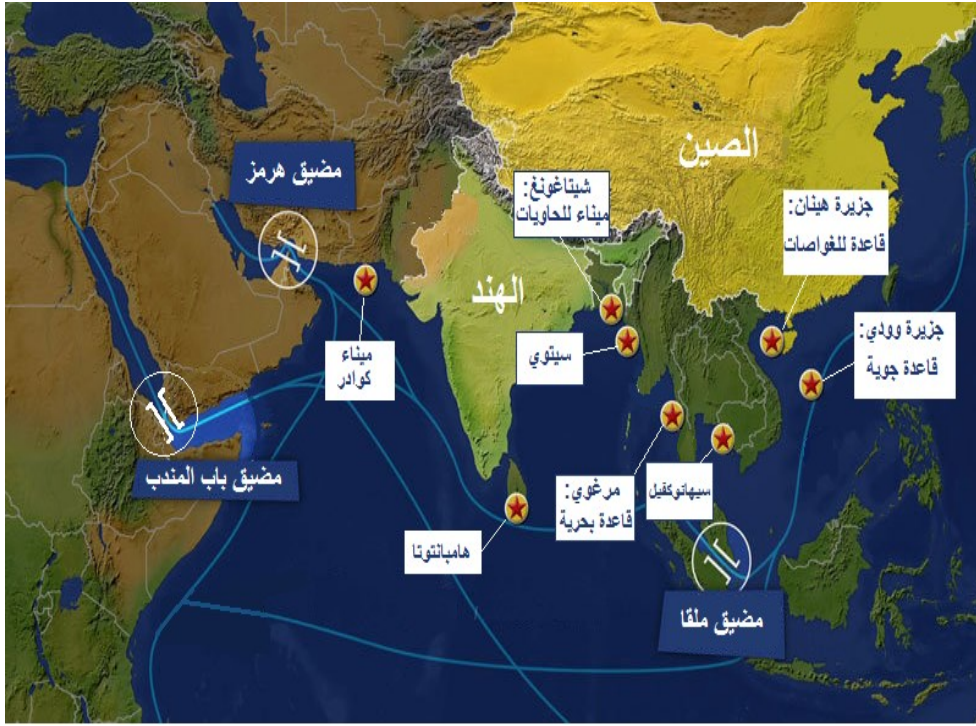
Vivekananda International Foundation, India, 2016, p 11

(2) Ibid, p 12.

(3) Laurent Amelot, "la strategie chinoise du collier de perles", **Outre-Terre**, n°25-26, 2010, p p187-189.

البحرية في مضيق ملقا وخليج البنغال، التي تشكل منطقة عمليات القوات البحرية الأمريكية والهندية، أما تلك المتواجدة في ميناء كوادز فهي بالقرب من مناطق إستخراج النفط (الخليج الفارسي) ومضيق هرمز.⁽¹⁾

الخريطة رقم 13: إستراتيجية عقد اللؤلؤ



المصدر: بتصريف

المطلب الثالث: موقف الهند من الإستراتيجية الصينية

لقد ركزت الهند بعد استقلالها على حدودها القارية خاصة مع الصين، باكستان أكثر من حدودها البحرية، وكان نموها الاقتصادي يركز على الداخل أكثر من الخارج إلى جانب ضعف أسطولها التجاري والحربي. وقد تغير ذلك في التسعينات عند انتهاجها إستراتيجية اقتصادية بحرية.

وجاءت العقيدة البحرية الهندية في 2004 لتؤكد حاجة الهند إلى أن تفرض نفسها عسكريا على الساحة الدولية، من خلال مراقبة الطرق البحرية في المحيط الهندي ومضايقتها الإستراتيجية، وبعد هجمات 11 سبتمبر دفعتها الولايات المتحدة الأمريكية إلى الاهتمام بشكل أكثر بالمنطقة لمكافحة الإرهاب من

(1) Ibid, pp 193-194.

جهة وكرد فعل على الإستراتيجية الصينية الجديدة "Strings of pearls". فمن أجل مواجهة التهديد الصيني (احتمال محاصرة الصين للمضيق) أقامت قواعد بحرية جديدة في جزر أندمان ونيكوبار التابعة لها لتأمين المدخل الشمالي لمضيق ملقا. كما تدعو العقيدة البحرية الهندية إلى تطوير التعاون البحري مع قوى المنطقة، حيث تم التوقيع على شراكة إستراتيجية مع تايلند في 2001، ومع أندونيسيا في 2005 للقيام بدوريات مشتركة في المدخل الشمالي للمضيق، ومنذ 1993 تشارك البحرية الهندية في تدريبات ثنائية مع سنغافورة، وصدقت على اتفاقية Reccap في 2006.⁽¹⁾

⁽¹⁾Nathalie Fau, op.cit. p p 134-135.

من خلال ما سبق يمكن القول أن مضيق ملقا يدخل ضمن الممرات البحرية الإستراتيجية. فإلى جانب تدفقات السلع التي يشهدها المضيق، فهو يشكل الممر الرئيسي لناقلات الطاقة من مصادر الإنتاج إلى دول جنوب شرق آسيا وخاصة الصين واليابان. وقد ينتج في حالة اضطراب المرور عبره انعكاسات سلبية على هذه الدول، ورغم مختلف عمليات القرصنة والسطو المسلح التي تشهدها السفن في هذه المنطقة، إلا أن التهديد الفعلي يكمن في التواجد العسكري للقوى الأجنبية خاصة التنافس الحاصل بين الولايات المتحدة والصين.

الخلاصة

والإستنتاجات

من خصم الدراسة المنجزة والتي مرت بثلاث محطات أساسية: بداية بالإطار القانوني للممرات البحرية، وصولاً إلى أهميتها الاقتصادية والعسكرية والسياسية، ختاماً بدراسة حالة مضيق ملقا. فقد خلصت الدراسة إلى جملة من النتائج:

- الممرات البحرية عبارة عن فتحات تصل بين بحرين و تنقسم إلى ممرات طبيعية وأخرى إصطناعية ؛ يشترط في الأولى أن لا يتعدى عرضها ضعف البحر الإقليمي إلى جانب إستخدامها للملاحة الدولية، أما الثانية فهي من صنع الإنسان و كان الغرض من شقها تسهيل شؤون الملاحة الدولية وإختصار المسافات والتكاليف.
- عموماً يكون المرور عبر الممرات البحرية حراً. فالمضايق تخضع حسب طبيعة المياه التي تصل بينها إما لنظام المرور البريء أو نظام المرور العابر، هذا الأخير جاءت به إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ويعد من بين أهم إنجازات الدول الكبرى في النظام البحري الجديد، لأنه يوفر لها حقوق أكبر مقارنة بنظام المرور البريء. أما القنوات فإذا كانت تقوم في المجال الدولي بالخدمة ذاتها التي تؤديها المضائق فهي لا تخضع لنفس القوانين.
- تنظم الملاحة في القنوات البحرية الدولية (قناة السويس بنما وكيبيل) وفق إتفاقيات خاصة، لإستحالة تعميم نظام قانوني موحد يعني بكل القنوات نظراً لخصوصية كل حالة. كما توجد إتفاقيات خاصة بمضايق معينة نظراً لموقعها على طول طرق بحرية رئيسية أو لأنها تشكل المنفذ الوحيد لبحر ما، حيث سعت القوى الكبرى إلى تنظيمها في وقت سابق لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحر.
- رغم التطور التقني الذي يشهده كل من الشحن الجوي و البري، إلا أن مكانة البحار بإعتبارها أفضل وسيلة لنقل كميات ضخمة على مسافات طويلة و بتكاليف منخفضة، دفعت إلى تطوير الشحن البحري خاصة ما يتعلق بحجم السفن للإستجابة لحاجيات الإقتصاد العالمي .
- السفن التجارية تسلك مسارات معينة للربط بين أهم الموانئ العالمية و تعرف بالطرق البحرية. وهذه الطرق يتم تحديدها على أساس موقع الممرات البحرية لأنها تساهم في إختصار المسافات (خاصة القنوات الدولية) وفي بعض الحالات تشكل الممر الوحيد للربط بين بحرين .
- المضائق والقنوات الدولية ضرورية لتدفقات الطاقة. فبسبب البعد الجغرافي بين مناطق الإنتاج و ممرات ضرورية لعملية التوزيع أهمها مضيق هرمز ومضيق ملقا(15 و 11م ب/ي على الترتيب) مناطق الإستهلاك يتم نقل 80% من إجمالي الصادرات النفطية بحراً. و عموماً هناك ستة

- إلى جانب الأهمية الاقتصادية تكتسي الممرات البحرية أهمية عسكرية، و يرى كل من ماهان وكوريت أنها تشكل الوسيلة الرئيسية لتحقيق "السيطرة على البحر" من خلال مراقبة نقاط العبور الإستراتيجية ، بدلا من نشر السفن الحربية في كل ميل مربع من البحر، والذي يعد مستحيلا مهما كانت قوة الدولة. وفي القرون السابقة سمح ذلك للإمبراطوريات الإستعمارية وعلى رأسها بريطانيا بفرض هيمنتها.
- في المجال العسكري يستخدم مصطلح "نقاط الإختناق" (Choke Point) للإشارة إلى الممرات البحرية التي تفرض قيود على الغواصات والسفن الحربية. و لا تزال إلى غاية اليوم ذات أهمية إستراتيجية رغم تطور الأسلحة، حيث تسمح للقوى الكبرى بمراقبة خطوط الإتصالات البحرية والحفاظ على قدرة إرسال قواتها عبر العالم لحماية مصالحها الحيوية.
- يتأثر الوضع الأمني للممرات البحرية بالدول المشاطئة لها، فعدم الإستقرار السياسي و مختلف التوترات قد تؤدي إلى غلق الممر، إلى جانب ذلك توفر حالة عدم الاستقرار البيئة الملائمة لمختلف الأنشطة الغير قانونية كالقرصنة، السطو المسلح أو حتى الإرهاب البحري.
- الدول المشاطئة للممرات البحرية غير قادرة على تأمينها لذلك تلجأ القوى الكبرى و على رأسها الولايات المتحدة الأمريكية إلى نشر أساطيلها و إقامة قواعد عسكرية على طول الطرق التجارية بضواحي الممرات الرئيسية.
- تم إنشاء العديد من خطوط الأنابيب لضمان إستمرار تدفق النفط من مناطق الإنتاج إلى مناطق الإستهلاك في حالة غلق ممر بحري إستراتيجي. إلا أنها غير قادرة على تلبية الطلب العالمي.
- يشكل خطر غلق الممرات البحرية الضرورية في النظام العالمي لنقل الطاقة تحدي رئيسي للقوى الإقتصادية، إلا أن الأصول العسكرية المخصصة لحمايتها تقلل من إحتمال وقوع ذلك ويبقى التساؤل حول الوقت اللازم لاسترجاعها وفتحها أمام الملاحة الدولية.
- يوجد في العالم تقريبا 130 ممر بحري، إلا أن أهميتها ترتبط بدرجة إستخدامها و مدى وجود بدائل لها. و يعتبر مضيق ملقا من بين الممرات الإستراتيجية لأنه يشكل أفضل طريق للربط بين المحيط الهندي والمحيط الهادئ و ينتج عن ذلك تركيز للملاحة الدولية حيث مرت عبره 477 سفينة في 2012.
- تستورد الدول الآسيوية أغلب حاجياتها النفطية من الخليج الفارسي و إفريقيا، و 80% من هذه الحاجيات يمر عبر مضيق ملقا. وعليه، سيكون لأي اضطراب أو إنقطاع للمضيق انعكاسات على هذه الدول خاصة الصين.

- الدور الذي تلعبه الولايات المتحدة الأمريكية في حماية مضيق ملقا لخدمة مصالحها العسكرية ومصالح حلفائها في المنطقة، يشكل تهديد للمصالح الصينية. لذلك تلجأ الصين إلى تطوير أسطولها الحربي ونشر قواعد على طول الطريق البحري لحماية إمدادات الطاقة.

قائمة المراجع:

المراجع باللغة العربية:

I. الكتب:

1. الحاج محمود محمد، القانون الدولي للبحار. دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط2، الأردن، 2011.
2. الكيالي عبد الوهاب، موسوعة السياسة. المؤسسة العربية للدراسات والنشر، ج6، لبنان، 1979.
3. حمد سعيد الموعد، أمن الممرات المائية العربية. منشورات اتحاد الكتاب العرب، 1999.
4. طلعت الغنيمي محمد، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة. منشأة المعارف، مصر، 1998.
5. مانع جمال عبد الناصر، القانون الدولي العام: المجال الوطني للدولة. دار العلوم للنشر والتوزيع، ج2، الجزائر، 2009.
6. محي الدين جمال، القانون الدولي للبحار. دار الخلدونية، الجزائر، 2009.
7. ميرشامير جون ، مأساة سياسية القوى العظمى. ترجمة: مصطفى محمد قاسم، دار جامعة الملك سعود للنشر، المملكة العربية السعودية، 2012.
8. يوسف أمال، دروس في القانون الدولي للبحار. دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2010.

II. المجلات:

- وسام الدين العكلة، النظام القانوني للمضييق الدولي، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية.المجلة 27، العدد الرابع، سوريا، 2011.

المراجع باللغة الأجنبية:

أ. الكتب:

1. Anquetil Nicole et autres, **Géopolitique de l'Asie**. Nathan, 2^e édition, Paris, 2009.
2. Cosaert Patrice, **Les enjeux du Pacifique**. Editions ellipses, Paris, 2009.
3. Dénécé Eric, **géostratégie de la mer de chine méridonale**. l'harmattan, France, 1999.
4. Dugot Philippe et autres, **Géopolitique de l'Afrique et du Moyen Orient**. Nathan, 2^e édition, 2009.
5. Lopez martin Ana, **International straits: concept, classification and rules of passage**. Springer, Germany, 2010.
6. Menon Raja, **Maritime strategie and continental wars**. Frank Cass publishers, London, 1998.
7. Ortolland Didier et Pirat Jean- Pierre, **Atlas géopolitique des espaces maritimes**. Édition Technip, France, 2010.
8. Perruchoud Richard, **Le régime de neutralité du canal de Panama**. Graduate Institute Publication, Genève, 1983.
9. Philippe Vincent, **Droit de la Mer**. édition larcier, Bruxelles, 2008.
10. Vego Milan, **maritime strategy and sea control: theory and practice**. Routledge, London, 2016.
11. Victor Jean-Christophe, Raisson Virginie et Tétart Frank, **Le dessous des cartes : Atlas géopolitique**. Vol1, Edition Tallandier, Paris, 2006.

ب. المجلات:

1. Amelot Laurent, "la strategie chinoise du collier de perles", **Outre-Terre**, n°25-26, 2010.

2. Amelot Laurent, "Le Dilemme de Malacca", **Outre-terre**, n°25-26, 2010.
3. Daly John, "Naval Choke points and commande of the sea". **World Politics Review**, 2009.
4. Emmerson Charles and Stevens Paul, "Maritime choke point and the global energy system". **The Royal Institute of International affairs**, London, 2012.
5. Eudeline Hugues , "Terrorisme Maritime :Nouvel Forme de Guerre".**Outre-Terre** , n°25,02/2012.
6. Eudeline Hugues, "Terrorisme maritime et piraterie d'aujourd'hui". **Echogéo**, 10/2009.
7. Fau Nathalie, "les enjeux économiques et géostratégiques du détroit de Malacca" ,**Géoéconomie**, N°67, 2013.
8. Frémont Antoine, "Les Routes Maritimes: nouvel enjeux des relation internationales". **Revue international est stratégique**, 2008.
9. Huber Mark, "Chokepoint Control: operational challenges for blue water navies", **naval college review**, 2003.
10. Komiss William and Huntzinger Lavar, "The Economic Implications of Disruptions to Maritime oil Chokepoints". CNA Analysis and solutions,2011.
11. Lasserre Frédéric."Les Détroit Maritimes : réflexion sur des enjeux stratégiques majeurs". **Cahier de géographie du Québec**, Vol 48, N 135, 2004
12. Marcadon Jaques, " Enjeux économiques et politique des pertuis maritimes". **Bulletin de l'Associations de géographe français**, 76 année, Septembre/1999.
13. Peele Reynolds, "maritime choke points: key sea lines of communication and strategy". **US Army War College**. 7 April 1997.
14. Reisman Michael, "the regime of straits and national security". **The American journal of international law**, vol 74, 1980.
15. Review of Maritime Transport 2016. United nations Publication,2016.

16. Rimmer Peter, " les Détroits de Malacca et de Singapour :états côtiers et états utilisateurs". **Eudes International**, vol 34,n°2, juin 2003.
17. Rodrigue Jean-Paul, "Straits, Passages and Choke points :a maritime geostrategy of petroleum distribution". **Cahiers de géographie du Québec**, Vol 48, N 135, décembre/ 2004.
18. Rouvier Jean, "Canaux et droit international", **le monde diplomatique**, octobre 1956.
19. Suri Gopal, " China's 21st Century Maritime Silk Road old string with new pearls". **Vivekananda International Foundation**,India,2016.
20. Varvo Caroline, "Piracy terrorism and the Balance of power in the Malacca strait", **Canadian Naval Review**, vol 4, n°1, 2008.
21. Vego Milan, "Naval classical thinkers and operational art". **Naval war college review**, Val60, N 4. Autumn 2007.

.III المواقع الإلكترونية:

1. Anne-Claire Poirson. "Les détroits et canaux internationaux: des voies de passage stratégique pour l'énergie". http://archives-fig-st-die.cndp.fr/actes/actes_2007/poirson/article.html
2. Elargissement du canal de Panama, <http://www.cma-cgm.fr/media/article-magazine/48/elargissement-du-canal-de-panama-un-bouleversement-des-echanges-maritimes-en-perspective>
3. Manon Malhère , L'Egypte inaugure son nouveau canal de suez et affiche ses ambitions. Publié le 06/08/2015. <http://www.lefigaro.fr/conjoncture/2015/08/06/20002-20150806ARTFIG00005-l-egypte-inaugure-son-nouveau-canal-de-suez-et-affiche-ses-ambitions.php>
 - i. Monier Pierre, Infographie :Les Chiffres du commerce maritime Mondial en 2015. <http://www.usinenouvelle.com/article/infographie-les-chiffres-du-commerce-maritime-mondial-en-2015.N358340>.
 - ii. Victor Jean Christophe, Le détroit de Bering :pont ou Frontiere,2014 www.ddc.arte.tv/noscartes/le-detroit-de-bering

قائمة الجداول

والخرائط

رقم الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
53	أبعاد أهم نقاط الإختناق	01
رقم الصفحة	عنوان الخريطة	رقم الخريطة
38	الطرق البحرية الرئيسية	01
45	الطرق البحرية والمضايق الإستراتيجية في الشرق الأوسط	02
46	تدفقات النفط عبر الممرات البحرية الرئيسية في 2010	03
47	الطرق البحرية للغاز	04
61	الهجمات الإرهابية في الممرات البحرية	05
67	مضيق بيرينغ	06
68	الممر الشمالي الغربي	07
69	الممر الشمالي الشرقي	08
74	الموقع الجغرافي لمضيق ملقا	09
74	عرض مضيق ملقا	10
81	الطرق البديلة لمضيق ملقا	11
83	الأساطيل الحربية الأمريكية عبر العالم	12
86	إستراتيجية عقد اللؤلؤ	13

فهرس المحتويات

الصفحة	العنوان
03	مقدمة
09	الفصل الأول: الممرات البحرية في القانون الدولي
16-11	المبحث الأول: تعريف الممرات البحرية
11	المطلب الأول: تعريف المضائق البحرية الدولية
14	المطلب الثاني: تعريف القنوات البحرية الدولية
25-17	المبحث الثاني: النظام العام للممرات البحرية
17	المطلب الأول: قواعد الملاحة في المضائق البحرية الدولية
23	المطلب الثاني: قواعد الملاحة في القنوات البحرية الدولية
32-26	المبحث الثالث: الاتفاقيات الخاصة بالممرات البحرية
25	المطلب الأول: الاتفاقيات الخاصة بالمضائق البحرية الدولية
28	المطلب الثاني: الاتفاقيات الخاصة بالقنوات البحرية الدولية
34	الفصل الثاني: دواعي الاهتمام الدولي بالممرات البحرية
46-35	المبحث الأول: جيواقتصاد الممرات البحرية
35	المطلب الأول: أهمية الممرات البحرية في التجارة الدولية
41	المطلب الثاني: الممرات البحرية و أمن الطاقة
57-46	المبحث الثاني: جيواستراتيجية الممرات البحرية
47	المطلب الأول: الممرات البحرية في الفكر الاستراتيجي

51	المطلب الثاني: الأهمية العسكرية للممرات البحرية
69-57	المبحث الثالث: جيوسياسة الممرات البحرية
57	المطلب الأول: مهددات أمن الممرات البحرية
61	المطلب الثاني: الجهود الدولية لتأمين الممرات البحرية
64	المطلب الثالث: البدائل الممكنة للممرات البحرية
71	الفصل الثالث: دراسة حالة مضيق ملقا
78-72	المبحث الأول: الأهمية الاستراتيجية لمضيق ملقا
72	المطلب الأول: الموقع الجغرافي والوضع القانوني لمضيق ملقا
75	المطلب الثاني: الأهمية الاقتصادية لمضيق ملقا
77	المطلب الثالث: مهددات أمن مضيق ملقا
85-79	المبحث الثاني: التنافس الدولي حول مضيق ملقا
79	المطلب الأول: الإهتمام الأمريكي بمضيق
81	المطلب الثاني: معضلة ملقا و استراتيجية عقد اللؤلؤ الصينية
84	المطلب الثالث: موقف الهند من الاستراتيجية الصينية
89	خلاصة واستنتاجات:
93	قائمة المراجع
100	فهرس المحتويات