

الامن البحري في منطقة البحر الاحمر بعد العام ٢٠١١

١. د . قاسم محمد الجنابي /كلية العلوم السياسية /جامعة النهرين

٢. د . عماد عبد الرزاق الاسدي / مستشارة الامن القومي

المستخلص

برز الأمن البحري ولاسيما في ظلّ عالم مترابطٍ ومعلومٍ بشكلٍ بالغٍ التعقيد، كمسألة حاسمة ترتبط بالمصالح العليا للدول في جميع أنحاء العالم، وقد تمت صياغة هذا المفهوم في البداية في التسعينيات من القرن الماضي بحيث أصبح يمثل واحداً من أهم الإضافات إلى مفردات الأمن الدولي، وشهدت المضائق البحرية خلال العقود الماضية العديد من التغيرات الجيوسياسية والبيئية؛ نتيجة تسارع عملية العولمة، ونمو حجم التجارة الدولية، فضلاً عن التقدم التكنولوجي الذي مكّن من استغلال الموارد البحرية الاقتصادية التي لم تكن متاحة من قبل . واكتسبت المضائق والممرات البحرية أهمية استراتيجية في مدركات الدول؛ كونها تؤثر في مجالات الأمن الوطني الشامل، وخاصة في أبعاده السياسية والاقتصادية والعسكرية، ونظراً لتلك الأهمية فقد سعت القوى الكبرى والقوى الإقليمية المتنافسة، طامحة للسيطرة أو التواجد في تلك المضائق أو الممرات البحرية ضمن الصراع على مناطق النفوذ ذات القيمة الجيوسراتيجية، كونها ممراً للتجارة الدولية بشكل عام، والنفط والغاز بشكل خاص، وفي حال تعرضت هذه الممرات والمضائق البحرية إلى أي اختناقات أو تهديدات عسكرية أو أمنية فإن الأسواق العالمية التجارية والنفطية ستعرض إلى أزمات ذات أبعاد متعددة ومستويات مختلفة .

الكلمات المفتاحية

الامن البحري، المضائق البحرية، القرصنة، أمن الطاقة، الارهاب البحري .

Maritime security in the Red Sea region after 2011

Prof.Dr.Qassem Mohammed Al-Janabi / College of political science / Nahren University.

Dr.Emad Abd Al-Razaq Al-Asadi / Nation; Security adviser

Abstract

Maritime security has emerged, especially in a highly complex, interconnected and globalized world, as a critical issue related to the supreme interests of countries around the world. This concept was initially formulated in the nineties of the last century, so that it has come to represent one of the most important additions to the vocabulary of international security. As a result of the acceleration of the globalization process, the growth in the volume of international trade, in addition to technological progress that enabled the exploitation of economic marine resources that were not available before. Straits and sea lanes have gained strategic importance in the perceptions of countries. Because it affects the areas of comprehensive national security, especially its political, economic and military dimensions, and given that importance, the major powers and competing regional powers have sought Aspiring to control or be present in those straits or sea lanes within the conflict over areas of influence of geostrategic value, as they are a corridor for international trade in general, and oil and gas in particular, and if these sea lanes and straits are exposed to any bottlenecks or military or security threats, the global commercial markets will Oil will be exposed to crises of multiple dimensions and different levels.

Keywords

maritime security, sea straits, piracy, energy security, maritime terrorism

المقدمة

يمثل الأمن البحري ولاسيما في ظلِّ عالمٍ مترابطٍ ومعولٍ بشكلٍ بالغٍ التعقيد، مسألة حاسمة ترتبط بالمصالح العليا للدول في جميع أنحاء العالم، وقد تمت صياغة هذا المفهوم في البداية في التسعينيات من القرن الماضي بحيث أصبح يمثل واحداً من أهم الإضافات إلى مفردات الأمن الدولي، وشهدت المضائق البحرية خلال العقود الماضية العديد من التغيرات الجيوسياسية والبيئية؛ نتيجة تسارع عملية العولمة، ونمو حجم التجارة الدولية، فضلاً عن التقدم التكنولوجي الذي مكّن من استغلال الموارد البحرية الاقتصادية التي لم تكن متاحة من قبل. واكتسبت المضائق والممرات البحرية أهمية استراتيجية في مدركات الدول؛ كونها تؤثر في مجالات الأمن الوطني الشامل، وخاصة في أبعاده السياسية والاقتصادية والعسكرية، ونظراً لتلك الأهمية فقد سعت القوى الكبرى والقوى الإقليمية المتنافسة، طامحة للسيطرة أو الوجود في تلك المضائق أو الممرات البحرية ضمن الصراع على مناطق النفوذ ذات القيمة الجيوسراتيجية، كونها ممراً للتجارة الدولية بشكل عام، والنفط والغاز بشكل خاص، وفي حال تعرضت هذه الممرات والمضائق البحرية إلى أي اختناقات أو تهديدات عسكرية أو أمنية فإن الأسواق العالمية التجارية والنفطية ستعرض إلى أزمات ذات أبعاد متعددة ومستويات مختلفة.

من نافلة القول إنه يوجد في العالم ما يُقارب الـ (٦٦) مضيقاً وممرّاً بحرياً، إلا أن منطقة الشرق الأوسط تحظى بنصيب وافر من المضائق البحرية ذات الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية والعسكرية والتي ازدادت أهميتها بعد اكتشاف النفط والغاز وتركزهما بالقرب من هذه المضائق كمضيق هرمز وباب المندب. وقد ازدادت أهمية المضائق والممرات البحرية اليوم أكثر من أي وقت مضى؛ بسبب التهديدات المتصاعدة للملاحة عبرها، على خلفية حالة الاحتقان والتأزم في العلاقات بين دول الإقليم من جهة وبين بعض القوى الإقليمية والقوى العظمى من جهة أخرى، وتعاظم تلك الأهمية بالنظر إلى الثروات الهائلة من البترول والغاز الطبيعي التي تزخر بها المنطقة العربية، ولأهمية إمدادات الطاقة للاقتصاد العالمي؛ ولعل ذلك ما يفسر اهتمام القوى العظمى والقوى الإقليمية على حدٍ سواء بأمن الممرات البحرية، وسعيها لإطلاق مبادرات وإنشاء تحالفات لتأمينها.

كما تُعدّ المضائق والممرّات البحرية في الخليج العربي والبحر الأحمر، الأخطر من حيث التهديدات الأمنية، والانعكاسات السلبية لذلك على الأمن البحري العربي برّمته، وعلى الاقتصاد العالمي أيضاً، ويُصنّف مضيق "هرمز" ثاني أهمّ المضائق في العالم وأكثرها ازدحاماً، إذ يمرّ عبره حوالي ٤٠% من الصادرات النفطية، أما مضيق "باب المندب" فهو ثالث أهمّ مضيق للشحن في العالم، إذ ينقل عبره حوالي ٤ ملايين برميل نفط يومياً، كما تمرّ به نحو ٢٠ ألف سفينة سنوياً تمثل ١٠% من حجم التجارة العالمية.

لذا باتت مسألة أمن الممرّات والمضائق البحرية مسألة حيوية بالنسبة للدول (المصدرة والمستهلكة)، إذ إنّ ما يقارب الـ (٦٥%) من النفط الخام يتجه يومياً، أو يمرّ يومياً من خلال هذه المضائق عبر ناقلات النفط العملاقة إلى الأسواق العالمية، وبذلك احتلت هذه المضائق والممرّات البحرية مكانة مقدّمة في الإدراك الاستراتيجي للقوى الإقليمية والدولية، فضلاً عن أنّها تعدّ هدفاً استراتيجياً للمنظمات الإرهابية وعمليات القرصنة البحرية التي غالباً ما تحدث بالقرب من هذه المضائق والممرّات البحرية.

ونتيجة اكتشاف الموارد البحرية الجديدة التي باتت يسهل استخراجها مع التقدّم التكنولوجي، زادت الأهمية الاقتصادية والجيوستراتيجية للمناطق الاقتصادية الخاصة في البحار، هذا فضلاً عن الأهمية المتزايدة للممرّات الملاحية التي أصبحت تحتل مكانة استراتيجية؛ لاستقرار النظام الدولي بوصفها شرايين حيوية لحركة التجارة العالمية وخطوط الإمداد والتوريد، وخلال السنوات الماضية زاد التنافس الدولي على مضيقي هرمز وباب المندب؛ وهو ما شكّلت معه تهديدات أمنية جديدة إلى جانب التهديدات التقليدية المرتبطة بعمليات القرصنة والسطو البحري التي تؤثر في الأمن البحري في تلك المضائق.

أهمية الدراسة

تمثّل أهمية الدراسة في البحث والتحليل عن المتغيرات المؤثرة في الأمن البحري بمنطقة البحر الأحمر لما لها من مكانة في مدركات القوى الإقليمية والدولية لما يشكّله هذا المضيق من أهمية في الحسابات الاستراتيجية وأثر ذلك في الأمن البحري وصراع المصالح والارادات بين تلك القوى.

إشكالية الدراسة

تطلق إشكالية الدراسة من الآتي: تشكّل الممرّات والمضائق البحرية في الشرق الأوسط إحدى أهمّ المرتكزات التي تتنافس عليها القوى الدولية والإقليمية إلى السيطرة عليها، حيث شكّلت هذه المضائق مسرحاً لتفاعلات القوى الدولية والإقليمية الرامية إلى تدعيم مستويات الهيمنة على المضائق والممرّات البحرية؛ نظراً لأهميتها الجيوسياسية والجيواقتصادية والجيوأمنية، وبذلك ينطلق البحث من التساؤل الآتي: (ما المتغيرات المؤثرة في الأمن البحري بمنطقة البحر الأحمر طبيعة التنافس الدولي على المضائق البحرية وأثره في الأمن البحري بعد العام ٢٠١١)؟

ومن خلال التساؤل في أعلاه، نستنتج تساؤلات عدّة أهمّها:

- ما الأمن البحري وما مستوياته وما أهمّ مَهْدَدَاتِهِ؟
- ما الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز وباب المندب؟
- ما المتغيرات المؤثرة في الأمن البحري بمنطقة البحر الأحمر؟

فرضية الدراسة

تطلق الدراسة من فرضية مفادها: (تعكس متغيرات السياق الراهن لبيئة التنافس الإقليمي والدولي حول المضائق البحرية، درجة من التعقيد المتولّدة؛ نتيجة التشابك المصلحي بين فريق من الفاعلين وتعارضها في الوقت نفسه مع مصالح فريق آخر، مَا يُوَدِّي إلى عرقلة الوصول إلى أمنٍ بحريٍّ يضمنُ حرية الملاحة في تلك المضائق).

حدود الدراسة

- الحدود الزمانية: وتمثّل بالمتغيرات التي حدثت بعد العام ٢٠١١ وما تضمّنته هذه المرحلة من تحولات إقليمية ودولية جراء الأحداث السياسية والعسكرية والأمنية التي رافقت ما يُعرف بـ "الربيع العربي"، مَا فسح المجال للقيام بأدوار إقليمية ودولية في المناطق ذات القيمة الاستراتيجية التي تحيط بالمضائق البحرية وبالذات مضيق هرمز وباب المندب.

- الحدود المكانية: اقتصر البحثُ على مضيق باب المندب؛ لِمَا له من أهمية استراتيجية تكاملية سياسياً واقتصادياً وعسكرياً، بالنسبة للقوى الإقليمية الطامحة والقوى الإقليمية المهيمنة.

مناهج الدراسة

لقد كان عماد هذه الدراسة المنهج الاستنباطي أي الاستدلال من الكل الى الجزء، فضلاً عن توظيف الباحث للمداخل البحثية المساعدة لتحقيق الهدف من الدراسة، كالمدخل التاريخي الذي يستحضر الماضي ليفهم الحاضر ويستقرئ المستقبل، والمدخل التحليلي المقارن، فضلاً عن المدخل الاستشرافي الذي من خلاله استشرّف الباحث متغيرات الدراسة.

هيكلية الدراسة

توزعت هذه الدراسة على مقدمة وخاتمة وثلاثة مباحث تطرقنا في الاول الى مفهوم الامن البحري ومستوياته ومهدداته في حين خصص المبحث الثاني الى البحث الاهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب اما المبحث الثالث فقد تناولنا فيه المتغيرات المؤثرة في الامن البحري بمنطقة البحر الاحمر .

المبحث الأول

الأمن البحري (المفهوم والمستويات والتهديدات)

إن الأمن البحري هو أحد أحدث الإضافات إلى مفردات الأمن الدولي، تمت صياغة هذا المفهوم في البداية في التسعينيات، وقد حظي باهتمام متزايد بسبب تزايد المخاوف بشأن الإرهاب البحري منذ العام ٢٠٠٠، وتساعد القرصنة الحديثة قبالة سواحل الصومال وأماكن أخرى، والجرائم البحرية مثل الاتجار بالبشر، والأهمية المتزايدة في الآونة الأخيرة سنوات ما يسمى بـ "الاقتصاد الأزرق" (*) والقضايا المتعلقة بحماية البيئة البحرية وإدارة الموارد (١).

أولاً: مفهوم الأمن البحري

يختلف تعريف مصطلح الأمن البحري ولا يوجد تعريف مُتفق عليه دولياً، غالباً ما يُستخدم المصطلح لوصف كل من التحديات الإقليمية والدولية الحالية والجديدة للمجال البحري. تُمكن شخصية كلمة (الطنانة) الجهات الفاعلة الدولية من مناقشة هذه التحديات الجديدة من دون الحاجة إلى تحديد كل جانب من جوانبها محل الخلاف (٢).

عرّفت البحرية الأمريكية "عمليات الأمن البحري" على أنها "تلك العمليات التي تتضمن حرية الملاحة، وتدفق التجارة وحماية موارد المحيطات، وكذلك تأمين المجال البحري من تهديدات الدولة القومية والإرهاب وتهريب المخدرات، وغيرها من أشكال الجريمة العابرة للحدود الوطنية، والقرصنة وتدمير البيئة والمجرة غير القانونية عبر البحار" (٣) أما بالنسبة إلى الشركات العاملة في صناعة النقل البحري، فإن الأمن البحري يركز بشكل خاص على ضمان الوصول الآمن للبضائع إلى وجهتها من دون التعرض لنشاط إجرامي (٤).

وهناك تعريفات أخرى تركز على الأبعاد الاقتصادية للأمن البحري، وذلك نظراً للارتباط القوي بين مفهوم الأمن البحري من ناحية، والأوضاع الاقتصادية للدول من ناحية أخرى. يُعدّ تعريف الأدميرال إيرنست ريوتا العام ١٩٥٦ من أهم تعريفات الأمن البحري، إذ يرى أن هذا المفهوم (يمكن أن يُعدّ بالمعنى العسكري التقليدي حماية

للوطن واقتصاد الأمة من الهجمات العسكرية البحرية التقليدية). إن اتفاقية الأمم المتحدة للبحار لعام ١٩٨٢م تُقدم تعريفاً واضحاً لمصطلح الأمن البحري، بل كانت هناك إشارات محدودة لمفهوم الأمن، كما يتضح في حديثها على سبيل التحديد على حق المرور البريء، وإيرادها عدداً من الأمثلة على السلوك الذي يمثل إخلالاً بهذا المبدأ، وذلك بما يضمن النظام والأمن في الدولة الساحلية، ووفقاً للاتفاقية، فإن تهديدات أمن الدولة في بحرها الإقليمي، يشمل عدداً من الأعمال أبرزها الأنشطة العسكرية لدولة معادية، مثل القيام بأية مناورة أو تدريب بأسلحة من أي نوع، أو أي عمل يهدف إلى جمع المعلومات تضرّ بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها، وكذلك القيام بإطلاق أية طائرة أو إنزالها أو تحميلها، كما يشمل كذلك أنشطة صيد السمك أو أنشطة البحث أو المسح^(٥).

ثانياً: أهداف الأمن البحري

إن الهدف الرئيس للأمن البحري هو ضمان حماية الركاب والأطقم والعاملين بالموانئ والمرافق المينائية والسفن والمنشآت الثابتة التي تقوم بخدمة النقل البحري ضد الأعمال غير المشروعة، وذلك من أجل تحقيق مستوى موحد للأمن البحري يتم ذلك من خلال السلطة المناسبة للأمن البحري (التي قد تكون أو لا تكون سلطة الدولة البحرية) بوضع سياسة أمنية شاملة مدعومة قانوناً بالأحكام المناسبة التي سيتم تنفيذها من قبل العديد من الكيانات المشاركة في أي هيكل مجري.

وعلى الرغم من ذلك، فإن التحدي الأكثر بروزاً يتمثل في الحوادث التي تتعرض لها وسائط النقل المدنية وهي تجوب البحار والمحيطات، وخاصة في المضائق البحرية، التي تعدّ المكان الأكثر تعرضاً للهجوم على السفن والناقلات والاعتداء على أطقمها وممتلكاتها، وترمي هذه الحوادث بداعياتها المباشرة على الإمدادات وأمن الطاقة والأمن البيئي للبحار والشواطئ، والتي تمثل تهديداً رئيساً للأمن البحري الدولي. وتتلخص مبادئ الأمن البحري في الآتي^(٦):

١. وضع نظام للسلامة والأمن يسمح للنقل البحري أن يعمل في بيئة ومناخ آمن وسالم وخالٍ من التدخل غير المشروع.

٢. وضع التشريعات والإجراءات الضرورية لمعرفة الحكومات لضمان بيئة سالمة وآمنة ومستقرة.

- ٣ . تنفيذ إجراءات أمنية متناسقة ومتوافقة مع الفصل الحادي عشر (الجزء الثاني) من خلال الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS) وتوجيهات المدونة (ISPS code) والصادرة من قبل المنظمة البحرية الدولية لمواجهة كافة التهديدات .
- ٤ . قيام الدول بمقاضاة أي شخص من الذين يرتكبون الأعمال الغير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية .

ثالثاً: مستويات الأمن البحري

يرتبط الأمن البحري بجميع مستويات الأمن المتعارف عليها داخل المجتمع الدولي، ومعنى ذلك أن الأمن البحري يتربط بجميع درجات الهرم الأمني، ولا يوجد تدرجات مستقلة لهذا المفهوم على جميع مستويات الهرم الأمني؛ لأن التدرج الهرمي لمفهوم الأمن بأشكاله المتعددة بداية من أمن الأفراد داخل المجتمع المحلي، والوطني ثم التدرج إلى الاتساع نسبياً؛ يُعطي كافة قطاعات المجتمع الوطني، ويسمى مفهوم الأمن القومي ثم مفهوم الأمن الإقليمي الذي يعد بمثابة التدرج الثالث، والأكثر اتساعاً في التدرج الهرمي لمفهوم الأمن بأشكاله المتعددة، وفي نهاية التدرج الهرمي وهي القاعدة ذات النطاق المتسع والتي اقترنت بمفهوم شمولي يُطلق عليه الأمن العالمي الدولي .

إن الأحداث التي جرت في البحار جعلت الأمن البحري يتضمن استراتيجيات خاصة لتحقيق ما يسمى (الأمن البحري) بعد أن اتسمت تلك الاستراتيجيات بالشمولية، لحماية المصالح البحرية للأوطان كافة، انطلاقاً من خمسة محاور عملية طُوِّرت تباعاً تقوم تلك الاستراتيجيات على مبادئ وركائز أساسية تجعلها قابلة للتطبيق على أرض الواقع، وهي (٧) :

- ١ . التنسيق بين الدول وتوحيد العمل .
- ٢ . استشراف التهديدات الآتية والوقاية منها .
- ٣ . استخدام الموارد البحرية بطرق مدروسة لتجنب الأضرار الطبيعية، ولتحقيق استدامتها والحفاظ على مواردها .
- ٤ . القدرة على مواجهة التحديات بشكل مرن .
- ٥ . تحسين الأمن السيرياني في البيئة البحرية .

يتبين مما سبق أن الأمن البحري بوصفه مصطلحاً حديثاً يكون على استراتيجيات تشمل القوات الجوية، والبحرية، والبرية للعمل بشكل مشترك، مقارنةً بتلك الاستراتيجيات القديمة التي لا تقوم بهذا العمل التكاملي، وتحاول الاستراتيجيات الحديثة الاستفادة من هذا التكامل قدر الإمكان وإذا تأملنا المقصود بمفهوم مصطلح الأمن نجدُ تعدّد تعريفاته المختلفة من الحماية ضد تدخل الأعداء، أو حماية الموارد، وحماية السيادة، إلى حماية النظام الداخلي أو الإقليمي في تعريفات الأمن والأمن الإقليمي، إلى حماية الحياة الفطرية والطبيعية ولاسيما في البحر الإقليمي^(*) العراقي الذي يزخر بالثروات الطبيعية المختلفة.

رابعا: تهديدات الأمن البحري

تعدّ تهديدات الأمن البحري من القضايا التي تؤثر على حرية الملاحة قديماً وحديثاً وخاصةً مع أهمية أعالي البحار، وأدت دوراً حيوياً في التجارة الدولية، ولذلك كان هناك اهتمام دولي متعاظم بتهديدات الأمن البحري، وعُنيت الدول المختلفة بالإسهام في جهود تأمين الملاحة الدولية ووقف التهديدات التي تعرّضها^(٨).

وأقر الأمين العام للأمم المتحدة بأنه لا يوجد تعريف متفق عليه للأمن البحري، وبدلاً من ذلك حدّد الأنشطة التي يُنظر إليها عموماً على أنها تمثل تهديداً للأمن البحري، ففي تقريره للعام ٢٠٠٨ حول المحيطات وقانون البحار، حدّد الأمين العام سبعة تهديدات للأمن البحري، تتمثل في الآتي^(٩):

١. التنافس والصراعات الإقليمية والدولية.
٢. القرصنة والسطو المسلح على السفن، التي تهدد بشكل خاص أمن الملاحة والتجارة.
٣. الأعمال الإرهابية التي تنطوي على تهديد النقل البحري والمنشآت البحرية.
٤. الاتجار غير المشروع بالأسلحة وأسلحة الدمار الشامل.
٥. الاتجار غير المشروع في المخدرات، خاصة أن حوالي ٧٠% من إجمالي كمية المخدرات تتم مصادرتها في أثناء أو بعد نقلها عن طريق البحر.
٦. الهجرة غير الشرعية عن طريق البحر والاتجار بالبشر.
٧. الصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم.
٨. التهديد السيبراني.
٩. التغير المناخي.

التنافس والحروب والصراعات

إنّ التنافس على المضائق وممرات الملاحة الدولية وإنشاء القواعد العسكرية البحرية للتحكم في مساراتها تثير قلق الكثيرين، لأنّه قد يخلق في المستقبل ساحات لتصفية الحسابات بين الدول الإقليمية أو القوى الدولية، مما يحمل تهديدات أمنية واسعة تهدّد بتفجير الصراعات حول تلك المضائق والممرات الملاحية الدولية التي تتسم بعض الدول المطلة عليها بالهشاشة والضعف الشديد والتي قد تجد نفسها متورطة في حرب تدار على أراضيها بالوكالة من قبل القوى الدولية وستعاني من جراء تداعياتها .

وتتملّ أبرز تهديدات الأمن البحري في الوقت الراهن في الصراع التقليدي على حدود المناطق الاقتصادية الخالصة بين الدول المتشاطئة لبحر الصين الجنوبي والشرقي، فضلاً عن تهديدات الأمن البحري في منطقة الخليج العربي بالقرب من المضائق البحرية، وكذلك استهداف بعض الدول للناقلات التابعة لخصومها، ويلاحظ أنّ القاسم المشترك لكل هذه العمليات هو توظيف الأدوات نفسها في تهديد الأمن البحري والتي يتم الإشارة إليها في الأدبيات باسم "العمليات الرمادية في المجال البحري" (*) (١٠) .

القرصنة

يمكن تعريف القرصنة البحرية بأنّها "الجرائم أو الأعمال العدوانية والسلب والعنف المرتكبان في البحر ضد سفينة ما أو طاقمها أو حمولتها"، كما يمكن تعريف القرصان بأنّه "المغامر الذي يجوب البحار لنهب السفن التجارية، وقد استخدمت كلمة قرصان في العام ١٤٠ ق م من جانب المؤرخ الروماني "بوليبوس" كما أشار إليها المؤرخ اليوناني "بلوتوك" عام ١٠٠م ليعبر عنها عن أقدم تعريف واضح للقرصنة، فقد وصف القرصنة بأنهم "أولئك الأشخاص الذين يهاجمون من دون سلطة قانونية ليس فقط السفن ولكن المدن الساحلية أيضاً .

وتتخذ معظم أعمال السرقة والقرصنة في الممرات البحرية شكل سرقات الموانئ أو نهب السفن (سواء في المياه الإقليمية أم في أعالي البحار) وتميل الهجمات إلى وجود عناصر عنف مرتبطة بها، بما في ذلك في أعالي البحار، مع إطلاق النار على أفراد الطاقم أو رميهم في البحر في مثل هذه الحالات، عادةً ما تُترك السفن للانجراف، الأمر الذي يكون له آثار كبيرة على سلامة الملاحة البحرية في الممرات البحرية شديدة الازدحام (١١) .

الإرهاب البحري

الإرهاب البحري يحدث نتيجة للتنافس السياسي بين الدول أو الصراع أو الحروب وهنا يتم استخدام البحار والممرات المائية كجزء من الصراع أو الحرب، ويمثل الإرهاب تهديداً للأمن البحري ومن ثم لأمن الطاقة إذ يمكن جذب الإرهابيين إلى الناقلات والبنية التحتية للطاقة نظراً لقيمتها الرمزية ولإمكانية أن يكون للاضطراب تأثير سلبي على الاقتصاد العالمي.

لقد شهد المحيط الهندي والمياه المتاخمة له عدة أعمال إرهابية فعلية أو محاولات إرهابية منذ العام ٢٠٠٠، ومن الأمثلة البارزة التفجير الانتحاري لناقلة النفط الخام الضخمة في ليمبورغ عام ٢٠٠٢، والهجمات على خور العمية ونفط البصرة في العراق العام ٢٠٠٤، والضربات المخطط لها على خطوط الغاز تحت الماء الممتدة بين إسرائيل ومصر العام ٢٠٠٩، ومحاولة استهداف السفن الغربية العابرة لقناة السويس في العام ٢٠٠٩، وفي ٥ أيار ٢٠٠٩، أصدر تنظيم القاعدة الإرهابي مذكرة بيان عالمي يحث الجهاديين على مهاجمة مواقع إنتاج النفط ومعالجته كجزء من حرب اقتصادية أوسع ضد الغرب^(١٢) وكان يُنظر إلى هذه الدعوة إلى حمل السلاح على أنها ذات صلة خاصة بالمحيط الهندي؛ نظراً لأهميتها كونها ممراً دولياً بحرياً يحمل أكثر من خمسة إمدادات للطاقة في العالم وفي تموز ٢٠١٠، تعرضت ناقلة نفط مملوكة لليابان لأضرار في مضيق هرمز فيما يعتقد أنه هجوم إرهابي، وقد أعلنت كائب عبد الله عزام، وهي جماعة محسوبة على القاعدة، مسؤوليتها عن هذا الحادث^(١٣).

لما تقدم، فإنه من الواضح أن حماية الأمن البحري كان ولا يزال جوهر أمن القوى الإقليمية والدولية، وأن جل التهديدات الأمنية الإقليمية التي تواجه تلك القوى تندرج ضمن تهديدات الأمن البحري إذ إن الممرات المائية الدولية كانت ولا تزال من مقومات النفوذ والتأثير الدولي إضافة إلى دورها في تحقيق توازن القوى الإقليمي كونها محذاً لطبيعة النظام العالمي في الوقت ذاته.

الأعمال غير المشروعة

تأوي العديد من البحار مجموعات واسعة من الشبكات والمنظمات الإجرامية التي تدير عمليات التجار وتهريب راسخة في مختلف أنحاء العالم، وتستفيد هذه المجموعات من الحكومات الضعيفة، الفساد المستشري، الحدود

البحرية الواسعة العُرْضة للاختراق، الظروف الأمنية الضعيفة ونُدرة التنسيق الإقليمي، ولاكتساب فهم واضح لكيفية تفاعل نشاطات الاتجار المختلفة تدعو الحاجة إلى إجراء تحليل لتلك التهديدات، وأهمها ما يأتي:

١. التجارة غير المشروعة
٢. الهجرة غير المشروعة
٣. الصيد غير المشروع

التهديد السيرانى

التغير المناخى

من الموضوعات الكثيرة التي تتطلب اهتماماً فورياً تأثير تغيّر المناخ على البيئة البحرية العالمية، وبالرغم من أنّ المحيط هو أكبر موطن من نوعه على كوكبنا، وهو نظام يرتبط ارتباطاً وثيقاً ببقاء الجنس البشرى، فإنّ تغيّر المناخ وتأثير الانبعاثات المتزايدة من ثاني أكسيد الكربون على المحيطات قد سيطر بشكل كبير على تغيّر المناخ، حيث تنبج المحيطات نصف حجم الأوكسجين المتاح لدينا، وكانت ولا تزال أفضل حليف لنا في الجهود المبذولة للحد من تغيّر المناخ، ذلك فضلاً عن دورها في تنظيم مناخ الأرض ودرجة حرارتها، وتوفير الغذاء والماء، كما أنّها موطن لمئات الآلاف من فصائل الكائنات الحية^(١٤).

المبحث الثاني

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب

يُعدُّ مضيق باب المندب من الممرات المائية المهمة في تاريخ البشرية على مر العصور، إذ تأتي أهميته الاستراتيجية من خلال موقعه ومكاته الجيوسياسية؛ لأنه يربط ثلاث قارات فأصبح همزة وصل بينهما فضلاً عن أنه المجرى الذي يصل بين محيطين المحيط الهندي حتى المحيط الأطلسي، وعلى الرغم من التقدم التقني في وسائل النقل لم يجد على الإطلاق أو يقلل من أهمية البحر الأحمر كممر مائي عالمي تعبده عشرات السفن التجارية العملاقة يوميا وتجوب في مياهه وشواطئه الزوارق والمدمرات والغواصات الحربية، فضلاً عن الوجود العسكري لجيوش دول المنطقة، وقواعد لقوى من خارجها .

اولاً: الخصائص الجيوپوليتيكية للبحر الأحمر

البحر الأحمر حوض طويل ضيق يأخذ شكل المستطيل غير المنتظم، يبلغ طوله من باب المندب جنوباً إلى مدخل السويس شمالاً نحو ١٩٠٠ كيلومتر (١٢٠٠) ميل، ويمتد بين خطي عرض (٣٦،١٢) وأقصى عرض ٢٠٤ كيلومتر عند مصوع أقل عرض ١٩ كيلومتر عند باب المندب، وتصل أعماق نقطه في مائه إلى عمق (٢٦٣٥) متراً تحت سطح البحر، ومتوسط العمق (٤٩١) متراً، ويبلغ سطح البحر الأحمر (٤٣٧٩٦٩) كيلومتر مربع، ويقدر حجم مائه بنحو ٢١٥ ألف كيلومتر مكعب^(١٥)، أما ساحل البحر الأحمر فيبلغ طوله ٥٥٦٤،٢ كيلومتر أي (٣٠٦٩) ميل، وموزع بين الدول وكما مبين في الجدول رقم (١)^(١٦).

جدول (١) سواحل الدول المطلة على البحر الأحمر

ت	الدولة	طول الساحل	النسبة المئوية
١	السعودية	١٨٩٠ كم	٣٣,٩
٢	مصر	١٤٢٥ كم	٢٥,٥٧

٣	إريتريا	١٠١٢ كم	١٨,١٦
٤	السودان	٧١٧ كم	١٢,٨٧
٥	اليمن	٤٤٢ كم	٨,١١
٦	جيبوتي	٤٠ كم	٠,٧١
٨	فلسطين	١١,٢ كم	٠,٢

المصدر: أحمد محمد الاصبحي، اطلاله على البحر الأحمر والنزاع اليمني-الإريتري، دار البشير، عمان، ٢٠١٦، ص ١٤-١٥، ص ٧٠.

يقع البحر الأحمر بين السواحل الغربية لشبه الجزيرة العربية وقارة أفريقيا وتطل عليه كل من السعودية ومصر والسودان واليمن والأردن وإريتريا وجيبوتي ويلاحظ أن للبحر الأحمر موقعاً استراتيجياً لحركة النقل البحرية، إذ يتصل من الجنوب بالحيط الهندي عن طريق مضيق باب المندب ويمتد شمالاً حتى يصل إلى شبه جزيرة سيناء في مصر وهناك يتفرع إلى خليج العقبة وخليج السويس الذي يؤدي إلى قناة السويس^(١٧).

وبعدُ بحيرة شبه عربية، عدا شواطئ محدودة لكل من إريتريا وإسرائيل، وهوشريان ملاحي مهم للتجارة الدولية، وخاصة النفط، بين مصادره جنوباً وأسواقه شمالاً عبر قناة السويس. وتتحكم فيه مضائق عدة، مثل باب المندب جنوباً، وقناة السويس شمالاً وتوجد مجوذه عدة جزر هامة تتحكم وتسيطر على المجرى الملاحي كالآتي:

أ. الجزر التابعة لليمن وأهمها (حنيش وجبل الطير)، التابعة لإريتريا (أرخيل دهل) المكون من عدة جزر أهمها دهل وحالب التي تستأجرها إسرائيل تحسباً لتأمين باب المندب وعدم إغلاقه في وجه الملاحة الإسرائيلية كما قامت به مصر إبان حرب أكتوبر (١٩٧٣م).

ب. أهم الجزر السعودية (فرسان) والسودانية (سواكن) والمصرية (جوبال وشدوان).
يكتسب البحر الأحمر أهمية استراتيجية واقتصادية وجمالية وذلك لوجود عدة جزر مختلفة الأحجام تقدر بنحو (٥٢١) جزيرة ومعظم هذه الجزر صغيرة المساحة، وبعضها مرجانية غير مسكونة، أما عدد الجزر الكبيرة فهي

محدودة للغاية. وأهمها جزر زقر وحنيش الكبرى ودهلك وفرسان وكرمان وبريم وصنافير وتيران وغيرها ولكن هذه الجزر بمجملها لها أهميتها العسكرية والاستراتيجية والاقتصادية، إذ تُعدُّ محطات انتظار وتوطين للسفن الحربية والتجارة وقواعد عسكرية مهمة، فضلاً عما تحويه من ثروات اقتصادية هائلة^(١٨).

يتضح مما سبق أن سواحل البحر الأحمر تقاسمها تسع دول هي (السعودية، مصر، السودان، إريتريا، الأردن، إسرائيل، اليمن، جيبوتي) وتمتد كل من السعودية ومصر بأطول سواحل تطل على البحر الأحمر بينما لا تتعدى واجهة الأردن الساحلية ٢٧ كم، وطول واجهة (إسرائيل) ١١٠٢ كم، ولا تمتلك هاتان الدولتان أية جزر في البحر الأحمر، كما أن السواحل العربية من الناحية الجغرافية تشكل نسبة ٩٠,٦% من مجموع سواحلها، فالبحر الأحمر يقع في مركز الكتلة العربية سواء من الناحية الجغرافية أو من الناحية القومية.

خارطة (١) الموقع الجغرافي للبحر الأحمر



المصدر: شبكة المعلومات الدولية، على الرابط:

<https://www.aa.com.tr/ar/%D8%A7%D9%84%>

وأخيراً، ينتهي البحر الأحمر بستة ممرات مائية، ثلاثة ممرات في شماله هم مضائق (جيبيل، تيران، قناة السويس) وفي جنوبه ينتهي بمضيق باب المندب، وله ممران الشرقي ويسمى الاسكندر وعرضه نحو ٣٠٢ كم، وهو ضحل وترسب في قاعه الرمال والحصى، أما الممر الغربي ويسمى ممر ميون أو (ميمون) تيمناً بسعته التي تبعث على الأمان والاطمئنان ويبلغ اتساعه ١٦ كم بعمق يتراوح بين (٥٠-١٧٠ متراً) وبذلك يستوعب هذا الممر الملاحة لجميع السفن بما فيها السفن العملاقة^(١٩).

هكذا يُعدُّ البحر الأحمر جغرافياً بحراً متوسطياً شبه داخلي يقسم الدول العربية على شطرين الأول آسيوي والثاني إفريقي، فهو بهذا يمثل عامل فصل أو همزة وصل بين شطري الوطن العربي ولعلنا لانعدو جانب الحقيقة إذا قلنا، إن المفهوم الجيوبولتيكي للبحر الأحمر أكثر اتساعاً من البحر الأحمر الجغرافي، وذلك لأن المفهوم الجيوبولتيكي لا يقتصر على الوحدات السياسية التي تطل على البحر الأحمر مباشرة، بل يتعدى ذلك ليشمل الوحدات السياسية التي ترتبط سياسياً أو اقتصادياً أو عسكرياً أو استراتيجياً بالبحر الأحمر^(٢٠).

وعلى وفق ذلك فإن منطقة القرن الإفريقي تدخل في ضمن نطاق البحر الأحمر الجيوبولتيكي، فهي تحكم في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر وترتبط به ارتباطاً يكاد يكون عضوياً، كما أن منطقة الخليج العربي يمكن أن تدخل في الحيز الجيوبولتيكي للبحر الأحمر، على اعتبار أن معظم صادراتها النفطية تمر عبر البحر الأحمر^(٢١) فنقط الخليج العربي الذي تحكّر معظم إنتاجه وتجارته الشركات الأمريكية يعتمد اعتماداً كبيراً على البحر الأحمر بوصفه المجال الحيوي لصادراته^(٢٢) وطالما أن منطقة الخليج العربي تدخل في ضمن النطاق الجيوبولتيكي للبحر الأحمر، فإن أي تغيير أو انخفاض من إنتاج النفط من منطقة الخليج العربي يؤثر سلباً في مدى الحركة في البحر الأحمر وعلى دخل قناة السويس من العملات الحرة. والعكس صحيح تماماً، إذ إن أي إغلاق للبحر الأحمر أو قناة السويس أو أي تهديد لهما يؤثر في معدل تدفق النفط من منطقة الخليج العربي على اعتبار أن قناة السويس والبحر الأحمر هما أقصر طريق لموارد دول الخليج العربي من أوروبا، كما أنهما أقصر طريق أيضاً لصادراتهم إليها، ولعل هذه المعادلة تنطبق أساساً على السعودية بوصفها الدولة التي تقع في ضمن نطاق الخليج العربي والبحر الأحمر^(٢٣) وهكذا فإن ما يؤثر بالسلب واليجاب في أمن الخليج العربي يؤثر بالقدر نفسه في أمن البحر الأحمر، كذلك في أمن البحر الأحمر يؤثر في أمن الخليج العربي، ويتضح ذلك الارتباط من عوامل عدة أهمها: قرب المنطقتين جغرافياً وانتماء أغلب الدول في المنطقتين إلى الدول العربية.

ثانياً: الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب

يقع مضيق باب المندب بين جمهورية اليمن وجمهورية جيبوتي جغرافياً، ويوجد فيه جزيرة (بريم) التي كانت تخضع للسيطرة البريطانية حتى العام ١٩٦٧ إذ يبلغ مساحة الجزيرة قرابة (١٢) كم^٢، ولا يُعدُّ الفاصل المائي بين جزيرة بريم والشاطئ اليمني صالح للملاحة، بينما يُعدُّ الفاصل المائي بين الجزيرة والساحل الجيبوتي هو الوحيد الصالح للملاحة البحرية بعرض (٢٧) كم^(٢٤)، وعمق (٣٠٠)، مترو يطلق على هذا الممر تسمية ممر (ميون)، أو الممر الغربي، في حين يبلغ عرض الممر الشرقي ٣ كم ولا يتجاوز عمقها ٢٦ مترو يطلق عليه تسمية ممر (إسكندر) أو الممر الصغير وينحصر هذا الممر بين الجزيرة والساحل الشرقي بالقرب من تنوء عند الساحل اليمني يُدعى بـ (الشيخ سعيد)، ويعود سبب عدم صلاحية الملاحة السفن الكبيرة، لتناثر الجزر والصخور البركانية فيه التي تسمى بجزر (الآخوة الثمانية)، وهو ما أدى قديماً إلى كثير من الحوادث البحرية حتى اشتهر المضيق بـ (باب الدموع) أو باب المندب، ويُعدُّ باب المندب مفتاح المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، إذ إنَّ عرضه كاملاً لا يُعدُّى ٣٠ كم ممتداً من رأس (مهنّا) على البر الشرقي اليمني في الجانب الآسيوي إلى رأس (سيان) على البر الغربي الجيبوتي في الجانب الأفريقي، وطبوغرافياً هو مضيق طولي ذو حواف صخرية مرتفعة^(٢٥)، ينظر الخريطة رقم (٤).

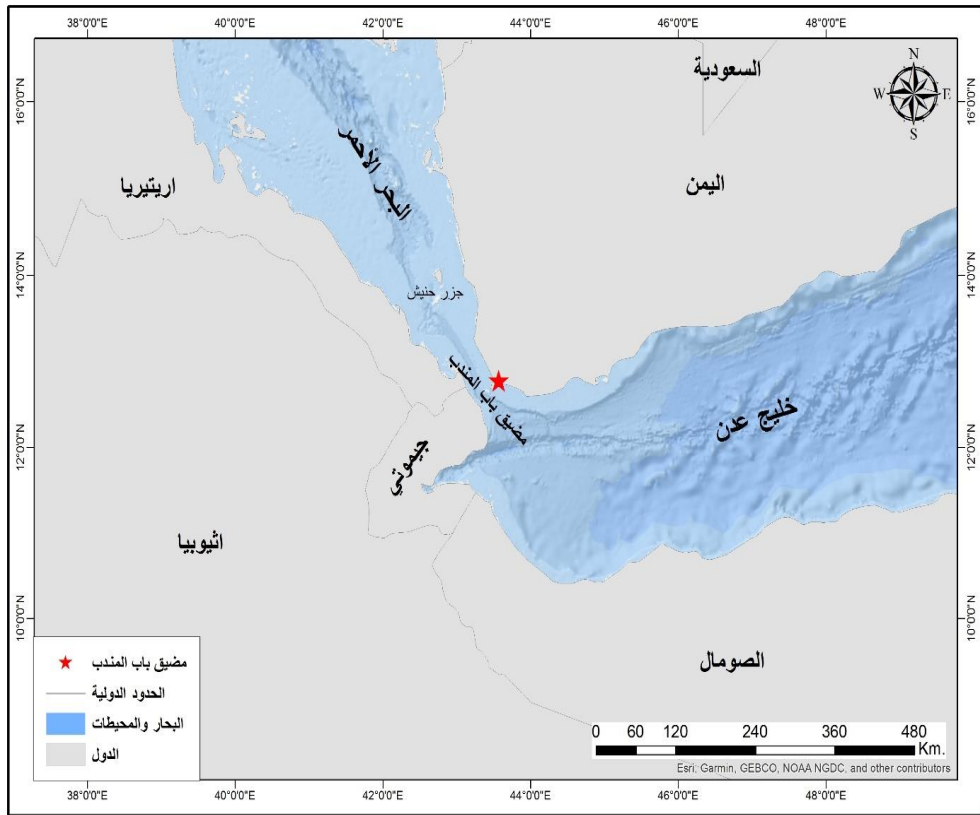
جيولوجياً تكون مضيق باب المندب والبحر الأحمر بواسطة الحركة التكوينية العظمى، التي حصلت في الحقبة الجيولوجية الثالثة فأتجت التصدع الأعظم الممتد من سفح جبل الشيخ شمالاً عبر وادي الأردن فوادي عربية فالبحر الأحمر ومضيق باب المندب فوادي الشق الأعظم عبر (القرن الأفريقي) *، فلكياً يقع المضيق ضمن الإحداثيات ١٢,٢٨ شمالاً و ٤٣,١٩ شرقاً و ١٢,٤٠ شمالاً و ٤٣,٢٧ شرقاً^(٢٦).

قانونياً يُعدُّ مضيق باب المندب من المضائق، التي تخضع لأحكام الأمم المتحدة لقانون أعالي البحار للعام ١٩٨٢ ويُعدُّ من المضائق الدولية، التي تخضع الملاحة البحرية فيه إلى نظام المرور العابر والذي لا تحتاج فيه السفن بما فيه الحرية إلى إذن مسبق^(٢٧).

اقتصادياً منذ حفر قناة السويس وربط البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط تحول باب المندب إلى واحد من أهم ممرات النقل والمعابر البحرية بين أوروبا وحوض البحر الأبيض من جهة والمحيط الهندي وشرق أفريقيا من جهة أخرى إذ يُعدُّ رابع أكبر المضائق البحرية من حيث مرور الصادرات النفطية المتجهة إلى أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية ويحتل مركز عالمياً مقدماً في حركة الملاحة البحرية المارة عبره^(٢٨).

وإنَّ ما يَتمتع به مضيق باب المندب من أهميَّة استراتيجية لا تقل أهميَّة عن مضيق جبل طارق، فهو المخرج المائي الوحيد للنشاط التجاري والملاحي البحري للمحيط الأطلسي عبر البحر المتوسط، ويُمثِّل أحد المنافذ الرئيِّسة المهمة للنشاط النفطي الخليجي بشكل خاص، وكذلك الممر الأقرب والاجباري الوحيد للنشاط التجاري البحري بين المحيط الهندي بدول حوض البحر المتوسط كافة وغرب أوروبا^(٢٩).

خارطة (٢) الموقع الجغرافي لمضيق باب المندب



المصدر: من عمل الباحث.

ثالثاً: الأهمية الاقتصادية لمضيق باب المندب

برزت الأهمية الاقتصادية للبحر الأحمر، وأصبحت أكثر وضوحاً بعد افتتاح قناة السويس، إذ فرض هذا الممر البحري الهام بحكم موقعه الجغرافي الاستراتيجي أهميته بوصفه شرياناً رئيساً للمواصلات بين الشرق والغرب، لاسيما بعد التقدم الكبير في التقنية الملاحية البحرية، وكذلك بعد عمليات التطوير التي أجريت بالتعاقب على القناة عبر التوسعة وزيادة الأعماق الملاحية بشكل يتلاءم مع التطور الحاصل في أحجام الناقلات وبواخر وسفن الشحن التجارية البحرية وحمولاتها بالمقارنة مع العقود الماضية، مما انعكس إيجاباً على تجارة الدول المطلة على البحر الأحمر ولاسيما تجارة وتصدير النفط الخام، ويعود ذلك إلى ميزة اقتصادية مهمة تتمثل في اختصار زمن الرحلات التجارية الملاحية، وما يترتب عليها من مكاسب اقتصادية متعلقة بتقليل المدة الزمنية للرحلات، وكذلك تقليل نسبة استهلاك الوقود لما يقارب ٥٠-٧٥% للسفن التي تعبر البحر الأحمر في رحلاتها التجارية، فضلاً عن سهولة إمدادها بالوقود والسلع، وهو ما أثر إيجابياً في انسيابية الحركة التجارية الدولية والداخلية، ومستوى الأسعار، وكذلك إقدام كثير من الدول على مد أنابيب تصدير النفط الخام إلى موانئ المطلة على البحر الأحمر مما أدى إلى أثر إيجابي في رفع مستوى الدخل للدول المطلة^(٣٠)، فهو يمثل أقصر طريق بحري يربط بين الشرق والغرب، فعلى سبيل المثال إن طول المسافة بين مدخل البحر الأحمر، ومضيق جبل طارق عبر البحر الأحمر هي ٦٥٠٠ ألف كم بينما المسافة بين مدخل البحر الأحمر ومضيق جبل طارق عبر ممر رأس الرجاء الصالح تقدر ١٩٠٠٠ ألف كم^(٣١).

ومنذ حفر قناة السويس وربط البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط تحول باب المندب إلى واحد من أهم ممرات النقل والمعاير البحرية بين أوروبا، وحوض البحر الأبيض من جهة والمحيط الهندي وشرق أفريقيا من جهة أخرى، إذ يقدر عدد سفن الشحن الكبيرة، وناقلات النفط العملاقة التي تمر فيه بالاتجاهين بأكثر من (٢١٠٠٠) ألف قطعة بحرية سنوياً بما يمثل نسبته ٧% من حركة الملاحة البحرية العالمية، أما من حيث تجارة النفط فيبلغ عدد البراميل التي مرت يومياً عام ٢٠١٣ نحو (٣٠٨) مليون برميل من النفط الخام أي نحو ٦٧% من تجارة النفط العالمي وقاربة (٤٠٨) مليون برميل يومياً من النفط الخام والمشتقات النفطية عام ٢٠١٦ متجهة إلى أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية^(٣٢).

وقد أدى تعاظم إيرادات قناة السويس المالية في الأعوام السابقة لاسيما في العام ٢٠١٤، إلى انطلاق مشروع (قناة السويس الجديد) ليساعد في جذب السفن، التي تبحر حول رأس الرجاء الصالح إلى استخدام القناة لنقل شحناتها البحرية الضخمة بعد توسيع الأعماق والقوة الاستيعابية للمشروع الجديد بما يسهم في تعظيم الواردات المالية من الرسوم المفروضة على مرور السفن وناقلات النفط وشحنات الحاويات (٣٣).

وليس هذا فحسب، بل إن باطن البحر الأحمر مليء بالثروات الطبيعية/ وكذلك الأراضي اليابسة المتاخمة له لا تقل أهمية عنه من حيث ما تملكه من ثروات معدنية ونפטية، إذ يستمد البحر الأحمر أهميته الاقتصادية من حقيقة مفادها أن بعض الدول المطلة عليه هي من أكبر منتجي النفط مثلاً كد (المملكة العربية السعودية) (٣٤).

ففي العام ٢٠١١ أعلن الرئيس التنفيذي لشركة أرامكو النفطية السعودية عن اكتشافات كبيرة للغاز الطبيعي في منطقة البحر الأحمر يمكن استغلالها تجارياً، وبدأت بإنتاج الغاز السائل منه في العام ٢٠١٥، وفي العام ٢٠١٢ أعلن وزير البترول والثروة المعدنية في المملكة العربية السعودية عن اكتشاف حقل غاز جديد في المنطقة المغمورة على بعد ٢٦ كم من سواحلها البحرية، ويقدر معدل تدفق الغاز السائل فيه قرابة ١٠ مليون قدم مكعب يومياً، هذا فيما يخص الغاز الطبيعي، أما النفط الخام فإن جمهورية مصر العربية تنتج ما يقارب ٨٠% من إنتاجها النفطي من خليج السويس على السواحل الغربية للبحر الأحمر (٣٥)، وقد عرف النفط في مصر منذ العام ١٨٦٨ في منطقة (جسمه) على الساحل الغربي لخليج السويس، وبدأت عملية الحفر في المنطقة عام ١٨٨٥ إلا أن الإنتاج النفطي الفعلي لم يبدأ إلا في العام ١٩٠٩ (٣٦)، ويحتل قطاع النفط والغاز المركز الرابع في ترتيب مصادر الدخل القومي المصري (٣٧).

أما جمهورية السودان فقد بدأت عملية الاكتشاف للنفط العام ١٩٧٠ إذ تحقق أول اكتشاف العام ١٩٧٥ والعام ١٩٧٨ وسط البلاد، أما جمهورية اليمن فقد جاء اكتشاف النفط متأخراً، إذ وصل إنتاج البلاد حوالي ٥٠٠٠٠٠ ألف برميل يومياً تحديداً مطلع العام ١٩٨٩ (٣٨).

فيما يخص المعادن الأخرى فقد شهدت المدة الممتدة من العام ١٩٤٨ حتى إغلاق قناة السويس العام ١٩٦٧ اهتماماً كبيراً بالاكتشافات والمسوحات الجيولوجية الخاصة باكتشاف المعادن والثروات في باطن البحر

الأحمر التي أفضت إلى اكتشاف أكبر مراكز الثروة المعدنية البحرية في العالم، المتمثل بما يسمى الماء الساخن الأجاج الذي يحتوي على نسبة عالية ومركزة من الأملاح المعدنية الضرورية لكثير من المعادن الثقيلة كالذهب والفضة والنحاس والرصاص والمغنيسيوم والكاديوم لاسيما قبالة السواحل السودانية وفي منتصف البحر الأحمر عند نقطة وسط بين المملكة العربية السعودية وجمهورية السودان، فضلاً عما تحويه من ثروة حية كالثروة السمكية، إذ يعيش فيه أكثر من ٣٠٠ نوع من الأسماك والحيوانات البحرية، وهو ما يعزز دوره في توفير المنتجات الغذائية^(٣٩)، إلا أن هذه الثروة السمكية متواضعة وغير مستغلة جيداً، ولا تزال عملية الصيد البحري بدائية وقليلة التطور^(٤٠).

وقد اتسمت معظم اقتصاديات دول حوض البحر الأحمر بكونها تجمع بين الاقتصاد المعاشي القائم على توفير المتطلبات الأساسية لحياة الإنسان، والاقتصاد التبادلي أي القائم على اقتصاد السوق والنقد، فاقتصاديات كل من السودان والصومال وجيبوتي واليمن تمثل اقتصاد معاشي إلى حد ما في حين أن اقتصاديات السعودية ومصر والأردن وإسرائيل تمثل إلى حد ما اقتصاداً تبادلياً، فالثروة النفطية بشكل خاص والنشاط الصناعي والسياحي بشكل عام قد دفع اقتصاديات هذه الدول إلى النمو، فضلاً عما تظفر به هذه المنطقة من قوة سكانية كبيرة أسهمت في دفع عجلة الاقتصاد الداخلي^(٤١).

لقد فرضت الظروف الأمنية في أثناء العام ٢٠١٨-٢٠١٩ والتي أظهرت كثيراً من العمليات التخريبية والهجمات التي طالت عدداً من الناقلات النفطية الإماراتية والسعودية والعالمية واحتجاز ناقلة النفط البريطانية في مضيق هرمز داخل مياه الخليج العربي، وكذلك الهجمات التي طالت كثيراً من الناقلات النفطية الخليجية في مضيق باب المندب على البحر الأحمر إلى سعي أهم مصدري النفط في منطقة الخليج العربي، والعالم المتمثل بالمملكة العربية السعودية إلى اتخاذ خطوات عملية عبر التخطيط لزيادة الصادرات النفطية عن طريق الموانئ التابعة لها على البحر الأحمر عبر توسيع خطوط الانابيب التصديرية، التي تنقل النفط من مناطق الإنتاج إلى موانئ التصدير الواقعة على البحر الأحمر في (ينبع) على امتداد أكثر من ١٢٠٠ كم عبر المملكة، وذلك تلافياً لأية أخطار أمنية أو عسكرية يمكن أن تؤدي إلى توقف الصادرات النفطية عبر الخليج العربي أو طرق مرورها عبر مضيقي هرمز وباب المندب، وإن

كانت هذه الخطوة غير ممكنة للدول الأخرى مثل الكويت، وقطر والبحرين فضلاً عن العراق والإمارات إلى حد ما فإن هذه الخطوة سوف تعزز من الأهمية الاقتصادية للبحر الأحمر على الرغم من أنها لن تكون بديلاً عن إيجاد حل امّني شامل في الخليج العربي المُمثّل بالصراع الأمريكي العربي-الإيراني من جهة، والصراع الدائر في اليمن على مشارف باب المندب بين الشرعية اليمنية ومن يدعمها من قوى خليجية وحركة انصار الله الحوثيين وإيران التي تقف خلفها (٤٢).

رابعا: الأهمية الأمنية والعسكرية

لقد أسهمت الخصائص الجغرافية والجيولوجية والطوبوغرافية للبحر الأحمر في تعزيز أهميته الجيوسياسية الجيوسراتيجية، فقد شكلت المضائق التي يمتاز بها (تيران وصنافير) شمالاً وال (مندب) جنوباً، أو كما تسمى بالمخارق دوراً كبيراً في خلق الملاحة العسكرية والمدنية ضمن مياه هذا البحر، وكوّنت نقطة حماية أمنية لسواحله الداخلية، لذلك دار الصراع دائماً سواء أكان دولياً أم إقليمياً حول نقاط التحكم هذه، لما تتميز بها من مميزات جيوبوليتيكية في خارطة الصراعات الدولية والمنافسة بين القوى الاستعمارية العظمى، أو على المستوى الإقليمي في زمننا المعاصر المُمثّل بالصراع العربي الإسرائيلي، وكذلك صراع العرب وإثيوبيا في جميع تحالفاته الخارجية سواء مع الغرب المُمثّل بالولايات المتحدة الأمريكية وأوروبا أو مع الاتحاد (٤٣)، إذ حرصت القوى العظمى من منظور مصالحها الاستراتيجية على دعم وجودها بأشكال أخرى داخل الدول المطلة على البحر الأحمر، وظهر هذا التنافس في مرحلة الحرب الباردة بين المعسكرين الغربي والشرقي، فقد كان للاتحاد السوفيتي وجود بري وجوي، أو وجود على شكل خبراء في بعض دول المنطقة، مثل إثيوبيا، والصومال واليمن الجنوبي، فضلاً عن الولايات المتحدة الأمريكية أيضاً، إذ أولى كلا الطرفين اهتماماً كبيراً بمنطقة القرن الأفريقي، فأخذ الصراع طابعاً عقائدياً واستراتيجياً، ولم يتغير الاهتمام الأمريكي بالمنطقة بعد انتهاء الحرب الباردة، وإنما تصاعد ليشكل دوراً أكثر فاعلية.

ولاننسى أيضاً الأهداف الاستراتيجية لبعض دول الإقليمية كإسرائيل في أثناء مرحلة الصراع العربي الإسرائيلي، التي استطاعت بناء علاقات ثنائية طيبة مع دولة إثيوبيا أثناء سيطرة الأخيرة على ارتيريا بغية تحقيق تقرب من مضيق باب المندب والمياه الجنوبية للبحر الأحمر، وتكوين علاقات ثنائية مع بعض الدول الأفريقية القريبة من

الدول العربية لتحقيق أهداف عسكرية وأمنية^(٤٤)، فضلاً عن أنه محور أساس للصراع العربي - الإسرائيلي الذي تمحور حول تحقيق ثلاث غايات هي: محاولة السيطرة على مضيق تيران وصنافير شمالاً، وجزيرة بريم وباب المندب جنوباً، وأخيراً، محاولة إيجاد موطئ قدم في الساحل الارتيري، وجزر (دهلك) في البحر الأحمر، حتى تستطيع عبورها مد نفوذها إلى القرن الأفريقي لتهديد للعمق الاستراتيجي العربي، إذ استمرت إسرائيل باتباع استراتيجية التقرب إلى منطقة جنوب البحر الأحمر على الرغم من توقيعها معاهدة السلام في (كامب ديفيد) * عام ١٩٧٩م^(٤٥).

وقد مرّ الوضع الأمني والعسكري في البحر الأحمر في أثناء الثمانينيات والتسعينيات بمغيرات وأحداث أمنية وعسكرية عدّة أوضحت الأهمية الاستراتيجية البحر الأحمر، من الناحية العسكرية والأمنية ومنها تعرّض الأمن فيه للاختبار عام ١٩٨٤ حين زرع في مياهه حوالي ١٩٠ لغماً بحرياً متطوراً، على أعماق قريبة من سطح الماء في المسار الذي تبحر فيه السفن وتعرض عدة سفن إلى أضرار مادية نتيجة هذا العمل، مما أثار الرعب في أوساط النقل البحري الدولي، والدول المطلة على البحر الأحمر، والقوى الكبرى، وكانت مصر الطرف الأكثر تضرراً، بسبب ارتباط الملاحة في البحر الأحمر بشريان قناة السويس، ما أدى إلى تهديد مصالح الدول الكبرى، التي سارعت إلى تعزيز وجودها العسكري البحري في الخليج، وقد أوضحت عملية التلغيم هذه عجز الدول العربية عن حماية أمن البحر الأحمر، وحماية الملاحة في البحر الأحمر ليست قضية سهلة، فهناك مصادر عدّة محتملة لتهديد سلامة هذه الملاحة، وأنها الطرف الأكثر تضرراً من أي عمليات من هذا النوع^(٤٦).

وفي عقد التسعينيات فقد تمكنت الولايات المتحدة الأمريكية بعد نهاية الحرب الباردة من تأكيد وجودها البري والبحري والجوي المباشر في منطقة على الرغم من وجود قوى أخرى كالقوات الفرنسية، وهو ما غير التفاعلات لغير صالح القوى الإقليمية في البحر الأحمر، ما ساعدها في تغيير استراتيجية التدخل في المنطقة في أوقات النزاعات بتطوير قوات التدخل السريع وهي قوات مشتركة بحرية جوية للتدخل في مناطق النزاع، وتغيير اسمها إلى قوات المنطقة الوسطى التي تتبع للأسطول السادس والتي من ضمن مهامها تغطية منطقة البحر الأحمر مما جعل لها اليد الطولى^(٤٧).

أما الحدث الآخر فيتمثل بالتدخل العسكري الأمريكي المباشر في الصومال بعملية عسكرية عرفت بإعادة الأمل العام ١٩٩٢ على خلفية الحرب الأهلية الدائرة هناك، على أثر هذا التدخل دارت حرب شوارع بين القوات الأمريكية والقوات الوطنية الصومالية، انتهت بإجبار الرئيس الأمريكي الأسبق (بيل كلنتون) ١٩٩٣-٢٠٠٠ بأصدر قرار بسحاب القوات الأمريكية وتسليم الأمر إلى قوات تابعة للأمم المتحدة^(٤٨)، وهو ما انتهى بانتهيار الصومال ودخوله مرحلة انقسامات شديدة، واقتتال داخلي عنيف أدى إلى انعكاسات أثرت بصورة سلبية في أمن مياه وممرات البحر الأحمر والمتمثلة بظهور القرصنة والحركات الإسلامية المتشددة، وتقسيم الدولة إلى دولتين متناحرتين والتدخل الأجنبي فيها^(٤٩).

فضلاً عن ذلك شهدت المنطقة كثيراً من الأحداث السياسية والمسلحة، التي أثرت كثيراً في الأمن في منطقة حوض البحر الأحمر سلباً وإيجاباً، ومنها الوحدة اليمنية العام ١٩٩٠ وهي الدولة التي تتمتع بموقع استراتيجي مهم على البحر الأحمر وباب المندب، وكذلك اطلاله على المحيط الهندي، ما أدى إلى تعاظم دورها في المنطقة وتغير استراتيجياتها تجاه أمن المنطقة في حينها، واستقلال ارتيريا العام ١٩٩٣، وهو ما جعلها تحظى بأهمية إقليمية في منطقة جنوب البحر الأحمر عبر امتلاكها لجزر هامة تسيطر على المدخل الجنوبي البحر الأحمر، فضلاً عن سعي الولايات المتحدة وإسرائيل إلى ربط ارتيريا بها بإقامة علاقات ثنائية جيدة معها مقابل عدم الانضمام إلى تحالف أممي وعسكري ضد إسرائيل في المنطقة في مسعى منها للحفاظ على مصالحها في منطقة جنوب البحر الأحمر أما على صعيد الأزمات فقد شكل قيام ارتيريا بالسيطرة على جزر حنيش اليمنية العام ١٩٩٥، وتدهور العلاقات السودانية الارتيرية، والحرب الاثيوبية الارتيرية العام ١٩٩٨-٢٠٠٠ عاملاً أسهم في إخلال الأمن في منطقة القرن الأفريقي، غير أن الحدث الأكبر والأهم يتمثل بالهجمات الإرهابية، التي طالت الولايات المتحدة الأمريكية في الحادي عشر من سبتمبر العام ٢٠٠١ وهو ما دفع لزيادة الوجود الأجنبي بالمرسح الإقليمي تحت مظلة مكافحة الإرهاب، ومطاردة التنظيمات الإرهابية مثل تنظيم القاعدة في الصومال وغيرها من المناطق، بقيام الولايات المتحدة بتاريخ ١١/٩/٢٠٠١ بإنشاء قيادة عسكرية موحدة تشمل مجمل القارة الأفريقية باستثناء مصر، التي أطلق عليها تسمية القيادة الأفريقية (أفريكام) انطلاقاً من الادعاء الأمريكي أن معظم بؤر الإرهاب والأزمات في العالم تتركز في منطقتين هما: الشرق الأوسط، وأفريقيا، لينطلق العمل بها بتاريخ ١/١٠/٢٠٠٨ في مقرها بمدينة (شوتوغارت)

الألمانية، وحددت أهدافها بالقضاء على تنظيم القاعدة الإرهابي، والشبكات المرتبطة به، وضمان وجود قدرات لعمليات السلام والاستجابة للعمليات الناشئة^(٥٠).

ولا تغفل أهم حدث عسكري وأمني أثر سلباً في أمن البحر الأحمر، وهو الصراع الدائر حالياً في اليمن، فقد أثار النشاط السابق لحركة أنصار الله الحوثيين كثيراً من عوامل القلق المتصاعد أصلاً على المستوى الداخلي والإقليمي في ظل التطورات، التي شهدتها اليمن في العام ٢٠١٤ مع عدم وجود حل قريب أو متوقع له على الصعيد العسكري الأمني، وما فاقم هذا الأمر الدخول الخليجي المباشر بقيادة السعودية على خط المواجهة العسكرية العام ٢٠١٥، وكان من بين أهم المحطات التي شهدتها هذه الحرب الراهنة وقوعها في النطاق الجيوبولتيكي الخاص بمنطقة باب المندب بما له من أهمية عالمية، إذ تعد قضية الأمن فيه من أهم الاعتبارات والأجندات الخاصة بالقوى العظمى منذ حفر قناة السويس، لأنه يمثل شرياناً وعصباً اقتصادياً وكذلك من أهم قضايا الأمن القومي للأطراف الإقليمية سواء دول الخليج أم إسرائيل لاسيما مصر التي تعتمد قناة السويس مصدراً أساساً للنقد الأجنبي، وقد تأثر هذه الموارد في حال تصاعده حجم المخاطر، بسبب الأوضاع الأمنية في باب المندب، والقرن الأفريقي وبدا هذا القلق والاهتمام واضحاً عبر تصريحات كبار المسؤولين المصريين من بينهم الرئيس المصري (عبد الفتاح السيسي) نفسه عن أهمية باب المندب بالنسبة للأمن القومي المصري، فضلاً عن أنه مزيج الأهمية لدى دول الخليج، فهو يشكل منفذاً إلى أسواق النفط الأوروبية والأمريكية (لإسرائيل) فان مضيق باب المندب يمثل لها الخائق الأهم للمنافذ البحرية الجنوبية وذات أهمية استراتيجية وعسكرية انطلاقاً من فكرة (ديفيد بن كوريون) أول رئيس إسرائيلي الذي أصر أن يكون لإسرائيل إطلالة بحرية من جنوبها حتى لا تكون حبيسة من الجنوب^(٥١) وقد ظهرت الأهمية الأمنية والعسكرية والاقتصادية لمنطقة باب المندب والبحر الأحمر، وخليج عدن قبل حرب اليمن عندما أرسلت كثيراً من الدول، وحلف شمال الأطلسي (الناطق)، وكثيراً من القوى الإقليمية والدولية الأخرى أساطيل بحرية من أجل التصدي لمواجهة أعمال السلب والقرصنة في خليج عدن، والمناطق المتاخمة للمدخل الجنوبي لباب المندب^(٥٢).

خلاصة القول حظي والبحر الأحمر بالكثير من الخصائص الجيوستراتيجية سواء كانت اقتصادية أو عسكرية أو جغرافية جعلت منه محط انظار القوى العالمية والإقليمية على حد سواء ومسرحاً لكثير من التفاعلات، التي أثرت بشكل سلبى على الأمن الإقليمي للمنطقة خلال العقود الماضية ولا تزال تفاعلاتها مستمرة حتى يومنا هذا، نظراً للترابط الكبير الذي تتميز به المنطقتين ولاسيما على المستوى العسكري والأمني.

المبحث الثالث

المتغيرات المؤثرة في الأمن البحري بمنطقة البحر الأحمر

إن مضيق باب المندب يُعدُّ ممراً مائياً مهماً تبادل السلع والبضائع فضلاً عن أمن إمدادات الطاقة، لذا فإن الدول البحرية باتت تتنافس فيما بينها لتصريف منتجاتها عبر البحر الأحمر ومداخله وبذلك تسعى لتأمين البحر الأحمر ومداخله (مضيق باب المندب وقناة السويس)، أي أن البحر الأحمر يعمل ك رابط بين اقتصاديات مختلفة تنتمي إلى أقاليم مختلفة في العالم، ولم يكن هناك طرق بديلة تستطيع القيام بهذا الدور فالطرق البرية متقطعة بين الدول ولكل منها سيادتها الخاصة بها كما أن أزمة الثقة على خلفية الصراعات وخشية الدول الصغيرة من الكبيرة لم تجعل هناك بديلاً متاحاً للنشاط التجاري بين العالم الذي يعمل على توفير الوقت والمسافة والتكلفة المالية عبر طريق باب المندب والبحر الأحمر وقناة السويس، وبذلك تبرز أهمية البحر الأحمر من خلال ربطه بين شمال العالم وجنوبه والشحنات النفطية التي تعبره باتجاه الدول الغربية والولايات المتحدة الأمريكية من خلال قناة السويس إلى البحر المتوسط ما جعل من البحر الأحمر محلاً للتنافس الدولي^(٥٣).

وإن اتجاه حركة السفن من شمال البحر الأحمر إلى جنوبه، والتي تعتمد على تصدير مشتقات النفط المستخرجة من مواد النفط الخام المستورد من دول جنوب البحر الأحمر، فضلاً عن استيراد الصين وسنغافورة والهند وغيرها من الدول الآسيوية النفط الخام لشمال أفريقيا حتى باتت تتنافس فيما بينها للحصول على النفط من الدول الأفريقية والحركة الملاحية المتعاظمة من الجنوب إلى الشمال والتي تؤكد أهمية النفط الخام لانتعاش اقتصاديات الدول الأوروبية والولايات المتحدة الأمريكية وكما مبين في الجداول أدناه، وتبين وجود تكافؤ فيما بين شمال البحر الأحمر وجنوبه، إذ من الشمال يوجد روسيا التي تصدر الغاز الطبيعي عبر البحر الأحمر وبما يقدر من (٣٨ - ١٢) مليار متر مكعب فضلاً عن سيطرتها على الأسواق الأوروبية في تصدير الغاز، إذ إن أوروبا تعتمد على النفط الخليجي والغاز الروسي^(٥٤).

يُعدُّ البحر الأحمر أحد أهم الطرق البحرية التي تمرّ عبرها السفن التجارية من جهة الشرق والغرب، لأنه يمثل خط اتصال بين الشرق الأقصى والبحر الأبيض المتوسط، ومنها إلى المحيط الأطلسي غرباً، وتشير التقديرات إلى أن هناك ما يقارب ٣,٥ مليون برميل نفط تعبر مياهه يومياً وممراته البحرية، لتحوّله من بحر داخلي إلى واحد من

أهم الممرات البحرية في العالم، فهو يمثل طريقاً استراتيجياً للتجارة الدولية وتجارة النفط سواء من منطقة الخليج العربي، أم أفريقيا باتجاه أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية، وقد تضاعفت أهمية البحر الأحمر بوصفه ممراً استراتيجياً بعد اكتشاف النفط في الخليج العربي العام ١٩٠٨ ودخول الدول والإمارات الخليجية المطلة على الخليج بعملية تصدير النفط تباعاً^(٥٥).

فضلاً عن اكتشاف النفط في سبعينيات القرن العشرين في السواحل الشرقية للقارة الأفريقية مثل السودان، ومناطق القرن الأفريقي، وهذه المناطق ترتبط ارتباطاً مباشراً بالبحر الأحمر، وقناة السويس إلى حد كبير كطريق تسلكه الصادرات المتجهة إلى الغرب^(٥٦)، إذ يرتبط البحر الأحمر بالخليج العربي بحكم الجوار وله ارتباط جغرافي بالقارة الأفريقية ولاسيما القرن الأفريقي، ولهذا المنطقة أهمية ارتباطات مصلحة واستراتيجية بالدول الغربية الصناعية الكبرى^(٥٧)، بحكم أن حوالي ٦٠% من حاجات أوروبا و٢٥% من واردات الولايات المتحدة الأمريكية للطاقة تمر عبر هذا الممر المائي المهم^(٥٨)، فضلاً عن وجود كثير من الاقتصاديات الآسيوية الصاعدة مثل الصين لتنافس الدول الغربية لاسيما الولايات المتحدة لتأمين مصالحها اقتصادية والنفطية، وهو ما يعلل وجود اهتمام دولي بأمن هذا الممر المائي وسلامته؛ لأنه يؤثر في حركة الملاحة والتجارة الدولية بما يمثله من صلة وصل بين الشرق والغرب وهو ما أدى إلى تنافس الدول لتجد موطئ قدم لها فيه^(٥٩).

لذلك باتت قضية ضمان أمن إمدادات النفط والطاقة مصلحة حيوية لجميع الدول المنتجة المستهلكة، لاسيما الدول الصناعية الكبرى، وإن هذه المسألة دفعت دول مستهلكة صاحبة النفوذ إلى توقيع اتفاقيات أمنية، وإقامة قواعد عسكرية في بعض الدول المنتجة أو في المناطق القريبة منها استعداداً لأي طارئ يهدد الأمن وحماية الملاحة البحرية وضمان سلامة الممرات البحرية وأمن أمدت الطاقة، وقد أدركت كل من الولايات المتحدة وأوروبا أهمية الممرات البحرية في البحر الأحمر^(٦٠)، وهذا يدفع بالدول إلى استخدام القوة بصورتها العسكرية إن دعت الضرورة أحياناً لتأمين احتياجاتها من الطاقة، وأن حماية إمدادات الطاقة ومصادرها من أهم الأولويات الاستراتيجية لتلك الدول^(٦١)، لاسيما الولايات المتحدة الأمريكية التي ظلت طوال سنوات الحرب الباردة تسعى إلى تحقيق مصالحها

الحوية في المنطقة العربية والمتمثلة في تأمين إمدادات الطاقة وضمان تدفق كميات كافية ورخيصة من النفط لضمان استمرار انتعاش الاقتصاد الأمريكي فضلاً عن منع النفوذ السوفيتي في المنطقة الذي ازداد خلال سنوات الصراع العربي-الإسرائيلي والتغلغل نحو المياه الدافئة ولاسيما في الخليج العربي والبحر الأحمر، وحماية أمن إسرائيلي، وضمان تفوقها العسكري في المنطقة على خصومها من العرب، عبر تبني عملية السلام في المنطقة من قبل الإدارات الأمريكية المتعاقبة التي كان يُعاد إثارتها كلما تزايدت التهديدات تجاه المصالح الأمريكية في المنطقة، فمنذ عقد السبعينيات بعد تصاعد أزمة إمدادات الطاقة، التي وَقَعَتْ عقب حرب تشرين/١٩٧٣، أو ما يعرف بـ (الصدمة النفطية الأولى) *، حتى جاءت أزمة الخليج التي مثلت مرحلة الهيمنة الأمريكية المطلقة على منطقة الشرق الأوسط ولاسيما مع تفكك الاتحاد السوفيتي وانتهاء الحرب الباردة بعد تمككها من ترسيخ وجودها في منابع النفط، وتأمين طرق الإمداد في الخليج العربي والبحر الأحمر مع هذه المرحلة تغيّرت طبيعة التهديدات، التي تعرّضت لها المصالح الأمريكية والمتمثلة في صعود التيارات والجماعات الجهادية المتطرفة، التي كانت تقف ضد التواجد الأمريكي ومصالحها، وفي هذه المرحلة احتاجت إلى دعم الأنظمة العربية في محاربة هذه الجماعات، وهو ما تجلّى أكثر بعد أحداث الحادي عشر من أيلول العام ٢٠٠١.

ولا تغفل التهديد الذي شكلته القرصنة البحرية على أمن الملاحة البحرية بشكل عام، وأمن إمدادات الطاقة بشكل خاص في مدخل البحر الأحمر، إلا أن هذا التهديد قد تراجع في السنوات الأخيرة مع تظافر الجهود الدولية، وظهر تهديد حقيقي آخر لحرية الملاحة البحرية وأمن إمدادات الطاقة تمثل بالحرب الدائرة في اليمن التي اتخذت طابعاً إقليمياً مع بداية الحملة العسكرية السعودية وحلفائها الإقليميين ضد الحركة الحوثية، إذ ترتب على هذه الحرب حصول كثير من العمليات العسكرية والهجمات، التي طالت عدداً من ناقلات النفط في مياه البحر الأحمر منها قيام حركة أنصار الله الحوثيين بزرع ألغام بحرية على طول الساحل اليمني المطل على البحر الأحمر، وهو ما شكّل تهديداً كبيراً للأمن إمدادات الطاقة وكذلك حادثة الاعتداء على ناقلة النفط السعودية في تموز/٢٠١٨، فضلاً عن قيام الحركة باستخدام المتفجرات والقذائف المضادة للسفن في استهداف ناقلات النفط^(٦٢)، وهو ليس بالهجوم الوحيد

فقد عقب ذلك عدد من الهجمات منها هجوم بطائرات مسيرة تبنته جماعة أنصار الله الحوثي بتاريخ ١٤/٥/٢٠١٩ استهدف محطات ضخ النفط لخط انابيب (شرق غرب) الخاص بنقل البترول إلى موانئ التصدير على شواطئ البحر الأحمر (٦٣).

المتغيرات العسكرية - الأمنية

قام العديد من الباحثين بتحليلات مختلفة حول المخاطر والتهديدات التي قد تواجه المضائق البحرية أو أي هدف بحري، شارحين إمكانية استهدافه بواسطة فاعل، مثل الدولة، أو بواسطة فاعل من غير الدول كالتنظيمات الإرهابية، ويمكن إيجاز ثلاثة أنواع من المخاطر الإرهابية التي تواجه مضيق باب المندب، يتمثل النوع الأول بالفاعلين من غير الدول، والتي انقسمت إلى المخاطر الطبيعية الخارجة عن إرادة الإنسان، والقرصنة، والإرهاب، إذ تعدّ القرصنة البحرية والإرهاب من همّ المخاطر التي تواجه أمن الطاقة عبر الممرات البحرية، تأتي على رأسها منطقة القرن الإفريقي وعلى وجه الخصوص مضيق باب المندب، وتبرز خطورة هذه الحوادث في تلك المنطقة، بالنظر إلى الإحصاءات التي أظهرت أن أكثر من نصف حوادث القرصنة والعمليات الإرهابية، التي حدثت في العالم بأسره في العام ٢٠٠٩، وقعت في تلك المنطقة من العالم، كما تعدّ منطقة جنوب شرق آسيا، التي تضم "الأرخبيل الإندونيسي وبحر الصين الجنوبي"، من أشهر مناطق الحوادث الإرهابية والقرصنة. كذلك، مما يجعل من ناقلات البترول وغيرها من عناصر البنية الأساسية للطاقة أهدافاً حيوية وكفيلة بإحداث أثر اقتصادي سلبي على مستوى العالم، وقد أظهرت الإحصاءات انتشار الهجمات الإرهابية في المحيط الهندي منذ العام ٢٠٠٠.

يتمثل نوع آخر من المخاطر الإرهابية التي تهدد الملاحة في المضائق البحرية ومن ثم تهديد ناقلات الطاقة وأمن الطاقة، والتي يكون مصدرها الدول، وغالبا ما تكون سببها الدول الفاشلة، إذ إن الدول الفاشلة والظروف السائدة فيها هي المناخ المناسب لنمو وازدهار ظاهرتي القرصنة والإرهاب، وهنالك نوع ثالث من التهديدات الإرهابية التي تواجه الملاحة وأمن الطاقة في المضائق البحرية والذي ينتج عن صراعات الدولة مع الدولة، وتتمثل خطورة مثل هذه الصراعات على إمدادات الطاقة في أمرين، يتمثل الأول في حرص إحدى الدول المتصارعة على تعطيل هذا الإمداد

لخدمة أحد أغراض الصراع أما الأمر الآخر، فهو بعيد عن قرارات الدول المتصارعة، ويتمثل في الصراع نفسه، الذي قد يولد حالة من العنف تسبب درجة عالية من الخطورة على ناقلات الطاقة في تحركاتها في الممرات البحرية، ويتبادر إلى الذهن، عند استعراض هذا النوع من المخاطر، احتمال حدوثه في بحر الصين الجنوبي بسبب اشتداد النزاعات في تلك المنطقة حول الجزر هناك، وحول البحر نفسه، فالنزاعات لا تتمحور فقط حول الموقع الاستراتيجي للجزر، بل أيضاً حول مصادر الطاقة تحت قاع البحر .

الحوادث الإرهابية البحرية في مضيق باب المندب

تعدُّ البحار بمثابة الطرق السريعة للبنى التحتية البحرية، وتضمن سلاسل الإمداد بالطاقة، والمواد الأولية وحركة سفن الشحن المعتمدة على تكنولوجيا المعلومات من ثم فإن النظام التجاري البحري معرض للأعمال الإرهابية والقرصنة والاتجار بالمخدرات والبشر وتهريب الأسلحة، الأمر الذي يخل بسلاسل التوريد البحرية ويلحق الضرر بالاقتصاد العالمي والأمن الدولي، كما يمثل الإرهاب البحري تهديداً مرهقاً لكل من السفن المدنية والعسكرية، ويتضاعف التهديد بسبب التعاون بين الجرمين والإرهابيين فالجماعات الإرهابية طوّرت معرفتها بتكنولوجيات الملاحة الحديثة على نحو ملحوظ، وابتكرت تكتيكات جديدة لتحديّ القوات البحرية، وشنت هجوماً ناجحاً على ناقلات النفط وسفن أخرى، إضافة لتنفيذها عمليات استهدفت سفناً حربية تخضع لحماية مشددة، والبنى التحتية للموانئ ومحطات تسليم النفط ومن وجهة نظر مسؤولي السياسة والأمن، فقد ساد الاعتقاد بينهم بأن الإرهابيين من مصلحتهم أن يبدووا في توجيه نشاطهم إلى البحر لأسباب عدة، أهمها تزايد الإجراءات الأمنية على البر، مما يعيق عملهم، ويجعل من الأسهل القيام بعملياتهم في البحر، كما أنه بالنظر إلى تزايد نسبة الشحن العالمي للبضائع في البحر، ووجود ناقلات البترول وغيرها، فإنّ العمليات الإرهابية البحرية ستساعد في إحداث خلل اقتصادي كبير، وهو ما ترجوه الجماعات الإرهابية. على سبيل المثال، فالهجمة الإرهابية على الناقلة grubmiL V/M في العام ٢٠٠٢ لم تؤدّ إلى خسائر بشرية كبيرة، إلا أنها أسهمت بشكل مباشر في انهيار قصير المدى للشحن الدولي في خليج عدن والمسطحات المائية المجاورة.

عمليات القرصنة البحرية في مضيق باب المندب

من نافلة القول إنّ صورة قرصان اليوم تختلف عن قراصنة الماضي، فقرصان اليوم حظي بالتدريب والقدرة على استخدام معدات على مستوى عالٍ من التكنولوجيا . كما تظهر الإحصاءات اختلافات في عدد هجمات

القرصنة على مر السنين، لقد لاحظ المهتمون بهذا الشأن حدوث انخفاض واضح في عدد هجمات القرصنة ثم زادت معدلاتها مرة أخرى ليصل عدد الحوادث في عام ٢٠٠٧ إلى ٢٦٩ هجمة، وتحديدًا زاد عدد السفن التي تعرّض لهذا الخطر الجسيم على سواحل الصومال ونيجيريا، ولم تكن سنة ٢٠٠٧ أهميتها فقط من زيادة معدلات هذه الحوادث، بل أيضًا؛ لأنها أظهرت أن ناقلات البترول قد دخلت دائرة اهتمام القراصنة، إذ إن الفدية هو هدف القراصنة، ومن ثم سيسعون إلى الاستيلاء على أية سفينة تحمل شحنة غالية الثمن؛ إلا أنهم في السنوات الأخيرة، بدأوا يتجهون بأفطارهم أيضًا إلى السفن ذات الشحنات المتعلقة بمصادر الطاقة، التي أدركوا سهولة مهاجمتها والاستيلاء عليها، كما هو الحال بالنسبة إلى ناقلات البترول، التي لم يعد من الصعب مهاجمتها في المضائق.

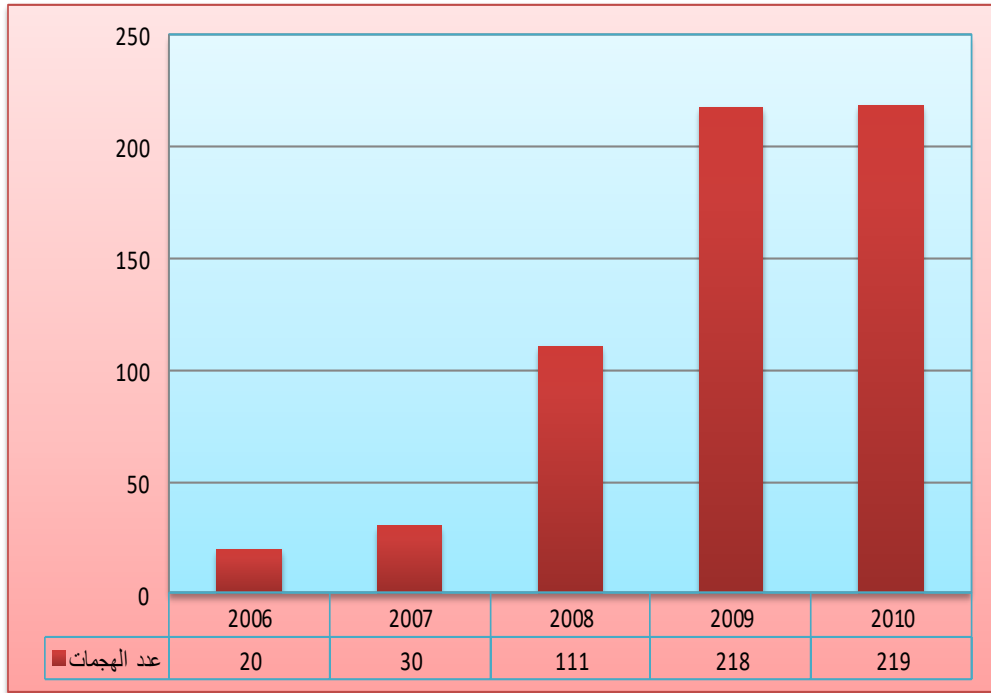
وبالنسبة لناقلات البترول، يرى البعض تزايد احتمالات الهجوم عليها، يمكن التوصل إلى هذه النتيجة عن طريق تصور شكل ناقلة البترول وحركتها، فالناقلة حركتها بطيئة في المياه، ولن تتمكن من التحرك بسرعة لتفادي القراصنة الذين يحاولون مهاجمتها، فضلًا عن مشكلة أخرى، هي اضطرار الناقلات للمرور عبر أحد المضائق المهمة، كهرمز، أو ملقا أو باب المندب، وربما تضطر إلى المرور عبر أكثر من واحد منها^(٦٤).

إن ناقلات البترول أصبحت محور بحث القراصنة الذين ما يلبثون أن يعثروا عليها حتى يحتجزوها ويقضوا فترة تتراوح بين خمسة وعشرة أيام لإنزال شحنة البترول، وفي حالة الاستيلاء على السفن من قبل بعض القراصنة الصوماليين، أحيانًا يكون الاحتجاز لمدة أشهر، تقليديًا، كان الباحثون يعتقدون أن القراصنة ليسوا معينين بنوع معين من الشحنات، بل ينصب كل تركيزهم على الفدية، لكن لم يعد الحال كذلك مع ازدياد أهمية شحنات البترول. لذلك، يجد القراصنة ضالتهم في منطقة خليج عدن التي يزدهر فيها نشاطهم، وذلك لأن ثلث البترول الخام في العالم تحمله ناقلات تعبر من خلال هذه المنطقة، ويسعى القراصنة للاستيلاء عليه وبيعه، وقد اختلفت التحليلات بشدة حول السفن التي يسعى إليها القراصنة. فهناك تحليلات ترجح ميلهم إلى "سفن الشحنات الكبيرة، والحاويات، وناقلات البترول"، بينما أكدت تحليلات أخرى انجذاب القراصنة إلى السفن الأقل قوة وقدرة على حماية نفسها، لكنها تحمل شحنة كبيرة^(٦٥).

ورغم اتساع أعمال القرصنة البحرية التي تشهدها مناطق عديدة من العالم في القرن الواحد والعشرين، إلا أن أبرزها القرصنة البحرية في الصومال التي تتصف بالتعقيد بفعل ارتباطها بالظروف الاقتصادية والسياسية

والاجتماعية السيئة والصعبة لدولة الصومال وأهمية المكان الذي تمارس فيه كونه يمثل نقطة التقاء استراتيجية، وبذلك فهي تمثل إحدى التحديات الاقتصادية العالمية للأمن الدولي لاسيما الأمن البحري الدولي^(٦٦) نتيجة ترابط معطياتها ومؤثراتها الداخلية، والإقليمية، والدولية^(٦٧)، وكما موضح في الشكل أدناه.

الشكل (١) تصاعد عمليات القرصنة البحرية في الصومال للمدة (٢٠٠٦-٢٠١٠)



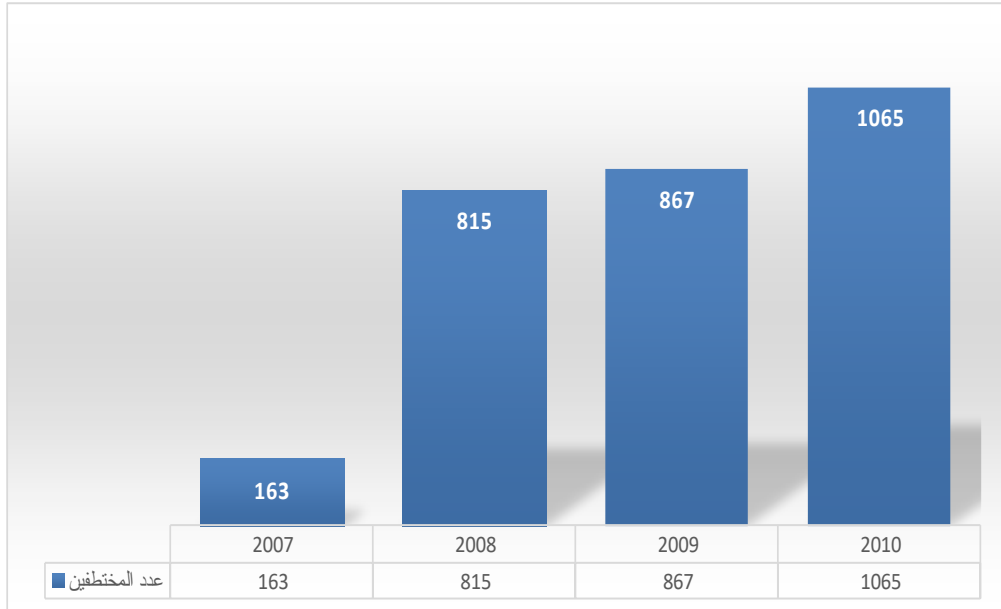
المصدر: الشكل من إعداد الباحث بالاعتماد على ما يأتي:

-Rick "Ozzie" Nelson and Scott Goossens, Counter-Piracy in the Arabian Sea: Challenges and Opportunities for GCC Action, Center for Strategic and International Studies, Gulf analysis paper, Middle East Program, 2011, p2.

وشهدت تصاعداً في عمليات اختطاف الأجانب الذين يمرّون في هذه المنطقة، وهذا يُعدُّ مؤشراً على أن هنالك تهديداً كبيراً للأمن البحري الدولي يُحتم على الدول الفاعلة مُعالجته ووضع الحلول الناجعة نظراً لما تركه من آثار وعواقب وخيمة على حركة الملاحة الدولية، وتركيزاً لما تقدّم وكما موضح في الشكل الآتي:

الشكل (٢) العدد الإجمالي للمختطفين الأجانب من قبل القراصنة الصوماليين

للمدة (٢٠٠٧-٢٠١٠)



Source: Rick "Ozzie" Nelson and Scott Goossens, Counter-Piracy in the Arabian Sea: Challenges and Opportunities for GCC Action, Center for Strategic and International Studies, Gulf analysis paper, Middle East Program, 2011, p3.

ويُمارس القراصنة الصوماليون أعمال القرصنة البحرية الآن خارج المياه الإقليمية للصومال في المحيط الهندي^(٦٨) والبحر الأحمر وخليج عدن وتتمثل أهدافهم وفق وجهة نظرهم في حماية الموارد البحرية الصومالية وردع المعتدين الأجانب الذين يُمارسون عمليات صيد الأسماك والسيطرة على قوت يومهم في المياه الإقليمية الصومالية^(٦٩)، ليس هذا فحسب، بل تعاظم الفقر والافتقار إلى مصادر العيش وعدم توافر فرص العمل الشرعية وظروف العمل القاسية في بعض الأحيان دفعهم للقيام بهذا العمل^(٧٠).

لقد تفاقمت عمليات القرصنة البحرية بشكل كبير مع بداية القرن الحالي وتسببت في تعاظم تهديدات الأمن الدولي. إذ وصلت التكلفة الاقتصادية للقرصنة البحرية في الصومال إلى (٦٦٦) مليار دولار في عام ٢٠١١^(٧١)، واختطف القراصنة العديد من أفراد أطقم البحارة الذين ينتمون إلى (١٢٥) جنسية مختلفة، ويتم

احتجازهم لمدة تصل إلى ثلاث سنوات . تتمثل عواقب القرصنة البحرية في مجموعة من التداعيات التي تمثل تحدياً للأمن الدولي ويمكن تركيزها بالآتي:

أولاً: يؤدي انعدام الأمن وتعاظم مخاطر الأمن البحري الدولي إلى فرض ضريبة إضافية على القيمة الاجمالية لجميع الشحنات التي تمر من خلال المنطقة التي تحدث فيها عمليات القرصنة البحرية .

ثانياً: فقدان حوالي (٧%) من التجارة السنوية العالمية .

ثالثاً: القراصنة الصوماليون لديهم القدرة على كسب تأييد الكثير من الفاعلين المحليين والإقليميين بما في ذلك المسؤولين الحكوميين ورجال الأعمال وشيوخ العشائر وأفرادها^(٧٢) والمليشيات الذين لديهم القدرة على نقل وغسل الأموال والعوائد الناجمة عن فدية القرصنة وتغيير العلامات التي تحملها السلع .

رابعاً: الانخفاض الكبير في عملية صناعة السياحة، فقد أدت إلى انخفاض في عدد الزيارات إلى البلدان الساحلية الواقعة شرق افريقيا مقارنة بعدد الزيارات إلى بلدان أخرى بنسبة (٢٥%) أقل من أي بلد آخر^(٧٣) .

يؤدي اختلال الأمن البحري في البحر الأحمر إلى تحوّل طرق التجارة الدولية والنقل البحري منه إلى طرق أخرى مما يُضعف من مدخولات الدول المطلة عليه اقتصادياً . ومن ثمّ يتحول القرن الأفريقي والبحر الأحمر إلى بؤرة نشطة لجماعات الإرهاب الدولي وترويج وتهريب المخدرات والأسلحة وهذا بدوره يؤدي إلى أضرار اقتصادية على الاقتصاد العالمي الناجمة عن ارتفاع رسوم التأمين وتكاليف الأمن والحماية للسفن^(٧٤) ليس هذا فحسب، بل الأضرار الإنسانية والمعنوية نتيجة إثارة الرعب والخوف للعاملين في البحر أو مستخدمي النقل البحري فضلاً عن الأضرار الأمنية وما ينجم عنها من ازهاق الأرواح والإصابات الجسدية وتدمير الممتلكات والأموال من جراء ارتكاب هذه الجرائم الخطيرة في مواقع نائية بعيدة عن نجدة السلطات^(٧٥) .

تشكل القرصنة البحرية تحدياً في وجه الاقتصاد الدولي وتقف عائقاً أمام ازدهار حركة التجارة على فرض أن الأمن هو المناخ الملائم لازدهار هذه الأنشطة . وذلك لأسباب عديدة نذكر منها:

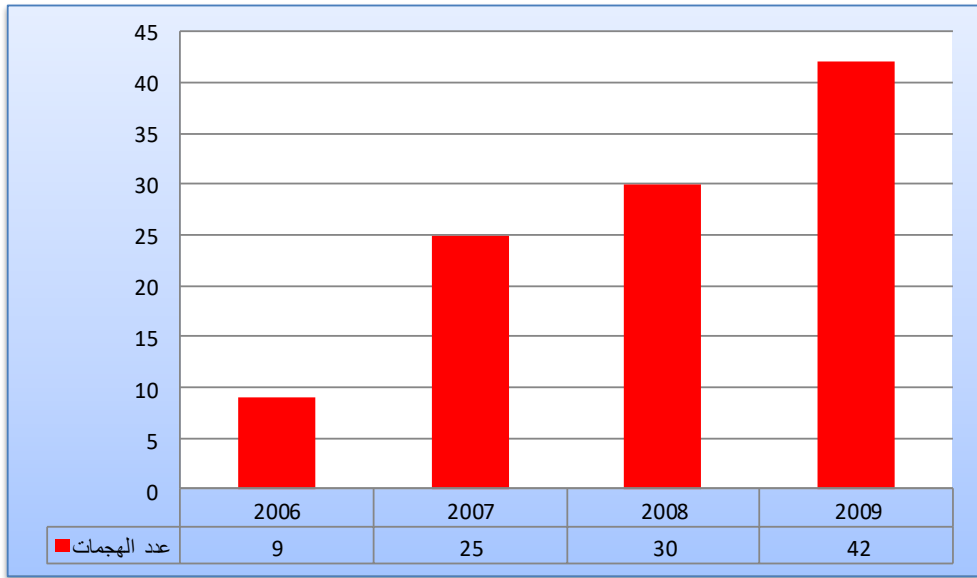
أولاً: وقوعها في مكان بعيد يتعذر فيه الغوث وتقل فيه النجدة، مما يشجع لصوص البحر على ارتكاب أعمالهم الإجرامية، لاسيما أن بعض الدول المطلة على الطرق الملاحية الكبرى لا تملك التكنولوجيا الحديثة التي ترصد مثل هذه العمليات مثل أجهزة الربط بالأقمار الاصطناعية الجديدة ضمن شبكة ربط بحرية عنكبوتية .

ثانياً: تشير الدراسات إلى أن القرصنة البحرية تكلف العالم نحو (٢٥) مليار دولار سنوياً .

ثالثاً: تدفع شركات الشحن البحري ملايين الدولارات كهدية مما يتعكس سلباً على اقتصاداتها^(٧٦) .

ويرتبط الأمن البحري بشكل مباشر بالأمن الاقتصادي لاسيما فيما يتعلق بالدول المصدرة للنفط، فقد أصبحت جرائم القرصنة والسطو المسلح على السفن تُشكل خطورة على اقتصاديات النفط؛ لأن الممرات المائية تُشكل الوسيلة الرئيسة لتصدير النفط العالمي، ومن ثم فإن أي خلل في هذا الجانب يُشكل تأثيراً خطيراً على الأمن الاقتصادي العالمي^(٧٧)، والشكل التوضيحي ادناه يوضح عدد الهجمات التي قام بها القراصنة ضد السفن الناقلة للنفط .

الشكل (٣) عدد هجمات القرصنة على ناقلات النفط في العالم للمدة (٢٠٠٦-٢٠٠٩)



المصدر: الشكل من إعداد الباحث بالاعتماد على:

-See: spencer Swartz, Pirate Attacks Raise Risks for Oil Tankers, the Wall Street Journal, 4, January, 2010: <http://www.wsj.com/articles/sb1262393/33904/3/4/>.

وعليه، تمثل عمليات القرصنة البحرية التي تعاظمت بشكل كبير في مناطق عديدة من العالم تحدياً كبيراً للأمن الدولي بشكل عام والأمن البحري الدولي بشكل خاص وتمثل هذه التحديات في أنها ترتبط بشكل مباشر بحركة التجارة الدولية والأمن الاقتصادي الدولي وتهديد الصادرات النفطية للدول التي تعتمد بشكل كبير في دخلها القومي عليه، فضلاً عن توظيف الأموال غير المشروعة في عمليات غسيل الأموال واستخدامها .

الخاتمة

يُعدُّ الحفاظ على الأمن البحري في مضيق باب المندب الواقع على مدخل البحر الأحمر أمراً لا مناصَّ منه لضمان حرية الملاحة في ممر بحري حيوي للتجارة الدولية، وكذلك لمنع الاضطرابات في الاقتصاد الإقليمي والعالمي، لذلك فإنَّ القوى الدولية الفاعلة سعت للتحكم في هذه المنطقة وتنافست للوصول إليها عبر زيادة وجودها العسكري، إذ أصبح ساحة للبارجات والسفن العسكرية للدول النافذة في العالم، فضلاً عن الامتداد الدبلوماسي وذلك إدراكاً منها للأهمية السياسية والاقتصادية لمضيق باب المندب والقرن الأفريقي، لذلك تزداد المخاطر نتيجة التنافس على النفوذ في مضيق باب المندب الذي يقع في منطقة مفككة تعاني من ضعف القدرات المؤسسية وانعدام الأمن ونزوح هائل للسكان والفقر، إذ تمرَّكل من إثيوبيا والسودان، وهما بلدان مهمان لاستقرار منطقة القرن الأفريقي ومضيق باب المندب، بمراحل انتقالية سياسية تجعلهما أكثر عرضة للتدخل الخارجي، كذلك فلا يزال الصومال أيضاً يواجه حالة من عدم الاستقرار، كون الصومال يُعدُّ مثالاً واضحاً على تأثير التنافسات الخارجية بصورة سلبية على الدول الضعيفة، فضلاً عن اليمن وما تمرَّبه من نزاعات وصراعات داخلية انتقلت إلى مضيق باب المندب وحدوث أعمال القرصنة، الأمر الذي يضع كثيراً من التكهّنات والاستفسارات عن ثمة أحداث دراماتيكية قادمة تضع هذا المستطيل البحري في صدارة الأحداث

مع تنافس القوى الدولية لكسب النفوذ وقدرة الوصول إلى مضيق باب المندب، ساد طابع التبارز حتى اليوم فما من مهيمن واضح، والمنافسة بين هذه القوى الدولية تنصف بإلقاء النفوذ على مساحات أوسع من البحر، فضلاً عن حماية التجارة البحرية والسيطرة على معبر استراتيجي مهم عند مدخل البحر الأحمر الجنوبي أي مضيق باب المندب كما أثرت الحرب في اليمن أيضاً في الحسابات الاستراتيجية للقوى الدولية فضلاً عن الدول الإقليمية، إذ تحاول الأخيرة تأسيس ما يسمى منتدى البحر الأحمر، وهو ملتقى قد تجتمع تحت رايته الدول الإقليمية الحليفة بمضيق باب المندب والبحر الأحمر وتعاون فيما بينها لمناقشة المصالح المتشاطرة وتحديد التهديدات الناشئة في المنطقة وإيجاد حلول مشتركة لها ويهدف إلى ضمان أمن البحر الأحمر ومضيق باب المندب وخليج عدن.^(٧٨)

ونبع عن منتدى دول البحر الأحمر تشكيل مجلس الدول العربية والإفريقية المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن) والذي تم الإعلان عنه في العاصمة السعودية الرياض في السادس من كانون الثاني عام ٢٠٢٠ ككتل إقليمي جديد يتبنى رؤية شاملة للتعاون بين أعضائه ويشكل منظورا جديدا للتعاون الإقليمي، ويضم قائمة من الدول تنتمي إلى دوائر ثلاث هي الخليجية والعربية والأفريقية بما فيها المملكة العربية السعودية، وجمهورية مصر العربية، والمملكة

الأردنية الهاشمية، وجمهورية السودان وجمهورية اليمن، ودولة إريتريا، وجمهورية الصومال الفيدرالية، وجمهورية جيبوتي)، وتشترك هذه الدول في تصوراتها ورواها لكيفية تأمين البحر الأحمر ومضيق باب المندب وخليج عدن، وما يجعله يعزز من فرص نجاحه في المستقبل؛ إنه يستهدف العمل على ضمان أمن الملاحة في البحر الأحمر ومضيق باب المندب وخليج عدن بوصفهما من الممرات المائية المهمة لدول المنطقة والقوى الدولية، نظراً لما تشكله من أهمية جيوسياسية واستراتيجية واقتصادية للعالم، والدور الذي يؤديه في تعزيز الحضور العربي في هذه الممرات المائية، وتحجيم نفوذ القوى الدولية المناوئة للمصالح العربية التي تسعى دائماً إلى النفاذ إلى هذه الممرات، وتوظيفها لخدمة أجندتها ومشروعاتها، ويسعى المجلس لتحقيق هذا الهدف الاستراتيجي وذلك عبر رفع مستوى التعاون والتفاهم وتنسيق المواقف السياسية بين دوله وتوثيق التعاون الأمني بينها للحد من المخاطر التي يتعرض لها البحر الأحمر ومضيق باب المندب وخليج عدن بما يعزز أمن وسلامة الملاحة الدولية فيها، ومنع كل ما يهددها أو يعرضها للخطر، لاسيما جرائم الإرهاب وتمويله والقرصنة والتهريب والجريمة العابرة للحدود والهجرة غير الشرعية). (٧٩)

لا شك في أن الإعلان عن تأسيس المجلس جاء في توقيت بالغ الدقة، لما تشهده منطقة مضيق باب المندب وخليج عدن من تطورات متسارعة تثير العديد من التحديات، لاسيما بالنسبة لأمن الملاحة فيها، ولعل أبرز هذه التحديات: (٨٠)

١. استمرار الأزمة اليمنية: إذ تثير المخاوف من إمكانية تأثيرها على أمن الملاحة في الممرات المائية المرتبطة بالبحر الأحمر وهي مضيق باب المندب وخليج عدن مستقبلاً.

٢. تطلعات بعض القوى الإقليمية إلى تعزيز نفوذها في منطقة البحر الأحمر: لاسيما تركيا و"إسرائيل"، إذ تهدف الأخيرة إلى تدويل قضية تأمين البحر الأحمر ومضيق باب المندب. ارتباطاً بكونها ممراً مالياً دولياً ينبغي أن تظل مفتوحة لسفن كافة الدول بما فيها "إسرائيل"، والتأكيد على أنه ليس للعرب حق السيطرة عليه أو تقييد حرية ملاحة أية دولة

٣. التنافس بين القوى الكبرى على تعزيز النفوذ في البحر الأحمر لاسيما من جانب الولايات المتحدة الأمريكية والصين وبعض دول الاتحاد الأوروبي، قد يمثل ذلك تحدياً أمام المجلس الجديد، لاسيما في ظل تباين رؤى وتصورات هذه الدول لأمن البحر الأحمر ومضيق باب المندب وخليج عدن.

المصادر والهوامش

(*) الاقتصاد الأزرق هو "الاستخدام المُستدام لموارد المحيطات من أجل تحقيق النمو الاقتصادي، وتحسين سبل المعيشة والوظائف مع الحفاظ على النظام البيئي للمحيطات" في المقابل تُعرف المفوضية الأوروبية المصطلح على أنه "جميع الأنشطة الاقتصادية المتعلقة بالمحيطات والبحار والسواحل . وتغطي مجموعة واسعة من القطاعات الناشئة والمتزايدة".

١. بول بيرك، التهديد الإرهابي للأمن البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة، سلسلة محاضرات الإمارات، العدد ١٤١، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، ابوظبي، ٢٠١٠، ص ٦.

٢. جميل طارش وآخرون، دراسة في الأمن البحري والقانون الدولي للبحار، مجلة أبحاث البصرة العلمية، جامعة البصرة، ٢٠١٢، ص ٢.

٣. بوزيدي خالد، النظام القانوني لسيادة الدولة على إقليمها البحري، رسالة ماجستير، جامعة أبي بكر بلقايد، الجزائر، ٢٠١٤، ص ٢٧.

٤. جمال سلامة، الأبعاد الدولية لمشكلة القرصنة، وتأثيره على أمن البحر الأحمر، مجلة دراسات شرق أوسطية، العدد ٤٨، ٢٠٠٩، ص ٢٩.

5. Natalie Klein• Maritime Security and the Law of the Sea• Oxford University Press edition: 2011، p. 8.

٦. صلاح الدين أحمد سليمان، دور المعهد الإقليمي للأمن البحري في تنفيذ متطلبات المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (ISPS Code)، رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، ٢٠٠٦، ص ١٤.

٧. أمن منطقة البحر الأحمر، دراسة منشورة، مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية، مجلة مسارات السعودية، ٢٠١٨، ص ٨.

(*) البحر الإقليمي: ويقال أيضاً المياه الإقليمية وهو مساحة من البحر ملاصقة لشواطئ الدولة وتمتد نحو البحر العام أو هو مساحة بحرية تقع بين إقليم الدولة والبحر العام، وقررت اتفاقية جنيف للعام ١٩٥٨ (ان سيادة الدولة تمتد خارج إقليمها ومياهها الداخلية الى منطقة من البحر ملاصقة لشواطئها تعرف باسم البحر الإقليمي) وسيادة الدولة على مجراها الإقليمي تشمل السيادة على ما تحت هذا البحر وعلى الطبقات الجوية

الممتدة فوق سطحه. ينظر: محمد المجذوب، الوسيط في القانون الدولي العام، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠١٨، ص ٤٧٢.

٨. شادي عبد الوهاب منصور، تهديدات الممرات الملاحية الدولية وسبل التأمين، مصدر سبق ذكره، ص ١١.
9. Law in International Straits and Current Maritime Security Challenges، (US: Springer، 2018)، p. 168.

(*) العمليات الرماذية في المجال البحري: هي الإجراءات التي تهدف إلى تغيير الوضع الراهن من خلال خطوات متتابعة ولكنها في الوقت ذاته تخضع لتقدير مدروس لتظل دون المستوى الذي قد يستدعي رد فعل مسلح أو سيلقي بعبء التصعيد على دول الوضع الراهن. للمزيد ينظر: شادي عبد الوهاب منصور، تهديدات الممرات الملاحية وسبل التأمين، مصدر سبق ذكره، ص ١٢.

١٠. سكوت ديليوهارولد (وآخرون)، التحالف الأمريكي الياباني ومواجهة ضغوطات النزاع البارد (المنطقة الرماذية) في مجالات البحر والفضاء الإلكتروني والفضاء الخارجي، مؤسسة راند، الولايات المتحدة الأمريكية، ٢٠١٧، ص ٥.

11. Chalk، Peter، The Maritime Dimension of International Security: Terrorism، Piracy، and Challenges for the United States، Santa Monica، Calif.: RAND Corporation، MG-697-AF، 2008. p.5-7.

12. International Institute for Counter-Terrorism، Jihadi Websites Monitoring Group، "Maritime Terrorism in the Eyes of Al-Qaeda"، November 2009. P.8

13. Watkins، Eric، "UAE Confirms Terror Link to Hormuz Tanker Attack"، Oil & Gas Journal، 2010. Available at: http://www.ogj.com/index/article-display/102/2010/08/uaeconfirms_terror.html

١٤. وارد أبلتانز وآخرون، "The magnitude of global marine species diversity" (حجم

تنوع الفصائل البحرية العالمية)، علم الأحياء الحالي، المجلد ٢٢، رقم ٢٣، ٢٠١٢، ص ٢١٨٩.

١٥. أحمد محمد الاصبحي، اطلالة على البحر الأحمر والنزاع اليمني-الارتييري، دار البشير، عمان، ٢٠١٦، ص ١٤-١٥.

١٦. للتفاصيل ينظر: يسرى قنديل، الأهمية الاستراتيجية لجزر البحر الأحمر، بحث مقدم الى ندوة جزر البحر الأحمر، معهد البحوث والدراسات العربية، عمان، ١٩٨٩، ص ٣٥٧-٣٥٨.

١٧. محمد متولي ومحمود أبو العلا، جغرافية الخليج العربي وخليج عمان ودول شرق الجزيرة العربية، ط٤، مكتبة فلاح للنشر والتوزيع، الكويت، ٢٠١٢، ص ٧٥.

١٨. أحمد محمد الاصبحي، مصدر سبق ذكره، ص ٧٠.
١٩. حسين علي الحبشي، اليمن والبحر الأحمر، الموضع والموقع جغرافيا، وتاريخيا وسياسيا وبحريا وقانونيا، دار الفكر، بيروت، ١٩٩٢، ص ١٩-٢٠.
٢٠. كريم محمد الزبيدي، البحر الأحمر والصراعات الدولية، مؤسسة دار العصامي للطباعة والنشر، بغداد، ٢٠٢٠، ص ٤٨.
٢١. المصدر نفسه، ص ٨٥.
٢٢. عبد الله عبد المحسن السلطان، البحر الأحمر والصراع العربي الإسرائيلي، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ٢٠٠٨، ص ١٦٦.
٢٣. أحمد السوري، مصدر سبق ذكره، ص ٦٦.
٢٤. خالد حماد أحمد عياد، أهمية جزر البحر الأحمر في الأمن القومي العربي جزيرة حنيش الكبرى وتيران وصنافير دراسة حالة أطروحة دكتوراه، جامعة مؤتة، كلية الدراسات العليا، الأردن، ٢٠١٧، ص ٧٢.
٢٥. محمد أزهر سعيد السماك، الجغرافية السياسية الحديثة، مصدر سابق، ص ٣٥٣.
٢٦. عبد الوهاب القصاب، باب المندب جغرافية واستراتيجية واستهداف الحوثي ناقلات النفط، مركز الإمارات للدراسات والإعلام إيماسك ٢٠١٨/٩/٢٠، <https://emasc-uae.com/news>.
- (*) القرن الأفريقي: وهو البروز الشرقي من أقصى شمال شرق القارة الأفريقية، الذي يمتد من جيبوتي إلى كينيا جنوباً ويمتد داخل القارة الأفريقية غرباً حتى إثيوبيا، ويحده من الشمال خليج عدن ومن الشرق المحيط الهندي، ويضم أربع دول هي: الصومال، إرتيريا، جيبوتي، إثيوبيا، يحتل موقعا جغرافيا مميزا عبر تحكمه بالمدخل الجنوبي للبحر الأحمر. سامي السيد احمد، مصدر سابق، ص ٧.
٢٧. عصام العطية، مصدر سابق، ص ٢٦٢.
٢٨. جريدة الشرق الأوسط العربية الدولية، باب المندب بالوقائع والأرقام، العدد بلا، ٢٦ يوليو ٢٠١٨، <https://m-aawsat-com.cdm.ampproject.org>.
٢٩. محمد أزهر سعيد السماك، الجغرافية السياسية الحديثة، مصدر سابق، ص ٣٥٣.

٣٠. أحمد عطا، البعد الاستراتيجي للبحر الأحمر دلالات ذلك اقليمياً ودولياً، مركز توت للدراسات البحثية، القاهرة، ٢٠١٥، ص ٩.
٣١. حبيب فارس عبد الله، ماجد مطر عبد الكريم، استراتيجية الولايات المتحدة الأمريكية في البحر الأحمر، مجلة كلية التربية للبنات، العدد ٢٠، كلية التربية بنات، جامعة بغداد، ٢٠٠٩، ص ٤٨٧.
٣٢. جريدة الشرق الأوسط العربية الدولية، باب المندب بالوقائع والأرقام، ٢٦ يوليو ٢٠١٨، الموقع الإلكتروني لجريدة الشرق الأوسط على الرابط، <https://m-aawsat.com.cdm.ampproject.org>. تم زيارة الموقع بتاريخ ٢٠١٩/١٢/١.
٣٣. نسرین نور الدين حسن، مصدر سابق، ص ٢٧٦.
٣٤. أحمد عطا، مصدر سابق، ص ١٠.
٣٥. موقع المعرفة الإلكتروني، البحر الأحمر. مصدر سابق.
٣٦. محمد مصطفى احمد، التطورات التاريخية والسياسية في سوق النفط وانعكاساته على تحقيق الأمن الاقتصادي في الشرق الأوسط دراسة في العلاقات الدولية والاقتصادية، مكتب نور الحسن للطباعة والتنضيد، بغداد، ٢٠١٧، ص ١٣.
٣٧. حبيب فارس عبد الله، ماجد مطر عبد الكريم، مصدر سابق، ص ٤٨٨.
٣٨. محمد مصطفى احمد، المصدر السابق، ص ص ٢٠-٢١.
٣٩. أحمد عطا، مصدر سابق، ص ص ٩-١٠.
٤٠. موقع المعرفة الإلكتروني، البحر الأحمر، <https://m.marefa.org>. مصدر سابق.
٤١. محمد أزهر سعيد السماك، الجغرافية السياسية الحديثة، مصدر سابق، ص ٣٥٧.
٤٢. وكالة أنباء رويترز، أخبار الاقتصاد، <https://ara.reuters.com/article/businessnews/>.
٤٣. صلاح الدين حافظ، صراع القوى العظمى حول القرن الأفريقي، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، سلسلة عالم المعرفة، كتب ثقافية شهرية، العدد ٤٩، الكويت، ١٩٨٢، ص ٥٩ إلى ص ٦٥.
٤٤. اريه عوديد، إسرائيل وأفريقيا العلاقات الإسرائيلية الأفريقية، ترجمة عمرو زكريا خليل، المؤسسة المصرية للتسويق والتوزيع، امادكو للطباعة والنشر، القاهرة، ٢٠١٤، ص ٢٩.

٤٥. محمد صالح المسفر، تحليل العلاقات بين خصائص حوض البحر الأحمر والتوجهات الاستراتيجية في المنطقة، دراسة التحولات السياسية في اطار الجغرافية السياسية لحوض البحر الأحمر ومتعلقاتها الدولية والإقليمية ما بعد مرحلة شق قناة السويس عام ١٨٦٩ وإلى وقتنا الراهن، جامعة قطر، العام بلا، ص ٤٣٧- ٤٣٨.
- (*) كالمب ديفيد: وهو المنتج الرسمي لرؤساء الولايات المتحدة الأمريكية، يقع في أعالي جبال كاتوكين بولاية ميريلاند الأمريكية تبلغ مساحته حوالي ٢ كم ويبعد حوالي ١٢٠ كم عن العاصمة واشنطن وقد حوله الرئيس الأمريكي الأسبق فرانكلن روزفلت عام ١٩٤٢ إلى مقر للاستجمام واستقبال ضيوفه. شهد هذا المنتج عقد العديد من المؤتمرات واللقاءات التاريخية من بينها لقاءات لزعماء العالم في بداية الحرب الباردة وكذلك ارتبط اسمه توقيع أول معاهدة سلام عربية إسرائيلية بين مصر وإسرائيل. موقع الجزيرة الإلكتروني، <https://www-aljazeera-net.cdm.ampproject.org>.
٤٦. موقع المقاتل الإلكتروني، المكانة الاستراتيجية للبحر الأحمر، <https://www.almoqatel.com>
٤٧. جمال عبد الرحمن يسن رسم، امن البحر الأحمر في بيئة إقليمية ودولية متغيرة، مركز البحوث والدراسات الافريقية، جامعة الخرطوم الدولية، ٢٠١٣، ص ٥٨. على الرابط التالي <https://koha.iua.edu.sd/handle/123456789/695>.
٤٨. عليّة حسين علي الساعدي ورياض محمد علي المسعودي، المشكلة الصومالية وتأثيرها على الأمن القومي العربي دراسة في الجغرافية السياسية، مجلة البحوث الجغرافية، العدد ٤، كلية التربية، جامعة كربلاء، كربلاء، ٢٠٠٢، ص ٢٢٨.
٤٩. عايذة العزب موسى، محنة الصومال من التقيت إلى القرصنة، مكتبة الشروق الدولية، القاهرة، ٢٠١٩، ص ٢٢.
٥٠. أسماء رسولي، مكانة الساحل الافريقي في الاستراتيجية الامريكية بعد احداث ١١ سبتمبر ٢٠٠١، رسالة ماجستير منشورة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج بالخضير - باتنة، الجزائر، ٢٠١١، ص ١٣٥- ١٣٦.
٥١. أحمد التلاوي، أمن باب المندب وسياسات المحاور في البحر الأحمر، مركز سام للدراسات لاستراتيجية، <https://www.samstudies.com>.

٥٢. ناصر بن حسين سعد القحطاني، القرصنة البحرية في بحر العرب وتأثيراتها الأمنية على منطقة الخليج العربي، رسالة ماجستير، كلية العلوم الاستراتيجية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، ٢٠١٥، ص ٦١-٦٢.
٥٣. علي عجيل منهل، البحر الأحمر وجزره، الأهمية السياسية والعسكرية للوطن العربي، سلسلة الدراسات الخاصة، العدد ٤٠، مركز دراسات الخليج العربي، جامعة البصرة، ١٩٨٠، ص ١٨.
٥٤. مصطفى أحمد فؤاد، القرصنة وأمن البحر الأحمر، رسالة ماجستير، كلية العلوم السياسية، جامعة النهرين، ٢٠١٨، ص ٨٦.
٥٥. خالد محمد القاسمي، الخليج العربي في السياسة الدولية قضايا ومشكلات، الطبعة الثانية، دار الحداثة للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، ١٩٨٧، ص ١٥.
٥٦. أحمد عسكر، نحو منظومة إقليمية لأمن البحر الأحمر، دورية آفاق عربية، العدد ٤، الهيئة العامة لاستعلامات، بوابة الاهرام، القاهرة، ٢٠١٨، ص ١٠٩، شبكة المعلومات الدولية (الانترنت)، على الرابط: <https://www.sis.gov.eg>.
٥٧. عماد قدورة، نحو أمن عربي للبحر المتوسط، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، دراسات استراتيجية، العدد ٢٢، الإمارات العربية المتحدة، أبوظبي، ١٩٩٨، ص ٣٢.
٥٨. البدر الشاطري، دول الخليج العربي وأمن البحر الأحمر، الموقع صحيفة البيان، ٢٠١٩، شبكة المعلومات الدولية (الانترنت)، على الرابط: <https://www.albayan.ae/opinions/articles/2019-12-03-1.3717053>.
٥٩. ميكال هيربرج، مثلث مصالح الطاقة الاستراتيجي الصين والهند والولايات المتحدة الأمريكية، في كتاب الصين والهند والولايات المتحدة الأمريكية التنافس على موارد الطاقة، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، أبوظبي، ٢٠٠٨، ص ٤٨١.
٦٠. ديفيد هويل، مأزق الطاقة والحلول البديلة، ترجمة ديننا الملاح، الدار العربية ناشرون، بيروت، ٢٠٠٨، ص ١٢٦.

٦١. كول تاجيل يورغو وآخرون، نهاية عصر البترول التدابير الضرورية لمواجهة المستقبل، ترجمة عدنان عباس علي، سلسلة عالم المعرفة، الكويت، ٢٠٠٤، ص ١٧٠.

٦٢. حمدي عبد الرحمن، تحالف البحر الأحمر وإحياء مفهوم الافرايا رؤى متباينة، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، ٢٠٢٠، شبكة المعلومات الدولية (الانترنت)، على الرابط:
<https://futureuae.com/ar/mainpage/Item/5195>

٦٣. RT عربي، السعودية توقف ضخ النفط في خط أنابيب رئيسي بسبب هجوم إرهابي، شبكة المعلومات الدولية (الانترنت)، على الرابط: <https://arabic.rt.com/business/1019269>.

64. Stephanie Jones, Maritime Piracy and the Cost of World Trade, Competitiveness Review, Volume 24, Issue 3 (2014), pp. 162, 164.

65. Ibid, p.165.

66. Christian Bueger, What is Maritime Security?, Department of Politics and International Relations, School of Law and Politics, Cardiff University, 2015, p1.

67. Peter Chalk, The Maritime Dimension of International Security Terrorism, Piracy, and Challenges for the United States, RAND Corporation monograph series, United States, 2008, pp14-15.

68. For more information about piracy in Indian Ocean see: Matthew R. Walje, Oceans Beyond Piracy, The State of Maritime Piracy Report, One Earth Future Foundation 2014, pp27-29.

69. Tullio Treves, Piracy, Law of the Sea, and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia, The European Journal of International Law, Vol.20, No2, 2009, p400.

70. Lauren Ploch and others, Piracy off the Horn of Africa, CRS Report for Congress, Prepared for Members and Committees of Congress, Congressional Research Service, United States, 2011, p6.

71. Lutz Feldt and others, Maritime Security: Perspectives for a Comprehensive Approach, Institut für Strategie- Politik-Sicherheits- und Wirtschaftsberatung, ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security, No.222, Berlin, 2013, p5. And also see: Raymond Gilpin, Counting the Costs of Somali Piracy, United States Institute of Peace, Working Papers, 2009, p11.

72. For more information about this point see: Bilyana Tsvetkova, Securitizing Piracy Off the Coast of Somalia, Institute of international and development studies, Geneva, 2009, p48.

٧٣. القرصنة في الصومال، إنهاء الخطر وإعادة بناء أمة، البنك الدولي، مكتب منطقة إفريقيا، ٢٠١٣،

شبكة المعلومات الدولية (الإنترنت)، على الرابط:

<https://www.googleadservices.com/pagead>

74. For more information see: Stella Sakellariou, Maritime Insurance and Piracy, National Kapodistrian University Of Athens law school, Greece, 2009, pp9-10.

٧٥. عواد بن عبد البلوي، القرصنة البحرية برؤية المملكة العربية السعودية، في كتاب: إدارة الكوارث البحرية:

الندوة الدولية الثالثة لإدارة الكوارث (تنسيق جهود لمواجهة القرصنة البحرية)، المديرية العامة لحرس

الحدود، وزارة الداخلية السعودية، المملكة العربية السعودية، ٢٠١١، ص ص ١٤-١٥.

٧٦. رقية عواشيرة، قمع القرصنة البحرية في ضوء قواعد القانون الدولي: دراسة تقييمية، في كتاب: إدارة

الكوارث البحرية: الندوة الدولية الثالثة لإدارة الكوارث (تنسيق جهود لمواجهة القرصنة البحرية)، مصدر

سبق ذكره، ص ص ٥٣-٥٤.

٧٧. مبارك علي الصباح، حماية خطوط المواصلات البحرية ومكافحة القرصنة البحرية والسطو المسلح، في

كتاب: إدارة الكوارث البحرية: الندوة الدولية الثالثة لإدارة الكوارث (تنسيق جهود لمواجهة القرصنة

البحرية)، مصدر سبق ذكره، ص ٦٠.

٧٨. زالك فريتس، نحو منتدى للبحر الأحمر الخليج العربي والقرن الأفريقي وهيكل نظام إقليمي جديد، دراسة

تحليلية صادرة عن مركز بروكجز الدوحة - قطر ٢٧ تشرين الثاني ٢٠١٩، ص ١

٧٩. أشرف العيسوي مجلس الدول العربية والأفريقية المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن الفرص والتحديات

مركز تريندز للبحوث والاستشارات أبوظبي - الإمارات العربية المتحدة، ٢٠٢٠، ص ٢-٤

٨٠. المصدر نفسه، ص ٥-٦.