مجلة جامعة الانبار للعلوم القانونية والسياسية

اسم المقال: انتهاكات القانون الدولي في صراع البحر الأحمر (دراسة تحليلية مقارنة)
اسم الكاتب: م.م. فه رمان حمه رشيد اسماعيل
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/library/9638
تاريخ الاسترداد: 2026/11/22 19:28 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة الانبار للعلوم القانونية والسياسية ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

Journal of Anbar University for Law and Political Sciences
مجلة جامعة الانبار للعلوم القانونية والسياسية
P. ISSN: 2706-5804 E.ISSN: 2075-2024
Volume 14 - Issue 2- December 2024 | كانون الاول ٢٠٢٤ - العدد ٢- المجلد ١٤

The extent of international legal violations in the Red Sea conflict

[1] Farman hama rashid ismael Assist. Lecturer
[1] Member of the Kurdistan Region Jurists Union

Abstract:

The Red Sea conflict is characterized by great legal and political complexities, as the region is located at a vital crossroads linking East and West, making it a point of international concern. The region witnessed several violations of international law during the conflicts that took place in it, especially human rights violations that included attacks on civilians, arbitrary arrests, and torture in some conflicts, as well as illegal military actions. The region witnessed military interventions by external forces, often without authorization from the United Nations. Or with the consent of local governments, which raises questions about the legality of these interventions under international law. Also, the case of piracy and maritime attacks has also witnessed intense maritime piracy activity, especially off the coast of Somalia. These activities represent a violation of international law, as they threaten freedom of navigation and international trade, among other things. Violations.

1: Email:
farmanrashid123123@gmail.com
2: Email:

DOI
https://doi.org/10.37651/aujlps.2024.153299.1344

Submitted: 29/8/2024
Accepted: 29/8/2024
Published: 19/9/2024

Keywords:
international law
international violations
human rights
the Red Sea.

©Authors, 2024, College of Law University of Anbar. This is an open-access article under the CC BY 4.0 license (http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

انتهاكات القانون الدولى في صراع البحر الأحمر (دراسة تحليلية مقارنة)

[١] م.م. فه رمان حمه رشيد إسماعيل
عضو اتحاد حقوقيي إقليم كوردستان

المستخلص

صراع البحر الأحمر يتسم بتعقيدات قانونية وسياسية كبيرة، إذ تقع المنطقة على مفترق طرق حيوية تربط بين الشرق والغرب، مما يجعلها نقطة اهتمام دولي. وقد شهدت المنطقة عدة انتهاكات للقانون الدولي خلال النزاعات التي دارت فيها، لاسيما انتهاكات حقوق الإنسان تضمنت الهجمات على المدنيين، الاعتقالات التعسفية، والتعذيب في بعض النزاعات، كذلك الأعمال العسكرية غير القانونية فقد شهدت المنطقة تدخلات عسكرية من قبل قوى خارجية غالبًا بدون تفويض من الأمم المتحدة أو بموافقة الحكومات المحلية، مما يثير تساؤلات حول شرعية هذه التدخلات بموجب القانون الدولي، ايضاً حالة القرصنة والهجمات البحرية حيث شهد أيضًا نشاطًا مكثفًا للقرصنة البحرية، وخاصة قبالة سواحل الصومال، هذه الأنشطة تمثل انتهاكًا للقانون الدولي، حيث تهدد حرية الملاحة والتجارة الدولية، وغيرها من الانتهاكات.

الكلمات المفتاحية: القانون الدولي، الانتهاكات الدولية، حقوق الانسان، البحر الأحمر.

المقدمة

شكل البحر الأحمر منطقة استراتيجية ذات أهمية كبيرة كونه يربط بين المحيط الهندي والبحر الأبيض المتوسط عبر قناة السويس، وبسبب هذه الأهمية الاستراتيجية، شهد البحر الأحمر صراعات مستمرة بين الدول المطلة عليه والقوى الدولية. تشمل هذه الصراعات مجموعة من الانتهاكات القانونية الدولية التي تؤثر على الملاحة البحرية وحقوق الإنسان والسيادة الوطنية، إذ أدى الصراع في البحر الأحمر إلى تعقيد تنفيذ القانون الدولي في المنطقة كما أن عدم الاستقرار السياسي والأمني في بعض الدول المطلة على البحر أدى إلى ضعف قدرة هذه الدول على فرض القانون ومراقبة الانتهاكات، كما أسفر الصراع عن تشكل تحالفات إقليمية ودولية ذات مصالح متباينة، مما يزيد من تعقيد الوضع القانوني، لذلك يشكل البحر الأحمر بؤرة لصراعات دولية معقدة تؤدي إلى مجموعة من الانتهاكات القانونية الدولية، تتراوح هذه الانتهاكات بين التدخلات العسكرية وانتهاك سيادة الدول، وتهديد حرية الملاحة، وصولاً إلى انتهاكات حقوق الإنسان، ويرى الاقتصاديون ان اي صراع أو ازمة في

هذا البحر يؤدي الى خلق ازمة اقتصادية وأمنية وسياسية دولية وسوف تربك شركات الشحن العالمية على المدى القصير والطويل ايضا، وما يحدث في هذه الايام خير دليل على ذلك فقد ادى الصراع الى حدوث ازمة كبيرة في الاقتصاد العالمي وفي حركة الملاحة البحرية، وأضر بالكثير من الدول وخاصة مصر قناة السويس يعد شريان الحياة الاقتصادية المصرية، وكذلك الدول الاوربية المستوردة للنفط والغاز من دول الخليج، لذلك يتطلب تحقيق الاستقرار في البحر الأحمر تعاوناً دولياً وجهوداً دبلوماسية وقانونية مكثفة لضمان احترام القانون الدولي وحقوق الدول المطلة على البحر.

أولاً: أهمية البحث:

البحث في مدى الانتهاكات القانونية الدولية في صراع البحر الأحمر له أهمية كبيرة من عدة جوانب أهمها توثيق الانتهاكات وتقديم الأدلة، ما يساعد في توفير الأدلة اللازمة للمساءلة القانونية أمام المحاكم الدولية، كذلك تحليل القانون الدولي من حيث احترام الأطراف المتنازعة لقوانين الحرب والقوانين الدولية المتعلقة بحماية المدنيين وحقوق الإنسان، مما يساعد في فهم الثغرات القانونية وتطوير القانون الدولي الإنساني، أيضا التأثير على صناع القرار مما يؤثر على القرارات السياسية والدبلوماسية، حيث يمكن استخدامها للضغط على الأطراف المتورطة لوقف الانتهاكات واتباع قواعد القانون الدولي، فضلا عما سبق توعية الرأي العام زيادة وعي المجتمع الدولي والجمهور بأهمية احترام القانون الدولي والنتائج السلبية للانتهاكات المتكررة، وإرساء العدالة وحماية حقوق الإنسان خلال تقديم توصيات ومقترحات لتحسين الامتثال للقوانين الدولية ومنع الانتهاكات المستقبلية، لذلك ان أزمة البحر الاحمر لا تؤثر فقط على مجموعة من الدول بل تؤثر على المجتمع الدولي برمته من الناحية الاقتصادية والانسانية ويهدد السلم والأمن الدوليين، يمكن القول ان العراق يقع في صلب هذه الأزمة بسبب ارتباطاتها مع الحوثيين وإيران أو ما ماسمى بمحور المقاومة وكذلك كون النفط العراقي يمر من البحر الاحمر الى العالم.

ثانياً: اهداف البحث: يسعى البحث الى جملة اهداف لعل أهمها:

١. بيان الضوابط القانونية الدولية الحاكمة للملاحة والأمن البحري في البحر الأحمر.
٢. اتفاقيات الأمم المتحدة لقانون البحار والقانون البحري.
٣. قرارات مجلس الأمن بشأن ازمة البحر الأحمر.
٤. دراسة الاثار الانسانية الاقتصادية والبيئية للنزاع في البحر الأحمر.
٥. توضيح التاثيرات المدمرة لهذه الازمة على الاقتصاد العالمي وعلى السلم والأمن الدوليين وخاصة العراق.

ثالثاً: مشكلة البحث:

تتمثل مشكلة البحث في دراسة مدى الانتهاكات القانونية الدولية التي تحدث في إطار الصراع في البحر الأحمر، والسؤال عن تقييم مدى توافق الأنشطة العسكرية والبحرية للدول المتصارعة مع القانون الدولي؟ الامر الذي يتطلب تحليلًا للانتهاكات المحتملة في مجالات مثل حقوق الإنسان، السيادة البحرية، وحماية البيئة البحرية، كذلك التساؤل عن الازمة الحالية في البحر الاحمر مرتبطة بجماعة غير قانونية ومصنفة ارهابية ومع ذلك تتمتع بقدرات عسكرية ولها مكانة جيوسياسية مهمة فهي المسيطرة على اليمن وموانئها المهمة ولا تخضع باي شكل من الأشكال للقواعد والقوانين الدولية؟ ومساندة من قبل قوى اقليمية واولية كبيرة مثل ايران وروسيا، لذلك يتطلب التعامل مع هذه الظاهرة فك كثير من العقد على المستوى الدولي، لذلك تمثل مشكلة البحث في دراسة مدى الانتهاكات القانونية الدولية التي تحدث في إطار الصراع في البحر الأحمر، وتقييم مدى توافق الأنشطة العسكرية والبحرية للدول المتصارعة مع القانون الدولي. يشمل هذا البحث تحليلًا للانتهاكات المحتملة في مجالات مثل حقوق الإنسان، السيادة البحرية، وحماية البيئة البحرية.

رابعاً: منهج البحث:

لقد كان لزاماً للتعمق بدراسة موضوع البحث والوصول إلى الهدف المرجو منه، سيتم الاعتماد على المنهج الوصفي والتحليلي في هذا البحث، حيث سيتم جمع البيانات من المصادر القانونية الدولية، مثل معاهدات واتفاقيات الأمم المتحدة لذلك سنعمد للمنهج التاريخي، بالإضافة إلى تحليل التقارير الدولية والبيانات الحكومية المتعلقة بالصراع في البحر الأحمر. كما سيتم استخدام دراسات حالة لمواقف محددة في الصراع لفهم طبيعة الانتهاكات المحتملة.

خامساً: خطة البحث:

لدراسة موضوع البحث ومحاولة الإحاطة بموضوعه ارتأينا تقسيمه على مبحثين، الأول في النظام القانوني الدولى للملاحة في البحر الأحمر، وكان في مطلبين، الأول التكييف القانوني للبحار، أما المطلب الثاني فسيكون في مواقف مجلس الأمن بشأن أزمة البحر الأحمر، أما المبحث الثاني فسيكون في التزامات الاطراف المتنازعة وفق القوانين الدولية وانعكاساتها الإنسانية، المطلب الأول موقف الاطراف المتنازعة في البحر الاحمر وفق الاتفاقيات البحرية، المطلب الثاني موقف مجلس الامن من ازمة البحر الاحمر في ظل الحرب

الكيان الصهيوني على غزة، ثم ننتهي الى خاتمة نناقش اهم ما توصلنا اليه من استنتاجات ونطرح ما نراه ضروريا من مقترحات.

I. المبحث الاول

النظام القانوني الدولى للملاحة في البحر الأحمر

شهدت منطقة البحر الأحمر في السنوات الأخيرة تصاعداً ملحوظاً في التوترات والصراعات، خاصة مع تزايد الأنشطة العسكرية والبحرية للدول المطلة عليه. هذا الصراع لم يؤدِ فقط إلى تعقيد الأوضاع الأمنية في المنطقة، بل أثار أيضاً قضايا قانونية دولية مرتبطة بالانتهاكات المحتملة للقانون الدولي الإنساني وقانون البحار، وبصدد ذلك سنطرح الضوابط القانونية الدولية الحاكمة للملاحة والأمن البحري في البحر الأحمر فكانت اتفاقيات الأمم المتحدة لقانون البحار والقانون البحري وأهميتها بشكل عام ولدولة اليمن بشكل خاص في المطلب الأول، ونناقش قرارات مجلس الأمن المتعلقة بالوضع في البحر الأحمر في المطلب الثاني.

I.أ. المطلب الأول

التكييف القانوني للبحار

اهتم القانون الدولي بموضوع البحار وحرية الملاحة في السلم الحرب وذلك منذ الحربين العالميتين الاولى والثانية، لذلك أصدرت منظمة الأمم المتحدة قوانين وقواعد كثيرة بهذا الشأن منها قانون البحار وهو مجموعة من القوانين الدولية التي تتعلق بالمبادئ والقواعد التي تهتم بها الهيئات العامة، ولا سيما الدول في المسائل البحرية. يشمل ذلك حقوق الملاحة، وحقوق استخراج المعادن البحرية، والولاية القضائية على المياه الساحلية. يعتبر هذا الفرع جزءًا من القانون العام المتعلق بقوانين (السيادة البحرية)، والتي تغطي جوانب النشاط البحري الخاصة، إن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والتي تختصر بالرمز "UNCLOS"، المبرمة عام ١٩٨٢ والتي دخلت حيز التنفيذ في عام ١٩٩٤، مقبولة عموما باعتبارها تدوينا لقانون البحار الدولي العرفي. [١]إن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والتي تختصر بالرمز "UNCLOS"، المبرمة عام ١٩٨٢ والتي دخلت حيز التنفيذ في عام ١٩٩٤، مقبولة عموما باعتبارها تدوينا لقانون البحار الدولي العرفي. ونظرا لأهمية الموضوع فقد تأسست محكمة

(١) ينظر اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار،-https://pca-cpa.org/ar/services/arbitration/services/unclos/ اخر زيارة ٢٠٢٤/٣/٢ الساعة ١١:٤٥ صباحا.

مختصة بهدا الشأن وهي المحكمة الدولية لقانون البحار "ITLOS فقد تأسست هذه المحكمة سنة ١٩٩٧ وفي مدة العشرين عاما نظرت في ٢٥ قضية . ولها ولاية قضائية على كافة المشاكل والنزاعات المتعقلة بتفير وتنفيذ الاتفاقية[١].

واليمن من الدول التي تهتم بالقضايا البحرية الهامة التي تناقش على المستوى الإقليمي والدولي والتي تنعكس نتائجها الإيجابية على كل الدول المشاطئة للبحار بشكل أساسي أو على الدول المشرفة على المضائق البحرية الهامة أو على تلك التي تمتلك جزرا في مياهها الإقليمية أو الإقتصادية منه، وبالتالي للدولة حقوق وعليها واجبات تلتزم بها أمام المجتمع الدولي. [٢]

(١) ، دخلت معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ حيز التنفيذ في ١٦ نوفمبر ١٩٩٤، وهي إتفاقية دولية توفر إطار قانوني متكامل لألية الإنتفاع بمياه البحار والمحيطات في العالم، وهي تضمن الحفاظ على الموارد البيئية والبحرية وكذلك الإنتفاع العادل لتلك الموارد. تنص معاهدة قانون البحار في الفصل الخامس عشر منها على قواعد تسوية المنازعات التي تنشأ بين الدول حول تفسير أو تطبيق المعاهدة. وفقاً للفقرة ١ من المادة ٢٨٧ من المعاهدة، يجوز للدولة التي تسعى للإنضمام أو التصديق للمعاهدة أو تلك الدول التي خلفت دول أخرى كانت طرف في المعاهدة أن تقدم إعلان أو إشعار تختار في اللجوء إلى واحد أو أكثر من آليات تسوية المنازعات التالية:

–المحكمة الدولية لقانون البحار في هامبرج بألمانيا،

–محكمة العدل الدولية في لاهاي بهولندا،

–هيئة تحكيم (وفقاً للملحق رقم ٧ من معاهدة قانون البحار)

–هيئة تحكيم خاصة يتم تشكيلها للفصل في فئة محددة من المنازعات (يتم تشكيلها وفقاً للملحق رقم ٨ من معاهدة قانون البحار.

وفقاً لحكم الفقرة ٣ من المادة ٢٨٧ من المعاهدة، فإن التحكيم الوارد بالملحق رقم ٧ هو الأصل الذي يتم الرجوع إليه في حالة ما إذا إمتنعت الدولة العضو عن الإفصاح صراحة عن توجهها لتفضيل إحدى آليات تسوية المنازعات المنصوص عليها في الفقرة ١ من المادة ٢٨٧ من المعاهدة (ولم تقدم أي تحفظات أو إستثناءات إختيارية وفقاً لنص المادة ٢٩٨ من المعاهدة). وعلى ذات النهج، فإنه في حالة ما إذا إختلف الأطراف المتنازعون على الآلية الخاص لتسوية النزاع بينهم، فإنه وفقاً لحكم الفقرة ٥ من المادة ٢٨٧ من المعاهدة، يكون التحكيم المنصوص عليه في الملحق رقم ٧ هو الأصل الذي يتعين على الأطراف إتباعه لتسوية النزاع (وذلك أيضاً مع عدم الإخلال بأي تحفظ أو إستثناء كان قد تم إبدائه من أحد الأطراف وفقاً لحكم المادة ٢٩٨).

تمتلك المحكمة الدائمة للتحكيم خبرة فريدة في مواجهة العديد من المسائل الإجرائية والموضوعية والتنظيمية، وغيرها، التي تطرأ خلال هذه النوعية من التحكيمات. هذه الخبرة هي نتيجة لعمل المحكمة في هذا المجال وإدارتها لجميع التحكيمات المقامة وفقاً للملحق رقم ٧ من معاهدة قانون البحار فيما عدا تحكيم واحد.

وقد قامت كل من المحكمة الدائمة للتحكيم والمحكمة الدولية لقانون البحار بالإتفاق على التعاون بشأن المسائل القانونية والإدارية المتعلقة بالتحكيمات الخاصة بقانون البحار. ويرجع الفضل في ذلك إلى المجهودات التي قام بها كل من الأمين العام للمحكمة الدائمة للتحكيم ورئيس قلم المحكمة الدولية لقانون البحار. ووفقاً للإتفاق المشار إليه، فإن المحكمة الدائمة للتحكيم والمحكمة الدولية لقانون البحار إتفقا على التنسيق فيما بينهما بالنسبة لما يتعلق بملفات دعاوى التحكيم المتصلة بالمنازعات المقامة بموجب الملحق رقم ٧ من معاهدة قانون البحار، كما تعهد كل من الطرفين على السعي إلى زيادة سبل التعاون بين المنظمتين.

(٢) زين محمد زوم وشفيع محسن، "الأمن البحري والمرافق المينائية"، *بحث منشور في مجلة ربان السفينة*، العدد ٨١، سبتمبر/ نوفمبر، (٢٠٢٢).

فقد استفادت اليمن من هذا القانون في نزاعها مع اريتريا التي كان تحتل (حنيش) اليمنية والتي تطل على البحر الاحمر والبحر العربي ، فقد كان هذا القانون دائما السند القانوني الاهم لهذه الدول وقد رجعت المحكمة الدولية الهذه القوانين في اصدارها الحكم بشأن النزاع اليمني الاريتري حول جزيرة (حنيش الكبرى) واصدرت المحكمة حكما لصالح اليمن في ١٥ دسمبر١٩٩٥.[١].

وتعود أهمية الاتفاقية بالنسبة لليمن كونها تطل على البحر الاحمر والبحر العربي وخليج عدن، فقد استندت اليمن على هذا القانون لعملية التحكيم والرجوع لدى المحكمة الدولية [٢].

وللأهمية الجغرافية والقانونية لمضايق البحر الاحمر، فقد جرى العرف والقضاء والفقه الدولي على إخضاعها لنظام قانوني خاص بهما. تم الاتفاق على أنه لا يجب أن تتجاوز مضايق الملاحة الإقليمية ضعف البحر الإقليمي (٢٤ ميلاً)، ووفقًا للقانون الدولي، لا يتم فرض التزام بفتح المضايق التي لا تربط بحارنين عامين للملاحة الدولية. إذا كانت المضيق متصلة بين بحارين عامين، فإن العرف الدولي يتطلب فتحها للملاحة الدولية، حتى لو كانت تمر بأراضي دولة واحدة (مثل مضيق باب المندب). [٣] وقد أيدت محكمة العدل الدولية هذا العرف ووضعت معيارًا للمضايق يعتمد على الوضع الجغرافي، مشترطة أن يربط بين بحارين عامين لكي تكون دولية، ويجب أن يتوافر العرف الدولي في استخدامها كممر للملاحة. هذا المعيار أثار العديد من الخلافات القانونية بسبب تفضيل الجانب الجغرافي في تعريف المضيق. [٤]

و وفقاً لاتفاقية ١٩٨٢، يصبح البحر الأحمر بحراً شبه مغلق حسب تعريف المادة (١٢٢) من هذه الاتفاقية. يوجد مساحات مائية بحرية مغلقة على اليابسة، ويمكن أن تكون محاطة تمامًا باليابسة من جميع الاتجاهات دون وجود منفذ واضح للاتصال مع البحار والمحيطات. وتعرف باسم البحار المغلقة: مثل بحر قزوين والبحر الميت بين الأردن والكيان الصهيوني؛ وإما أن تكون، على الرغم من إحاطتها باليابسة، لها اتصال بالبحار أو المحيطات بممر ملاحي طبيعي، كالبحر الأسود والبحر المتوسط والبحر الأحمر، وتعرف باسم البحار شبه المغلقة. المادة (١٢٢) من اتفاقية جنيف البحر تعرّف المساحات المائية المغلقة بأنها

(١) أحمد الأصبحي وآخرون، *الأمن القومي العربي في منطقة البحر الأحمر*، (عمان: مركز دراسات الشرق الأوسط، ٢٠١١)، ص٩٨.
(٢) د. سلام فليح، *البحر الأحمر والصراع الإقليمي*، (عمان، الأردن: دار وائل للنشر، ٢٠١٥)، ص١٠٤.
(٣) د. عمر الوريقات، *الصراع الإقليمي*، (غزة، فلسطين: المنارة للنشر، ٢٠٠٧)، ص٣٣.
(٤) د. فؤاد محسن عفيفي، *علاقات الدول البحرية، البحر الأحمر نموذجا*، (القاهرة: دار النهضة العربية، ٢٠١٧)، ص٢٣٣.

"الخلجان أو الأحواض أو البحار التي تحيط بها دولتان أو أكثر وتتصل ببحر آخر أو بالمحيط عبر مضيق ضيق، أو التي تتكون بشكل كامل أو جزئي من المياه الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخاصة لدولتين ساحليتين أو أكثر". ودعت المادة (٣) من الاتفاقية، الدول المشاطئة أن تتعاون فيما بينها في ممارسة مالها من حقوق وما عليها من واجبات بمقتضي هذه الاتفاقية، إما مباشرة أو عن طريق المنظمات الإقليمية. (١)

أما عن اتفاقيات الأمم المتحدة "دليل سان ريمو" تم إعداد دليل سان ريمو بشأن القانون الدولي المطبق في النزاعات المسلحة في البحار خلال الفترة من عام ١٩٨٨ إلى عام ١٩٩٤، بإشراف فريق من الخبراء في القانون الدولي والملاحة البحرية، الذين شاركوا بصفتهم الشخصية في سلسلة من الاجتماعات التي نظمها المعهد الدولي للقانون الإنساني. يهدف هذا الدليل إلى تقديم تحليل لمضمون القانون الدولي الراهن المطبق في النزاعات المسلحة في البحار. وعلى الرغم من أن بعض الأحكام المدرجة قد تبدو كتطوير للقانون، إلا أن معظمها يعتبر عرضًا للقانون النافذ حاليًا. يرون الخبراء المشاركون في الاجتماعات أن هذا الدليل يعتبر نسخة حديثة تعادل في نواح عديدة دليل أكسفورد بشأن قوانين الحرب البحرية التي تنظم العلاقات بين المحاربين. والذي اعتمده معهد القانون الدولي سنة ١٩١٣ (٢)

وفي هذا الدليل يؤسس المشرعون لقواعد الاشتباك في البحار و وفقا لهذ الدليل يحق للقوات البحرية لدولة ما ان تشن اعمالا عدائية على سطح الماء أو تحته أو فوقه سواء في البحر الايمي أو في المياه الداخلية التي تقع ضمن حدود تلك الدولة أو الرصيف القاري، كذلك في المياه الارخبيلية للدول لمتنازعة اذا اقتضت الضرورة. لكنه مع ذلك يشجع الدول المتنازعة على تحاشي المناطق التي تتميز بمناطق بيئية نادرة او مناطق خاصة بالحياة البحرية المهددة بالانقراض، ان راعوا حقوق وحدود الدول المحايدة(٣)

وفي الفقرة ٢٣ من الدليل ينص على انه لا يمكن قطع الطريق عن السفن و الطائرات التابعة للعدو من العبور في المضايق الدولية المحايدة والممرات الارخبيلية المعترف بها دوليا، ينص في الفقرة ٢٦ منه أنه يجوز للسفن الحربية والسفن المساعدة والطائرات

(١) د. احمد عمر القحطاني، *العلاقات الخليجة على صعيد البحر الأحمر*، (الرياض: العبيكان للنشر، ٢٠١١)، ص١٤٤.

(٢) ،مجموعة من القانونيين الدولين، والخبراء البحريين ،دليل سان ريمو بشأن القانون الدولي المطبق في النزاعات المسلحة في البحار.
https://www.icrc.org/ar/doc/resources/documents/misc/5qzknh.htm

(٣) د. عبدالرحمن محمد حسونة، *نظرة في الصراعات الإقليمية*، (الإسكندرية: منشأة المعارف، ٢٠٢١)، ص٩٦.

العسكرية أن تعبر تلك المضايق ولكن يجب عليها تبليغ الدولة المحايدة بانها تمارس حق العبور.

I.ب. المطلب الثاني

مواقف مجلس الأمن بشأن أزمة البحر الاحمر

الازمة الحالية في البحر الاحمر ادت الى انعقاد جلسات عدة لمجلس الأمن لمناقشة الوضع الراهن في تلك المنطقة. ففي٣/يناير/٢٠٢٤ عقد مجلس الأمن جلسة مفتوحة بشأن هجمات الحوثيين في البحر الأحمر وسط مخاوف متزايدة على التجارة العالمية والاستقرار الإقليمي بسبب الصراع الالكيان الصهيوني-الفلسطيني المستمر في غزة. قال مساعد الأمين العام لشؤون الشرق الأوسط وآسيا والمحيط الهادئ لمجلس الأمن: "لا يوجد أهداف أو مبررات يمكن أن تبرر استمرار هذه الهجمات على حرية الملاحة". وأضاف أن مثل هذه الحوادث تأتي من المناطق التي يسيطر عليها الحوثيون في اليمن، وشجع "جميع الأطراف المعنية" في المنطقة على تجنب المزيد من التصعيد وعلى تهدئة التوترات والتهديدات من أجل أن تعود الملاحة عبر البحر الأحمر إلى وضعها الطبيعي ولتجنب "انجرار اليمن إلى كارثة إقليمية". "يجب أن تتوقف".[١]

فقد اعتمد مجلس الأمن الدولي التابع للأمم المتحدة قرارا يدين هجمات جماعة الحوثيين على السفن في البحر الأحمر ويطالب الجماعة اليمنية بالوقف الفوري لهذه الهجمات، في حين اعتبرت موسكو القرار مسيسا . ومن هنا يتبين أن موسكو تساند الحوثيين . القرار يطالب الحوثيين بالوقف الفوري للهجمات التي "تعرقل التجارة الدولية وتنتهك حقوق وحريات الملاحة وتهدد السلم والأمن في المنطقة". كما طالب المجلس الحوثيين بالإفراج عن السفينة غالاكسي ليدر وطاقمها، المرتبطة برجل أعمال الكيان الصهيوني، والتي احتجزتها الجماعة في ١٩ نوفمبر الماضي. [٢]و لكن في أول رد رسمي حوثي، نقلت رويترز عن متحدث باسم الجماعة أن قرار الأمم المتحدة بشأن أمن الملاحة في البحر الأحمر لعبة سياسية وأن أميركا هي من تخرق القانون الدولي، أي أنهم لا يعترفون بالمنظمات الدولية والقانون

(١) منشور موقع Arabic News، اخر زيارة في ٢٠٢٤/٣/٣.
https://arabic.news.cn/20240104/80553b05905442dcb50765bb01a90048/c.html ،
(٢) د. نصر الدين الشواربي، *مديات وتفاوت الصراعات*، (القاهرة: دار الفكر العربي، ٢٠٠٩)، ص٧٨.

الدولي كون مجلس الأمن أهم مؤسسة سياسية في جمعية الأمم المتحدة الراعية للحفظ على السلم والأمن الدوليين. [١]

اقترحت عدة دول، خاصة الكيان الصهيوني، وضع باب المندب أو جزيرة بريم، التي تقسم المضيق إلى ممرين، تحت السيادة الدولية. وفي ذلك الوقت، كان جنوب اليمن تحت الحكم الاستعماري البريطاني. ومع ذلك، لم تنجح هذه الجهود، وكذلك المحاولات الطموحة لتدويل جزيرة بريم للسيطرة عليها. بعد استقلالها عن بريطانيا، أنشأت جمهورية اليمن الشعبية سيادتها على الجزيرة. حاليا، الجزيرة تحت سيادة الجمهورية اليمنية، بعد توحيد شمال وجنوب اليمن في عام ١٩٩٠.[٢]

وأكدت اتفاقية ١٩٨٢ على حق المرور العابر، مما سمح بالحركة المستمرة والسريعة عبر المضيق. لكنها حددت أن هذا الحق ينطبق إذا كان المضيق يتكون من جزيرة تابعة للدولة الساحلية وكان هناك طريق بحري في أعالي البحار أو في منطقة اقتصادية. ولا ينطبق هذا الشرط على باب المندب، إذ أن الطريق المواجه للجزيرة يقع داخل البحر الإقليمي. بالإضافة إلى ذلك، يعتبر البحر الأحمر وجزره جزءًا من بحر العرب، على الرغم من وجود نزاعات حول ملكية بعض الجزر. ونصت المادة ١٦ من اتفاقية لوزان للسلام، الموقعة في ٢٤ يوليو ١٩٢٣، بين تركيا والدول الحليفة، على أن مصير الجزر والأقاليم الواقعة خارج الحدود التركية الجديدة سيتم تسويته من قبل الدول المعنية. والنزاع الرئيسي حاليا هو بين الجمهورية اليمنية وإريتريا (مع إثيوبيا سابقا) حول جزر حنيش في جنوب البحر الأحمر.[٣]

٣. وعلى الرغم من الوضع القانوني للبحر الأحمر، فإن الأمن القومي للدول العربية المطلة عليه يرتبط ارتباطًا وثيقًا بأمن البحر الأحمر وقدرتها على السيطرة على الأحداث في المنطقة. توضح عدة أمثلة كيف تعطي العديد من الدول الأولوية لأمنها القومي:

أ. وفي عام ١٩٣٩، خلال مؤتمر بنما، أعلنت الولايات المتحدة منطقة محايدة تمتد لمسافة ٣٠٠ ميل بحري من شواطئها، وحظرت العمليات العسكرية من قبل الدول المتحاربة خلال الحرب العالمية الثانية[٤].

---

(١)علي عبد الله الملحم، *القرصنة البحرية، مواجهتها أحكام صلتها بالإرهاب*، (الرياض: مكتبة الملك فهد ١٤٣١هـ)، ص٤٤.

(٢) محمود خليل، *المسؤولية المشتركة للدول المطلة على البحر الأحمر لمواجهة الأعمال العدائية*، (مركز الدراسات الإستراتيجية: أكاديمية ناصر العسكرية العليا)، ص٤٢.

(٣) د. عمر عبد الحي عبدالعال، *مواطن الصراع*، (القاهرة: دار الشروق للنشر، ٢٠١٦)، ص١٦٧.

(4)Security Concerns and Military Responses: The Red Sea conflict has led to international coalitions aiming to protect freedom of navigation. In 2024, the United Nations passed a resolution condemning Houthi interference and affirming the right to safe passage through the Red Sea. The United States and the United Kingdom have conducted strikes on Houthi targets under the framework of international law, citing self-defense under the UN Charter..

ب. وفي عام ١٩٦٢، فرضت الولايات المتحدة حصارًا بحريًا على كوبا أثناء أزمة الصواريخ الكوبية.[١]

ج. النزاع على الجرف القاري في بحر إيجه بين اليونان وتركيا، تم حله مؤقتًا من خلال التفوق العسكري التركي.

تسلط هذه الأمثلة الضوء على الأهمية القصوى للأمن القومي، الأمر الذي قد يؤدي في بعض الأحيان إلى تجاوز التشريعات. وهي تثبت أن العرف البحري الدولي تتشكل من قبل الدول القادرة على إنفاذه وأن القوانين البحرية هي في المقام الأول محاولات من قبل المشرعين لتنظيم استخدام البحر بطريقة تخدم مصالح هذه الدول. وبالتالي، يتأثر الأمن في البحر الأحمر بالصراع بين قوى قوية قادرة على التأثير على الأحداث الإقليمية وطرق الملاحة.[٢]

أما عن القيود القانونية التي تحد من مكافحة القرصنة البحرية: فيرى الخبراء أن القيود التي تفرضها اتفاقية قانون البحار تعيق الجهود الدولية الفعالة لمكافحة القرصنة البحرية. وتقصر الاتفاقية القرصنة على الأعمال التي تحدث في أعالي البحار وتقصر نية العنف والاحتجاز المسلح على المصالح والمنافع الشخصية للمتورطين في مثل هذه الأعمال[٣].

ويعتقد بعض الخبراء أنه من الضروري تعديل الاتفاقية لمعالجة المخاطر الناشئة التي تشكلها القرصنة والسطو المسلح. ويجادلون بأن تعريف القرصنة كجريمة دولية يجب أن يمتد ليشمل المياه الإقليمية، خاصة في الحالات التي لا تستطيع فيها الدول الفاشلة أو المنهارة - مثل الصومال - معالجة هذه الأعمال داخل مياهها الإقليمية. وفي مناطق مثل بونتلاند، المعقل الرئيسي للقراصنة، قد تدعم الكيانات المحلية وترعى القرصنة قبالة سواحلها.وعندما يتم نشر السفن الدولية لمكافحة القرصنة، فإن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تمنعها من ملاحقة

(١) أيمن عبدالعزيز سلامة، "جريمة القرصنة البحرية فى ضوء القانون الدولي"، *بحث منشور في مجلة السياسة الدولية*، العدد ١٧٦، (القاهرة: الأهرام، أبريل ٢٠٠٩)، ص٣٧١.
(٢) أشرف سليمان غربال، "القرصنة فى المحيط الهندى"، *مجلة السياسة الدولية، بحث منشور في مجلة مركز الدراسات الإستراتيجية بالأهرام*، العدد ١٧٧، يوليه، (٢٠٠٩): ص٢٤٤.
(3)International Maritime Law: The conflict in the Red Sea, particularly involving Houthi attacks on vessels, has raised significant issues concerning the laws of the sea. Many shipping companies have invoked *force majeure* clauses to either cancel or reroute shipments, especially around the Suez Canal. The legal basis for these decisions lies in the disruption caused by hostilities, as well as increased insurance premiums and the high-risk designation by maritime committees.

القراصنة في المياه الإقليمية. ونتيجة لذلك، أصبحت هذه المياه ملاذاً آمناً للقراصنة، مما يسمح لهم بالهروب والإفلات من الاعتقال، ليكرروا جرائمهم.[١]

ويؤكد الخبراء أيضًا أن هدف القرصنة لا ينبغي أن يقتصر على تحقيق منافع شخصية، بل يجب أن يشمل أهدافًا ومصالح سياسية، ومن شأن هذه التعديلات المقترحة أن تعزز الجهود الدولية لمكافحة التهديد الذي يهدد أمن الملاحة البحرية والأمن البشري في الصومال، ونتيجة للثغرات التي استغلها المتورطون في أعمال القرصنة البحرية والسطو المسلح قبالة سواحل الصومال وفي خليج عدن، وقعت العديد من البلدان الأفريقية على مدونة سلوك إقليمية في جيبوتي في يناير/كانون الثاني ٢٠٠٩. وتهدف هذه الاتفاقية إلى قمع السطو المسلح السفن على طول الساحل الصومالي وفي خليج عدن. وتنص الوثيقة على قيام الدول الموقعة بمراجعة تشريعاتها الداخلية لضمان اعتماد قوانين رادعة تهدف إلى قمع نهب السفن وتجريم القرصنة والجرائم المرتبطة بها. ويتضمن أيضًا مبادئ وتوجيهات للتحقيق مع القراصنة ومحاكمتهم[٢].

ويرى خبراء سياسيون أنه على الرغم من التواجد العسكري البحري المكثف في خليج عدن وبحر العرب وقبالة السواحل الصومالية لتأمين الملاحة البحرية العالمية، ورغم قرار مجلس الأمن رقم ١٨٤٦ الصادر في ٣ ديسمبر ٢٠٠٨، والذي يخول الدول في هذه المناطق لدخول المياه الإقليمية الصومالية (بموافقة الحكومة الصومالية) لتعقب القراصنة والقضاء عليهم، إلا أن هذه الجهود غير مكتملة. إن إهمال المجتمع الدولي المتعمد للأزمة في الصومال منذ عام ١٩٩١ أدى إلى نتائج وتداعيات كبيرة، بما في ذلك أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في هذه المنطقة.[٣]

(١) أيمن عبدالعزيز، مصدر سابق، ص٣٧٤.

(2)Impact on Global Trade and Legal Implications: The disruptions in Red Sea shipping routes due to attacks have had substantial global trade impacts. This situation has invoked the question of the right to freedom of navigation under international law, as well as legal questions around the safety of ports and insurance for vessels navigating through this high-risk area.

(٣) د. محمد عواد حسين، *التنظيم الدولي للصراع*، (بغداد: العاتك للنشر، ٢٠١٩)، ص١٢٩.

II. المبحث الثاني

التزامات الاطراف المتنازعة وفق القوانين الدولية وانعكاساتها الانسانية

شهدت منطقة البحر الأحمر في السنوات الأخيرة تصاعداً ملحوظاً في التوترات والصراعات، خاصة مع تزايد الأنشطة العسكرية والبحرية للدول المطلة عليه. هذا الصراع لم يؤدِ فقط إلى تعقيد الأوضاع الأمنية في المنطقة، بل أثار أيضاً قضايا قانونية دولية مرتبطة بالانتهاكات المحتملة للقانون الدولي الإنساني وقانون البحار، وبصدد ذلك سنسعى الى تحليل مواقف الحوثيين والحلفاء وطرح حججهم بناء على القوانين والاتفاقيات الدولية البحرية في مطلب اول، والاثار الانسانية والاقتصادية والبيئية للنزاع في البحر الأحمر في المطلب الثاني.

II.أ. المطلب الأول

موقف الاطراف المتنازعة في البحر الاحمر وفق الاتفاقيات البحرية

بموجب دليل سان ريمون يحق للسفن التجارية ان تعبر البحر وان كانت داخل المياه الخاضعة لسيادة الدولة المعادية فقد نصت الفقرة ٥٩ من الدليل(لا يجوز الهجوم على سفن العدو التجارية إلا إذا طابقت تعريف الهدف العسكري الوارد ذكره في الفقرة فقد نصت الفقرة (٤٠)[١] على انه (فيما يخص الأعيان، تنحصر الأهداف العسكرية في الأعيان التي تسهم من حيث طابعها أو موقعها أو الغاية منها أو استعمالها إسهاماً فعلياً في العمل العسكري، ويوفر تدميرها الكلي أو الجزئي أو الاستيلاء عليها أو تحييدها في هذه الحالة فائدة عسكرية أكيدة.

وفي الفقرة (٤١) من الدليل ينص على أنه(يجب أن تنحصر الهجمات بحصر المعنى في الأهداف العسكرية، علماً بأن السفن التجارية والطائرات المدنية هي أعيان ذات طابع مدني ما لم تصرح المبادئ والقواعد الوارد ذكرها في هذا الصك باعتبارها أهدافاً عسكرية)[٢]

الا ان الدليل وفي الفقرة (٦٠) تنص على انه يمكن ان تتحول السفن التجارية الى أهداف عسكرية في الحالات التالية :

(١) ١. لقمان محمد إبراهيم، "افق الصراع في البحر الأحمر"، (رسالة ماجستير، كلية العلوم السياسية، جامعة الموصل، ٢٠٠٩)، ص٧٣.
(٢) راجع في ذلك دليل سان ريمون.

أ) القيام بأعمال حربية لصالح العدو، مثل زرع الألغام أو تفجيرها، أو قطع الكابلات والأنابيب المغمورة تحت الماء، وزيارة السفن التجارية المحايدة وتفتيشها، أو هجومها على سفن تجارية أخرى.

ب) تقديم الدعم كسفينة مساعدة للقوات المسلحة المعادية، سواء بنقل الجنود أو توريد المؤن والإمدادات لسفن الحرب.

ج) الاندماج أو التعاون مع نظام العدو في عمليات البحث عن المعلومات، مثل الاستطلاع والإنذار المبكر والحراسة، أو في العمليات القيادية والمراقبة والاتصالات.

د) المشاركة في قوافل بحرية تحت حماية سفن حربية أو طائرات عسكرية معادية.

هـ) عدم الامتثال للأوامر بالوقوف، أو مقاومة أي محاولة للتفتيش أو الاحتجاز بالقوة.

و) تسليح السفينة بطريقة تمكنها من تسبب أضرار لسفينة حربية، باستثناء الأسلحة الخفيفة الفردية المخصصة لحماية طاقم السفينة من القراصنة، والأنظمة المبتكرة مثل نظام (Chaff) لتحويل مسار الصواريخ عن هدفها.

ز) المساهمة بأي طريقة أخرى تساهم بشكل فعال في العمل العسكري، مثل نقل المعدات العسكرية.

ثم يعود فيقول ان الهجوم على هذه السفن التجارية التي تتحول الى اهداف عسكرية يخضع للفقرات ٣٨ _ ٤٦ من نفس الدليل وفي تلك الفقرات نرى مايلي: ففي الفقرة ٣٨ تنص على انه: (في أي نزاع مسلح، لا يكون حق أطراف النزاع في اختيار وسائل أو أساليب الحرب غير محدود) فهنا يؤكد الدليل على انه لا يجوز ضرب اهداف العدو بشكل غير محدود اي الاهداف المدنية والتجارية بل يختصر الهجوم فقط على الاهداف الحربية كما في الفقرة (٤١)(تنحصر المهمات بحصر المعنى في الاهداف العسكرية). [١]

يرى الجانب الامريكي أن الحوثيين يهاجمون السفن التجارية خلافا للقانون الدولي الذي يحرم مهاجمة السفن التجارية حتى لو كانت معادية ، ناهيك عن الدول المحايدة. فقد صرح مستشار الأمن القومي الامريكي جون كيربي (ان الهجمات الحوثية على السفن التجارية في البحر الاحمر غير قانونية) و(أن الحوثيين يهاجمون السفن لتجارية التي لها علاقات مع دول في جميع أنحاء العالم، والعديد منها ليس لها أي صلة بالكيان الصهيوني على

(١) راجع في ذلك دليل سان ريمون.

الإطلاق" و أشار إلى أنهم "حذروا الحوثيين سابقاً وسيتحملون عواقب هجماتهم، مشيراً إلى أن الهجمات الحوثية في البحر الأحمر تهدد حرية الملاحة العالمية" وعليه و نتيجة لذلك أدرجت الولايات المتحدة جماعة الحوثيين على قائمة الارهاب الدولي[١]. أما الموقف المخالف فقد جاء على لسان المتحدث باسم وزارة الخارجية الايرانية ناصر كنعاني قوله -في بيان- إن إيران "تدين بشدة الهجمات العسكرية التي نفذتها الولايات المتحدة والمملكة المتحدة على عدة مدن في اليمن".[٢] واعتبر الهجمات الامريكية البريطانية على اليمن انتهاكا صارخا لسيادة اليمن ووحدة أراضيه، وخرقا للقوانين الدولية،أما الحوثيون فيرون انهم لم يخرقوا القوانين الدولية كونهم يدافعون عن حق الشعب الفلسطيني المحاصر والذي يتعرض للابادة الجماعية من قبل اسرائيل. وأنهم يمنعون السفن الاسرائيلية من العبور في البحر الاحمر وأن التحالف الامريكي البريطاني يخرق سيادة اليمن وهذا مخالف لكل القوانين والاعراف الدولية [٣]

والحقيقة ان هجمات الحوثيين لاتتطابق مع القوانين الدولية النافذة نظرا لان اسرائيل ليست في حرب مع اليمن وان كان الحوثيون لايمثلون دولة اليمن الشرعية وغير معترف بها دوليا، بل يعتبرون جماعة ارهابية، لذلك فان أية قوانين دولية لا يمكن ان يوقفهم عن حدهم، فالحكومة الشرعية الممثلة للشعب اليمني لا تزال هي حكومة اليمن المنعقدة في عدن نظرا للظروف السياسية في تلك الدولة ، لذلك فان الحوثيين لا يمكن ان ينفذ بحقهم القوانين الدولية بل يعتبرون جماعة ارهابية ومارقة .بل ان الحثوويين لم يلتزموا بقولهم انهم يهاجمون السفن الاسرايلية فقط ، فهم يهاجمون السفن البريطانية والامريكية وغيرهما تحت شعار توجههم نحو اسرائيل. [٤] لذلك فقد انخفض عدد السفن التي تعبر مضيق باب المندب الى ٤٠% اقل مما كان عليه قبل الهجمات الحوثية وهذا يضر بالدول العربية (مصر بالدرجة الاولى وليست اسرائيل) اذانخفضت واردات قناة السويس الى اقل من ٤٠%، كذلك تهدد بحدوث مجاعة و ازمة اقتصادية نظرا لزيادة كلفة النقل بعيدا عن المضايق، فقد قال خبراء " إن تجنب السفن مسار البحر الأحمر لصالح طريق رأس الرجاء الصالح، سيؤدي إلى رفع كلفة الشحن والتأمين والخدمات اللوجستية البحرية الأخرى بنسب تصل إلى ٣٠ في المئة، وتوقعوا

(١) موقع press Media، https://npasyria.com/178065 / اطلعت بتاريخ ٢٠٢٤/٣/٦.

(٢) صحيفة الشرق الاوسط، https://aawsat.com/%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%A7%D9%84 ٥ كانون الثاني٢٠٢٤.

(٣) صحيفة الشرق الاوسط، https://aawsat.com/%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%A7%D9%84 ٥ كانون الثاني٢٠٢٤.

(٤) https://www.bbc.com/arabic/articles/cd14p4026dlo، ١٠/ كانون الثاني/٢٠٢٤

ارتفاعا في الأسعار في أوروبا والولايات المتحدة بنسبة ١٠ إلى ١٥ في المئة، إذا توقف الشحن عبر ممر قناة السويس خلال الأسابيع القليلة القادمة. (١)

II.ب. المطلب الثاني

موقف مجلس الامن من ازمة البحر الاحمر في ظل الحرب الكيان الصهيوني على غزة

يرى الخبراء ان ازمة البحر الحمر يمكن ان يؤدي الى نتائج غير حميدة بالنسبة للاقتصاد العالمي، نظرا لان الوضع الحالي وتغيير مسار السفن التجارية نحو رأس الرجاء الصالح بدلا من قناة السويس تؤدي الى ارتفاع اسعار لمواد الغذائية والمشتقات النفطية اذا تال امد الازمة ، خاصة اذا تدخلت ايران مباشرة ودخلت الصراع الملتهب في البحر الاحمر . ويعتقد الخبراء ان استمرار الازمة وتفقامها يؤدي الى ان السفن التجارية عامة تغير مسارها نحو رأس الرجاء الصالح وهذا يؤثر بطبيعة الحال على الاقتصاد العالمي عامة والاقتصاد المصري خاصة. (٢)

وقد" نبهت شركة "إم إس سي" -أكبر شركة شحن في العالم- العملاء في بيان صحفي، إلى زيادات إضافية في أسعار بعض حركة الحاويات إلى الولايات المتحدة، بدءا من ١٢ فبراير/شباط المقبل".

شركة الشحن أونر لين (Honor Lane) أعلنت في بيان منفصل أنها تتوقع استمرار الوضع في البحر الأحمر لمدة تصل إلى ٦ أشهر، وربما حتى سنة، وتتوقع أن يستمر ارتفاع أسعار الشحن ونقص المعدات حتى الربع الثالث من عام ٢٠٢٤. ووفقًا لـ ستيفن شوارتز، نائب الرئيس التنفيذي لشركة ويلز فارغو للمستحقات العالمية والتمويل التجاري، فقد شعرت أوروبا بأكبر تأثير من الوضع في البحر الأحمر، مع ظهور آثار ارتفاع الأسعار على السلع، وأشار إلى أن تأخير الحاويات وانخفاض السعر، والأوقات الطويلة للعبور تؤثر جميعها في

(١) موقع BBC عربي، ١٠/كانون الثاني٢٠٢٤ اطلعت بتاريخ ٢٠٢٤/٣/٦.
(٢) لبنى احمد الآلوسي، "العلاقات تحت الصراع في البحر الأحمر"، (أطروحة دكتوراه كلية العلوم السياسية جامعة النهرين، ٢٠١٧)، ص٨٩.

تكاليف الشحن العالمية، مما بدأ في التأثير في الشركات الأمريكية مع استمرار الوضع في البحر الأحمر.. [١]

ويشير تقرير نشره موقع (اكسيوس) الامريكي الى أن التوترات أدت إلى انخفاض أسعار النفط، وتعقيد الشحن لعدد من الشركات، بما في ذلك شركة "تسلا" الأميركية،تعتبر أكبر وأشهر منتج للسيارات الكهربائية في العالم، حيث قامت بتعليق شحناتها وعمليات الإنتاج في ألمانيا بسبب مواجهتها مشاكل في سلسلة التوريد.[٢].

يلفت التقرير الى أن الاقتصاد العالمي لا يزال يعاني أصلاً من أزمة "سلاسل التوريد الكبرى" التي ضربت العالم خلال العامين ٢٠٢١ و٢٠٢٢، حيث كانت قد تضافرت أزمة وباء كورونا مع التوترات الجيوسياسية لتخلق نقصاً وتأخيراً واسعي النطاق في إمدادات البضائع، مما فرض ضغوطاً تصاعدية على الأسعار وأدى إلى تضخم السلع المرتفعة بالفعل أصلاً.[٣]

وسنعرج هنا الى بيان بعض الإحصاءات عن آثار الصراعات والحروب في منطقة البحر الأحمر وفق جداول، وكالآتي:

١. ١. الآثار الإنسانية للحروب في البحر الأحمر

ت	البعد	الوصف	لإحصاءات
١.	اللاجئون والنازحون	زيادة عدد اللاجئين والنازحين بسبب النزاعات	مئات الآلاف من اللاجئين في (2023) اليمن والسودان
٢.	الخسائر البشرية	وفيات المدنيين والعسكريين	تقدر بعشرات الآلاف بسبب الحروب والصراعات
٣.	الفقر والبطالة	تدهور الاقتصاد وزياداوتفاع معدلات الفقر	تفاع معدل الفقر في اليمن إلى أكثر من ٧٥%

(١) سمر عبدالله جبر، "سبل التفاوض في البحر الأحمر"، (أطروحة دكتوراه، كلية العلوم السياسية جامعة بغداد، ٢٠١٢)، ص٩٤.
(٢) المرجع السابق، ص٩٩.
(٣) موقع العربية https://www.alarabiya.net/aswaq/special-، ١٤ كانون الثاني ٢٠٢٤، اطلعت بتاريخ ٢٠٢٤/٣/٦.

٢. الآثار الاقتصادية للحروب في البحر الأحمر

ت	البعد	الوصف	الإحصاءات
١.	التلوث البحري	تسرب النفط وملوثات أخرى من السفن والبنية التحتية	تسرب أكثر من ١٠,٠٠٠ طن من النفط سنوياً
٢.	تدمير الحياة البحرية	الأضرار التي لحقت بالشعاب المرجانية والثروة السمكية	تراجع الثروة السمكية بنسبة ٤٠%
٣.	انبعاثات الكربون	زيادة الانبعاثات من الأنشطة العسكرية	زيادة بنسبة ١٥% في انبعاثات الكربون

وبتفصيل اكثر

١. الآثار الإنسانية:

الحروب في منطقة البحر الأحمر أدت إلى نزوح ملايين الأشخاص من منازلهم، خاصةً في اليمن وجنوب السودان. قدرت المفوضية السامية لشؤون اللاجئين (UNHCR) أن أكثر من ٤ ملايين شخص اضطروا إلى الفرار من منازلهم في اليمن وحده. كما تسبب الصراع في انهيار النظام الصحي، مما أدى إلى انتشار الأمراض مثل الكوليرا والملاريا.

٢. الآثار الاقتصادية:

تعطل التجارة في مضيق باب المندب، الذي يعتبر واحدًا من أهم الممرات البحرية في العالم، حيث تمر عبره حوالي ١٠% من التجارة العالمية. هذا أدى إلى تراجع الإيرادات الاقتصادية للدول المطلة على البحر الأحمر وتزايد التكاليف المرتبطة بالتأمين على السفن.

٣. الآثار البيئية:

أدى النزاع إلى تسرب كميات كبيرة من النفط إلى البحر الأحمر، مما أثر سلبًا على البيئة البحرية والشعاب المرجانية. كما تسبب استخدام الأسلحة وتدمير البنية التحتية في تفاقم المشاكل البيئية مثل التلوث وانخفاض الثروة السمكية.

الخاتمة

في ختام البحث توصلنا جملة استنتاجات لأاهم ما درسناه على طول فترة البحث، ونطرح ما نراه ضروريا مقترحات تثري موضوع البحث وتعزز رصانته العلمية.

اولا: الاستنتاجات:

١.ان ازمة البحر الاحمر ازمة عالمية تهدد السلم والأمن الدوليين ويمكن ان يعرض الاقتصاد العالمي الى مخاطر كبيرة والى حدوث ارتفاع في امواد الغذائية.

٢. ان هذه الازمة تؤدي الى ارتفاع سعر النفط اذا استمرت لمدة طويلة. وارتفاع اسعار ابضائع الاساسية عالميا

٣. ان الحوثيين هم جماعة وغير معترف بها كسلطة شرعية ممثلة للدولة اليمنية دوليا ، بل يعتبرون جماعة ارهابية دوليةحسب التصنيف الامريكي، لذلك فان التعامل معها على أساس القانون الدولي غير ممكن.

٤. ان القانون الدولي لا يسمح بمهاجمة السفن التجارية حتى في حالة الحرب ولو كانت السفن تابعة للدولة المعادية ، الا ان الحوثيين يهاجمون السفن باعذار مختلفة وهذا يثبت انها مسألة سياسية مرتبطة بقضايا دولية اخرى.

٥.ان الحجة الرئيسية لمهاجمة السفن في البحر الاحمر كان وقف الاعتداء الاسرائيلي او منع السفن الاسرائيلية من عبور المضايق ، ولكن بعد مرور اكثر من عشرة اشهر نرى ان اسرائيل لم تتضرر من هذه الهجمات ولا يلقي لها بالا بل المتضرر هي الدول الاخرى مثل مصر والدول المطلة على البحر المتوسط.

ثانياً: المقترحات:

١. العراق في مرمى الازمة كونه جزءا من المشكلة خاصة بسبب ارتبطاتها وعلاقتها مع الحوثيين في اليمن عن طريق القوات التي تيرد الدفاع عن اغزة من اليمن، وهذا ما جعل العراق في مرمى النيران، لذلك لابد من توعية الباحثين والسياسيين بهذه القضية عن طريق البحوث والدراسات لاستيعاب مدى عمق المشكلة كون العراق نفسه يصدر نفطه عن هذا الطريق.
٢. ان قانون البحار لازال غامضا وغير مفهوم بالنسبة للكيبت من الاساتذة والباحثين العراقيين فيجب الاهتمام بهذا الجانب ايضا.
٣. أيضا ندعو وزارة الخارجية العراقية التدخل الدبلوماسي لدى جميع دول المنطقة لتحريك منظمة الأمم المتحدة لوضع نظام دولي لهذه المنطقة يحكمها من عدة محاور لعل أهمها:

- من حيث انتهاكات حرية الملاحة كون البحر الأحمر يعتبر ممرًا مائيًا دوليًا حيويًا للتجارة العالمية وأي إجراءات عسكرية أو قرصنة بحرية تهدد حرية الملاحة يمكن أن تعتبر انتهاكًا للقانون الدولي.
- ايضاً من حيث الاحتلال أو الاستيلاء غير القانوني على الجزر والمناطق البحرية فأي محاولة من دولة للاستيلاء أو احتلال جزر أو مناطق بحرية في البحر الأحمر بشكل غير قانوني تعتبر انتهاكًا للقانون الدولي.
- كذلك منع التدخل العسكري غير الشرعي لكون استخدام القوة العسكرية أو التهديد بها من قبل دولة أو مجموعة من الدول في البحر الأحمر دون تفويض من الأمم المتحدة أو دون وجود مبرر قانوني يمكن أن يعتبر انتهاكًا لميثاق الأمم المتحدة.
- فضلاً عن التلوث البيئي المتعمد من خلال الزام أي دولة تتعمد تلويث المياه في البحر الأحمر، سواء من خلال التخلص من النفايات السامة أو أي مواد أخرى مضرة، يمكن أن تعتبر قد انتهكت القانون الدولي البيئي.
- من حيث منع الاعتداء على السيادة الوطنية ذلك ان التدخل في الشؤون الداخلية لدولة أخرى في منطقة البحر الأحمر من خلال دعم حركات متمردة أو استخدام القوة قد يكون انتهاكًا للسيادة الوطنية وبالتالي للقانون الدولي.
- منع انتهاكات حقوق الإنسان لاسيما في النزاعات التي تحدث في منطقة البحر الأحمر، مثل تلك التي تحدث في اليمن، يمكن أن تكون هناك انتهاكات خطيرة لحقوق الإنسان، مثل الهجمات على المدنيين أو الحصار الذي يمنع وصول المساعدات الإنسانية.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: الكتب:

١. أحمد الأصبحي وآخرون، *الأمن القومي العربي في منطقة البحر الأحمر*، عمان: مركز دراسات الشرق الأوسط، ٢٠١١
٢. د. احمد عمر القحطاني، *العلاقات الخليجة على صعيد البحر الأحمر*، الرياض: العبيكان للنشر، ٢٠١١.
٣. د. سلام فليح، *البحر الأحمر والصراع الإقليمي*، عمان، الأردن: دار وائل للنشر، ٢٠١٥.
٤. د. عبدالمنعم الداوودي، *صراع الازمة والحل*، بغداد: دار السنهوري للنشر، ٢٠٠٥.
٥. د. عمر الوريقات، *الصراع الإقليمي*، غزة، فلسطين: المنارة للنشر، ٢٠٠٧.
٦. د. عمر عبد الحي عبدالعال، *مواطن الصراع*، القاهرة: دار الشروق للنشر، ٢٠١٦.
٧. د. فؤاد محسن عفيفي، *علاقات الدول البحرية، البحر الأحمر نموذجا*، القاهرة: دار النهضة العربية، ٢٠١٧.

٨. د. محمد عواد حسين، *التنظيم الدولي للصراع*، بغداد: العاتك للنشر، ٢٠١٩.
٩. د. نصر الدين الشواربي، *مديات وتفاوت الصراعات*، القاهرة: دار الفكر العربي، ٢٠٠٩.
١٠. عبدالرحمن محمد حسونة، *نظرة في الصراعات الإقليمية*، الإسكندرية: منشأة المعارف، ٢٠٢١.
١١. علي عبد الله الملحم، *القرصنة البحرية، مواجهتها أحكام صلتها بالإرهاب*، الرياض: مكتبة الملك فهد ١٤٣١هـ.

ثانياً: الرسائل والاطاريح الجامعية:

١. سمر عبدالله جبر، "سبل التفاوض في البحر الأحمر"، أطروحة دكتوراه، كلية العلوم السياسية جامعة بغداد، ٢٠١٢.
٢. لبنى احمد الآلوسي، "العلاقات تحت الصراع في البحر الأحمر"، أطروحة دكتوراه كلية العلوم السياسية جامعة النهرين، ٢٠١٧.
٣. لقمان محمد إبراهيم، "افق الصراع في البحر الأحمر"، رسالة ماجستير، كلية العلوم السياسية، جامعة الموصل، ٢٠٠٩.

ثالثاً: البحوث العلمية:

١. أشرف سليمان غربال، "القرصنة في المحيط الهندي"، بحث منشور في *مجلة السياسة الدولية*، *مركز الدراسات الإستراتيجية بالأهرام*، العدد ١٧٧، يوليه، (٢٠٠٩).
٢. أيمن عبدالعزيز سلامة، "جريمة القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي"، بحث منشور في *مجلة السياسة الدولية*، *الأهرام، القاهرة*، العدد ١٧٦، أبريل، (٢٠٠٩).
٣. زين محمد زوم وشفيع محسن، "الأمن البحري والمرافق المينائية"، بحث منشور في *مجلة ربان السفينة*، العدد ٨١، سبتمبر/ نوفمبر، (٢٠٢٢).

رابعاً: المراجع الأجنبية:

1. International Maritime Law: The conflict in the Red Sea, particularly involving Houthi attacks on vessels, has raised significant issues concerning the laws of the sea. Many shipping companies have invoked *force majeure* clauses to either cancel or reroute shipments, especially around the Suez Canal. The legal basis for these decisions lies in the disruption caused by hostilities, as well as increased insurance premiums and the high-risk designation by maritime committees.
2. Security Concerns and Military Responses: The Red Sea conflict has led to international coalitions aiming to protect freedom of navigation. In 2024, the United Nations passed a resolution

condemning Houthi interference and affirming the right to safe passage through the Red Sea. The United States and the United Kingdom have conducted strikes on Houthi targets under the framework of international law, citing self-defense under the UN Charter.

3. Impact on Global Trade and Legal Implications: The disruptions in Red Sea shipping routes due to attacks have had substantial global trade impacts. This situation has invoked the question of the right to freedom of navigation under international law, as well as legal questions around the safety of ports and insurance for vessels navigating through this high-risk area

خامساً: المواقع الالكترونية:

1. Arabic News https://arabic.news.cn/20240104/80553b05905442dcb50765bb01a90048/c.html
2. https://npasyria.com// press Media.
3. https://www.bbc.com/arabic/articles/cd14p4026dlo/١٠ بي بي سي العربية
4. اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار، https://pca-cpa.org/ar/services/arbitration-services/unclos

٥. ثامر محمود العاني، لآثار الاقتصادية لتجنب الملاحة في البحر الأحمر،موقع العربية https://www.alarabiya.net/aswaq/opinions/2024/01/24

٦. صحيفة الشرق الاوسط، https://aawsat.com/%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%A7%D9%84 ٥ كانون الثاني٢٠٢٤.

٧. مجموعة من القانونيين الدولين،والخبراء البحريين ،دليل سان ريمو بشأن القانون الدولي المطبق في النزاعات المسلحة في البحار، https://www.icrc.org/ar/doc/resources/documents/misc/5qzknh.htm

٨. محمود خليل، "المسؤولية المشتركة للدول المطلة على البحر الأحمر لمواجهة الأعمال العدائية"، مركز الدراسات الإستراتيجية، أكاديمية ناصر العسكرية العليا.

٩. موقع الجزيرة https://www.aljazeera.net/news/2024/