

الملاحة الدولية في ظل تهديد ناقلات النفط في المياه الدولية

The international navigation in light of oil tankers threat in international waters

م.م قسمة عزيز فرج،

qesma.a@uokerbala.edu.iq

م.م مضر فارس عبد الإله

mudher.f@uokerbala.edu.iq

-جامعة كربلاء/مركز الدراسات الاستراتيجية

Abstract

Even if the world is developing, ships still carry out more than half of the cargo and the majority of the oil exported comes from tankers. For this reason, maritime navigation by ships is more important. And the reason for this isn't because all of the countries that import oil have coastlines; rather, it's because installing oil pipelines is expensive, and even so, they can't move all of the crude oil exported each day. Tankers are therefore the best option for transporting oil, despite the numerous challenges this process presents. These challenges include the threat of regular forces from different countries attacking tankers, as well as the vulnerability of tankers and their crews to armed attacks by numerous armed groups based in countries bordering the sea routes. Apart from the risk posed by pirates, All nations should refrain from endangering navigation routes and should not use them as a tool to further their political objectives, given the challenges posed by those who border major waterways worldwide and the substantial effects such actions have on the world economy and oil markets.

Keywords: maritime navigation, oil tankers threat, pollution

الملخص:

على الرغم من التطور الذي يحصل في العالم، تبقى الملاحة البحرية بواسطة السفن لها أهمية بالغة، إذ إنَّ أكثر من نصف السلع تنقل عن طريقها، بل إنَّ النفط المنقول عبر الناقلات يشكل النسبة الأكبر من النفط المصدر ومن مختلف الدول المصدرة، وليس السبب في ذلك أن جميع الدول المستوردة للنفط تمتلك واجهات بحرية، بل بسبب تكلفة مد الأنابيب النفطية، فضلاً عن أنَّ الأنابيب النفطية، على الرغم من تكلفتها، فهي لا تستطيع نقل كل تلك الكمية المصدرة يومياً من النفط الخام، لذا فإنَّ الناقلات هي الحل الأنسب لنقل النفط، بالرغم ممَّا تواجهه هذه العملية من صعوبات عديدة، تتمثل بتعرض الناقلات وطواقمها لهجمات مسلحة من قبل العديد من الجماعات المسلحة، التي تتخذ من الدول المطلة على الطرق البحرية مقراً لها، إلى جانب تهديد قوات نظامية تابعة لدول مختلفة للناقلات بحجج واهية، وغالبا ما تكون هذه الهجمات من قوات نظامية تابعة لدول في حالة توتر مع دول أخرى، إضافة لتهديد القرصنة إلى جانب العقوبات التي تضعها الدول المطلة على الممرات المائية الرئيسية حول العالم، تاركةً هذه الأعمال أثرها الكبير في الاقتصاد الدولي وأسواق النفط العالمية، لذلك يجب أن تتجنب الدول جميعاً تهديد طرق الملاحة، وعدم اتخاذها وسيلة لتحقيق أهداف سياسية معينة.

الكلمات المفتاحية: الملاحة البحرية، تهديد ناقلات النفط، التلوث.

المقدمة:

تنبع أهمية ناقلات النفط من أهمية النفط ذاته، إذ هو المصدر الأساسي للطاقة، والذي مكّن الدول من النهوض الصناعي، وحقّق التنمية الاقتصادية والاجتماعية. وبالرغم من تلك الأهمية فقد واجهت ناقلات النفط العديد من التحديات خلال مرورها في المياه الدولية، مع تأكيد جميع الدول والمنظمات الدولية والاتفاقيات والمعاهدات الدولية، على أنّ الملاحة البحرية هي حق مكفول لجميع الدول بالتساوي، إذ يكفل القانون الدولي للبحار حق الملاحة لجميع الدول من دون تفضيل بينها. وعلى الرغم من أنّ القانون الدولي حدد كل ما يتعلق بالملاحة الدولية، فضلاً عن ما نصت عليه الاتفاقيات الإقليمية والدولية، حول حقوق الملاحة البحرية، إلا أنّ الوضع غير المستقر لعدد من الدول في مختلف أجزاء العالم، ينعكس سلبياً على الملاحة الدولية، وعلى حركة الناقلات في المياه الدولية، مما يؤثر تأثيراً مباشراً وعاجلاً في الاقتصاد والنمو الاقتصادي العالمي. ففي الوقت الحاضر، أصبحت الملاحة وحركة ناقلات النفط خلال المياه الإقليمية والدولية، تواجه العديد من العقبات، فعلى الرغم من أهمية خطوط الملاحة البحرية، والتي إذا ما توقفت تكون نتائجها كارثية على اقتصاديات جميع الدول، إلا أنّ أغلب خطوط الملاحة قد أصابها لعنة النزاعات المزمّنة، التي تعد تهديداً للأمن القومي للدول المنتجة والمستهلكة، لذا فإنّ تأمين حركة ناقلات النفط بات ضرورة ملحة، إذ لا يمكن أن يرهن النمو الاقتصادي العالمي، وحركة الاقتصاد الدولي، بخلافات الدول ونزاعاتها المستمرة.

أهمية البحث:

تكمن أهمية البحث في تسليط الضوء على أحد الموضوعات المهمة في العلاقات الدولية، وهو ناقلات النفط وما تتعرض إليه من مخاطر وتهديدات، ومدى تأثير ذلك في الاقتصاد العالمي، وأسواق النفط العالمية.

الإشكالية:

بالرغم من وجود قانون ينظم الملاحة الدولية، إلا أنّ الواقع يؤكد وقوع العديد من التهديدات الدولية التي تعيق حركة الملاحة الدولية ولاسيما حركة ناقلات النفط، بسبب استمرار بعض الدول في استخدام ناقلات

النفط ورقة ضغط، من دون أن يكون هناك إجراءات رادعة من المجتمع الدولي عامة.

الفرضية:

إنَّ استخدام الأطراف الدولية القوة العسكرية لفرض ارادتها خلال التنافس والرغبة في توسيع نفوذها، سوف يزيد من عدد الدول التي تهدد حرية الملاحة الدولية، في ظل غياب إجراءات الردع. ومن جهة أخرى، إنَّ استمرار عملية ربط طرق الملاحة في المياه الدولية، بتوتر العلاقات السياسية بين الدول، يعني استمرار انتهاك قانون البحار والاتفاقيات المنشأة له.

مناهج الدراسة:

من أجل معرفة التطور التاريخي لموضوع البحث، تم الاعتماد على المنهج التاريخي، إلى جانب استخدام المنهج الوصفي من أجل وصف الأسباب، ومعرفة الآثار التي تتركها عمليات التلوث النفطي.

هيكلية البحث:

من أجل الإلمام بموضوع البحث، قُسم البحث إلى ثلاثة مباحث: تناول المبحث الأول الملاحة الدولية بصورة عامة. وخصص المبحث الثاني للتعريف بالمخاطر التي تواجه ناقلات النفط. وتطرقنا في المبحث الثالث إلى دور ناقلات النفط في التلوث البحري.

المبحث الاول: تاريخ الملاحة الدولية:

تشكّل البحار ثلاثة أرباع سطح الأرض، لذا لها أهمية كبيرة جدا بالنسبة لحياة الانسان، فهي فضلا عن كونها أهم طرق المواصلات الدولية، إذ كانت الوسيلة الأولى لتبادل العلاقات والتجارة بين الدول على طول التاريخ، فهي أيضا مصدر حيوي مهم جدا لحياة الشعوب، وذلك لما تمتلكه من ثروات مختلفة الأنواع، فضلا عن أنّ البعض يراها مصدراً للخطر، وذلك بسبب الغزو الذي يأتي من وراء البحار. ومثلما هناك قانون يحكم العلاقات بين أعضاء المجتمع الدولي من (الدول) على اليابسة، فإنَّ هناك قانونًا يحكم العلاقات الدولية في المياه، وذلك بحكم كون البحار مصدر العديد من الثروات، وهذا يزيد من حدة الخلافات بين الدول، لذا وجب وضع قانون دولي لتنظيم استقلال المياه الدولية وثرواتها، سواء في المحيطات أو البحار أو مصب الأنهار، على

الرغم من أنَّ سيادة الدولة على أراضيها اليابسة، تختلف عن سيادتها على المياه، لأنَّ هذه المياه في أجزاء منها تخضع للقانون الدولي للبحار، أي إنَّ حقوق الملاحة الدولية للسفن، تحد من سيادة الدول على المياه، كذلك الحال بالنسبة لأداة الملاحة البحرية (السفن)، فإنَّ نظام الملاحة البحرية وفقاً للقانون الدولي للبحار، يختلف من منطقته إلى أخرى، إذ من المعروف إنَّ أعالي البحار لا تخضع لسيطرة دولة ما، لذا فإنَّ الملاحة البحرية في المياه الدولية هي حق لجميع الدول، ولكنَّ الأمر ليس كذلك بالنسبة للمياه الإقليمية. ونظراً لأهمية الملاحة البحرية ودورها في ديمومة الاقتصاد العالمي، عن طريق عمليات نقل السلع والبضائع عبر المياه الإقليمية والدولية، فقد وضعت الأمم المتحدة اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢، والتي استغرقت صياغتها (١٤) عاماً، إذ وضعت عام ١٩٧٣، ووقعت الدول الأعضاء عليها ١٩٨٢، ودخلت حيز النفاذ ١٩٩٤. وأهم ما يميز هذه الاتفاقية عن غيرها من الاتفاقيات الدولية، أنَّها حددت المياه الإقليمية، إذ توفر الاتفاقية إطاراً قانونياً متكاملًا لآلية الانتفاع بمياه البحار والمحيطات في العالم، وهي تضمن الحفاظ على الموارد البيئية والبحرية، وكذلك الانتفاع العادل بتلك الموارد، فضلاً عن أنَّها تعالج المسائل المتعلقة بسيادة الدول على البحار والمحيطات، وحق الانتفاع في المناطق البحرية والحقوق المتعلقة بالملاحة. وإنَّ على الدول جميعاً عدم انتهاك سيادة الدول وحدودها المائية، فعلى الرغم من أنَّ حق المرور مكفول لجميع الدول، إلا أنَّه يجب على الدول جميعاً ألاَّ يعرض مرور سفنها أمن الدول الأخرى للخطر، أو يهدد السلم والأمن الدولي^(١)

وعلى الرغم من أنَّ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، والتي تعدُّ بمنزلة دستور المحيطات، لأنَّها وضعت القواعد القانونية الخاصة بالملاحة الدولية، إلا أنَّ ذلك لم يكن بداية التأكيد على حق الملاحة الدولية، إذ سبق وأن تم التأكيد على ذلك قبل صياغة هذه الاتفاقية، وذلك في مؤتمر برشلونة المنعقد بعد الحرب العالمية الأولى برعاية عصبة الأمم^(٢). بعد الحرب العالمية الثانية بدأ التفريق بين حرية البحار والمناطق التي تخضع لسيادة الدولة الساحلية، إذ تمَّ التمييز بوضوح بين ما هو بحر حرٌّ لا يخضع إلى سيطرة أي دولة، وتستعمله الدول كافة على أساس المساواة، إذ يمكن لكل دولة أن تمارس حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار، عن طريق السفن التي تحمل علمها، كما تمَّ التأكيد على سيادة الدول على بحرهم الإقليمي، الذي هو جزء من البحر مجاور إقليم الدولة الساحلية، وذلك لتأمين الدفاع عن حدودها الساحلية، وتأمين الملاحة تجاه موانئها، وتأمين مصالحها الاقتصادية^(٣)، لذا أهتمت الأمم المتحدة منذ زمن طويل ببذل مزيد من الجهد، لضمان استخدام البحار

والمحيطات استخدامًا تعاونيًا وسلميًا، وحدد القانون ذلك لصالح البشرية على المستويين الفردي والجماعي. ونتيجة لنداءات عاجلة لوضع نظام دولي فعال وواضح المعالم، بشأن قاع البحار والمحيطات يتخطى الولاية الوطنية، تم إنشاء لجنة الأمم المتحدة لقاع البحار، والتوقيع على معاهدة حظر الأسلحة النووية في قاع البحار، وقد اعتمدت الجمعية العامة للأمم المتحدة في مؤتمر ستوكهولم، إعلانًا حول البيئة الإنسانية، نصّ على أنّ جميع موارد قاع البحار خارج حدود الولاية الوطنية، تعد تراثًا مشتركًا للإنسانية^(٤).

إذ إنّ التبدل الذي طرأ على علاقات القوى في القرن العشرين، ولاسيما بعد الحرب العالمية الثانية، كان لا بد من أن يترجم تبدلًا على الصعيد القانوني. ومع التأكيد على حرية الملاحة في البحار، والتي كانت حجر الزاوية في التقدم الذي عرفته التجارة الدولية، وهي أساس النظام القانوني الدولي للبحر العالي، يترتب على إعلان مبدأ حرية البحر العالي حق السفن في المرور الحر، والذي لا تخضع بموجبها السفن إلا لسيادة دولة العلم وقوانينها، على أن تقتصر حرية الملاحة على الملاحة الاعتيادية، ولا تشمل ملاحة السفن التي يقصد منها ارتكاب الجرائم ضد سلامة أراضي الدول الأخرى، أو ضد سلامة الملاحة الدولية، فلا يجوز استخدام أعالي البحار ميدانًا للتخضير للاعتداء على أمن المجتمع الدولي وسلامته، أو أمن الإنسانية وسلامتها. ولتطبيق مبدأ حرية الملاحة تطبيقًا فعالًا، لا بد من اتخاذ الاحتياطات اللازمة كافة، لضمان سلامة الملاحة من جميع الأخطار، وتوفير عمليات الإنقاذ، ووضع علامات واضحة للمرور لا سيما في المناطق الخطرة^(٥).

إنّ حرية الملاحة من الحريات المهمة، لأنّ معظم الحريات الأخرى ترتبط بها بشكل وثيق. وقد نشأت حرية الملاحة بشكل تدريجي، وتتضمن حق الملاحة للسفن كافة، عامة أو خاصة، الحربية أو غير الحربية، على سطح الماء أو تحته، وبأي حجم ولجميع الأغراض، وبالطرق التي تختارها، وفقًا للقانون الدولي للبحار^(٦)، لذا عرفت الملاحة على أنّها: علم وتقنية توجيه السفن من مكان إلى آخر، وتحديد موقعها، وهي تمثل عملية التخطيط والتسجيل والتحكم بحركة السفن أثناء الانتقال. ويعرف الفقهاء الملاحة البحرية، بأنّها: كل ممارسة تتم في البحر بتحديداته العلمية، بواسطة منشأة عائمة يمكن أن تتعرض لمخاطر البحر^(٧).

ولأهمية الملاحة في المياه الدولية، فقد وضعت العديد من الاتفاقيات الدولية لتنظيم ذلك، ومن أبرز تلك الاتفاقيات اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢، والتي جاءت من أجل صون السلم وتحقيق العدالة والتقدم لشعوب العالم جمعاء. إذ إنّ العمل بهذه الاتفاقية يساعد على إقامة نظام قانوني للبحار والمحيطات،

يبسر الاتصالات الدولية، ويشجع على استخدام البحار والمحيطات للأغراض السلمية، والانتفاع بمواردها بشكل يتسم بالإنصاف والكفاءة وصون مواردها الحية، ودراسة البيئة البحرية وحمايتها والحفاظ عليها، كما أنّ العمل على تحقيق هذه الأهداف من شأنه أن يحقق نظام اقتصادي دولي عادل ومنصف، يراعي مصالح واحتياجات الإنسانية جمعاء. إنّ عملية تدوين قانون البحار وتطويره التدريجي، والتي تحققت عن طريق هذه الاتفاقية، سوف تسهم في تعزيز السلم والأمن والتعاون والعلاقات الودية بين جميع الدول، طبقاً لمبادئ العدل والمساواة في الحقوق، كما تشجع التقدم الاقتصادي والاجتماعي لجميع شعوب العالم، ففي المادة (٨٧) النقطة (١) الفقرة (أ) أكدت الاتفاقية على حرية الملاحة في المياه المفتوحة لجميع الدول، على أن تكون هذه الملاحة خاضعة لشروط القانون الدولي وقواعد هذه الاتفاقية، إذ أكدت المادة ذاتها في النقطة الثانية على وجوب مراعاة مصالح الدول الأخرى عند ممارسة حرية الملاحة، عن طريق السفن التي ترفع علمها، مع مراعاة منح الوثائق الدالة على ذلك. هذا ويحق للسفينة رفع علم دولة واحدة، ولا يجوز تغييره خلال إبحارها أو توقفها في أحد الموانئ، إلا في حالة نقل ملكية حقيقي، وذلك حسب المادة (٩٢) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، وفي ضوء حرية الملاحة الدولية المتفق عليها دولياً، بينت اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢، على أنه لا يجوز أن تشكل، إقامة واستخدام أي نوع من منشأة البحث العلمي أو معداته، عقبة تعترض الطرق المقررة للملاحة الدولية^(٨). إنّ نظام المرور في المياه الدولية، ووفق طرق الملاحة المعروفة دولياً، ليس واحداً في جميع الأحوال، إذ إنّ القانون الدولي للبحار قسمها إلى ثلاثة، وهي كما يأتي:

١- نظام المرور العابر:

إنّ حق المرور العابر يكون في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، وجزء آخر من أعالي البحار، إذ تتمتع سفن جميع الدول بحق المرور العابر فيها، ولا يجوز أن يعاق مرورها، على أن يكون المرور متواصلاً وسريعاً، وبالرغم من ذلك لا يمنع المرور خلال المضيق للدخول الى دولة مشاطئة للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها، مع الالتزام الكامل بشروط تلك الدولة في الدخول، أي إنّ الغرض الوحيد من الملاحة يكون هو العبور المتواصل السريع^(٩).

والعبور هو حرية الملاحة، لكنّها تختلف عن حرية الملاحة المعطاة للسفن، في ذلك القسم من البحار المعروف بالبحر العالي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، حيث إنّ هذه الحرية هي حرية معطاة لغرض أساسي ووحيد،

ألا وهو المرور عبر المضيق واجتيازه على وجه السرعة، وبصورة متواصلة ومتتابعة من جهة إلى أخرى (١٠)، وضعت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للعام ١٩٨٢م، شروطاً واجب اتباعها من قبل السفن التي تستخدم المرور العابر جميعاً، دون أي تمييز بينها، ومن هذه الشروط:

١- على السفن التي تمارس حق المرور العابر، أن تمضي دون إبطاء خلال المضيق، وأن تمتنع عن أي تهديد بالقوة، أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة المشاطئة للمضيق، أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأي صورة أخرى، انتهاك مبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة، وأن تمتنع عن أي أنشطة غير تلك الملازمة للأشكال المعتادة لعبورها المتواصل السريع، إلا إذا أصبح ذلك ضرورياً بسبب قوة القاهرة أو حالة شدة، وأن تمتثل لما يتصل بالأمر من أحكام أخرى في هذا الجزء.

٢- على السفن المارة مروراً عابراً، أن تمتثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً للسلامة في البحر، بما في ذلك الأنظمة الدولية، لمنع المصادمات في البحر، وتمتثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً، لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه.

٣- على السفن المارة مروراً عابراً، أن تراعي قواعد الجو الموضوعية من قبل الطيران المدني الدولية، والمطبقة على الطائرات المدنية (١١).

إنَّ السماح للسفن بالمرور، يجب ألاَّ يحمل صفة تمييزية على أساس علم السفينة أو جنسيتها، فهو مسموح لجميع دول العالم الساحلية أو الحبيسة دون تمييز بينهما، ولكن في ذات الوقت فقهاء القانون الدولي أن جعل المادة (٣٨) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار مطلقة، دون أي قيد يمكن أن يشكل خطراً على الدول المطلة على المضيق ولاسيما أمنياً، لذا يجب أن تكون هناك حماية للدول المطلة، وضمان لمصالحها، وحماية موانئها وسفنها. وبما أنَّ المرور العابر قد تمَّ النص عليه في اتفاقية دولية، وتمَّ إيداعها لدى الأمانة العامة للأمم المتحدة، فهو ذو أثر كامل، ومن ثمَّ فهو حق وليس رخصة، فلا تتوقف ممارسته على إرادة الدولة الساحلية، بل العكس يقع على عاتق هذه الدولة التزام بعدم عرقلته، وكذلك الإعلان عن أي خطر يهدد الملاحة الدولية (١٢).

٢- نظام المرور البريء:

إنَّ المرور البريء ليس من الأفكار الحديثة، بل فكرة تعود إلى عهد بعيد، وتعد بمنزلة تنازل لصالح مبدأ حرية أعالي البحار من قبل مبدأ السيادة، نتيجة الصراع المستمر والدائم بين هذين المبدأين. وقد تبلورت تلك الفكرة

في النهاية في شكل نظام قانوني، ويحاول نظام المرور البريء، كما هو مستقر الآن في القانون الدولي، أن يخلق توازنًا بين مصالح الجماعة الدولية، في توفير أكبر قدر من حرية الملاحة، والمصالح الدولية الساحلية التي تمارس السيادة على هذا الجزء من البحر، فعنصر عدم الإعاقة هو العنصر الجوهرى الذي يحمى مصالح الملاحة الدولية، في حين أنّ بعض الشروط المفروضة على المرور البريء، هي العناصر التي تحمي مصالح الدولة الساحلية^(١٣). فالمرور البريء هو الملاحة خلال البحر الإقليمي، لغرض اجتياز هذا البحر من دون دخول المياه الداخلية، أو التوقف في مرسى أو في مرفق مينائي يقع في المياه الداخلية، أو التوجه إلى المياه الداخلية أو منها، والتوقف في أحد هذه المراسي أو مرافق الموانئ أو مغادرتها. ويجب أن يكون المرور متواصلًا وسريعًا، ومع هذا فإنّ المرور يشتمل على التوقف والرسو، ولكن بقدر ما يكون هذا التوقف والرسو من مقتضيات الملاحة الاعتيادية، أو تستلزمها قوة قاهرة أو حالة شدة، أو قد يكون لغرض تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر أو شدة^(١٤). و عدّ نظام المرور بريئًا وفقًا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، مادام لا يضر بسلم الدولة الساحلية، أو بحسن نظامها أو أمنها، لذا يعدّ المرور ضارًا إذا كان مرور السفينة يهدد سلم الدولة الساحلية أو نظامها أو أمنها، إذا قامت السفينة بالتهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية، أو سلامتها الإقليمية، أو استقلالها السياسي، أو أي انتهاك لمبادئ القانون الدولي التي يجسدها ميثاق الأمم المتحدة، أو القيام بالمناورة أو التدريب بالأسلحة من أي نوع، أو أي عمل آخر يهدف إلى جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها، أو تحميل أو إنزال أي سلعة أو عملة أو شخص، خلافًا لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة، فضلًا عن أي عمل من أعمال التلوث المقصودة والخطيرة، يخالف هذه الاتفاقية، إلى جانب القيام بأنشطة البحث أو المسح، أو أنشطة صيد السمك أو أي نشاط آخر ليس له علاقة بالمرور. كما أنّه يمكن للدول الساحلية أن تضع القوانين والأنظمة للمرور البريء عبر البحر الإقليمي، ويجب أن تكون طبقًا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وقواعد القانون الدولي الأخرى^(١٥).

٣- نظام المرور الحر:

إنّ الأصل في الملاحة البحرية هو حرية المرور لسفن جميع الدول عبر البحار والمحيطات، وإنّ التقدم والتطور الذي يشهده العالم، أوجب فرض بعض القيود لتنظيم حركة الملاحة البحرية واستمرارها، وعلى الرغم من هذه

القبود، لكن تبقى أعالي البحار مفتوحة للملاحة الدولية أمام السفن جميعها وبأنواعها كافة، وهذا ما أكدته المادة (٩٠) من اتفاقية قانون البحار ١٩٨٢م، إذ نصّت على أنّ لكل دولة ساحلية كانت أو غير ساحلية، الحق في تسيير سفن ترفع علمها في أعالي البحار، كما أنّ أعالي البحار لا تخضع لسيادة أي دولة، ولا يحق للدول ادّعاء السيادة عليها (١٦).

إنّ المرور الحر يعني مرور السفن بحرية تامة في أعالي البحار، والسير بحرية دون أخذ موافقة من أي دولة أخرى، سواء الدول الساحلية أو غير الساحلية، كما يمكن للسفن بجميع أنواعها التوقف والرسو حسب ما تقتضي طبيعة عملها، إذ لا توجد مناطق محظورة في أعالي البحار، أي إنّ حرية الملاحة في المضائق بصفة عامة، هي الالتزام القانوني بالسماح بالمرور الحر للسفن، بمعنى عدم وضع أي عراقيل أو عقبات أو موانع غير قانونية، على استعمال السفن الأجنبية للممر المائي المعني، غير تلك المتفق عليها في القانون الدولي، والتي تكون لمصلحة الجماعة الدولية. وإنّ أهم ما يميز المرور الحر، هو ما يأتي:

١- المرور الحر يمكن السفن من المرور بحرية كاملة، دون أن يكون مقيداً بقيود السرعة أو الاستمرارية أو عدم التوقف.

٢- يحق للسفن القيام بالتصرفات كافة الملازمة لممارسة حرية البحار.

٣- لا تنقيد السفن أثناء المرور الحر إلا بالقواعد والمعايير الدولية المتعلقة بالتلوث.

٤- يجوز للسفن أثناء ممارسة المرور الحر إجراء البحوث العلمية البحرية.

٥- تنقيد السفن في المرور الحر بالخطوط الملاحية التي تضعها المنظمة الدولية المختصة فقط (١٧).

المبحث الثاني: المخاطر التي تواجه الناقلات الدولية:

تتعرض الملاحة في المياه الدولية للعديد من التهديدات والمخاطر التي تعيق حركتها، وقد ترغم البعض على تغيير مسارها، وإنّ التهديدات التي تواجهها السفن بصورة عامه ولاسيما ناقلات النفط ليست حديثة العهد، بل ترتبط بنشأة الملاحة الدولية ذاتها. ومسار تطور صناعة السفن وناقلات النفط المستخدمة في الملاحة الدولية، واكب تطور وسائل التهديد التي تستخدم في الهجوم عليها. هذا وتتعدد الجهات التي تعترض طريق ناقلات النفط في المياه الدولية، فهي ليست واحدة، إذ قد تواجه ناقلات النفط من جهات معلومة، والمتمثلة

ببعض الدول المطلة على هذه المياه، سواء بواسطة أجهزة الدولة الرسمية أو جهات غير رسمية، تعمل لدى هذه الدول تستخدم لأغراض مختلفة، منها تهديد ناقلات النفط في المياه الدولية، وذلك بهدف إيصال رسالة معينة إلى خصومها من الدول الأخرى. كما قد تواجه ناقلات النفط تهديدات من قبل جماعات مسلحة غير خاضعة لسيطرة دولة ما، بهدف الحصول على مكاسب مالية، لكون ناقلات النفط تعدُّ هدفًا سهلًا في المياه الدولية بفعل بطء حركتها، لذا تعد مصدرًا ماليًا مهمًا لتلك الجماعات من أجل استمرار وجودها، فضلًا عن تهديد القراصنة، الذي يعد من أقدم أنواع التهديدات التي تواجه الملاحة الدولية، والتي غالبًا ما تنشط في مناطق محدودة، وبالذات التي تشهد عدم الاستقرار السياسي، وغياب سلطة القانون في هذه الدول التي تكون مطلة على الممرات المائية.

يرتبط تهديد الملاحة بالاستقرار السياسي ارتباطًا كبيرًا جدًا، فالمناطق التي تواجه عدم الاستقرار السياسي وانعدام سلطة القانون فيها، تكون طرق الملاحة الدولية فيها بالنسبة لناقلات النفط، ليست آمنة كباقي الممرات الآمنة. ومن الملاحظ أنَّ أهم الممرات المائية الاستراتيجية، تقع في مناطق أصابها لعنة النزاعات المستمرة، مما انعكس انعكاسًا سلبيًا على الملاحة الدولية فيها، وباتت تعرف بالطرق الملاحية الخطرة نتيجة للصراعات المستمرة.

صنعت أول ناقلة نفط عام ١٨٦٣م في انكلترا، بعد ذلك أخذت تتطور صناعة الناقلات النفطية، بحيث تضاعفت أعدادها وقدراتها، وقد أكدت إدارة الإحصاءات البحرية الأمريكية على وجود ما يقارب (٤٠٤٢) ناقلة نفط في العالم وبمختلف السعات. وقد تستخدم ناقلات النفط كمركز تخزين مؤقت للنفط، كما حصل عام ١٩٩٩م عندما تمَّ استخدام (٥٪) من طاقة ناقلات النفط لغرض التخزين المؤقت (١٨).

ومن الممرات المائية التي باتت حركة الملاحة الدولية فيها خطيرة ولاسيما بالنسبة للناقلات النفطية، مضيق باب المندب، ولهذا المضيق أهمية كبيرة في الملاحة الدولية، فضلًا عن أهميته الاستراتيجية، إذ يرتبط مضيق باب المندب بغيره من الممرات المائية، التي تعدُّ شريانًا للاقتصاد العالمي. يعد المدخل الجنوبي للبحر الأحمر (أي إنَّ الذي يسيطر على باب المندب، يمكنه أن يتحكم بقناة السويس ومضيق هرمز)، إذ يعد ممرًا مائيًا يوصل المحيطين الهادي والهندي والبحر المتوسط، ويكون بذلك المياه الإقليمية لثلاث دول، هي: اليمن وأرتيريا وجيبوتي.

مضيق باب المندب مركز مهم بالنسبة لحركة التجارة الدولية، إذ إنّ معظم التجارة بين الاتحاد الاوربي والصين وأيضاً بين اليابان والهند وآسيا، تمر عبر باب المندب، فضلاً عن أنّ المضيق يعدّ ممراً رئيساً لأكثر من (٣٠٪) من حركة النفط العالمية من منطقة الخليج العربي وإيران. ولكن في الوقت الحاضر يعدّ من أكثر الممرات البحرية التي تعرضت للتهديدات الأمنية، سواء كانت من عمليات قرصنة بحرية، أو بسبب النزاعات والحروب، إذ عدّت الحرب الدائرة في اليمن تهديداً خطيراً للملاحة الدولية، وحركات الناقلات النفطية في المضيق، بعد سيطرة الحوثيين على المضيق في الجانب اليمني، هذا إلى جانب عدم التوافق القانوني بين الدول المطلة على المضيق، مما أسهم في حالة عدم الاستقرار الأمني، والتأثير في المصالح الاقتصادية والتجارية للدول المستفيدة من المضيق، إذ أُستخدِم المضيق ورقة ضغط اقتصادية لحل خلافات سياسية في المنطقة^(١٩). إنّ الحرب في اليمن زادت المخاطر التي تتعرض لها خطوط الملاحة البحرية في مضيق باب المندب، إذ إنّ الأزمة اليمنية جعلت من المضيق والمنطقة المحيطة به، منطقة مضطربة يتصاعد بها التهديد وأعمال القرصنة والجريمة المنظمة، وكل هذا يشكل تهديداً للملاحة البحرية، ومحطات نقل النفط من المحيط الهندي إلى البحر الأحمر عبر مضيق باب المندب، ثم البحر المتوسط عبر قناة السويس^(٢٠)،

إنّ تهديد الملاحة في مضيق باب المندب، ليس مقتصرًا على حرب اليمن الأخيرة، بل الأمر له شواهد سابقة لهذه الحرب، ففي ١١/حزيران/١٩٧١م هاجم زورق مجهول بقذائف البازوكا ناقلة نفط ترفع علم ليبيريا، خلال عبورها مضيق باب المندب بالقرب من جزيرة (ميمون)، وأصيب الناقله ببعض الأضرار، وقد اشتعلت النار فيها، وقد كان من طاقمها (٢٣) بحارًا إسرائيليًا، وقد كانت الناقله تحمل النفط إلى ميناء إيلات الإسرائيلي، ليتم بعد ذلك نقله عبر خط أنابيب النفط إلى ميناء عسقلان على البحر المتوسط، ثم يصدر إلى أوروبا. وعقب الحادثة أعلنت إسرائيل أنّها سوف تتخذ خطوات مهمه لتأمين الملاحة إلى موانئها، وعدّت محاولة إغراق الناقله الليبيرية خطرًا جسيمًا، وحملت مسؤولية ذلك إلى حكومة اليمن الديمقراطية الشعبية، لاسيما بعد أن أعلنت عن عدم السماح لإسرائيل بالملاحة في المضيق^(٢١). ومن أزمة اليمن الأخيرة أعلنت العديد من الدول عن تأثير ذلك في الممر المائي الأهم _مضيق باب المندب_ ويات الأمر واقعًا، فقد استهدفت سفينة اماراتية ثم مدمرة أمريكية، مما زاد من مخاوف توسع هجمات الصواريخ، التي من الممكن أن تعطل إمدادات النفط لاسيما بعد أن هدد رئيس المجلس الأعلى بدر الدين الحوثي، عن إمكانية قطع طريق الملاحة في البحر الأحمر، ففي

٢٠١٨م تعرضت ناقلة نفط سعودية إلى هجوم غربي ميناء الحديدة، في الوقت ذاته أصدرت الولايات المتحدة الأمريكية تحذيرًا من وجود الألغام في باب المندب، ودعت السفن التي تعبر المضيق إلى العبور خلال النهار فقط، مؤكدة على أن الحوثيين قد زرعوا الألغام في المياه الإقليمية اليمنية، في البحر الأحمر قرب مدخل ميناء المخا^(٢٢). لم يتوقف الأمر عند ذلك، واستمرت سلسلة استهداف ناقلات النفط، ففي ٢٠١٨م تعرضت ناقلة النفط المدنية (ارسان)، والتي ترفع العلم السعودي، إلى هجوم مسلح في مضيق باب المندب من قبل جماعة الحوثي اليمنية. كانت الناقلة تحمل ما يقارب مليوني برميل من النفط، انطلقت من ميناء رأس التنورة إلى مصر، وقد علقت السعودية الشحن عبر مضيق باب المندب بعد هذه الحادثة، إذ أعلن وزير الطاقة السعودي خالد الفالح أن المملكة سوف توقف جميع شحنات النفط الخام، التي تمر عبر باب المندب إلى أن تصبح الملاحة آمنة فيه^(٢٣). أدانت دول ومنظمات دولية عديدة الهجوم على ناقلتي النفط السعودية من قبل الحوثيين، وعدت هذا العمل تهديدًا مباشرًا للأمن الدولي، إذ إن الحفاظ على مواصلة تدفق النفط مسألة أمن قومي، لذا بدأت المطالب بطرد الحوثيين من السواحل اليمنية تزداد يومًا بعد آخر، لاسيما بعد ازدياد استهداف سفن الشحن التجارية، وسفن المساعدات الانسانية، فضلا عن ناقلات النفط، وأصبح تأمين المرور المائي في المضيق أمرًا لا بد منه، من أجل استقرار الاقتصاد العالمي، ولاسيما أن (٦٢٪) من كميات النفط المصدر عالميًا، تمر عبر الممرات المائية، إلى جانب تجنب كارثة بيئية في البحر الأحمر^(٢٤).

لذا من أجل تجنب حصول الاضطرابات في التجارة الدولية، واختلال هيكل الاقتصاد العالمي، يجب المحافظة على أمن الملاحة في المضيق، لأن الممر تأثر سلبًا خلال الحرب في اليمن، مما جعل الملاحة الدولية فيه هي الأخرى تعاني من ذلك، إذ أصبحت ناقلات النفط وطاقتها معرضة للخطر بشكل كبير جدًا، فضلًا عن تأثر المردودات المالية بالنسبة للدول المطلة عليه، إلى جانب تأثر الدول المصدرة والمستوردة للنفط عن طريقه، لذا إن أي اتفاق سلام يمكن أن تشهده اليمن، سوف ينعكس إيجابيًا على حركة الاقتصاد والتجارة العالمية، إذ إن ذلك يعني عودة الأمان إلى عبور ناقلات النفط، ومن ثمَّ ينعكس إيجابيًا على إمدادات الطاقة من النفط الخام، من الدول المصدرة إلى أسواق الاستهلاك بأمان أكبر وتكاليف أقل.

إلى جانب مضيق باب المندب هناك مضيق هرمز الممر الذي لا يقل أهمية عن سابقه، والذي يقع هو الآخر في منطقة دائما ما كانت مستعرة، حتى وإن خلت من الحرب الفعلية. يقع في جنوب غرب آسيا ويربط بين الخليج

العربي من جهة وخليج عمان والبحر العربي والمحيط الهندي من جهة أخرى، ويحكم موقع المضيق المداري الظروف المناخية تجعله صالحاً للملاحة طول العام، وللمضيق أهمية استراتيجية واقتصادية سواء على المستوى الاقليمي أو العالمي، ويخضع المضيق لنظام المرور العابر، وله أهميته خاصة عرف عن طريقها باسم المضيق الاستراتيجي، إذ ترتبط به معظم حقول النفط وأكثرها إنتاجاً، لذا يعد مضيق هرمز شرياناً لنقل النفط الخليج العربي إلى دول العالم المختلفة. وبحسب وكالة معلومات الطاقة الأمريكية، إن متوسط النفط اليومي العابر يقدر بـ (٣١) مليون برميل يومياً عن طريق مضيق هرمز، ويعد أكثر الممرات المائية حركة للسفن، إذ يتراوح معدل الناقلات العابرة يومياً، ما بين (٢٠٠_٣٠٠) ناقلة. هذه الأهمية جعلت من المضيق أكثر الممرات المائية مواجهة للتحديات والمخاطر الجيوبوليتيكية، والتي تهدد حرية الملاحة والتجارة البحرية في المضيق. وتؤدي إيران الدور الرئيس في تهديد الملاحة في المضيق، وذلك نظراً لمقوماتها الجيوبوليتيكية، لذلك فإن إيران دائماً ما تستخدم مضيق هرمز ورقة ضغط دبلوماسية، وكثيراً ما هددت بإغلاق المضيق (٢٠). وإلى جانب إيران فإن الولايات المتحدة الأمريكية، هي الأخرى تهدد الملاحة في المضيق على الرغم من بعدها الجغرافي، وذلك عن طريق الأسطول الخامس التابع للبحرية الأمريكية، الذي يتخذ من البحرين مقراً له.

تاريخ استهداف ناقلات النفط في مضيق هرمز ليس حديثاً، فهي تعد هدفاً سهلاً من أجل الضغط على الخصوم. فخلال الحرب الإيرانية_العراقية والتي امتدت لثمانية سنوات (١٩٨٠_١٩٨٨)م، كان استهداف ناقلات النفط بين الطرفين متبادلاً خلال الحرب، فقد بلغ عدد الناقلات والسفن التي تعرضت للهجوم من الجانبين إلى (١٧٩) ناقلة وسفينة، وبلغت نسبة ناقلات النفط (٧٠٪) من الناقلات والسفن التي هوجمت. وإن الأمر لم يقتصر على ناقلات طرفي الحرب، بل امتد الهجوم الإيراني ليشمل ناقلات الدول التي يشتهر في انتمائها لأي دولة تدعم العراق، وقد عرفت تلك العمليات بحرب الناقلات، مما أدى إلى تعطيل مرور ناقلات النفط خلال مضيق هرمز، الأمر الذي دفع الولايات المتحدة الأمريكية، المستورد الأول سابقاً لنفط الخليج العربي، إلى التدخل وحماية ناقلات النفط عن طريق الأسطول الأمريكي الخامس (٢٦).

في ١٣/يونيو/٢٠١٩م، تعرضت ناقلتنا نفط إلى حادثين في خليج عمان، إحداهما تدعى (فرونت التير)، وترفع علم جزر مارشال، تبلغ حمولتها (٧٥) ألف طن، وقالت الشركة المالكة للناقلة فرونت التير: إن الناقله تعرضت للاستهداف مرتين خلال ثلاث ساعات، في الوقت ذاته تعرضت ناقلة شحن (كوكوكا كاريد غس)، والتي ترفع

علم بنما، إلى هجوم، وكانت الناقله في طريقها من ميناء الجبيل في السعودية إلى سنغافورة، محملة بشحنة ميثانول. وأكدت الشركة المالكة لها أنّ شحنتها تعرضت لهجوم في خليج عمان قرب مضيق هرمز، وكانت تحمل مواد كيميائية، وأكّد الأسطول الخامس التابع للبحرية الأمريكية تلقيه رسالة استغاثة من الناقلتين، وتمّ تقديم المساعدة، من جانبها أعلنت إيران عدم مسؤوليتها عن الحادثة، مؤكدة أنّها انقذت (٤٤) بحارًا من ناقلتي النفط، وتم نقلهم إلى مرفأ جاسك الإيراني^(٢٧).

وفي ضوء عمليات الاستيلاء و الاستيلاء المضاد لناقلات النفط في المياه الدولية من قبل الدول، قامت قوة من مشاة البحرية الملكية البريطانية في ٤/يوليو/٢٠١٩، باحتجاز ناقلة النفط الإيرانية «أديان داريا ١»، والتي كانت متوجهة إلى سوريا في مياه جبل طارق، والتي تبلغ حمولتها حوالي (٢,١) مليون برميل من النفط، واحتجزوها لمدة ستة أسابيع. وقد جاء رد البحرية الإيرانية سريعًا، فبعد عدة أيام فقط قامت قوة بحرية إيرانية بالاستيلاء على ناقلة النفط السويدية «ستينا إمبيرو» في ١٩/يوليو/٢٠١٩، والتي كانت ترفع العلم البريطاني في مضيق هرمز، إذ تمّ احتجاز الناقله وطاقمها لمدة شهرين، إلى أن وافقت بريطانيا وجبل طارق على الإفراج عن ناقلة النفط الإيرانية «أديان داريا ١»^(٢٨). ثم بعد ذلك احتجزت قوة بحرية تابعة للحرس الثوري الإيراني في ٢٠٢٢/٥م، ناقلتي نفط تحملان علم اليونان في مياه الخليج العربي، وأعلن الحرس الثوري الإيراني أنّ احتجاز الناقلتين جاء بسبب عدم امتثالهما لتعليمات وقوانين الملاحة البحرية، وقد شارك في احتجاز ناقلتي النفط مروحيات عسكرية، لذا يبدو أنّ عملية الاحتجاز هي رد فعل على احتجاز اليونان ناقلة النفط «لانا» الإيرانية، والتي تبلغ حمولتها (١١٥) ألف طن من النفط الإيراني، وقد أعلنت اليونان أنّها ستسلم حمولة الناقله إلى واشنطن، وذلك بناءً على طلب القضاء الأمريكي، وبالفعل تمّ تفريغ جزء من حمولة الناقله، لأنّ احتجاز الناقلتين من قبل طهران، أجبر اليونان على إعادة حمولة الشحنة، بعد أن أمرت المحكمة العليا اليونانية إعادة الشحنة إلى إيران، لذلك أفرجت اليونان عن ناقلة «لانا»، وفي الوقت ذاته أفرجت إيران عن ناقلتي النفط التابعتين لليونان^(٢٩).

بعد فترة هدوء قصيرة شهدتها المياه الدولية، عادت سلسلة استهداف ناقلات النفط خلال الملاحة الدولية، إذ في ١٠/فبراير/٢٠٢٣ تعرضت الناقله «كامبو سكلوير»، والتي ترفع علم ليبيريا، إلى استهداف في بحر العرب، وكانت الناقله تابعة إلى قطب الشحن الإسرائيلي، لذا اتهمت حكومة بنيامين نتانيا هو إيران بالهجوم على ناقلة

النفط، متهمًا إياها بضرب حرية الملاحة الدولية، الأمر الذي رفضته إيران وأعلنت عن عدم مسؤوليتها عن الهجوم على الناقلات الإسرائيلية (٣٠). وفي إطار احتجاز ناقلات النفط وعرقلة الملاحة الدولية، احتجز الحرس الثوري الإيراني ناقلة نفط في ٢٧/أبريل/٢٠٢٣م ترفع علم جزر مارشال، في خليج عمان بالقرب من مضيق هرمز أثناء عبورها في المياه الدولية، وأصدر الجيش الإيراني بيانًا أعلن فيه احتجاز الناقلات «أدفانتج سويت»، والتي كانت في طريقها إلى مدينة هيوستن الأمريكي، وتبلغ حمولتها (٧٥٠) ألف برميل من النفط الخام الكويتي، وقد أكد على أن الاحتجاز تمَّ عقب تصادم مع سفينة إيرانية، فقد اثنان من طاقمها، وأصيب آخرون بجروح. وقد طلب الأسطول الخامس التابع للبحرية الأمريكية من السلطات الإيرانية الأفرج عن الناقلات «أدفانتج سويت»، معتبراً أن المضايقات الإيرانية للناقلات، واعتراض طرق الملاحة في المياه الإقليمية، تشكل تهديداً للأمن البحري والاقتصاد العالمي (٣١).

من الواضح أن عمليات الاستيلاء على الناقلات مستمرة، ففي ٥/يوليو/٢٠٢٣ أعلنت البحرية الأمريكية أنها منعت إيران من الاستيلاء على ناقلتين في خليج عمان قرب مضيق هرمز، إذ ذكرت أن سفينة تابعة للبحرية الإيرانية، اقتربت من ناقلة النفط (تي.أر.إف.موس) التي ترفع علم جزر مارشال في المياه الدولية بخليج عمان، مؤكدة أن السفينة الإيرانية غادرت عند وصول المدمرة (يو.إس.إس.ماكغول) التابعة للبحرية الأمريكية، وأنها تلقت نداء استغاثة آخر بعد ثلاث ساعات فقط من قبل الناقلات (ريتشموند فوياجر)، التي ترفع علم جزر البهاما، إذ اقتربت سفينة إيرانية من الناقلات وطلبت منها التوقف، وبعد الرفض أطلقت النار نحوها، مؤكداً على رحيل السفينة البحرية الإيرانية قبل وصولهم للموقع، وأكدت الشركة المالكة للناقلات (ريتشموند فوياجر) أن هيكل الناقلات تعرض لإطلاق النار، ولكن الطاقم لم يصب بأذى والناقلات تعمل بشكل طبيعي (٣٢).

إنَّ تهديد الملاحة في المياه الدولية في مضيق هرمز، يهدد أمن الطاقة للدول المستهلكة للنفط، إلى جانب تهديد الدول المصدرة، إذ إنَّ تهديد ناقلات النفط داخل المضيق، ينعكس سلباً على التجارة الدولية، إذ ترتفع أسعار النفط نتيجة لارتفاع التكاليف، إذ ترفع شركات التأمين الأسعار نتيجة المخاطر والتهديدات الأمنية التي تواجهها ناقلات النفط خاصة، وإنَّ حوالي (٣٠٪) من تجارة النفط الدولية تمر عبر مضيق هرمز، لذا فإنَّ المخاطر الأمنية التي تواجهها ناقلات النفط تؤثر في الاقتصاد الدولي. إنَّ التنافس الاقليمي والصراعات الدولية بين أغلب الدول، تعد سبباً رئيساً للمخاطر الأمنية التي تواجهها ناقلات النفط في مضيق هرمز، لذا فإنَّ

أي هجوم تتعرض له ناقلة النفط، يمكن أن يؤدي إلى ارتفاع الأسعار عالمياً، لكون النفط سلعة استراتيجية لجميع دول العالم، لاسيما أن استهداف ناقلات النفط يعد هدفاً سهلاً لأي طرف مهاجم، سواء جماعات مسلحة أو قراصنة أو قوات نظامية تابعة لدولة ما، لكون ناقلات النفط بطيئة الحركة لكبر حجمها، فضلاً عن خطورة حملتها، لذا من الصعوبة جداً أن تقوم الناقلات بالمانورة، كما أن طاقم ناقلات النفط غير مدرب عسكرياً، ولا تحمل الناقلات الأسلحة، ونادراً ما تكون الناقلات مزودة بدروع لحمايتها، لذا لجأت بعض الشركات النفطية إلى التعاقد مع شركات حماية آمنيه خاصة، لغرض حماية الناقلات التابعة لها.

مضيق ملقا هو الآخر يشهد تهديدات أمنية، تؤثر تأثيراً كبيراً في عبور ناقلات النفط. يعدّ مضيق ملقا من الممرات الاستراتيجية في العالم، إذ هو أطول مضيق للملاحة البحرية في العالم، يقع المضيق بين كل من ماليزيا واندونيسيا، كما تقع سنغافورة على طرفه، يربط مضيق ملقا بين المحيط الهندي وبحر الصين الجنوبي والمحيط الهادئ، مما جعل منه مركز تقاطع تجاري بين أوروبا وآسيا في المحيط الهادئ^(٣٣). إن الموقع الجغرافي لمضيق ملقا أكسبه أهمية جيوسياسية، جعلت منه ممراً استراتيجياً نظراً لحجم الطاقة التي تعبر سنويا عن طريقه، وعلى الرغم من أهميته التي ترتبط باقتصاديات الدول الاقليمية والدول الكبرى، فإن هناك ما يقابلها من التحديات والمخاطر الجدية، التي تنطلق من بعض المناطق المحيطة بالمضيق، مثل: منطقة بحر الصين الجنوبي الواقعة في الجهة الشرقية للمضيق، والتي تشهد نزاعات حول الحدود البحرية، إذ إن النزاعات في بحر الصين الجنوبي، فضلاً عن أثرها الأمني لها تأثيرات اقتصادية. إن تهديد أمن المضيق يعني تهديد خطوط الملاحة البحرية الدولية^(٣٤). يقع مضيق ملقا في حزام مناخي هادئ، إذ جميع أيامه السنوية صافية مما يساعد على الملاحة والإبحار للسفن العملاقة وناقلات النفط، إذ يعبر المضيق يوميا ما يقارب (٢٥) ناقلة نفط، وإن أكثر ما يواجه هذه الناقلات هو خطر القراصنة في المضيق، فقد كان عام ٢٠١٥م الأسوأ على أمن الملاحة في المضيق، إذ سجل خلاله (٢١٧) حادثة، هذا وإن حوادث القراصنة في المضيق في ارتفاع وانخفاض مستمر، وإن أغلبها تقع على ناقلات النفط، إذ وقع (٣٠) هجوماً في ٢٠١٩م على ناقلات النفط، أبرزها كان في ٢٥/ ديسمبر/٢٠١٩ على ناقلة النفط Stena Immortal، والتي كانت وجهتها سنغافورة، وقد هاجمها قراصنة إندونيسيين، وإن أكثر ما يعرض ناقلات النفط للقراصنة، هو قربها من الساحل، إذ يتم مهاجمتها خلال وجودها في المرسى أو الرصيف، أو خلال فترة انتظار تحميل الشحنة^(٣٥).

في ١٧/نوفمبر/٢٠٠٨م خطفت ناقلة النفط السعودية «سيربوس ستار» قبالة سواحل الصومال، وإنَّ عملية خطف الناقلة العملاقة، تعد أكبر عملية قرصنة للناقلات على مدى مئات السنين. الناقلة ترفع علم ليبيريا وتبلغ حمولتها مليوني برميل من النفط الخام، بقيمة تقارب (١١٠) مليون دولار، وعلى متنها (٢٥) فردًا، غيّر القراصنة وجهة الناقلة نحو ميناء مدينة هارادبري، وقد طلبوا فدية قدرها (٢٥) مليون دولار، أطلق القراصنة الناقلة مع طاقمها، بعد الحصول على فدية بلغت قيمتها نحو ثلاثة ملايين دولار دفعت في يناير ٢٠٠٩م^(٣٦). تعدّ السواحل الصومالية من أكثر المناطق خطرًا على الملاحة الدولية، بسبب عمليات القرصنة، إذ أغلب عمليات القرصنة في المياه الدولية تكون في السواحل الصومالية، نتيجة لعدم الاستقرار السياسي وغياب سلطة القانون والوضع الاقتصادي المتردي، وبالرغم من الجهود الدولية للقضاء على خطر القرصنة في المياه الدولية، لكنَّ الأمر لم ينجح في القضاء على هذه الظاهرة بصورة كاملة، وإنَّ كل ما يحدث هو انخفاض عدد عمليات القرصنة خلال فترات مختلفة، ثم تعاود الظهور والنشاط كالسابق بسبب ضعف الامكانيات لدى السلطات المحلية، وهشاشة القانون، مقابل الامكانيات المتطورة لدى القراصنة.

في مارس/٢٠١٧م، تعرضت ناقلة نفط إلى هجوم قرصنة قبالة السواحل الصومالية، وتحمل الناقلة علم سيريلانكا، وكانت متوجهة إلى العاصمة الصومالية مقديشيو قادمة من جيبوتي، وقد جرى تحويل طريقها إلى ميناء علولة بمنطقة بونتلاند الصومالية ذات الحكم شبه الذاتي، وقد تعطل نظام التعقب بالسفينة، وأكدت القوه الأوربية التي تنفذ مهمة بحرية لمكافحة أعمال القرصنة، أنَّ حمولة الناقلة تبلغ (١٢) ألف طن، وعلى متنها (٨) بحارة^(٣٧). إنَّ أعمال القرصنة التي تمارس ضد الناقلات أصبحت مسألة عالمية، لأنَّها تؤثر في حرية الملاحة البحرية وسلامة الطرق البحرية، كما أنَّ هجمات القراصنة تعرض سلامة البحارة للخطر. ومع أنَّ القرصنة مشكلة عالمية، إلا أنَّها تتخذ أشكالًا مختلفة، ففي الوقت الذي ترتبط أعمال القرصنة في سواحل الصومالية باختطاف الناقلات والبحارة لغرض الفدية، فإنَّ القرصنة في خليج غينيا ترتبط بسرقة النفط، لذا تتصل بالسوق السوداء^(٣٨). في الفترة الأخيرة، وعلى أثر الحرب الروسية الأوكرانية، واجهت ناقلات النفط تحديًا آخر، إذ بسبب الحرب قامت كل من الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي بتسعين النفط الخام الروسي بـ(٦٠) دولارًا للبرميل أو أدنى من ذلك، وذلك للحيلولة دون استفادة روسيا من واردات النفط في حربها ضد أوكرانيا، فقد واجهت الناقلات التي تحمل النفط الروسي، خلال عبورها في المياه التركية، التأخير بسبب

الإجراءات التي اتخذتها تركيا، نتيجة العقوبات المفروضة من قبل الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الأوروبي، فقد شهدت المياه الإقليمية التركية تكديسًا لناقلات النفط. هذا ولم يقتصر الأمر على الناقلات التي تنقل النفط الخام الروسي، بل إنَّ الإجراءات المتخذ من قبل تركيا، والمتمثل بإجراءات جديدة تتعلق بتأمين ناقلات النفط عند عبور مضيق البسفور، قد شمل جميع الناقلات بالرغم من عدم خضوعها للعقوبات، علماً أنَّ هذا الإجراء قد طُبِّق في تركيا فقط.

في ٧/كانون الأول/٢٠٢٢م، واجهت ناقلات النفط الروسي التأخير، وهي تحاول العبور من موانئ روسيا على البحر الأسود، عن طريق المياه الإقليمية التركية إلى البحر المتوسط، بسبب لوائح التأمين الجديدة التي أقرتها تركيا، بعد فرض مجموعة السبع حداً أقصى لسعر النفط الروسي المنقول عبر البحر، وبموجب تلك اللوائح، طلبت تركيا من الناقلات إثبات جديد على وجود تغطية تأمينية لجميع السفن، فقد انتظرت خلال اليوم الأول ما يقارب (٢٠) ناقلة نفط قبالة السواحل التركية، بسبب تلك الإجراءات، إذ إنَّ الإجراء المنفصل من العقوبات الذي طبقتته تركيا فقط، يلزم الناقلات بتقديم دليل على التغطية التأمينية، خلال مدة الانتقال في مضيق البسفور لدى التوقف في الموانئ التركية، هذا وقد اصطفت (٢٦) ناقلة نفط محملة بـ(٢٣) مليون برميل من النفط الكازاخستاني، بسبب عدم قدرتها العبور عبر مضيق البوسفور والدرديل، على الرغم من أنَّ هذه الناقلات غير مشمولة بالعقوبات، لذا اتهمت دول أوروبية تركيا بتعطيل الملاحة في المياه الإقليمية، والتسبب بتأخير وصول النفط إلى الأسواق العالمية (٣٦)، إذ أصرت تركيا على تقديم كل ناقلة نفط غطاء تأميني بصورة منفردة، الأمر الذي رفضته شركات التأمين حتى مع تكديس ناقلات النفط في البحر الأسود، الأمر الذي دفع الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا للضغط على تركيا لتعديل شروطها، وقد وافقت أنقرة على ذلك بعد تأكيد أمريكي على أنَّ العقوبات تسري فقط على شحنات النفط الروسي، غير الملتزمة بقرار السقف السعري، وقد استجابت تركيا للضغوط الأمريكية والبريطانية (٤٠).

المبحث ثالث: دور ناقلات النفط في التلوث البحري:

التلوث بالنفط يعرف على أنَّه: إطلاق عناصر أو مركبات أو مخاليط غازية أو سائلة أو صلبة مصدرها النفط، إلى عناصر البيئة سواء الهواء أو التربة أو المياه، مما يسبب تغييرًا في وجود هذه العناصر. إنَّ عملية تلوث المياه بالنفط تكون خلال عمليات النقل في البحار خاصة، وأنَّ (٢) مليار طن سنويًا يتم نقله عن طريق البحار،

إذ توجد ما يقارب (٤٠٠٠) ناقلة نفط تجوب البحار، فضلا عن حوادث الناقلات النفطية والانسكابات النفطية هناك، مما تصبه كبريات الناقلات في البحار من مياه التوازن، والتي تكون ملوثة بشكل كبير بالنفط^(٤١). تظهر خطورة التلوث النفطي بشكل كبير، في الدول التي تعتمد على مياه البحر، إذ تعتمد دول عديدة على تحلية مياه البحر، لسد احتياجاتها من المياه الصالحة للشرب والزراعة، كما هو الحال بالنسبة لبعض دول الخليج العربي «السعودية_ الكويت_ قطر»، التي تعتمد على تحلية مياه الخليج لسد (٩٠٪) من احتياجاتها المائية، وبذلك فإن أي تلوث نفطي سيؤثر في كفاءة محطات تحلية المياه في تلك الدول.

لا يوجد قبل ١٩٦٧م تنظيم قانوني دولي يعالج أضرار التلوث البحري بالمحروقات، وكان الأمر متروكاً للتشريعات الداخلية، ولكن الوضع اختلف اختلافاً كبيراً بعد حادثة الناقله البيبرية «Torrey -canyon» قبالة سواحل المملكة المتحدة البريطانية في ١٦/مارس/١٩٦٧م، ونتيجة للضرر الكبير للتلوث الذي تركته الحادثة، تنبه المجتمع الدولي إلى حجم مشكلة التلوث البحري بالمحروقات وأبعادها^(٤٢). ويعد تلوث المياه بالنفط أكثر أنواع التلوث البحري أهمية في المعالجة، ويحدث في الغالب عن جنوح ناقلات النفط أو تصادمها مع المياه الضحلة أو من سفن أخرى، أو نتيجة انفجار آبار النفط لأسباب مختلفة، إذ قد تكون نتيجة حرب بين الدول أو استهدافها من قبل جماعات، أو قد يكون لسبب فني أو غيرها، وإنَّ أغلب أسباب الحوادث البحرية ترجع إلى أخطاء بشرية وإلى أسباب أخرى، كاستعمال السفن القديمة، أو الملاحة في ظروف جوية سيئة، أو تجنيد طاقم غير مؤهل، لذا يعرف تلوث البيئة البحرية، بأنّه: إدخال الانسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة مواد أو طاقة إلى البيئة البحرية، تنجم عنها بعض الآثار الضارة، كإلحاق الأذى بالموارد الحية أو الإضرار بصحة الإنسان أو إعاقة أوجه النشاط البحري بما فيها الصيد، والتي يمكن أن تقلل من نقاء مياه البحر وصلابيتها لبعض الاستخدامات^(٤٣). ولخطورة التلوث وأهمية الموضوع، أكدت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م في المادة «١٤٥»، على ضرورة اتخاذ التدابير اللازمة لضمان الحماية الفعالة للبيئة البحرية من الآثار الضارة، واعتماد القواعد والأنظمة والإجراءات المناسبة لغرض منع التلوث والأخطار الأخرى، التي تهدد البيئة البحرية بما فيها الساحل، وخفضها و السيطرة عليها، وكذلك منع الإخلال بالتوازن الإيكولوجي للبيئة البحرية، مع إيلاء اهتمام خاص إلى ضرورة الحماية من الآثار الضارة للأنشطة، مثل: الثقب والكراة والحفر والتخلص من الفضلات وإقامة وتشغيل أو صيانة المنشآت وخطوط الأنابيب وغيره من الأجهزة المتصلة بهذه الأنشطة، إلى

جانب حماية وحفظ الموارد الطبيعية للمنطقة، ومنع وقوع ضرر بالثروة النباتية والحيوانية في البيئة البحرية^(٤٤). دعا الأمين العام للأمم المتحدة السابق باكي- مون في مناسبة اليوم العالمي للمحيطات، إلى تحسين إدارة المحيطات، والحفاظ على بحار العالم ومحيطاته التي يهددها التلوث، وذلك للدور المهم الذي تؤديه المحيطات في توفير الأمن الغذائي وتوفير احتياجات الطاقة، هذا وقد سبق أن وجّه بان كي- مون رسالة إلى دول العالم، أكّد فيه أنّ الأنشطة البشرية تلحق ضرراً فادحاً بالمحيطات والبحار في العالم، مبيّناً أنّ نظام البيئة البحرية تضرر بشكل كبير بفعل التلوث وغيره من الأعمال غير المشروعة^(٤٥). في المادة (١٩٤) من قانون اتفاقية البحار للعام ١٩٨٢م، تمّ تناول التدابير الواجب اتخاذها لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه و السيطرة عليه، ومنها:

١- تتخذ الدول منفردة أو مشتركة جميع ما يلزم من التدابير المتمشية مع هذه الاتفاقية، لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه أياً كان مصدره، مستخدمة لهذا الغرض أفضل الوسائل العلمية المتاحة لها والمتفقة مع قدراتها، وتسعى إلى المواءمة بين سياساتها في هذا الصدد.

٢- تتخذ الدول جميع ما يلزم من التدابير لتضمن أن تجرى الأنشطة الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها، بحيث لا تؤدي إلى إلحاق ضرر عن طريق التلوث بدول أخرى وبيئتها، وأن لا ينتشر التلوث الناشئ عن أحداث أو أنشطة تقع تحت ولايتها أو رقابتها، إلى خارج المناطق التي تمارس فيها حقوقاً سيادية وفقاً لهذه الاتفاقية.

٣- اتخاذ التدابير التي من شأنها الإقلال إلى أبعد حد ممكن، من إطلاق المواد السامة أو الضارة أو المؤذية، فضلاً عن التلوث من السفن، ولاسيما التدابير لغرض منع الحوادث ومواجهة حالات طوارئ، وتأمين سلامة العمليات في البحر، ومنع التصريف المتعمد وغير المتعمد، وتنظيم تصميم السفن وبنائها وتجهيزها وتشغيلها وتكوين طواقمها، والتلوث من المنشأة والأجهزة المستخدمة في استكشاف أو استغلال الموارد الطبيعية لقاع البحار وباطن أرضه، والتلوث من المنشأة والأجهزة الأخرى العاملة في البيئة البحرية ولاسيما التدابير لغرض منع الحوادث ومواجهة حالات الطوارئ.

٤- تشمل التدابير المتخذة وفقاً لهذا الجزء، تلك التي تكون ضرورية لحماية النظم الإيكولوجية النادرة أو السريعة التأثير، وكذلك الأنواع المستنزفة أو المهددة أو المعرضة لخطر الزوال، وغيرها من أشكال الحياة البحرية والحفاظ عليها^(٤٦).

إنّ حوادث تسرب النفط تؤدي إلى نقص كبير في كمية ونوعية المواد الغذائية المستخرجة من البحار، ما

ينعكس بصورة سلبية على المواد الغذائية في جميع الدول، ولكن التأثير يكون أشده في الدول التي تعتمد على البحر في غذائها بصورة كبيرة، فضلا عن أنّ التلوث النفطي يتسبب في شل حركة الملاحة بأنواعها، ومن ثمّ ينعكس هذا سلبياً على الوضع الاقتصادي للمنطقة. لذا يعدّ تلوث مياه البحار بالمشتقات النفطية من أخطر الملوثات في الوقت الحاضر، نتيجة لتأثيرها الضار على الإنسان والبيئة البحرية، فضلا عن الأضرار الأخرى والتي تتمثل بتكلفة عملية مكافحة التلوث بالنفط العالية، إذ يجب على الشركات العاملة في المجال النفطي والنقل البحري، وضع خطط لمنع التلوث وتوفير الأدوات اللازمة لمعالجة التلوث حال حصوله، وتدريب العاملين على طرق منع التلوث بالنفط، هذا وقد بدت مشكلة تلوث مياه البحر بالنفط بالظهور منذ النصف الثاني من القرن العشرين^(٤٧).

يمكن إدراج أبرز حوادث تسرب النفط في البحار، بما يأتي:

- ١- تسرب النفط خلال الحرب العراقية الكويتية، إذ تسرب نحو (٢٤٠) مليون جالون من النفط إلى مياه الخليج العربي، مكونا بقعة مساحتها (٦٠٠) ميلاً مربعاً من الزيت في المياه.
 - ٢- انفجار بئر اكستوك الأولى في خليج كامبيشي، إذ أسفر عنه تسرب (١٤٠) مليون جالون من النفط.
 - ٣- حادثة تحطم صهريج كاستيلو دي بيلغر في المحيط الأطلسي قبالة الشواطئ جنوب أفريقيا، إذ نتج عن التحطم هذا تسرب (٧٨,٥) مليون جالون من النفط الخام في عام ١٩٨٣.
 - ٤- حادثة خزانات التخزين الواقعة في البحر قرب شواطئ مقاطعة مياجي اليابانية، وقد تسرب منه نحو (١٧,٧) مليون جالون من النفط.
 - ٥- حادثة صهريج كاتينا في المحيط الهندي في عام ١٩٩٢، والذي تسرب منه نحو (١٥) مليون جالون من النفط.
 - ٦- حادثة صهريج (أب ن سمر) في المياه المفتوحة في المحيط الأطلسي، وقد تسرب منه نحو (١٥) مليون جالون من النفط الخام في ١٩٩١ م.
 - ٧- اصطدام الصهريج بورمه أجيت بناقلة البضائع في خليج المكسيك عام ١٩٧٩ م، وقد تسرب منه (١٠,٧) مليون جالون من النفط، فضلا عن اشتعال نحو (٧,٨) مليون جالون من النفط خلال الحادث^(٤٨).
- فعندما يتسرب النفط إلى مياه البحر يتعرض لعدد من التغيرات الفيزيائية والكيميائية، بعضها يمكن إزالتها من

سطح البحر في حين بعضها الآخر يستقر. ويعتمد مصير النفط المنسكب في مياه البحر على الكميات المسربة والخصائص الفيزيائية والكيميائية الابتدائية للنفط، فضلا عن الظروف الجوية والبحرية السائدة، وما إذا كان النفط قد بقي في البحر أو حملته الأمواج إلى الشاطئ، وإنَّ الخصائص الفيزيائية الرئيسة التي تؤثر في سلوك وثبات النفط المنسكب في مياه البحر، من الوزن النوعي وخصائص التقطير واللزوجة ونقطة الانصباب وجميعها تعتمد على التركيب الكيميائي، مثل نسبة المكونات المتطايرة ومحتوى المركبات الاسفلتية والراتنجات والشموع^(٤٩).

ويسبب التسرب النفطي خسائر مالية كبيرة بالنسبة للمنظمات والأفراد، لاسيما في حالة وصول النفط إلى السواحل مسبباً أضراراً للممتلكات وخسارة اقتصادية، كما تسبب انسكابات النفط ضرراً بالغاً لمصادر الأسماك وموارد الأحياء البحرية، عن طريق التلوث وآثاره السامة على المخزون، فضلا عن تعطيل الأنشطة التجارية. ولأهمية تلوث المياه بالنفط وتعدد الموضوع وتشابكه، هناك عدة طرق لمكافحة تلوث المياه، ووضع حد لانتشار النفط في المياه، ومن هذه الطرق:

١- الطرق الطبيعية: والتي تعني عدم فعل أي شيء، وترك كميات النفط الخام المتسربة تتحلل بشكل طبيعي. وتستخدم هذه الطريقة إذا كانت معدلات الإزالة الطبيعية في التسريبات سريعة، أو إنَّ التسرب يكون في مواقع حساسة فيكون التدخل البشري فيها ضاراً، وتكون مكافحة التلوث الطبيعية أما بواسطة التبخير أو التأكسد الضوئي أو القابلية للتحليل البكتيري^(٥٠).

٢- الطرق الفيزيائية: قد يلجأ البعض إلى استخدام الطرق الفيزيائية لمواجهة تلوث المياه بالنفط، لتقليل حجم الكارثة على الأحياء البحرية والوضع الاقتصادي بصورة عامة، ويتوقف نجاح هذه الطريقة على كمية النفط المتسرب، والظروف الجوية، وعمليات المد والجزر، فضلا عن سرعة الاستجابة من قبل الجهات المختصة عند حدوث التسرب النفطي. ومن أهم الطرق الفيزيائية هي استخدام حواجز التطويق الطافية بصورة مستمرة، للإحاطة بالنفط المنسكب في البحر، واحتوائه، وتحويل مساره بعيداً عن الموارد الحساسة، أو في اتجاه نقطة الاستعادة^(٥١). وقد يستخدم البعض المواد الماصة عند حدوث التسرب النفطي، للحد من تلوث المياه، ولكن يجب أن يكون استخدامها بحذر، لتقليل الاستخدام الخاطئ والمسرف، الذي يمكن أن يشكل صعوبات لوجستية كبيرة ترتبط بالتلوث الثانوي^(٥٢). تستخدم العديد من الدول الطرق الفيزيائية، وبالتحديد المتمثلة بالاستعادة

الميكانيكية للنفط من سطح البحر، عن طريق استخدام أجهزة الكشط لمواجهة تلوث المياه بالنفط، وتمثل هذه الطريقة بجمع النفط المتسرب وضخه إلى مكان التخزين (٥٣). كذلك يمكن استعادة النفط الطافي من مياه البحار والمحيطات، عن طريق استخدام المضخات أو شحانات التفريغ، وأيضاً تتفاوت كفاءة هذه الطريقة على نوع النفط المتسرب وكميته، فضلاً عن سعة المضخة والخزان، والأغلب تستخدم هذه الطريقة عندما تكون الانسكابات النفطية في المياه الهادئة نسبياً أو قرب الساحل، وكذلك يمكن اتباع طريقة الغسيل بالماء، عن طريق استخدام كميات كبيرة من المياه المنخفضة الضغط، لغسل النفط العالق أو المدفون في السواحل (٥٤).

٣- الطرق الكيميائية: لمكافحة تلوث المياه بالنفط قد يستخدم البعض المشتتات الكيميائية، والتي يكون الهدف الرئيس من استخدامها هو تكسير بقعة النفط إلى قطرات صغيرة عديدة، وإذا استخدمت المشتتات الكيميائية بطريقة صحيحة، يمكن أن تكون طريقة فعالة لمعالجة التلوث النفطي، وتقلل من الأضرار التي تصيب الموارد الحساسة المهمة، وعلى الرغم من ذلك فإن هناك عدة عوامل تحد من فعالية المشتتات، ومنها: حالة البحر وخصائص النفط (٥٥).

٤. الطرق البيولوجية: يكون عن طريق رش بكتريا مطورة قادرة على التهام النفط، إذ يتم إطلاق عدد منها إلى ماء البحر الملوث بالنفط، تلتهم النفط وتنمو وتتكاثر على شكل متواليات هندسية كل (٢٠) دقيقة على الأكثر، وبذلك ينتهي التلوث النفطي خلال فترة قصيرة ودون تكلفة مالية عالية. وقد طوّر علماء في شركة ألكترن نوعاً من البكتريا قادرة على التهام البترول، عند رشها على بقعة الزيت ولا تلبث البكتريا أن تموت (٥٦).

٥. إحراق النفط المتسرب: يتم خلال هذه الطريقة حرق طبقة النفط المنسكب في مياه البحر، بواسطة اللهب للتخلص منه، إذ يتم إشعال النفط بعد حصره، وتعد هذه الطريقة من الطرق الخطيرة لمكافحة تلوث المياه، إلا إن هذه الطريقة تمكن من إزالة كمية كبيرة من النفط المتسرب وفي فترة زمنية قياسية (٥٧).

ويمكن تحديد أسباب تلوث مياه البحار والمحيطات ومصاب الأنهار بالنفط، عن طريق عدة أسباب منها:

- أ. - اصطدام ناقلات النفط سواء بعضها ببعض أو بسفن الشحن الأخرى.
- ب. انفجار آبار النفط البحرية.
- ج. - حدوث تسرب نفطي خلال عمليتي الشحن وتفريغ الناقلات.
- د. - قدم عمر ناقلات النفط، إذ بعض الناقلات النفطية لم تعد صالحة للملاحة.
- هـ. - الهجمات التي تتعرض لها ناقلات النفط في عرض البحار.

الخاتمة:

نلاحظ أنّ أغلب ممرات الملاحة البحرية الحيوية هي عرضة لتهديدات، سواء كانت تهديدًا من قبل الدول الإقليمية، وسواء كان التهديد مباشرًا أو غير مباشر، إذ قد تعمل الدول الإقليمية على تهديد الملاحة عن طريق وكلائها، وقد تنفي مسؤوليتها عن الحوادث التي تقوم بها، على الرغم من أنّ هذه التهديدات تضر بالملاحة البحرية وتهدد الأمن البحري، أو من قبل دول ليست مطلة على الممرات المائية، ولكن تحاول فرض سيطرتها عليها، من أجل تأمين مصالحها والمحافظة على إمدادات الطاقة إليها أو من أجل ضرب خصومها.

أصبحت التهديدات الأمنية للنقل البحري ولاسيما ناقلات النفط كبيرة جداً بل ومعقدة أيضاً، بسبب سعة مساحة ممرات الملاحة في المياه الدولية، إذ يصعب تأمينها والسيطرة عليها، فضلاً عن التطور الذي استغلته الجماعات الارهابية والقرصنة، عن طريق امتلاكها الأسلحة والأجهزة المتطورة، والتي تمكنها بسهولة من السيطرة على الناقلات، فضلاً عن طبيعة هذه الناقلات وما تمتاز به من خصائص، من حيث حجمها وحركتها وحمولتها، إلى جانب عدم التنسيق بين اللاعبين الرئيسيين في المجتمع الدولي لتأمين مرور ناقلات النفط، فضلاً عن عدم تسهيل مرورها مما انعكس انعكاساً سلبياً على الاقتصاد العالمي، ومن ثمّ لا يمكن ضمان أمن الناقلات النفطية وسلامتها خلال الملاحة في المياه سواء الإقليمية أو الدولية، من دون تنسيق الجهود بين اعضاء المجتمع الدولي، إذ من الملاحظ أنّ سلامة عبور ناقلات النفط في المياه الدولية، يرتبط ارتباطاً أساسياً باستقرار الأوضاع السياسية، سواء داخل الدول التي تطل على الممرات المائية، أو بينها وبين الدول الأخرى التي تمر ناقلاتها في المياه الإقليمية المجاورة لهذه الدول، إذ إنّ عدم الاتفاق بين هذه الدول يعد مصدر تهديد كبير جداً لمرور ناقلات النفط. إنّ عملية تهديد حركة ناقلات النفط وحرية الملاحة، يعد عملاً عدوانياً يجب أن يحاسب القانون الدولي عليه، ولاسيما أنّ عملية استهداف ناقلات النفط زادت بشكل كبير، وباتت مصدر قلق عالمياً لما لها من أضرار واسعة، إذ يلاحظ كلما زادت حدة النزاعات بين الدول، زادت التهديدات الأمنية التي تتعرض لها ناقلات النفط، فهناك علاقة ترابط واضحة بينهما.

بالنتيجة فإنّ مستقبل الملاحة الدولية وسلامة الناقلات، يبقى مرهوناً بالظروف السياسية التي تحيط بأي طريق من طرق الملاحة الدولية، لذا على الدول تجنب استخدام مرور ناقلات النفط وسلامتها ورقة ضغط ضد خصومها، وذلك لتجنب التدهور الاقتصادي العالمي الذي لا يوجد فيه رابح.

- ١ - جلال فضل محمد العوادي: القانون الدولي للبحار، دار المصرية للنشر والتوزيع، الطبعة العربية، ٢٠٢١، ص ٣.
- ٢ - علي إبراهيم مطر: سلامة الملاحة الدولية وحق حماية المياه الإقليمية في ضوء القانون الدولي- إيران نموذجًا، مركز باحث للدراسات الفلسطينية والاستراتيجية، ٢٥/١/٢٠٢٠، ص ٢.
- ٣ - بلوط سماح: النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، رسالة ماجستير، جامعة الأخوة منشوري قسنطينة، كلية الحقوق، ٢٠١٤-٢٠١٥، ص ٤.
- ٤ - عبد الرحمن أسامة: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، مقال منشور بتاريخ ٧/٦/٢٠٢٢ على الموقع التالي: political-encyclopedia.org/dictionary، تاريخ المطالعة ١٠/٨/٢٠٢٣.
- ٥ - عبد الزهرة شلش العتابي: الجغرافيا السياسية لمضيق باب المندب، مجلة كلية التربية الأساسية، الجامعة المستنصرية، ملحق العدد الثاني والخمسين، ٢٠٠٨، ص ٢٠٥.
- ٦ - محمد هواش- ريم عبود، القانون الدولي للبحار، منشورات الجامعة الافتراضية السورية، سوريا، ٢٠١٨، ص ٩٤.
- ٧ - اربوط وسيلة: النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة ابي بكر بلقايد تلمسان ، العدد (٧)، ٢٠١٨، ص ٣٧٣.
- ٨ - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، المادة ٢٦١، ص ١٤٥.
- ٩ - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، المادة ٣٨، الفقرة ٢، ص ٣٢.
- ١٠ - عامر ماجد العجمي- رنا عبود: نظام المرور العابر في المضائق الدولية، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد ١٦، العدد ١، ٢٠١٩، ص ٦٤.
- ١١ - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، المادة ٣٩، ص ٣٣.
- ١٢ - عامر ماجد العجمي- رنا عبود، مصدر سبق ذكره، ص ٦٥-٦٦.
- ١٣ - بلوط سماح، مصدر سبق ذكره، ص ١١٠-١١١.
- ١٤ - شادي عبد الوهاب منصور- علي صلاح: كيف تتعامل الدول مع التهديدات المتصاعدة للأمن البحري، مجلة اتجاهات الأحداث، مركز المستقبل، للأبحاث والدراسات المتقدمة، العدد ٣٠، ٢٠١٩، ص ٤.

- ١٥ - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢، المادة ١٩، ص ٢٤.
- ١٦ - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢، المادة ٩.
- ١٧ - بلوط سماح، مصدر سبق ذكره، ص ٩٣-٩٦-١٥٥.
- ١٨ - جمال معتوق-سفيان بلماضي: جيوسياسة المضائق البحرية الاستراتيجية وأمن الطاقة مضيق ملقا وأثره على أمن الطاقة الصيني نموذجاً، مجلة الأدب والعلوم الاجتماعية، جامعة البليدة ٢، المجلد ٩، العدد ١/١، ٢٠١٦، ص ١٠٠.
- ١٩ - عبد القادر الهلي: مضيق باب المندب بين الأهمية الاستراتيجية وتساعد حدة التهديدات الأمنية، مجلة آفاق علمية، المجلد ١١، العدد ٣، ٢٠١٣، ص ١١٨-١٢٠.
- ٢٠ - سلام داود غزيل: الأزم اليمنية ومستقبل الملاحة الدولية في مضيق باب المندب، مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية، المجلد ١٠، العدد ٣٩، ٢٠٢١، ص ٢٦٥.
- ٢١ - كريم مطر حمزة الزبيدي: مضيق باب المندب في الصراعات الدولية، مجلة متون، جامعة الدكتور مولاي الطاهر سعيدة، كلية العلوم الاجتماعية والسياسية، المجلد ١١، العدد ٣، ٢٠٢٠، ص ١٧١-١٧٢.
- ٢٢ - استهداف باب المندب... صواريخ إيرانية وأيدي حوثية، مركز سميت للدراسات، وحدة الدراسات السياسية، قراءة خاصة ١١٨، ٢٨/يوليو/٢٠١٨، ص ٣-٤.
- ٢٣ - مايكل نايتس-فرزين نديمي: الحد من هجمات الحوثيين على السفن المدنية في باب المندب، معهد واشنطن لسياسة الشرق الأدنى، ٢٧/يوليو/٢٠١٨.
- ٢٤ - هجمات الحوثيين في البحر الأحمر السياقات والتداعيات، مركز الفكر الاستراتيجي للدراسات، وحدة الرصد والتحليل، ١٣/٨/٢٠١٨، ص ٣.
- ٢٥ - شيماء أحمد عبد الله رضوان: المحددات الجيوبوليتيكية لأمن لطاقة عبر نقاط الاختناق بالتطبيق على مضيق هرمز، "دراسة في الجغرافيا السياسية"، مجلة الجغرافية العربية، المجلد ٥٣، العدد ٨٠، ديسمبر/٢٠٢٢، ص ١٤٣-١٤٦.
- ٢٦ - شادي عبد الوهاب منصور-علي صلاح، مصدر سبق ذكره، ص ١٥-٢٠.
- ٢٧ - استهداف ناقلتي نفط في خليج عمان، مقال منشور بتاريخ ١٣/يونيو/٢٠١٩، على الموقع: al-Arabiya.net
- . arab-and-worldlgulf . تاريخ المطالعة ٢٠٢٣/٨/١.

٢٨ - فرزين نديمي: مخاطر التصعيد البحري في مضيق هرمز معهد واشنطن لسياسة الشرق الأدنى، ٢١/يوليو/٢٠٢٣، ص ٢.

٢٩ - بعد ان صادرتها أمريكا لشهور... ناقلة نفط تحمل علم إيران تسلم شحنة نفط بميناء بانباس السوري، مقال منشور بتاريخ ٣/١٢/٢٠٢٢، على الموقع Aljazeera.net، تاريخ المطالعة ٣١/٧/٢٠٢٣.

٣٠ - بعد اتهامات إسرائيلية... إيران تنفي مهاجمة ناقلة نفط، مقال منشور بتاريخ ٢٠/فبراير/٢٠٢٣، على الموقع: alhurra.com/Arabic-and in ternational، تاريخ المطالعة ٣١/٧/٢٠٢٣.

٣١ - صحيفة الشرق الأوسط، البحرية الأمريكية <الحرس الثوري> يحتجز ناقلة نفط في مضيق هرمز، مقال منشور بتاريخ ٢٧/٤/٢٠٢٣، على الموقع: aawsat.com/home/article، وقت المطالعة ١/٨/٢٠٢٣.

٣٢ - القدس العربي، البحرية الأمريكية تقول إنها منعت إيران من الاستيلاء على ناقلتين في خليج عمان، مقال منشور بتاريخ ٥/يوليو/٢٠٢٣، على الموقع: alquds.co.ukalquds.co.uk، تاريخ المطالعة ١/٨/٢٠٢٣.

٣٣ - علي حسين باكير: تحولات الطاقة وجيوبولتيك الممرات البحرية (ملقاً) نموذجاً، مركز الجزيرة للدراسات، ٨/يونيو/٢٠١٤، ص ٦.

٣٤ - منى بوزراع-منصر جمال: نزاعات بحر الصين الجنوبي وتداعياتها على أمن امدادات الطاقة في مضيق ملقا، مجلة أبحاث قانونية وسياسية، المجلد ٧، العدد ٢٠٢٢، ص ٧٨.

٣٥ - بوزراع منى: تحديات القراصنة البحرية وتأثيرها على أمن الملاحة البحرية في مضيق ملقا، مجلة الفكر القانوني والسياسي، المجلد السادس العدد الأول، ٢٠٢٢، ص ٥٦٩.

٣٦ - - أبرز حوادث القرصنة الصومالية، مقال منشور على الموقع: aljazeera.net، بتاريخ ٢٨/١١/٢٠١٥، تاريخ المطالعة ٣/٨/٢٠٢٣.

٣٧ - BBC عربية نيوز، أول "عملية قرصنة" قبالة سواحل الصومال منذ عام ٢٠١٢، مقال على الموقع: www.bbc.com، بتاريخ ١٤/مارس/٢٠١٧، وقت المطالعة ٣/٨/٢٠٢٣.

٣٨ - - مجلس الامن الدولي، الأمم المتحدة، الجلسة ٦٨٦٥، نيويورك، ١٩/نوفمبر/٢٠١٢، ص ٢-٣.

٣٩ - - الشرق الأوسط، أزمة تكديس الناقلات في البوسفور تتفاقم.. ولوم غربي لتركيا، مقال منشور على الموقع: ashara.com/ar/coidbf nu2jczcm30vmt1h، تاريخ المطالعة ١/٨/٢٠٢٣.

٤٠ - هبة مصطفى: انفراجه في ازمة ناقلات النفط بالبحر الأسود .. وتركيا تستجيب للضغوط الدولية، منصة الطاقة، واشنطن، ٢٠٢٣/٨/١.

٤١ - مها لطيف جمول: الاثار البيئية للتلوث بالنفط الواقع وخطط الطوارئ والتشريعات المطلوبة في لبنان، المركز الاستشاري لدراسات والتوثيق، العدد ١٤، ط١، لبنان- بيروت، كانون الثاني، ٢٠١٩، ص ٥.

٤٢ - تيجلت فرحات كمال: الاتفاقيات الدولية للمسؤولية المدنية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، دراسات وأبحاث المجلة العربية للأبحاث والدراسات في العلوم الإنسانية والاجتماعية، مجلد ١٢، العدد ٤، اكتوبر ٢٠٢٠، ص ٨٤٣.

٤٣ - مها لطيف جمول: مصدر سبق ذكره، ص ١-٤

٤٤ - - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢: المادة ١٤٥، ص ١١٧.

٤٥ - - مكتب الأمم المتحدة، الأمين العام بان كي-مون، اليوم العالمي للمحيطات، بان يحث البلدان على حماية البيئة البحرية، ٨/حزيران/٢٠١٢.

٤٦ - - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، المادة ٢٠٨، ص ١٢٧.

٤٧ - -الاتحاد الدولي المحدود لمالكي الناقلات المعني بالتلوث، آثار تلوث النفط على مصايد الأسماك وتربية الاحياء البحرية البحرية، ورقة المعلومات الفنية رقم ١١، ١٩ / أيار/٢٠١٤، ص ٢.

٤٨ - - تلوث المياه، موسوعة مقاتل من الصحراء، الموقع: [www.moaatel.com/openshare/Behoth Gography/](http://www.moaatel.com/openshare/Behoth Gography/index.htm)، تاريخ المطالعة ٢٠٢٣/٨/١١.

٤٩ - الاتحاد الدولي المحدود لمالكي الناقلات المعني بالتلوث، مصير انسكابات النفط البحرية، ورقة المعلومات الفنية رقم ٢، المملكة المتحدة، لندن، ٢٠١١، ص ١-٢.

٥٠ - - خالد عبد الرحمن ياسين أحمد: الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالنفط، جامعة أم القرى، ٢٠١٩، ص ١٩-٢٠.

٥١ - الاتحاد الدولي المحدود لمالكي الناقلات المعني بالتلوث، ورقة المعلومات الفنية، رقم ٣، استخدام حواجز التطويق الطافية في مواجهة تلوث النفط، ١٩/مايو/٢٠١٤، ص ٢

٥٢ - الاتحاد الدولي المحدود لمالكي الناقلات المعني بالتلوث، ورقة المعلومات الفنية رقم ٨، استخدام المواد الماصة

- في الاستجابة لتلوث النفط، ١٩/مايو/٢٠١٤، ص ٢.
- ٥٣ - لاتحاد الدولي المحدود لمالكي الناقلات المعني بالتلوث، ورقة المعلومات الفنية رقم ٥، استخدام أجهزة الكشط في الاستجابة لتلوث النفط، ١٩/مايو/٢٠١٤، ص ٢.
- ٥٤ - الاتحاد الدولي المحدود لمالكي الناقلات المعني بالتلوث، ورقة المعلومات الفنية رقم ٧، عمليات تنظيف النفط السواحل، ١٩/مايو/٢٠١٤، ص ٣-١٠.
- ٥٥ - الاتحاد الدولي المحدود لمالكي الناقلات المعني بالتلوث، ورقة المعلومات الفنية رقم ٤، استخدام المشتتات لمعالجة انسكابات النفط، ١٩/مايو/٢٠١٨، ص ٣.
- ٥٦ - عبد السلام منصور الشيوبي: الحماية الدولية للبيئة المائية من التلوث، المجلة العلمية لقطاع كليات التجارة - جامعة الأزهر، العدد ١٠، يناير/٢٠١٣، ص ٤٤٨-٤٤٩.
- ٥٧ - سالم مبارك بن قديم، ليبيبا عبود صالح باحويرث: دور شركات نقل النفط في تلوث البيئة في دول مجلس التعاون الخليجي: السعودية والكويت أمودجا، مجلة الاقتصادى الخليجي، العدد ٣٠، كانون الأول، ٢٠١٦، ص ٩٢.

قائمة المصادر:

الكتب:

- ١-جلال فضل محمد العوادي: القانون الدولي للبحار، دار المصرية للنشر والتوزيع، الطبعة العربية، ٢٠٢١.
- ٢-محمد هوش-ريم عبود: القانون الدولي للبحار: منشورات الجامعة الافتراضية السورية، سوريا، ٢٠١٨.

رسائل الماجستير:

- ١-بلوط سماح: النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، رسالة ماجستير، غير منشورة، كلية الحقوق، جامعة الأخوة منشوري قسنطينة، ٢٠١٤-٢٠١٥.

البحوث والدراسات:

- ١-أربوط وسيلة: النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة

ابي بكر بلقايد تلمسان، العدد (٧)، ٢٠١٨.

٢- بوزراع منى: تحديات القراصنة البحرية وتأثيرها على أمن الملاحة البحرية في مضيق ملقا، مجلة الفكر القانوني والسياسي، المجلد السادس العدد الأول، ٢٠٢٢.

٣- تيغلت فرحات كمال: الاتفاقيات الدولية للمسؤولية المدنية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالحروقات، دراسات وأبحاث المجلة العربية للأبحاث والدراسات في العلوم الإنسانية والاجتماعية، مجلد ١٢، العدد ٤، أكتوبر ٢٠٢٠.

٤- جمال معتوق-سفيان بلماادي: جيوسياسة المضائق البحرية الاستراتيجية وأمن الطاقة مضيق ملقا وأثره على أمن الطاقة الصيني نموذجاً، مجلة الآداب والعلوم الاجتماعية، جامعة البليدة ٢، المجلد ٩، العدد ١، ١/١٦/٢٠١٦.

٥- خالد عبد الرحمن ياسين أحمد: الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالنفط، دراسة تحليلية، جامعة أم القرى، ٢٠١٩.

٦- سالم مبارك بن قديم، ليبيبا عبود صالح باحويرث: دور شركات نقل النفط في تلوث البيئة في دول مجلس التعاون الخليجي: السعودية والكويت أنموذجاً، مجلة الاقتصاد الخليجي، العدد ٣٠، كانون الأول، ٢٠١٦.

٧- سلام داود غزبل: الأزمة اليمنية ومستقبل الملاحة الدولية في مضيق باب المندب، مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية، المجلد ١٠، العدد ٣٩، ٢٠٢١.

٨- شادي عبد الوهاب منصور-علي صلاح: كيف تتعامل الدول مع التهديدات المتصاعدة للأمن البحري، مجلة اتجاهات الأحداث، مركز المستقبل، للأبحاث والدراسات المتقدمة، العدد ٣٠، ٢٠١٩.

٩- شيماء أحمد عبد الله رضوان: المحددات الجيوبوليتيكية لأمن الطاقة عبر نقاط الاختناق بالتطبيق على مضيق هرمز، "دراسة في الجغرافيا السياسية"، مجلة الجغرافية العربية، المجلد ٥٣، العدد ٨٠، ديسمبر/٢٠٢٢.

١٠- عامر ماجد العجمي- رنا عبود: نظام المرور العابر في المضائق الدولية، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد ١٦، العدد ١، ٢٠١٩.

١١- عبد الزهرة شلش العتايي: الجغرافيا السياسية لمضيق باب المندب، مجلة كلية التربية الأساسية، الجامعة المستنصرية، ملحق العدد الثاني والخمسين، ٢٠٠٨.

١٢- عبد السلام منصور الشويي: الحماية الدولية للبيئة المائية من التلوث، المجلة العلمية لقطاع كليات التجارة - جامعة الأزهر، العدد ١٠، يناير/٢٠١٣.

١٣- عبد القادر الهلي: مضيق باب المندب بين الأهمية الاستراتيجية وتصادد حدة التهديدات الأمنية، مجلة آفاق علمية، المجلد ١١، العدد ٣، ٢٠١٣.

١٤- علي إبراهيم مطر: سلامة الملاحة الدولية وحق حماية المياه الإقليمية في ضوء القانون الدولي - ايران انموذجا، مركز باحث للدراسات الفلسطينية والاستراتيجية، ٢٥/١/٢٠٢٠.

١٥- علي حسين باكير، تحولات الطاقة وجيوبولتيك الممرات البحرية ((ملقا)) نموذجا، مركز الجزيرة للدراسات، ٨/ يونيو/٢٠١٤.

١٦- فرزين نديمي: مخاطر التصعيد البحري في مضيق هرمز معهد واشنطن لسياسة الشرق الأدنى، ٢١/يوليو/٢٠٢٣.

١٧- كريم مطر حمزة الزبيدي: مضيق باب المندب في الصراعات الدولية، مجلة متون، جامعة الدكتور مولاي الطاهر سعيدة، كلية العلوم الاجتماعية والسياسية، المجلد ١١، العدد ٣، ٢٠٢٠.

١٨- مايكل نايتس- فرزين نديمي: الحد من هجمات الحوثيين على السفن المدنية في باب المندب، معهد واشنطن لسياسة الشرق الأدنى، ٢٧/يوليو/٢٠١٨.

١٩- منى بوزراع- منصر جمال: نزاعات بحر الصين الجنوبي وتداعياتها على أمن امدادات الطاقة في مضيق ملقا، مجلة أبحاث قانونية وسياسية، المجلد ٧، العدد ١، ٢٠٢٢.

٢٠- مها لطيف جمول: الآثار البيئية للتلوث بالنفط الواقع وخطط الطوارئ والتشريعات المطلوبة في لبنان، المركز الاستشاري للدراسات والتوثيق، العدد ١٤، ط ١، لبنان-بيروت، كانون الثاني، ٢٠١٩.

الوثائق:

١-اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، المواد: (١٩/٣٨/٣٩/٤٥/١٤٥/٢٠٨/٢٦١)

٢-مجلس الأمن الدولي، الأمم المتحدة، الجلسة ٦٨٦٥، نيويورك، ١٩/نوفمبر/٢٠١٢، ص ٢-٣.

٣-مكتب الأمم المتحدة، الأمين العام بان كي -مون، اليوم العالمي للمحيطات، بان يحث البلدان على حماية البيئة البحرية، ٨/حزيران/٢٠١٢.

التقارير:

١-الاتحاد الدولي المحدود لمالكي الناقلات المعني بالتلوث، مصير انسكابات النفط البحرية، ورقة المعلومات الفنية

رقم ٢، المملكة المتحدة، لندن، ٢٠١١.

٢- الاتحاد الدولي المحدود لمالكي الناقلات المعني بالتلوث، ورقة المعلومات الفنية، رقم ٣، استخدام حواجز التطويق الطافية في مواجهة تلوث النفط، ١٩/مايو/٢٠١٤.

٣- الاتحاد الدولي المحدود لمالكي الناقلات المعني بالتلوث، ورقة المعلومات الفنية رقم ٤، استخدام المشتتات لمعالجة انسكابات النفط، ١٩/مايو/٢٠١٨.

٤- الاتحاد الدولي المحدود لمالكي الناقلات المعني بالتلوث، ورقة المعلومات الفنية رقم ٥، استخدام أجهزة الكشط في الاستجابة لتلوث النفط، ١٩/مايو/٢٠١٤.

٥- الاتحاد الدولي المحدود لمالكي الناقلات المعني بالتلوث، ورقة المعلومات الفنية رقم ٧، عمليات تنظيف النفط من السواحل، ١٩/مايو/٢٠١٤.

٦- الاتحاد الدولي المحدود لمالكي الناقلات المعني بالتلوث، ورقة المعلومات الفنية رقم ٨، استخدام المواد الماصة في الاستجابة لتلوث النفط، ١٩/مايو/٢٠١٤.

٧- الاتحاد الدولي المحدود لمالكي الناقلات المعني بالتلوث، آثار تلوث النفط على مصايد الأسماك وتربية الاحياء البحرية البحرية، ورقة المعلومات الفنية رقم ١١، ١٩/أيار/٢٠١٤
الصحف والمواقع الإلكترونية:

١- صحيفة الشرق الأوسط، البحرية الأمريكية <الحرس الثوري> يحتجز ناقلة نفط في مضيق هرمز، مقال منشور بتاريخ ٢٧/٤/٢٠٢٣، على الموقع: aawsat.com/home/article، وقت المطالعة ١/٨/٢٠٢٣.

٢- القدس العربي، البحرية الأمريكية تقول إنها منعت إيران من الاستيلاء على ناقلتين في خليج عمان، مقال منشور بتاريخ ٥/يوليو/٢٠٢٣، على الموقع: alquds.co.uk/alquds.co.uk، تاريخ المطالعة ١/٨/٢٠٢٣.

٣- الشرق الأوسط، أزمة تكديس الناقلات في البوسفور تتفاقم .. ولوم غربي لتركيا، مقال منشور على الموقع: ashara.com/ar/c5idbf nu2jczcm30vmt1h، تاريخ المطالعة ١/٨/٢٠٢٣.

٤- استهداف باب المندب... صواريخ إيرانية وأيدي حوثية، مركز سميت للدراسات، وحدة الدراسات السياسية، قراءة خاصة ١١٨، ٢٨/يوليو/٢٠١٨.

٥- هجمات الحوثيين في البحر الأحمر السياقات والتداعيات، مركز الفكر الاستراتيجي للدراسات، وحدة الرصد

والتحليل، ٢٠١٨/٨/١٣.

٦- استهداف ناقلتي نفط في خليج عمان، مقال منشور بتاريخ ١٣/يونيو/٢٠١٩، على الموقع: al-Arabiya.net/arab-and-worldlgulf، تاريخ لمطالعه ٢٠٢٣/٨/١.

٧- عبد الرحمن أسامة، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، مقال منشور بتاريخ ٧/٦/٢٠٢٢، على الموقع التالي: political-encyclopedia.org/dictionary، تاريخ المطالعة ٢٠٢٣/٨/١٠.

٨- بعد ان صادرتها أمريكا لشهور... ناقلة نفط تحمل علم إيران تسلم شحنة نفط بميناء بانياس السوري، مقال منشور بتاريخ ٢٠٢٢/١٢/٣، على الموقع Aljazeera.net، تاريخ المطالعة ٢٠٢٣/٧/٣١.

٩- بعد اتهامات إسرائيلية... إيران تنفي مهاجمة ناقلة نفط، مقال منشور بتاريخ ٢٠/فبراير/٢٠٢٣، على الموقع: alhurra.com/Arabic-and in ternational، تاريخ المطالعة ٢٠٢٣/٧/٣١.

١٠- أبرز حوادث القرصنة الصومالية، مقال منشور على الموقع: aljazeera.net، بتاريخ ٢٨/١١/٢٠١٥، تاريخ المطالعة ٢٠٢٣/٨/٣.

١١- BBC عربية نيوز، أول "عملية قرصنة" قبالة سواحل الصومال منذ عام ٢٠١٢، مقال على الموقع www.bbc.com، بتاريخ ١٤/مارس/٢٠١٧، وقت المطالعة ٢٠٢٣/٨/٣.

١٢- تلوث المياه، موسوعة مقاتل من الصحراء، الموقع: www.moaatel.com/openshare/Behoth Gography/index.htm، تاريخ المطالعة ٢٠٢٣/٨/١١.