

جامعة قطر
كلية الآداب والعلوم

اشكالية ترسيم الحدود بين قطر وجيرانها وتداعياتها على المجال

الجوي القطري

إعداد

جمال راشد النعيمي

قُدِّمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات

كلية الآداب والعلوم

للحصول على درجة الماجستير في

الدراسات الدفاعية

يونيو 1442/2021

©2021. جمال راشد النعيمي. جميع الحقوق محفوظة.

لجنة المناقشة

استُعرضت الرسالة المقدّمة من الطالب/ة جمال راشد النعيمي بتاريخ 18-4-2021م

، وُوفّق عليها كما هو آتٍ:

نحن أعضاء اللجنة المذكورة أدناه، وافقنا على قبول رسالة الطالب المذكور اسمه أعلاه. وحسب معلومات اللجنة فإن هذه الرسالة تتوافق مع متطلبات جامعة قطر، ونحن نوافق على أن تكون جزء من امتحان الطالب.

د . إبراهيم اسعيدي

المشرف على الرسالة

الاسم د. منصور لخضاري

مناقش

الاسم د. محمد بني سلامة

مناقش

الاسم د. جوزيف باينة

مناقش

إضافة مناقش

تمّت الموافقة:

الاستاذ الدكتور إبراهيم الكعبي ، عميد كلية الآداب والعلوم

المُلخَص

جمال راشد النعيمي، ماجستير في الدراسات الدفاعية :

يونيو 2021.

العنوان: اشكالية ترسيم الحدود بين قطر وجيرانها وتداعياتها على المجال الجوي القطري
المشرف على الرسالة: د . إبراهيم اسعدي

تحتل مسألة امن الحدود مكانة كبيرة في العلاقات الإقليمية والدولية؛ لارتباطها بالحيز المكاني التي تمارس عليه الدولة سيادتها واختصاصاتها، وعليه تعتبر الحدود واحدة من اهم أسباب التأثير والتوتر في العلاقات الدولية فتحديد الخطوط الحدودية وغالبا ما تكون خطوط وهمية لا أساس لها على ارض الواقع الا انها تحدد النطاق المكاني الذي تبسط عليه الدولة نفوذها وسلطتها وعليه تتعامل الدول مع مسألة امن الحدود على انها قضية امن قومي. و يتضح لنا ان الحدود مشكلة معقدة لم تعد تمتد في بعد واحد مرتبط بالتنظيم الأرضي للدولة بل تعددت ابعاد الحدود الى مسطحات الماء واعماقها وامتدت الى اغوار الفضاء الذي يغلف كرتنا الأرضية وذلك بسبب الطفرة العلمية والتطور التكنولوجي والمبتكرات الفكرية في محاولاتهم للصعود الى المجال الجوي والفضاء. وفي عصر حركة الطيران المتكاثفة وتطور التكنولوجيا الفضائية أصبحت هنالك حدود للدولة ترتفع في الغلاف الجوي وهذا ما يطلق عليه المجال الجوي للدولة ووضعت قوانين دولية تنظم استخدامه وتحدد سعة هذا المجال بحدود مساحة الدولة الجغرافي ، فكلما زاد اتساع هذا المجال زادت نفقات الدولة من اجل شراء المعدات والآلات التي تضمن حمايته من أي تهديدات تؤثر على امنها الوطني وكلما قلت هذه السعة وزاد الطلب على استغلاله زادت الحاجة الى توفير القيادة والسيطرة لضمان سلامة مستخدمي هذا المجال ووضع خطة تشغيلية تتناسب مع سعته لاستغلاله الاستغلال الأمثل وقد ازدادت الحاجة الى استخدام الأجواء القطرية خلال السنوات الماضية وما زال الطلب مستمر من قبل القطاعين المدني والعسكري والانتشار الواسع للمنظومات العسكرية الحديثة التي تعاقدت عليها الدولة لضمان امنها والتي تأخذ حيزا من الأجواء التي لا يمكن استغلالها للطيران .

وعلى ضوء ما تقدم تهدف الدراسة الى تناول وتحليل إشكالية ترسيم الحدود بين قطر وجيرانها وتداعياتها على المجال الجوي القطري من خلال استخدام المنهج التاريخي، التحليلي والقانوني وأيضا استخدام التحليل العسكري في الإجابة على سؤال جوهري الا وهو ما أثر ترسيم الحدود بين قطر وجيرانها وتداعياته على استخدام قطر لمجالها الجوي؟

فكان جوهر روح الإجابة على هذا السؤال الهام ناتج من عدة آثار تم تحليلها في هذه الدراسة أهمها الإرث التاريخي بشقية العام والمرتبطة بمنطقة الخليج العربي والخاصة بالنزاعات الحدودية لدولة قطر من قبل دول خليجية مشتركة معها حدوديا. وقد ترتب على هذا الإرث التاريخي اثر قانوني دولي على نشأه المجال الجوي وسيادة دولة قطر عليه وقد انكشفت هذه الاثار عندما فرضت دول الحصار من قبل المملكة العربية السعودية والامارات العربية المتحدة ومملكة البحرين مع انضمام مصر لهم في الازمة الخليجية 2017 وبروز أهمية المجال الجوي في الحفاظ على استقلالية سيادة دولة قطر وامنها الوطني بشقية المدني والعسكري .

شكر وتقدير

اعترافاً لذوي الفضل بفضلهم لا يسعني الا ان اتقدم بعظيم شكري ووافر تقديري إلى

وزارة الدفاع

كلية جوعان بن جاسم للقيادة والاركان المشتركة

القوات الجوية الأميركية القطرية

جامعة قطر

مشرف الرسالة

الدكاترة والأصدقاء والزلاء

لهم جزيل الشكر والامتنان والتقدير لبذلهم قصارى جهدهم في التوجيه والارشاد وتقديم كل

النصح للارتقاء بهذه الرسالة لتخرج بأفضل صورة

جمال راشد النعيمي

الإهداء

إلى والدتي وزوجتي الغاليتين وأبنائي الأحباء

إلى كل من حمل الأمانة فأداها

أقدم هذا الجهد المتواضع

حُبًا وتقديرًا لهم

جمال راشد النعيمي

جدول المحتويات

ج	شكر وتقدير	ج
ح	الإهداء	ح
1	الفصل 1: الإطار العام للدراسة	1
1	1.1 أهمية البحث	1
2	1.2 مشكلة البحث	2
3	1.3 فرضيات البحث:	3
4	1.4 أهداف البحث:	4
4	1.5 حدود البحث:	4
4	1.6 منهجية البحث:	4
5	1.7 مفاهيم البحث:	5
12	1.8 الدراسات السابقة	12
18	1.9 التعقيب على الدراسات السابقة	18
19	1.10 النتائج التطبيقية المتوقعة من البحث والجهات التي يمكن أن تستفيد منها	19
20	الفصل 2: إطار نظري حول أمن الحدود والسيادة الجوية	20
23	2.1 مراحل تطور ترسيم الحدود	23
25	2.2 نظرية أمن الحدود	25
30	2.3 أهمية السيادة الجوية للدولة في الاستخدامين المدني والعسكري	30
30	2.3.1 أهمية السيادة الجوية للدولة في الاستخدام المدني	30
31	2.3.2 أهمية السيادة الجوية للدولة في الاستخدام العسكري	31
34	الفصل 3: الإطار التاريخي والقانوني لترسيم الحدود بين قطر وجيرانها	34
34	3.1 العوامل المشتركة في النزاعات الحدودية لدول منطقة الخليج العربي	34
40	3.2 العوامل الخاصة بالنزاعات الحدودية لدولة قطر مع جاراتها	40
40	3.2.1 النزاع القطري - البحريني	40

45	3.2.2 النزاع القطري- السعودي
53	3.2.3 النزاع القطري- الإماراتي
57	الفصل 4: ترسيم الحدود السياسية القطرية وانعكاساتها على المجال الجوي
58	4.1 أثر ترسيم الحدود البرية والبحرية بين قطر وجيرانها على مجالها الجوي
60	4.2 أهمية البعد المدني للمجال الجوي القطري
62	4.3 أهمية البعد العسكري للمجال الجوي القطري
65	4.4 الازمة الخليجية وانعكاساتها على المجال الجوي القطري
68	الخاتمة :
70	قائمة المصادر والمراجع
70	المراجع باللغة العربية :
76	المراجع باللغة الاجنبية :
76	مراجع شبكة الإنترنت :

الفصل 1: الإطار العام للدراسة

1.1 أهمية البحث

تعد عملية ترسيم الحدود من القضايا السياسية المهمة التي تؤثر في حاضر ومستقبل الدول وتتحدد بسببها العديد من مسارات الواقع المادي الملموس على الطبيعة، ولا يمكن بلورة وثبات هذه الحدود إلا من خلال عملية الترسيم التي تُشرف عليها لجان مختصة بذلك وفق قواعد القانون الدولي، وذلك بشكل توافقي بين الدول المعنية بما يضمن تنفيذ آليات الترسيم وحتى تصل العلاقات فيما بينها لمستوى من القبول وضمن الاستقرار لكل منها، وتوصل لحالة من السلم والأمن الدوليين. وتؤثر عملية ترسيم الحدود بشكل سلبي على العلاقات بين الدول؛ حيث أنه من الممكن أن تؤدي إلى العديد من النزاعات المسلحة، و ينتج عنها تبيد للأموال والأرواح من أجل إثبات حقوق تلك الدول لحدودها¹.

وتشكل الحدود بين دول مجلس التعاون الخليجي إشكالية خاصة؛ حيث ارتبطت بمراحل تاريخية منذ بدايات القرن العشرين؛ حيث أثرت فترة فرض الحماية البريطانية على الحدود بين دول المجلس، وقد نشأ عن ذلك العديد من النزاعات والإشكاليات، ولا تزال الحدود السياسية أداة مؤثرة في العلاقات البينية بين تلك الدول بصفة خاصة، وتُطل برؤوسها بين الحين والآخر لتؤثر بشكل سلبي على عملية التكامل بينها ، ولا تزال محدداً هاماً لشكل التفاعل الاقتصادي والسياسي والأمني².

تمكنت بريطانيا خلال القرن التاسع عشر وبدايات القرن العشرين من تدعيم نفوذها في منطقة الخليج العربي ورسم الحدود بين دوله، وكان انشاء خطوط الطيران التي تخدم مصالحها من أهم أدوات تأثيرها في هذه المنطقة، حيث طورت من وسائل مواصلاتها الجوية للربط بين الدول التي استعمرتها. وكان لظهور النفط أثراً قوياً في دعم هذه التوجهات مما أدى الى زيادة أهمية هذه المنطقة، فبدأت مسألة الحدود وترسيمها تشكل أهمية كبيرة، وأصبح الحفاظ على سيادة الدول أمراً مهماً ومصيرياً بالنسبة لحاضرها ول مستقبلها.

وقد ارتبطت مسألة تحديد وترسيم الحدود البرية والبحرية للدولة بتأثيرات مهمة على مجالها الجوي، حيث أصبح المجال الجوي وسيادة الدولة عليه من الأدوات المهمة التي تمكنها من القيام بالعديد من التطورات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية، وكذلك في المجال العسكري وامنها

¹ صدام الفتلاوي، هاني عبدالله عمران، "عملية ترسيم الحدود الدولية والمنازعات الناجمة عنها"، جامعة بابل، مج 17، ع 1، مجلة جامعة بابل-العلوم الانسانية، 2009، ص 33
² مشارى بن عبد الرحمن النعيم، النزاعات الحدودية بين الدول الناشئة: النزاع الحدودي البحريني-القطري (1935-2001)، جامعة الملك سعود، مج23، ع2، مجلة الأنظمة والعلوم السياسية، 2011، ص 118

الوطني؛ حيث لم يعد المجال الجوي يرتبط فقط بنقل الركاب والبضائع، ولكن أصبح الفضاء الجوي بأكمله يمثل اهتماماً كبيراً لرسم مستقبل الدول بسبب الطفرة التكنولوجية وزيادة الطلب على استغلال المجال الجوي. ومن هنا فقد أفرد المجتمع الدولي للفضاء أهمية كبيرة، وهو ما يظهر بوضوح في اتفاقية شيكاغو للطيران المدني بتاريخ ٧ ديسمبر ١٩٤٤، وما تضمنته من مواد خاصة بتحديد سيادة الدولة خارج إقليمها الأرضي وما يرتبط بذلك من سيادتها على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها الأرضي¹.

وقد خاضت دولة قطر العديد من المسارات الخاصة بتحديد وترسيم حدودها البرية والبحرية مع العديد من دول الجوار، وهي مملكة البحرين والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة، حيث تمسكت كل دولة من هذه الدول بفكرة الحقوق التاريخية للتأكيد على مشروعية مطالبها في المناطق المتنازع عليها حدودياً، استناداً إلى مجموعة من الوثائق التي تعود إلى فترة السيطرة البريطانية على منطقة الخليج والتنافس بين بريطانيا والدولة العثمانية، وهو ما يمكن تناوله واسقاطه على الفضاء الجوي والسيادة القطرية على مجالها الجوي².

بناءً على ما سبق تظهر الأهمية الأكاديمية لهذه الدراسة لأنها تقدم منهجاً نظرياً على مستوى الأبحاث العلمية النادرة على حد علمي في إشكالية ترسيم الحدود وأثره على سيادة دولة قطر على مجالها الجوي؛ حيث لم يتم تناول هذا الموضوع من قبل بشكل مركز، كذلك فإن الدراسة تعتبر نوعاً من البدايات الأكاديمية التي تفتح المجال للبحث في مثل هذه الموضوعات التي تعتبر مؤثرة على السيادة وكيانات الدول.

أما على المستوى العملي فإن أهمية الدراسة تتمثل في فائدة هذا البحث في تفكيك إشكالية مهمة تتلخص في الكيفية التي ترتبط بها سيادة الدولة على مجالها الجوي بترسيم حدودها، وكذلك توظيف النتائج المرجوة للبحث في مساعدة صانعي القرار في دولة قطر بما يساهم في وضع سياسات عامة فعالة من أجل مواجهة أية تحديات محتملة من شأنها التأثير على سيادة دولة قطر وأمنها الجوي.

1.2 مشكلة البحث

تتمثل إشكالية البحث في مسألة ترسيم الحدود بين دولة قطر وجيرانها وتأثيره على فضاءها ومجالها الجوي. وما يرتبط بسيادتها في حسن استغلال مجالها الجوي لخدمة القطاعين المدني

¹ محمد رضا الديب، الوضع القانوني للفضاء الجوي فوق المناطق البحرية السعودية، معهد الدراسات الدبلوماسية، ع 3، دراسات سعودية، 1988، ص 159

² صادق سعيد محروس، منازعات الحدود في دول مجلس التعاون الخليجي: ملامحها العامة مع دراسة للنزاع القطري - البحريني والنزاع القطري - السعودي، جامعة الملك عبد العزيز، مج 8، مجلة الإقتصاد والإدارة، 1995، ص 267.

والعسكري، وكذلك علاقة هذه السيادة بمجالها الجوي بالحدود البرية والبحرية على حد سواء ومدى استقرار هذه الحدود وثباتها وخروجها من دائرة النزاع. وقد برزت هذه المشكلة منذ بدايات القرن العشرين، وذلك منذ السيطرة المزدوجة من قبل الدولة العثمانية وبريطانيا على منطقة الخليج العربي، وتدخل بريطانيا بشكل كامل في مسألة ترسيم الحدود بين دول المنطقة التي كانت تقع تحت حمايتها، وذلك على حسب وثائق ورسائل متبادلة بين حكومة بريطانيا ومشايخ هذه الدول وقتها، وهو ما أثر على واقع وفاعلية هذا الترسيم في العصر الحديث وسبب العديد من النزاعات بين دولة قطر والثلاث دول المجاورة سواء على الحدود البرية مع المملكة العربية السعودية، أو على مستوى الحدود البحرية مع كلا من مملكة البحرين والإمارات العربية المتحدة، وقد أثر ذلك بدوره على المجال الجوي القطري وآلية استخدامه وذلك على حسب التغيرات في مسألة الحدود وتداعياتها.

بناءً عليه، فإن السؤال الجوهرى لهذا البحث هو: ما أثر ترسيم الحدود بين قطر وجيرانها

وتداعياته على استخدامها لمجالها الجوي؟

ونخرج من هذا التساؤل الرئيس بعدد من التساؤلات الفرعية وهي:

- ما هو الإطار التاريخي والقانوني لترسيم الحدود بين دولة قطر وجيرانها؟

- ما هو أثر ترسيم الحدود على السيادة الجوية القطرية؟

- ما أهمية السيادة الجوية في الاستخدام المدني والعسكري؟

- ما هي انعكاسات الأزمة الخليجية (٢٠١٧) على المجال الجوي القطري؟

- ما هي أدوات وأهداف السياسة القطرية في مواجهة تداعيات الأزمة على مجالها الجوي؟

1.3 فرضيات البحث:

تنطلق فرضية هذه الدراسة من أن استخدام المجال الجوي لدولة ما يرتبط بمساحتها

الجغرافية وحدودها البرية والبحرية، بناءً عليه، تفترض هذه الدراسة:

○ أن مسألة ترسيم الحدود بين دولة قطر وجيرانها أثر على استخدام مجالها الجوي،

وذلك لارتباط حدود استخدام المجال الجوي بالحدود البرية والبحرية على حد سواء.

○ ارتبط استعمال المجال الجوي القطري بالإرث التاريخي المرتبط بالهيمنة

البريطانية، وتطورات الأحداث التي عرفتتها قطر في تاريخها المعاصر بعد الاستقلال لتحقيق سيادتها الجوية.

○ هناك علاقة جدلية بين الازمات السياسية والنزاعات المسلحة التي تعرفها المنطقة

والسيادة الجوية، وهو ما يظهر في تأثير الأزمة الخليجية (2017) على استخدام دولة قطر لمجالها

الجوي وانتهكت دول الحصار اتفاقية شيكاغو لعام 1944 بالتعدي على فاعلية وسيادة دولة قطر

الكاملة على مجالها الجوي وعلى ضوء هذه الازمة فيمكن القول بان هنالك علاقة جدلية بين الازمات السياسية والنزاعات المسلحة التي عرفتها المنطقة وتأثيرها على المجال والسيادة الجوية

1.4 أهداف البحث:

تسعى الدراسة إلى تحقيق الأهداف التالية:

أولاً: توضيح تأثير ترسيم الحدود بين قطر وجيرانها وتداعيات ذلك على استخدام دولة قطر لمجالها الجوي، وذلك من خلال استعراض تطورات ما مر به ترسيم الحدود من متغيرات ومؤثرات شكلت واقع الحدود وحددت مسار استخدام قطر لمجالها الجوي.

ثانياً: التعرف على الدور الذي لعبته بريطانيا فيما يتعلق بمسألة ترسيم الحدود منذ بدايات القرن العشرين، وما ارتبط بذلك من مصالح على المستوى السياسي والاقتصادي، وكيف ارتبط ذلك بالصراع بين بريطانيا والدولة العثمانية حول انتزاع الصدارة والسيطرة في المنطقة.

ثالثاً: توضيح كيف يرتبط استخدام المجال الجوي للدولة بمساحتها الجغرافية، وكيف تؤثر حدودها البرية أو البحرية أو كلاهما على فضائها الجوي، وما يرتبط بذلك من سيادة الدولة على فضائها الجوي وفق ما تحدده القوانين والاتفاقيات الإقليمية والدولية.

رابعاً: تناول تأثير الأزمة الخليجية ٢٠١٧م وحصار قطر على المجال الجوي القطري، وتناول الجهود التي تقوم بها دولة قطر من أجل مواجهة تداعيات هذه الأزمة على مجالها الجوي الدولي.

1.5 حدود البحث:

شملت حدود الدراسة ما يلي:

- الحدود المكانية : تقتصر هذه الدراسة على تحليل ودراسة إدارة المجال الجوي القطري ضمن نطاق الحيز الجغرافي للدولة .
- الحدود الزمانية : تم إجراء هذه الدراسة خلال الفترة الواقعة ما بين 1936م -

2017م

1.6 منهجية البحث:

تعتمد الدراسة في تحليلها على توظيف المناهج البحثية التالية :

● **المنهج التاريخي** وذلك من خلال دراسة الوقائع والأحداث المرتبطة بترسيم الحدود بين دولة قطر وجيرانها، ووضع هذه الوقائع والأحداث في شكل مترابط يخدم موضوع البحث ويمكننا من تحليل وتفسير أثر إشكالية ترسيم الحدود على استخدام دولة قطر لمجالها الجوي، وتوظيف هذا المنهج من خلال تحديد إشكالية الدراسة وجمع وحصر الوثائق التاريخية المتعلقة بها، ونقد هذه الوثائق بشكل موضوعي وتحليلها وصياغة عملية التركيب والتفسير لها.

● **المنهج الوصفي التحليلي** والذي من خلاله جمع المعلومات المفصلة للظاهرة المدروسة وتحديد العوامل التي تتحكم فيها ومن ثم تحليل هذه العوامل والمتغيرات من أجل تحقيق أهداف البحث والإجابة على أسئلته المطروحة والتحقق من فرضياته، كما يوظف المنهج الوصفي التحليلي يساعد في فهم إشكالية ترسيم الحدود بين دولة قطر وجيرانها وتأثير ذلك على المجال الجوي القطري يمكن الاستفادة منه عن طريق جمع المعلومات بدقة وتنظيم، والوصول إلى النتائج وتصنيفها وتنظيمها، وكذلك تحليل النتائج العامة التي خلص إليها البحث واستخلاص التعميمات والاستنتاجات.

● **المنهج القانوني**: وهو المنهج الذي تسعى الدراسة من خلال توظيفه إلى تناول الإشكاليات ذات الصلة القانونية التي ترتبط بإشكالية ترسيم الحدود، واستعراض القوانين المفسرة لهذه الإشكالية، ويساعد توظيف المنهج القانوني كذلك في تفسير آليات دفاع كل دولة عن حدودها وفق القوانين المرتبطة بذلك والمساعي القانونية من قبل المنظمات الدولية وفق مبادئ القانون الدولي.

● **منهج التحليل العسكري**: كما هو معلوم تتميز العلوم العسكرية على غرار بقية العلوم الأخرى بمنهجها في تناول القضايا التي تدرسها. ولهذا فإن منهج التحليل العسكري يساعد على فهم وتحليل الاستخدام العسكري للمجال الجوي، وهو يرتبط بتناول توجهات الدول ذات السيادة على مجالها الجوي لتوظيف لسيادتها فيما قد يتعرض هذه السيادة من تدخلات خارجية أو تداعيات تستوجب التدخل العسكري واستخدام الأجواء بشكل يضمن الحفاظ على السيادة.

1.7 مفاهيم البحث:

● المجال الجوي:

أصل مصطلح المجال الجوي مستعار من مجال الطيران، ويقصد به المساحة من الفضاء الجوي الخاصة بدولة ما؛ فالمجال هو المنطقة، والجوي نسبة إلى الجو، وهو الفضاء، ويكون المعنى وفق ذلك: منطقة الفراغ الجوي¹.

وقد أشار مهدي كريم إلى أن المجال الجوي ليس الا جزءاً بسيطاً من الغلاف الجوي تحده الحدود الجغرافية للدولة ، فلكل دولة مجالها الجوي الخاص بها، فكما تم تقسيم الأرض وحددت الحدود بين الدول على مستوى سطح الكرة الأرضية فقد تم تبعاً لذلك تقسيم الإقليم من الهواء الذي يعلو سطح الكرة الأرضية الى أقسام تتبع شكل وحدود الدولة بما في ذلك المياه الإقليمية ، ولكن ذلك التقسيم غير مطلق في الارتفاع بل يعتبر محدوداً ولا يحق لأي دولة الاحتفاظ بذلك الارتفاع الى ما لا نهاية وفرض سيادتها عليه ولذلك حدد الارتفاع الى (75 ميلاً)².

وقد تناول ناول عبد الهادي في دراسته ما أكدته اتفاقيتي مدريد عام 1926، وهافانا عام 1928 فيما يتعلق بمبدأ سيادة الدول في فضاءها الجوي، وهي السيادة التي لا يقيدتها إلا ما ترضيه من حريات لطائرات الدول الأجنبية، تيسيراً منها للملاحة الجوية بين الدول، وفي عام (1944م) عقد مؤتمر في الولايات المتحدة الأمريكية ضم (51) دولة من دول العالم، وأقر هذا المؤتمر اتفاقية شيكاغو، وأشار إلى أن السيادة في الجو هي لكل دولة، وليس فقط لكل طرف في المعاهدة، وقد نصت هذه الاتفاقية على العديد من البنود، التي حددت اختصاص الدولة في الفضاء الخارجي³.

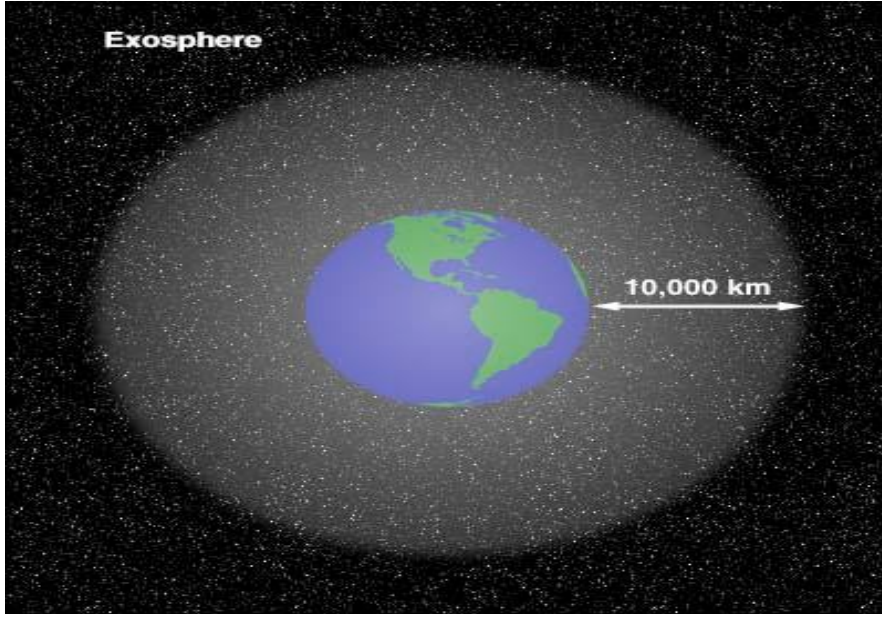
ويمكن تعريف منطقة الفضاء الجوي الإقليمي للدولة على أنه امتداد الارتفاع الذي لا تستطيع الطائرة العادية أن تتجاوزه، حيث أنه من الممكن احتراقها في حالة تجاوزها لهذا الارتفاع بسبب احتكاكها بالغلاف الجوي، ويقع هذا الامتداد على بعد ٣٠ ميلاً، وهي منطقة تخضع للسيادة المطلقة للدولة، وتم تنظيمها من خلال اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م⁴ ، ويقع المجال الجوي للدولة ضمن مفهوم الفضاء الذي يكون جزءاً من الغلاف الجوي الذي هو خليط من الغازات والابخرة وذرات الغبار المحيطة بالكرة الأرضية ، وهو جزء من السماء يبدأ من سطح البحر ويستمر حتى (1000 كم) .

¹ نايف بن جمعان الجريدان، "الضوابط الشرعية لأداء مناسك الحج في المجال الجوي للمشاعر المقدسة: دراسة فقهية استقرائية مقارنة"، مجمع الفقه الإسلامي - الهند، مج4، ع15، مجلة المدونة، 2018، ص178

² مهدي سعيد كرزيم، موسوعة الثقافة والمعلومات، الرياض، دار طويق للنشر، 1423هـ، ج1، ص295

³ ناول عبد الهادي، الأمن الجوي العربي، الرياض، ع 144، مجلة كلية الملك خالد الجوية العسكرية، 2006، ص54

⁴ محمد رضا الديب، ماذا نعرف عن الحد الفاصل بين الفضاء الجوي والفضاء الخارجي، وزارة الخارجية - معهد الأمير سعود الفيصل للدراسات الدبلوماسية، ع 8، مجلة الدبلوماسية، 1987، ص 72



المصدر: عبد الرحمن حمزة مغربي، الغلاف الجوي، مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية
يتضح لنا بأن المجال الجوي ليس الا جزءاً بسيطاً من الغلاف الجوي وتكمن أهمية كلاهما باعتبارهما مساراً لحركة الطائرات والصواريخ ومدارات الأقمار الصناعية التي تحكمها قوانين الحركة. وهو المكان الذي تتكون فيه السحب وتهطل فيه الأمطار، وتنعكس منه الموجات الكهرومغناطيسية. مما يعطينا دراسة وافية لمجالات الطيران وضغط الهواء، ودرجات الحرارة وحركة الرياح ، وبناء على ما سبق فإن المجال الجوي للدولة ليس الا جزءاً من غلافها الجوي .
ومن الصعب تحديد الامتداد الرأسي للغلاف الجوي تحديداً دقيقاً ويرجع ذلك إلى عدم وجود حدود فاصلة تميز بين كل من النهايات العليا في الجو من ناحية، وبداية الفضاء الخارجي الذي يقع خلفه من ناحية أخرى، وعلى أساس الاختلاف الرأسي في درجات الحرارة ومكونات الغلاف الجوي وأنواع الغازات، قسم العلماء الغلاف الجوي إلى أربعة أقسام رئيسية هي :

• طبقة الترووسفير (Troposphere)

وهي أهم طبقة حيث تحدث فيها جميع تحولات المناخ وحركة الرياح وترتفع حتى (20كلم) من سطح البحر. وهذه الطبقة تضم الجزء الأكبر من كتلة الغلاف الجوي بسبب قربها من الجاذبية

الأرضية. وتمر بها معظم الطائرات. وسوف نتوقف عند هذه الطبقة كثيراً لإحتوائها على معظم المجال الجوي والذي هو موضوع البحث.

• طبقة ستراتوسفير (Stratosphere)

تمتد من ارتفاع (20كم) وتصل إلى ارتفاع (65كم) من سطح البحر تقريباً وهذه الطبقة تمتاز بالهدوء والاستقرار ولذا فإن الطائرات ذات الطيران العالي مثل طائرات الاستطلاع تطير براحة أكثر لانعدام الغيوم والسحب في هذه الطبقة وخلوها من الأعاصير والعواصف.

• طبقة الميزوسفير (Mesosphere)

ويبلغ ارتفاعها حوالي (90كم) من سطح البحر وحدد العلماء سمكها بما يقارب (24 كلم) ابتداء من الطبقة التي سبقتها، وهي تمتاز بالبرودة الشديدة ويستخدمها العلماء لمعرفة معلومات الغلاف الجوي. وفيها تحترق الشهب والنيازك.

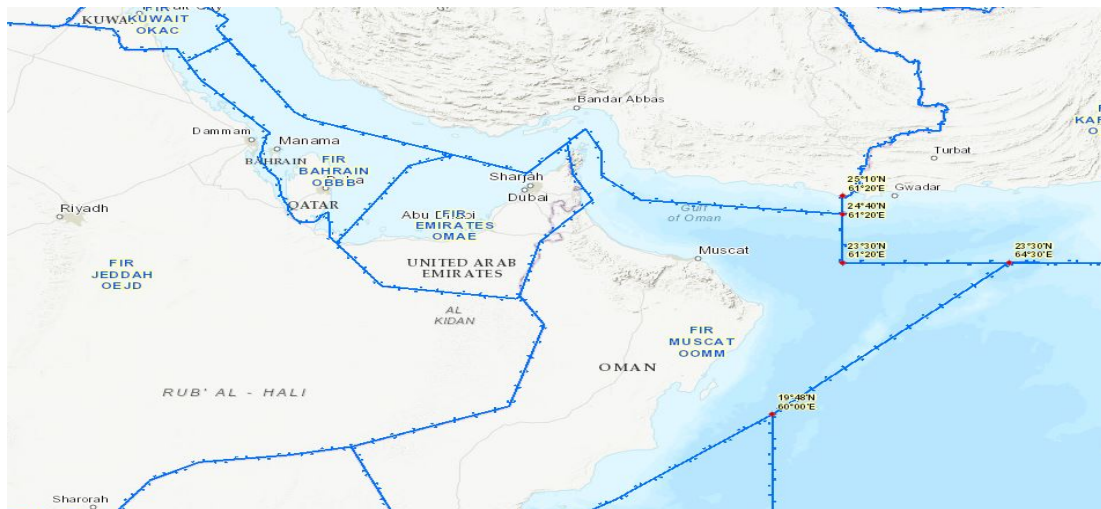
• طبقة الأيونوسفير (Ionosphere)

وهي طبقة متأينة ترتفع فيها درجات الحرارة ومنها ترند موجات الراديو، فهي ذات أهمية بالغة في مجال الإتصالات الفضائية ذات الترددات العالية ويوجد في هذه الطبقة غاز الأوزون بكمية عالية. ولعل وجوده فيها هو سبب ارتفاع الحرارة في هذه الطبقة نظرا لتعامله مع إشعاع الشمس وامتصاص الأشعة الضارة فيه. وقدر ارتفاعها إلى (230كم) اذا اعتبر أن ما بعد هذه الطبقة يأتي طبقة الترموسفير ذات الارتفاع الذي يبدأ من نهاية هذه الطبقة حتى ارتفاع (400كم)، وقد يصل إلى (600كم)، ثم طبقة الأكروسفير والتي تصل إلى حدود الفضاء الخارجي حتى ارتفاع (1000كم) حسب تقدير كثير من المختصين .

وينقسم المجال الجوي الى قسمين رئيسيين هما: المجال الجوي الدولي والسيادي.

• المجال الجوي الدولي حسب ما اتفقت عليه الدول الأعضاء في منظمة الملاحة الجوية

العالمية وهي جزء من منظمة الطيران العالمية (ايكاو) واعتماد حدود المجال الجوي الدولي لكل



منطقة التي يتم فيها تقديم معلومات الطيران وتسهيل ومراقبة وسلامة حركة الطيران المدني الدولي FIRS وتسمى حدود هذه المناطق مناطق معلومات الطيران.

● ويتم تقسيم المجال السيادي للدولة داخل منطقتها الجغرافية من الناحية المدنية والعسكرية على النحو التالي :

- المجال الجوي السيادي المدني الذي تُقدم فيه خدمة المراقبة الجوية والمعلومات اللازمة لسلامة الطيران ضمن اقليمها الجغرافي الى سبعة فئات (A,B,C,D,E,F,G) وهذه الفئات تختلف من مجال جوي سيادي لدولة معينة الى اخرى حسب تشريعات هيئة الطيران المدني التابعة لها .

المصدر: VFR Chart / <https://rattibha.com>



- يقسم المجال الجوي العسكري الى قسمين :

أ. التقسيم المكاني: وهذا التقسيم يعتمد على تقسيم المجال الجوي في الارتفاع بين الطائرات وكذلك تحديد مناطق الاشتباك ومناطق التخصيص وممرات الأمان وكذلك المناطق المحرمة والمحظورة

ب. التقسيم الزماني: هو التقسيم الذي يعتمد على المهام التي تقوم بها القوات العسكرية ليس بعد ساعة محددة سعت (س) مثل عبور الخطوط او القصف عليها او بعدها وزمن الانتهاء منها وهذا التقسيم يعتمد على القيادة بالدرجة الأولى في توضيحه للقوات المنفذة من اجل نجاح العمليات والتنسيق بين القوات والسيطرة عليها لأداء مهامها .



المصدر: الباحث

● السيادة:

يمكن تعريف السيادة على أنها: "التصميم القادر على رفض التدخل في شؤون الدولة من جانب أي هيئة، فالدولة لا تخضع عند مباشرتها لخصائص السيادة لأية سلطة خارجية أيًا كانت طبيعتها بما في ذلك القيم والأخلاق إلا برضاها واستجابة لمصالحها الوطنية"¹.

أشار بكيري (٢٠١٨) إلى أن مفهوم السيادة قد ظهر بالتزامن مع فكرة الملكية الخاصة التي ركزت على ضمان الحقوق في يد الملك، وقد ارتبطت بالفكر السياسي، واعتبرت نوعًا من أنواع علاقات السلطة، وعبر عن مصطلح السيادة بعد فكرة السلطة النهائية والمطلقة في المجتمع السياسي، وقد ظهرت فكرة السيادة في البداية كفكرة سياسية لتتخذ بعد ذلك بعدها القانوني، والدولة ذات السيادة تتمتع بسلطة سياسية، وتحتكر الاستخدام الشرعي للقوة في أراضيها، وتستطيع الدولة على تنظيم الحركات عبر أراضيها، وأن تصنع خياراتها السياسية الخارجية بحرية، وكذلك تعترف الكيانات السياسية الأخرى بها ككيان مستقل ومحرر من أي مظاهر من مظاهر التحرر الخارجي².

¹ علي محمد مصطفى ديهوم، التدخل الدولي الإنساني والقانون الدولي. الجامعة الأسمرية الإسلامية - كلية الاقتصاد والتجارة، ع1، مجلة العلوم الاقتصادية والسياسية، 2013، ص 424-425.

² فكري شهرزاد، "معضلة التدخل ومبدأ سيادة الدولة: قراءة في قانون جاستا"، المركز الجامعي أحمد زبانة بجليزان - معهد العلوم القانونية والإدارية، مج7، ع2، مجلة القانون، 2018، ص 55

وقد ارتبطت نظرية السيادة باسم المفكر الفرنسي "جان بودان"؛ حيث أنه أول من تناول نظرية سيادة الدولة وأدخلها في الفقه القانوني، وقدم فكرة السيادة في كتابه الشهير (ست كتب للجمهورية) عام ١٥٧٦م، فذكر تعريف المصطلح بأنه: "السيادة هي سلطة الدولة العليا المطلقة والأبدية والحازمة والدائمة التي يخضع لها جميع الأفراد رضاء أو كرها"¹، ليؤكد بودان على أنها السلطة الغير خاضعة لأي قانون أو مقيدة به ليستثني من ذلك القانون الإلهي أو الطبيعي المرتبط بالشرائع السماوية، فهو أول من وضع نظرية متكاملة للسيادة تحمل أبعاداً تواجدها رغم إمكانية زوال حاملها، لذلك أكد بودان على أهمية السيادة في وجود واستقرار الدولة، وبالمثل في غياب السيادة تختفي الدولة وتتلاشى ونستخلص من ذلك أن بودان قد اعتمد في تعريفه على الشأن الداخلي للدولة، ولم يكن بودان وحده من استند في تعريفه على الشأن الداخلي للدولة، فقد كان تعريف (هوبز) مرتكزاً على هذا الشأن أيضاً إلا أنه كان أكثر منطقاً وحاول صياغة المفهوم من هدف الدولة ذاته دون استعارته من الخارج ولدرايته الكافية بأنانية الطبيعة البشرية لجأ إلى السلطة لتحجيم تلك الطبيعة المتهورة، فيعرف السيادة على أنها: "سلطة ذلك الفرد أو تلك الهيئة الذي أو التي تمتلك سلطة الإرادة التي تنازلت عنها الأغلبية في مقابل منح الأغلبية حياة آمنة مطمئنة" وهو ما دفع هوبز لتبرير سياسة القوة بأنها لا تتجزأ ولا تنفصل عن صاحبها ولا يمكن التنازل عنها². وإن مفهوم السيادة الذي سأتناهه خلال الموضوع البحثي يرتبط بحقوق الدولة التي حصلت عليها نتيجة سيادتها وكيفية ممارسة هذه الحقوق على الصعيد العملي، وذلك بشكل لا يؤثر على أية توجهات لها ويعيق توجهاتها لممارسة سيادتها، ويرتبط ذلك بشكل أساسي بتأثير قضايا ترسيم الحدود بين قطر وجيرانها على سيادتها الجوية.

● الحدود:

عرفها عبدالعزيز بن راشد بن زيد المطيردي (2013) بأنها عبارة عن الخطوط والمعالم على الأرض، والتي تحدد نطاق سيادة الدولة وتفصلها عن جيرانها من الدول الأخرى، وهي السياج الذي يضم بين أطرافه كامل تراب الدولة الوطني، ويطبق خلال هذه الحدود كافة القوانين والأنظمة بدون أية تدخلات أو تأثيرات خارجية، وتشمل الحدود السياسية الحدود البرية والبحرية للدولة،

¹ صلاح الدين عامر، "مقدمة لدراسة القانون الدولي العام"، دم، دار النهضة العربية، 1985، ص 26
² حنان عماد زهران، تشريح مفهوم السيادة، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية، الاقتصادية والسياسية، تم النشر بتاريخ 2019-3-29، تم الدخول على الموقع بتاريخ 2021-1-25، من الرابط: <https://democraticac.de/?p=59802>

وتصنف إلى حدود طبيعية مثل الجبال والأنهار والبحيرات وغيرها، وكذلك الحدود البشرية والتي ترتبط بظاهرة بشرية مثل الحدود بين المجموعات العرقية أو اللغوية أو الدينية¹.

كذلك عرفت الحدود الدولية من خلال قرار محكمة العدل الدولية بلاهاي بأنها "الخط الذي يفصل إقليم الدولة عن أقاليم الدول المجاورة لها. وتمارس الدولة سيادتها داخل حدودها الإقليمية ولا يمكن لهذه السيادة أن تمتد إلى خارج هذه الحدود"²، وعادة ما ترسم هذه الحدود بخطوط على خرائط جغرافية وليس لها وجود على الطبيعة وقد يتم تحديدها إما باتفاقيات ثنائية أو دولية أو بأحكام قضائية من محاكم دولية³.

ولقد عرفت اتفاقية الحدود البحرية الدولية في قانون البحار التي وضعتها الأمم المتحدة في سنة 1973 وتم التوقيع عليها في سنة 1982 ودخلت حيز التنفيذ في سنة 1994م وقسمت هذه الحدود إلى ثلاثة مناطق:

1. المياه الإقليمية: تمتد 12 ميلاً بحرياً من الحد البري للدولة وتحسب من آخر نقطة من اليابسة تنحسر عنها المياه وتمارس الدولة سيادتها الكاملة عليها
2. المنطقة المتاخمة: وتمتد ب 12 ميلاً بحرياً بعد المياه الإقليمية وتمارس فيها الدولة بقدر أقل من السيادة وتطبق فيها قوانينها مثل الضرائب والهجرة والجمارك
3. المنطقة الاقتصادية الخالصة: التي تمتد بحد أقصى 200 ميلاً بحرياً من الحد البري ولا تمارس الدول سيادتها عليها ولكن من حقها الانتفاع واستغلال الموارد والثروات فيها مثل التنقيب عن النفط والغاز وصيد الأسماك⁴.

1.8 الدراسات السابقة

من خلال ما يلي سيتم تناول العديد من الدراسات السابقة التي تتناول العديد من المحاور الخاصة بالدراسة الحالية، وذلك بهدف إثرائها وزيادة الإطار المعرفي لها؛ وتتعلق موضوعاتها بتقسيم الحدود بين دولة قطر وجيرانها، والنزاعات الحدودية بينهم، وكذلك بعض الدراسات التي

¹ عبدالعزيز بن راشد بن زيد المطيردي، وظائف الحدود السياسية والعولمة، في مجموعة الأوراق المقدمة في حلقة نقاش: قضايا الحدود السياسية وأثارها الداخلية والدولية، الجمعية السعودية للعلوم السياسية الرياض، الجمعية السعودية للعلوم السياسية، 2013، ص 84-85

² عمر سعد الله. "الحدود الدولية (النظرية والتطبيق)"، الجزائر، دار هومه للطباعة والنشر والتوزيع، 2007

³ قرار محكمة العدل الدولية بلاهاي الذي أنهى يوم الجمعة 16 مارس 2001 نزاعاً حدودياً استمر عدة عقود بين البحرين وقطر.

⁴ اتفاق لتنفيذ أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المؤرخة 10 أيلول الأول/ ديسمبر 1982، المتعلقة بحفظ وإدارة الأرصد السمكية المتداخلة المناطق وأثره الارتحال، نيو روي ك 4 آب /أغسطس 1995، الأمم المتحدة، مجموعة المعاهدات، المجلد 2167، الصفحة (3 من النص الانكليزي)

تتعلق بالمجال الجوي وتأثره بالحدود البرية والبحرية وذلك على المحورين المدني والعسكري وتأثر سيادة الدولة بشكل مباشر.

الدراسة الأولى هي دراسة صدام الفتلاوي وهاني عمران (٢٠٠٩) بعنوان: "عملية ترسيم الحدود الدرية والمنازعات الناجمة عنها"، حيث هدفت الدراسة إلى تناول الدور الذي تلعبه عملية ترسيم الحدود وأثرها على علاقات دول الجوار. وتناولت الدراسة ماهية عملية ترسيم الحدود والخصائص التي تتسم بها والجهات المختصة بها، وأكدت الدراسة على أن عملية ترسيم الحدود قد تكون مصدراً للكثير من المنازعات الحدودية، وأن هذه النزاعات قد يتصل بعضها بعملية ترسيم الحدود ذاتها، وبعضها الآخر يتصل بأعمال الجهة القائمة بتلك العملية، وقد خلصت الدراسة إلى العديد من النتائج منها: أن الفقه والعمل الدوليين قد استقرا على منح وإقرار سلطات تقديرية للجهات المختصة بترسيم الحدود وذلك لتتمكن من إدخال التعديلات الضرورية على خط الحدود المراد ترسيمه، وأنه في حالة إتمام هذه الجهات عملية الترسيم على النحو الذي ترتضيه الدول المعنية، فإن الأثر القانوني المترتب عليها وعلى ما توصلت إليه من قرارات يكون ملزماً ونهائياً دون الرجوع إلى الدولتين المعنيتين.

وكذلك دراسة طه بن عثمان الفراء (١٩٩٩) بعنوان: "الحدود الدولية بين التحديد والترسيم"، حيث هدفت الدراسة إلى التعرف على مراحل تطور الحدود الدولية وأصنافها ووظائفها، وإبراز كيفية تحديد الحدود الدولية وأهميتها، واستطلاع الخطوات التي تتخذ من قبل اللجان المشتركة لترسيم الحدود وذكر بعض المشكلات التي تقابلهم، وقد تناولت الدراسة العديد من المفاهيم ذات العلاقة بترسيم الحدود، مظاهر ترسيم الحدود لدى العديد من الحضارات مثل الحضارة المصرية، وحضارة بلاد ما بين النهرين، وحضارة الصين، والحضارة الرومانية، وكذلك نظرة المسلمين إلى الحدود خاصة بعد انتشار الإسلام وازدياد الفتوحات الإسلامية، واستعرضت الدراسة وظائف الحدود الدولية البرية، ووظائف الحدود البحرية، ودوافع نشأة فكرة تحديد الحدود الدولية وعلاقتها بزيادة السكان وتحقيق الأمن، والأسس والاعتبارات التي تقوم عليها عملية تحديد الحدود الدولية.

¹ صدام الفتلاوي، هاني عبدالله عمران، "عملية ترسيم الحدود الدولية والمنازعات الناجمة عنها"، العلوم الانسانية- جامعة بابل، مج 17، ع 1، مجلة جامعة بابل، 2009، ص33-45
² طه بن عثمان الفراء، "الحدود الدولية بين التحديد و الترسيم، في ندوة مهام حرس الحدود في الدول العربية"، الرياض، أكاديمية نايف العربية للعلوم الامنية، 1999، ص132-172

وفي كتاب السيد عيسى احمد الهاشمي بعنوان "القانون الدولي للطيران والفضاء" مراحل التطوير التاريخية والقضايا المعاصرة" الصادر في (٢٠٠٩)¹، تناول الكاتب المراحل التي مر بها القانون الجوي والتعريف بفروعه الرئيسية والاتفاقيات الدولية والتعليمات المرتبطة باستخدام الجو سواء في الاستخدام السلمية أو الحربية على حد سواء، واستعرضت الدراسة كذلك السمات الخاصة بالقانون الجوي وما يرتبط بسيادة الدولة في الفضاء الجوي، وما يتعلق بالمسؤولية عن النشاط في الجو، ومسؤولية الدولة وأساس المسؤولية الدولية المتعلقة بالفضاء الجوي والإخلال بالاتفاقيات الجوية الدولية في فترتي السلم أو الحرب، واستعرضت الدراسة كذلك النظام القانوني للفضاء الخارجي وماهية تحديد هذا الفضاء واستعمالاته، وقد خلصت الدراسة إلى أن المنطقة العربية ومنطقة الشرق الأوسط تعتبر من أهم الأقاليم ذات الطابع الاستراتيجي التي تتحكم في أخطر المعابر الاستراتيجية وتؤثر في إدارة التحالفات بين الدول وممارسة القوة العالمية لاعتبارات النفط والموقع الاستراتيجي.

ومن هذه الدراسات كذلك دراسة إيمان زهران (2015)² بعنوان: "أزمات الدول وإشكالية إعادة ترسيم مناطق النفوذ بالشرق الأوسط"، هدفت الدراسة إلى الكشف عن أزمات الدول وإشكالية إعادة ترسيم مناطق النفوذ بالشرق الأوسط. وأوضحت الدراسة أن أزمات الدول تكاد تعصف بالمنطقة العربية باتجاه التقسيم، فالمعروف أن أزمات الدولة القومية بمفهومها الواسع تبدأ بالظهور حينما يتراجع النظام في الوظائف المنوط بها بما يخلف موجه من الاضطرابات قد تظهر لما بعد خارج الإقليم لتعيد تشكيل المنطقة لتدشن فصلا جديدا من تشكيلات النسق الغربي للقطاع العربي بطرح القضايا المختلفة باختراق التداول للخارج. واشتملت الدراسة على تناول أزمات الدول بالشرق الأوسط، وتضمن، أزمة الشرعية، أزمة الهوية، أزمة الأقلية/التهميش، وأزمة الاختراق والتدويل، واستعرض الكاتب اتجاهات التقسيم، وتضمن؛ إعادة التقسيم افتراضيا وفقا لمحركات الأحداث، إعادة التقسيم وفقا للاعتبارات الطائفية والمذهبية، وقضايا تدعيم نظريات التقسيم. وختامًا أشارت الدراسة إلى استراتيجية التحليل الذاتي وهي أكثر الطرق المتبعة والمتضمنة لمختلف الخرائط التقسيمية للشرق الأوسط معتمدين في ذلك على التبعثر العربي والأقلية والتهميش لمختلف الكيانات الداخلية، بما يستدعي الاستراتيجيات العربية المضادة لمواجهة خطر إعادة الترسيم بما

¹ السيد عيسى احمد الهاشمي، "القانون الدولي للطيران والفضاء: مراحل التطوير التاريخية والقضايا المعاصرة"، د.م، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، 2009

² إيمان زهران، أزمات الدول وإشكالية إعادة ترسيم مناطق النفوذ بالشرق الأوسط، آفاق سياسية، المركز العربي للبحوث والدراسات ع23، 2015، ص 32 - 41.

هو خارج دائرة الأقالمة، وذلك باتباع استراتيجيات إعادة البناء (داخليا وإقليميا) وذلك بإعادة بناء العقد الاجتماعي.

ومن هذه الدراسات كذلك دراسة إبراهيم أحمد سعيد (2014) بعنوان: "الحدود والقضايا الجيو استراتيجية في إقليم المشرق العربي: تاريخياً وحضارياً"، حيث تأتي أهمية البحث من الضرورة الحيوية لإيجاد سبل مناسبة لاستثمار الحدود في إقليم المشرق العربي بما يحقق فوائد اقتصادية وسياسية وجيو استراتيجية لهذا الإقليم عوضاً عن حالات التنافر والتعارض التي أوجدتها الحدود بين دول الإقليم منذ نشأتها في الربع الأول من القرن العشرين، وجاءت الحدود في إقليم المشرق العربي نتيجة للتأمر الغربي على الإقليم في غمرة التنافر الغربي على المستعمرات، وتعد الحدود في الإقليم حدود قوة فرضت على شعوب الإقليم بعد الحرب العالمية الأولى، ولم تطبق المعايير الطبيعية المعهودة في ترسيم الحدود بين دول الإقليم. وهي تعود إلى مرجعية سياسية استعمارية، كاتفاقية سايكس بيكو المتضمنة اقتسام الإقليم بين بريطانيا وفرنسة، ووعدها بلفور المتضمن إلغاء فلسطين وجعلها وطناً قومياً لليهود في العالم. وتعد الحدود البحرية من أكثر الحدود إثارة للجدل والاهتمام لما لها من أهمية استراتيجية واقتصادية وحيوية، وهي أقدمها ولكنها أقلها تحديداً. ومعظم الحدود في الإقليم هي حدود هندسية رسمت بطريقة الرسم بين نقطتين واضحتين بخط مستقيم وخاصة في المناطق الجافة وشبه الجافة. يمكن للحدود الحالية أن تكون بؤراً لتنمية وتطوير وتعاون مشترك في المواقع التي رصدت في الخريطة السياسية لإقليم المشرق العربي.

وكذلك دراسة مشاري بن عبد الرحمن النعيم (2011)² بعنوان: "النزاعات الحدودية بين الدول الناشئة: النزاع الحدودي البحريني- القطري 1935 - 2001 م"، تستعرض الدراسة الحالية مسار النزاع الحدودي البحريني القطري منذ نشوئه في ثلاثينات القرن المنصرم والآليات والاقتراحات التي قلبها طرفا النزاع بحثاً عن حل متفق عليه، حتى وضعت محكمة العدل الدولية - بموافقة الطرفين - نهاية قانونية له بقرار نهائي وملزم في مطلع (2001). ينصرف التركيز هنا إلى النزاع الحدودي البحريني - القطري حول تخمومها البحرية المشتركة في خليج البحرين بصورة أساسية، والتي ظلت محل شد وجذب لستة عقود ونيف. ففي الوقت الذي ظل خليج البحرين مسرحاً لنشاطات بحرية لمواطني الطرفين وغيرهم قبل تصاعد رائحة النفط في ثلاثينات القرن

¹ إبراهيم أحمد سعيد، الحدود والقضايا الجيو استراتيجية في إقليم المشرق العربي: تاريخياً وحضارياً، جامعة دمشق، مج30، ع1-2، مجلة جامعة دمشق للآداب والعلوم الإنسانية، 2014، ص 669 - 703

² مشاري بن عبد الرحمن النعيم، النزاعات الحدودية بين الدول الناشئة: النزاع الحدودي البحريني- القطري 1935-2001، جامعة الملك سعود-كلية الحقوق والعلوم السياسية مج 23، ع2، مجلة جامعة الملك سعود - الحقوق والعلوم السياسية، 2011، ص 117 - 168

العشرين، فقد أذن ظهور الذهب الأسود ببداية مرحلة تسابق محموم بين الشركات المعنية والجارين العتيدين لتأكيد التبعية السياسية لمنطقة التخوم البحرية المشتركة، أو أكبر جزء ممكن منها، لكل منهما. وراح هذا النزاع الطويل بين الحمود والنشاط، وبينما ترك البريطانيون بصمتهم في المراحل الأولى لهذا النزاع، عبر فرض قراراتين رسمياً خطأ بحريا (في عامي 1939 و1947م)، فإنه تواصل بعد حصول الطرفين على استقلالهما.

ومن الدراسات التي تناولت النزاع الحدودي بين دولة قطر وجيرانها دراسة هدى إسماعيل محمود (2012)¹ بعنوان: "أثر النفط في الخلاف الحدودي البري بين المملكة العربية السعودية وقطر 1922-1965"، حيث تعد هذه الدراسة من الدراسات الحدودية المهمة، والتي ركزت على تناول أهمية الحدود لما يترتب عليها من مشاكل تنشأ بين الدول المتجاورة وما ينجم عنها من نتائج خطيرة قد تؤدي إلى خسائر بشرية ومادية هائلة. عادة تنشأ الخلافات حول الحدود بين الدول لأسباب اقتصادية واستراتيجية، فالأقتصادية منها غالباً ما ترجع إلى ظهور النفط في منطقة ما فيحاول أحد الأطراف الاستحواذ عليها وبالتالي ينشأ رد فعل من الجانب الآخر محاولاً هو الآخر الحصول عليها، وهذا ما حدث في منطقة شبه الجزيرة العربية بين دول الخليج العربي ومنها المملكة العربية السعودية وجاراتها قطر وإضافة إلى هذا وذاك تلعب القوى الاستعمارية ومصالحها دوراً بارزاً في إثارة مشاكل الحدود واستمرارها لفترات طويلة إذ قامت القوى الاستعمارية برسم خطوط مصطنعة بين الأقطار العربية نظراً لعدم وجود حدود طبيعية تفصل بينها. من هذا المنطلق برز الاهتمام بالدراسات التي تعنى بالخلافات الحدودية في المنطقة العربية ومنها الخلاف الحدودي البري بين المملكة العربية السعودية وقطر لتحديد أسبابها والظروف التي رافقتها وكشف الأهداف التي خطط ويخطط لها الاستعمار في المنطقة العربية.

أما دراسة آراء جميل العكري (2018)² بعنوان: "الامتيازات الجوية البريطانية في إمارات الساحل العماني حتى عام 1971"، فقد بحثت كيف تمكنت بريطانيا خلال القرن التاسع عشر من تثبيت دعائم نفوذها في الخليج العربي وواصلت هذه السياسة في العقدين الأول والثاني من القرن العشرين عن طريق إنشاء المراكز والخطوط البريدية واحتكار امتيازات استخراج اللؤلؤ ومن ثم النفط الذي يعد من أهم الثروات. كان لاكتشاف النفط كوقود للطائرات أثر كبير في تنامي

¹ هدى إسماعيل محمود، أثر النفط في الخلاف الحدودي البري بين المملكة العربية السعودية وقطر 1922 - 1965، جامعة الأنبار - كلية التربية للعلوم الإنسانية، ع 1، مجلة جامعة الأنبار للعلوم الإنسانية، 2012، ص 148 - 165.
² آراء جميل صالح العكيلي، الامتيازات الجوية البريطانية في إمارات الساحل العماني حتى عام 1971، كلية الإمارات للعلوم التربوية، ع29، مجلة الفنون والأدب وعلوم الإنسانيات والاجتماع، 2018، ص 287 - 304.

دور الطيران كوسيلة للمواصلات، فاهتمت بريطانيا التي خرجت من الحرب منتصرة وبمزيد من الأراضي أكثر من غيرها من الدول بتطوير وسائل مواصلاتها الجوية بغرض الربط فيما بين مستعمراتها، فكان من الضروري لها إقامة خط جوي يربط لندن بالهند والشرق الأقصى. فأوفدت حكومة لندن فرقة فنية مختصة بشؤون الطيران أكدت أن رأس الخيمة والشارقة ودبي وجزيرة صير بني ياس في أبو ظبي تصلح كلها لهبوط الطائرات المائية وأن الأراضي السهلة المجاورة لها تصلح أن تكون أماكن لهبوط الطائرات غير المائية، باشرت الحكومة البريطانية مفاوضاتها مع حكام المنطقة لتشييد مطارات في إماراتهم لقاء دفعات مالية سنوية فضلاً عن مبالغ أخرى سيحصلون عليها كرسوم للهبوط والإقلاع للطائرات المدنية والعسكرية، وكيف حصلت على امتيازات طيران في إمارة أبو ظبي قررت الحكومة البريطانية الاستغناء عن تلك المطارات ومحطات الوقود ما عدا القاعدة الجوية والمعسكر البريطاني في الشارقة التي بقيت حتى الانسحاب البريطاني من إمارات الساحل العماني والإعلان عن قيام دولة الإمارات العربية المتحدة عام 1971.

وكذلك دراسة محمد حسن العيدروس (٢٠٠٢)¹ بعنوان: "الحدود العربية-العربية في الجزيرة العربية؛ حيث تناول الكتاب أسباب القضايا الحدودية في منطقة الجزيرة العربية، وأبعاد النزاعات التي تعلق بمحاولة كل دولة من دول المنطقة إثبات حدودها بعد الاستقلال عن بريطانيا، وكذلك مظاهر إثارة هذه النزاعات من حين إلى آخرى في واقعها الحالي فيما بين كيانات الجزيرة العربية، ومن ثم التحديات التي تواجه كيانات المنطقة من جراء الحدود، ومدى انعكاساتها على الأمن الجماعي العربي القومي في المنطقة من مخاطر واستقرار ووضع فرضيات وأليات مستقبلية بشكل يعطي صورة ما عن القضايا الحدودية ومسائل ترسيم الحدود وما يرتبط بها من تداعيات .

وكذلك دراسة Albert I. Moon Jr (1963) بعنوان: "A Look at Airspace Sovereignty"²، حيث تناولت التقدم السريع الذي يتم إحرازه في التكنولوجيا الحديثة والجديدة والمشاكل القانونية التي تنشأ بشكل مستمر، وقد تناولت الدراسة: أولاً تقديم الخلفية التاريخية التي أدت إلى تطور الحاضر القانون في المنطقة. بعد ذلك تم مناقشة بعض الاقتراحات التي تقدمت من قبل كبار الكتاب في هذا الموضوع.

¹ محمد حسن العيدروس، "الحدود العربية-العربية في الجزيرة العربية، دار العيدروس للكتاب الحديث، 2002
² Moon, A. I. 'A Look at Airspace Sovereignty' (1963) 29 J Air L & Com 328
<https://scholar.smu.edu/jalc/vol29/iss4/4>

ثم اختتمت بالتقييم العملي للمشكلة الشاملة، ودعم مماثل إلى حد ما وجهات النظر التي أعرب عنها العديد من الآخرين. وأكدت الدراسة على أن واحدة من المشكلات المثيرة للاهتمام المتعلقة بهذا التطور هي مدى سيادة دولة ما على المجال الجوي فوق أراضيها. تم إبراز هذه المشكلة بالذات من خلال اثنين من التطورات التكنولوجية الرئيسية. واحد من هؤلاء بالطبع هو إطلاق من صنع الإنسان الأقمار الصناعية ودورانها الدرامي حول الأرض. والثاني هو ظهور طائرات نفاثة طويلة المدى وعالية السرعة في شركات الطيران التجارية، ويؤكد هذان الحدثان على جانبين مختلفين من مسألة سيادة المجال الجوي، وكذلك فإن مدارات الأقمار الصناعية أصبحت تغطي أجزاء كبيرة من سطح الأرض، وأكدت الدراسة على أنه يجب أن توضع سيادة الدولة على جانب محوري ومهم فيما يتعلق بهذا التقدم والتطور، وأن يجب النظر في هذه الجوانب وغيرها من مسألة سيادة المجال الجوي (الأمن القومي، حقوق الملكية الخاصة ، وما إلى ذلك).

1.9 التعقيب على الدراسات السابقة

تناولت الدراسات السابقة العديد من المحاور الخاصة المرتبطة ارتباطاً مباشراً بموضوع الدراسة الحالية، حيث تناولت بعض الدراسات مسألة ترسيم الحدود بين الدول والحدود الدولية وما يتعلق بها من إشكاليات ونزاعات، وتناولت دراسات أخرى بعض من مظاهر هذه النزاعات بين دولة قطر وبين جيرانها مثل النزاع القطري البحريني، والنزاع القطري السعودي، وكذلك النزاع بين دولة قطر والإمارات العربية المتحدة، كذلك تناولت بعض الدراسات تاريخ بعض القضايا الحدودية والجيواستراتيجية في إقليم الشرق العربي ودور بريطانيا في هذه القضايا وكيف وصلت الحدود إلى هذا الوضع القائم الحالي. هذا وإن كانت الدراسات السابقة قد تناولت كذلك في بعض منها ما يتعلق ببلورة جيدة للنزاعات الحدودية بين دولة قطر وجيرانها، إلا أن الدراسات السابقة لم تتناول المجال الجوي القطري كمجال تأثر بهذه النزاعات وتشكل الحدود السياسية بمراحلها المختلفة وهو ما يعتبر فجوة معرفية في الدراسات السابقة ، حيث تسعى الدراسة الحالية إلى تناول هذه الإشكالية وربطها بحدث تاريخي وسياسي حديث وهو الأزمة الخليجية ٢٠١٧ وعلاقتها بالتأثير على الحدود البرية والبحرية ومن ثم التأثير على استخدام دولة قطر لمجالها الجوي، وكذلك فإن الدراسات السابقة لم تستعرض جهود دولة قطر التي تسعى من خلالها لمواجهة التحيزات الخاصة بأزمة تعرض مجالها الجوي لإشكاليات خاصة بسبب نزاعاتها الحدودية أو أزمتها الحالية التي بدأت مع جيرانها من دول مجلس التعاون الخليجي منذ ٢٠١٧.

1.10 النتائج التطبيقية المتوقعة من البحث والجهات التي يمكن أن تستفيد منها

من خلال النتائج المتوقعة لهذه الدراسة وما تخلص إليه وما تضعه من توصيات فإنه يمكن التعرف على بعض النتائج التطبيقية المتوقعة من البحث وتحديد الجهات التي يمكن أن تستفيد من هذه النتائج على النحو التالي:

التأكيد على أهمية عملية ترسيم الحدود بالنسبة للدولة كونها عامل مهم من عوامل ممارسة الدولة لسيادتها واستخدام نطاقها الجوي على الوجه الأمثل سواء في حالة السلم الخاصة باستخدامات الطيران المدني، أو حتى في الاستخدامات العسكرية الدفاعية منها أو الهجومية، وهذا بدوره يمكن الاستفادة منه من خلال تقديم هذه النتائج إلى اللجان المختصة بترسيم الحدود والاستفادة من الكيفية التي ربطت من خلالها البحث إشكالية الحدود وترسيمها بالمجال الجوي واستخداماته.

التأكيد على دور الأمن والسلم والاستقرار وما ينتج عن حالة الاتفاق على ترسيم الحدود الدولية في الاستخدام الأمثل للفضاء الجوي للدولة وذلك من خلال ربط ذلك بالأزمة الخليجية ٢٠١٧ وما نتج عنها من تداعيات على دولة قطر بصفة خاصة وتأثير على سيادتها وقدراتها الخاصة باستخدام مجالها الجوي، وهذه النتائج يمكن الاستفادة منها على مستوى ضرورة إيجاد حلول جذرية لهذه الأزمة والتوافق على أدوات حل من شأنها استعادة دولة قطر للاستخدام الأمثل لمجالها الجوي، ويمكن عرض هذه النتائج والرؤى على الجهات المعنية الخاصة بحل الأزمة، لما تمثله الأزمة وتداعياتها من أداة لهدم العديد من الثوابت بين دولة قطر ودول الحصار، ولما أثرت به الأزمة على العديد من المتغيرات ومن أهمها المجال الجوي القطري واستخداماته وهو ما يتعلق بموضوع الدراسة الحالية.

يمكن الاستفادة من نتائج هذه الدراسة في عرض الضرورة الملحة المتعلقة بضرورة حماية المجال الجوي للدولة من أية انتهاكات أو ضرر يرتبط بالنزاعات بين الدول، حيث يمثل سيادة خاصة بالدولة، حيث تؤكد الدراسة على أنه من الضروري إيجاد آليات لحماية المجال الجوي للدولة وتطبيق فعلي للقوانين الدولية المتعلقة بالاستخدامات التطبيقية له.

من المنتظر تأثير هذه الدراسة على تغيير نظرة صانع القرار القطري فيما يتعلق بأمن الحدود المتعلقة بشكل أساسي بالمجال الجوي القطري وضرورة تمكين السيادة عليه، ووضع رؤية استشرافية يتمكن من خلالها صانع القرار من بلورة مجموعة سياسات واستراتيجيات تحمي الحدود بشكل فاعل وتؤصل لاستخدامات أكثر توسعاً للمجال الجوي.

الفصل 2: إطار نظري حول أمن الحدود والسيادة الجوية

تشكل الحدود السياسية الإطار الخارجي للدولة المستقلة، فهي تحدد مقدار ما تتمتع به المنطقة أو الإقليم الداخل في حدودها السياسية من ثروات وموارد اقتصادية. كانت مسألة تعيين الحدود في الجزيرة العربية مهمة صعبة حتى في المناطق كثيرة المعالم الجغرافية الطبيعية أو الخالية منها كالصحراوية حيث اعتادت القبائل التنقل من خلالها والتجول في رحابها حسب حاجاتهم الموسمية وموازين القوى الموجودة، ولم تُفكر دوائر السلطة وقتها بترسيم الحدود وضبطها حتى تم اكتشاف النفط، عندها بدأت الخلافات تنتشب هنا وهناك حول حدود الدول والمشيكات الناشئة.¹ تُعد الحدود المجال الإقليمي للدولة من أرض ومياه وسما، والذي تمارس فيه سلطتها

السياسية، ولكونها خطوطاً فاصلة بين إدارتين سياسيتين تتأثران بالحدود السياسية بينهما إيجاباً وسلباً، من حيث الاستقرار أو التوتر. وهنا يمكن القول بأن الحدود السياسية في الجزيرة العربية اتسمت بعدم الاتساق فيما بينها مما أسفر عن العديد من المشاكل الناجمة عن الصراع والتنافس حول الموارد والثروات الاقتصادية وخاصة النفط.²

من المعروف أن إقليم الدولة يتكون من ثلاث عناصر: بري، بحري، جوي، حيث لا تقتصر سيادة الدولة على الإقليم الأرضي فقط بل تمتد إلى ما يجاوز ذلك، بمعنى أن امتداد السيادة يكون خارج الإقليم الأرضي بامتداد السيادة إلى الفضاء الجوي الذي يعلو المناطق البرية والبحرية التابعة للدولة.

فالإقليم هو المجال الذي تهيمن عليه الدولة مع مدى الفضاء الجوي الذي يعتبر جزءاً من إقليم الدولة، وقد ظهر نظريتان في هذا المجال: المضيقية، الموسعة، في النظرة لإقليم الدولة. حيث تقوم النظرية المضيقية أن الفضاء الجوي لا يمكن أن يكون محلاً للملكية العامة أو الخاصة، لكون الملكية أي شيء يقتضي إمكان السيطرة الحقيقية والمستمرة عليه، الذي يعتبر بالنسبة للفضاء الجوي من المستحيل من الناحية المادية. فلا تكون السيادة بأن يكون الفضاء الجوي خاضعاً لها لكونه غير ملموس فلا يقبل السيادة إضافة لعدم إمكانية السيطرة عليه وهذا الأمر ما تقتضيه السيادة.³ وعلى ما سبق فقد أقرت النظرية بأن تكون ملكية الفضاء الجوي أو خضوعه للسيادة حتى ارتفاع 330 متراً مع اشتراط وجود بناء بالفعل أو حتى مزروعات. فاعتبرت هذا النظرية بأن الفضاء الجوي فوق إقليم الدولة لا يعتبر جزءاً منه.

¹ حمد حسن العيدروس، الحدود العربية- العربية في الجزيرة العربية، الإمارات، دار الكتاب الحديث، 2002، ص 32 - 33
² محمد عاشور مهدي، الحدود السياسية وواقع الدولة في أفريقيا، مركز دراسات المستقبل الأفريقي، القاهرة، 1996، ص 104
³ محمد رضا الديب، الوضع القانوني للفضاء الجوي فوق المناطق البحرية السعودية، وزارة الخارجية - معهد الدراسات الدبلوماسية، 3ع، دراسات سعودية، 1988، ص 161 - 162.

أما بالنسبة لنظرية الموسعة التي انتقدت النظرية الضيقة والتي كان من أنصارها العديد من الدول الأوروبية مثل: ألمانيا، بلجيكا، إيطاليا وغيرهم، بأن الهواء يحيط بالإقليم الأرضي والبحري ويتحد معهما بشكل دائم وغير قابل للانفصال، فالعلاقة قائمة بين الهواء والأرض قائمة بحد ذاتها بين الأرض والفضاء الجوي، وعليها فإن للدولة إقليم جوي تماما مثلما لها إقليم أرضي. وعليها أكد أصحاب هذه النظرية بأن الفضاء الجوي فوق إقليم الدولة يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذا الإقليم.¹

فالسيادة الإقليمية للدولة فوق إقليمها الأرضي الذي يقع بين حدودها السياسية يثير نادرا مشكلات دولية بحيث لا تدع الدول الأخرى في دخول إقليمها أو المرور فوقه دون إذن الدولة صاحبة السيادة، ومنها تثار المشكلات عند امتداد السيادة الإقليمية الى ما يلاصق ويجاور الأرض من مياه البحر أو ما يعلوها من فضاء.²

فاختلفت الآراء حول مدى حقوق الدولة في فضاءها الجوي اختلافاً تمثل بالاعتراف بالحرية المطلقة للجو أو الخضوع للسيادة مطلقة للدولة، فوجد نظريات تنفي السيادة في الجو ونادت بنظرية الحرية المطلقة للجو بتأثرهم بمصلحة المجتمع الدولي الذي ازداد الاتصال بين أجزاءه، مع عدم إمكانية السيطرة الفعلية على الفضاء الجوي، إضافة إلى التأثير بوضع في أعالي البحار، ولأن حدود الجو هي حدود مصطنعة.³ وعليه أقر النظام القانوني للطائرة في مجمع القانون الدولي من 1902 إلى 1911 القائم على أن الجو الذي يعلو إقليم دولة جو حر لا يخضع لملكية دولة الإقليم أو لسيادتها، مع وجود قيود مكانية تمنع الطائرات من التحليق في ارتفاع معين حددته ب 330 متر باعتبارها ان هذا علو أعلى مبنى قائم في فرنسا وهو برج ايفل، وقيود موضوعية في حق الدولة في المحافظة على نفسها بمنع الطائرات الأجنبية من التحليق على ارتفاع يقل عن 1500 متر عن سطح الإقليم، فقد كان هذا الارتفاع لم يكن للطائرات القدرة على النقاط الصور الفوتوغرافية دقيقة لإقليم الدولة.⁴ وفي عام 1919 وقعت اتفاقية باريس التي اقرت "بأن الأصل أن يكون للدولة كامل السيادة على طبقات الهواء التي تعلو إقليمها الى ما لا نهاية، لأن ذلك من مقتضيات الدفاع عن نفسها ضد الأخطار التي تهددها عن طريق الجو"⁵. واعتبرت أول اتفاقية بمبادرة إسبانية كان لها دور فعال في تأكيد سيادة الدول على فضاءها الجوي سواء الموقعة والخير موقعة على الاتفاقية، مثل الولايات

¹ المرجع نفسه، ص 162

² ابراهيم ابراهيم شحاته، سيادة الدولة أو اختصاصها في الفضاء الجوي: المبدأ والقيود الواردة عليه، جامعة عين شمس- كلية الحقوق، مج 7، ع 2، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، 1965، ص 235

³ المرجع نفسه، ص 240

⁴ المرجع نفسه، ص 240

⁵ محمد خيرى بنونة، القانون الدولي واستخدام الطاقة النووية، مصر، مؤسسة دار الشعب، 1971، ص 71

المتحدة الأمريكية التي رفضت التوقيع على الاتفاقية وسعت لإقامة معاهدة أخرى عام 1928 عرفت باسم معاهدة هافانا تقوم على تنظيم شؤون الملاحة الجوية مع إلزام الدول المصدقة بإقامة مناطق مباحة لهبوط الطائرات على إقليمها والإقلاع منها وهي المطارات، لكن لم يصدق عليها سوى اثنتي عشرة دولة وانتهى العمل بها بعد وضع اتفاقية شيكاغو.¹

ولقد شهدت الفترة ما بين الحربين ثورة تشريعية في مجال القانون الجوي على الصعيد الدولي، بلغت ذروتها بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية²، ففي عام 1944 اقرت اتفاقية شيكاغو والتي اعتبرت عدم خضوع أعالي البحار لسيادة دولة ما، وبالتالي ما يعلوها من فضاء مفتوح للملاحة الجوية لطائرات جميع الدول دون تمييز، ولا يحول دون بقاء كل طائرة خاضعة لشروط الطيران وتنظيماته حتى لو كانت تطير فوق أعالي البحار، مع التأكيد في المادة 12 منها: "تتعهد كل دولة بمعاينة الأشخاص الذين يخالفون التعليمات السارية"³، كما جاء فيها "يجاز للدول تنظيم او منع الطيران على مناطق محرمة من أجوائها لأسباب عسكرية او للسلامة العامة او تأمر إيقاف الطيران كلاً او جزءاً، ومخالفتها يمكن الشكوى على الدول عند منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو)⁴. هذه النقطة التي استغلتها الدول الخليجية في أزمته عام 2017 عندما فرضت حظر المجال الجوي على قطر.

وفي عام 1958 وقعت اتفاقية جنيف والتي نصت على نظرية الحرية بامتداد المجال الجوي فوق أعالي البحار للدولة ذات السيادة.⁵

ومع التطور العلمي والتكنولوجي اثيرت مسألة الخضوع للسيطرة الفعلية الذي يعلو إقليم كل دولة بعد وضوح مصلحة الدول بمنع اقتحام الطائرات الأجنبية لسمواتها بغير رضاها، وخضوع المركبات المتحركة في فضائها الى قواعد تضمن عدم المساس بمصالحها العسكرية والاقتصادية خاصة. وعليها تمسكت الدول كافة باعتبار الجو خاضعا لسيادة دولة الإقليم الذي تحته وذلك لأسباب تتعلق بالسياسة التشريعية للحفاظ على المصالح العسكرية والمالية لكل دولة.⁶

وعليها شمل إقليم الدولة، الإقليم الجوي، بأنه طبقات الجو التي تعلو كلا من الإقليم البري والبحري بحيث تمارس الدولة سيادتها على طبقات الجو التي تعلو إقليمها، وتنظم استفادة الدول

¹ طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، الاردن، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2005، ص 12- 13

² فريد العربي، القانون الجوي، الاسكندرية، دار المطبوعات الجامعية، 1997، ص 11

³ شحاته، المرجع السابق، ص 237، 239

⁴ موسى، المرجع السابق، ص 15 - 16.

⁵ دراسات في الاقتصاد والسياسة والقانون: مجموعة محاضرات الندوة الدبلوماسية الخامسة لوزارة الخارجية لدولة الإمارات

العربي المتحدة، أبو ظبي لعام 1977، أبو ظبي، 1978، ص 210.

⁶ شحاته، المرجع السابق، ص 242

الأخرى منه وفق مصالحها ومتطلبات أمنها¹، فعد جزءاً لا يتجزأ من إقليم الدولة تمارس عليه سيادتها كما تمارس سيادتها على عناصر الإقليم الأخرى من ارض ومياه.²

2.1 مراحل تطور ترسيم الحدود

لقد استوجب أمر ترسيم الحدود السياسية الدولية التي نراها اليوم تطوراً وسياًقاً تاريخياً طويل المدى، ويمكن استعراض المراحل التاريخية التي شكلت الحدود فيما يلي:

المرحلة الأولى وهي المرحلة التي كانت فيها الدول محدودة العدد، حيث ارتبط استقرار وسيادة هذه الدول بحيازتها للأرض التي تعيش عليها، وإتاحة المسافات الطويلة والحدود الطبيعية الوعرة كحواجز بينها محددة ومنظمة لهذه الحدود، ويوضح هذا أن مفهوم أمن الحدود ومصطلح الحدود كان معروفاً ومتداولاً بين الدول منذ القدم، وكانت عبارة عن حدود وفواصل أشبه بمفهوم التخوم، وتمثلت بين هذه الأقاليم نقاط معينة تمر من خلالها التجارة وتحدث عبرها مجموعة التبادلات والتنقلات، وهذه التخوم كانت تتسع وتراجع حسب قوة وسطوة الدولة أو ضعفها³.

وعليه فإنه يمكن القول بأن فكرة الحدود ارتبطت بنشاط الانسان وما عرفته المجتمعات الإنسانية من فنون الزراعة والتجارة فيما بين هذه المجتمعات في حيزها المكاني، وأن الحدود قد ظهرت بشكل عام نتيجة حاجة الإنسان إلى التملك والحيازة، ووجدت الحدود في صورتها الأولى لتمييز الملكيات عن بعضها وتحددها بشكل يضمن تلك الملكيات، ولذلك كثر الاقتتال والخصام والصراعات دفاعاً عن تلك الحدود، ونشأت مسألة الصراعات الحدودية سواء على الشكل الفردي أو الجماعي⁴.

أما **المرحلة الثانية** لتطور الحدود وإدراك ضرورة تحقيق أمن الحدود فتعود بدايتها لنهايات العصور الوسطى؛ فقد تطورت الحدود وارتبطت في بداياتها بفكرة الملكية، فكانت المجتمعات البشرية في مراحلها الأولى يمتد نفوذها إلى مجال معين يمتد حيث يمتد نفوذها وكيانها، وتطورت الحدود بعد ممارسة الإنسان لحرفة الزراعة والاستقرار وتشبيد المدن تزامناً مع الثورة الصناعية، وظهرت الحاجة إلى تحديد الملكيات الخاصة وتكون الإمبراطوريات، وحاولت كل إمبراطورية الدفاع عن ممتلكاتها وتحديدها، ولعل من أمثلة ذلك هو سور الصين العظيم وأسوار الإمبراطورية

¹ عبد الرحمن بن عبد العزيز شلهوب، النظام الدستوري في المملكة العربية السعودية بين الشريعة الإسلامية والقانون المقارن، السعودية، دن، 1999، ص46

² ماهر عبد الهادي، السلطة السياسية في نظرية الدولة، القاهرة، دن، 1980، ص 334

³ الحامدي عيدون، "أمن الحدود وتداعياته الجيوسياسية على الجزائر"- رسالة ماجستير، الجزائر، جامعة محمد بو ضياف المسيلة، 2015، ص 24

⁴ محمد طيفوري، "تاريخ الحدود .. من «التخوم» إلى الجدران المكهربة والمراقبة"، مسترجع بتاريخ 20-9-2015 من الرابط: https://www.aleqt.com/2015/09/20/article_992504.html تم الدخول على الموقع بتاريخ 17-1-2021.

الرومانية، ومع تبلور فكرة القوميات التي ظهرت في أوروبا ظهر مفهوم الدولة، وأصبحت الحدود تحدد كيان الدولة وتفصل بينها وبين جيرانها من الدول¹. ومع هذا التطور زاد عدد الدول على الخارطة السياسية، وتوجهت هذه الدول نحو إقامة دولتها وتحقيق سيادتها، وسادت مفاهيم ارتبطت بالسيادة والقومية والانتماء الوطني، وبدأت من وقتها مسألة ضرورة الأخذ بالحدود السياسية لاكتساب الدولة الصفة الشرعية والاعتراف الدولي، ويمكن القول بأن الحدود الدولية هي صناعة أوروبية المنشأ والتطور وذلك نتيجة التطورات التي طالت الأنظمة السياسية في أوروبا في القرنين السادس والسابع الميلادي، وأنها أخذت أهمية كبرى مع نشوء الدولة القومية الحديثة، وكانت معاهدة وستفاليا عام ١٦٤٨ في أوروبا محصلة فعلية

لضمان تفعيل هذه التوجهات، حيث يمكن القول بأن فكريتي الدولة والحدود ولدتا معاً وستعيشان معاً²، فقد تحولت المجتمعات المستقرة إلى كيانات ذات سياسات منظمة نشأ عنها مفهوم الدول القومية، والتي تطور مع ظهورها ظهور المدلول القانوني للحدود بوصفها خطوطاً تقوم بتعيين نطاق السيادة الإقليمية لكل دولة من خلال المعاهدات الحدودية³.

وقد تعددت المعاهدات التي تناولت مسألة الحدود منها معاهدة "فردان" عام 1843 م، ومعاهدة "مرسين" الموقعة عام 1870 م، وكذلك معاهدة "فرساي" عام ١٩١٩ التي تم توقيعها عقب الحرب العالمية الأولى، وكذلك معاهدة "سيفر" عام ١٩٢٠ وهي المعاهدة التي قسمت على أساسها أملاك الإمبراطورية العثمانية، وكذلك معاهدات السلم التي عقدت في عام ١٩٤٧ عقب الحرب العالمية الثانية⁴.

تأصل مفهوم الحدود في العديد من اللغات، وأشارت إليها العديد من القواميس اللغوية مثل قاموس Etymology Dictionary وهو قاموس يعود إلى عام ١٤٠٠، وقد ذكر كلمة الحدود border، وذكرت في اللغة الفرنسية بمعنى bordure، وهي تعني الخط الأمامي للجيش، أو خط التماس أو الحافة، وعرفها كذلك معجم بانغوين الإنجليزي (٢٠٠١) على أن معنى الحدود يعني الجزء الخارجي أو الحافة، وذكرها معجم لسان العرب وجاء خلاله تعريف الحد بأنه "الفصل بين الشئين لئلا يختلط أحدهما بالآخر أو يتعدى أحدهما على الآخر".

أما التختم فهو منتهي كل قرية أو أرض ويشير إلى الفصل بين أرضين من الحدود والمعالم⁵.

¹ زروقي، الميلود. "الظاهرة الحدودية: المفهوم والتطور الجيوسياسي".، جامعة محمد الأول - كلية الآداب والعلوم الإنسانية، ع6، مجلة كلية الآداب والعلوم الإنسانية، 1996، ص155-156

² عدي محسن غافل، "صلح وستفاليا وأثره في إنهاء الصراع الديني في أوروبا عام 1648، جامعة كربلاء، كلية التربية للعلوم الإنسانية، 2015، ص 114

³ سنان عبد الله دعيس، المفاوضات الدولية للحدود وتسوية الحدود اليمنية-السعودية، مصر، دار الكتب، 2009، ص6 - 8

⁴ عيدون، مصدر سابق، ص 30

⁵ عيدون، مصدر سابق ص 33

ومن الناحية القانونية فقد تم تناول الحدود في القانون الدولي، وتم تناول الحدود بين لفظي التخم Limite التي تعني الخط، وبين لفظ الحد frontier وهو ما يعني الحيز المنبسط ضمن خط الحدود، وقد اتفق معظم فقهاء القانون على أن الحدود تعني: "الخط الوهمي الذي يفصل بين قطعتين من الأرض إحداهما عن الآخر، وهذا الخط يحدد الحيز المخصص لممارسة الاختصاصات الحكومية للدولة، كما عرف قاموس ومصطلحات القانون الدولي الحدود على أنها: "الخط الفاصل الذي تبدأ أو تنتهي عنده أقاليم دول متجاورة، وقد فرق القانون الدولي بين الحدود السياسية ذات الصبغة الدولية بين دولة وأخرى وهي التي يقرها القانون الدولي وبين الحدود بين الأقاليم الداخلية للدولة ولا يعترف بها القانون الدولي إذ أنه يمكن تغييرها من قبل الدولة².

2.2 نظرية أمن الحدود

يرتبط تناول نظرية أمن الحدود بضرورة التعرف على أهمية الحدود وعلاقتها بالأمن القومي للدولة، الحدود من إطار سياسي وجغرافي تمارس داخله الدولة سيادتها، والمحور الأول الذي تنطلق منه هذه النظرية هي أن الحدود تعتبر نقطة اتصال وتفاعل بين الدولة والعالم الخارجي المحيط بها، وتعتمد النظرية على محورين هامين في التحليل، هما التنظيم والسيطرة، فمن حيث التنظيم ترى النظرية بأن الدول يجب أن تمتلك خصائص ثلاث ترتبط بسيادتها وقدرتها على حفظ كيانها، وهذه الخصائص هي: الأرض (الحدود الدولية) والحكومة ذات السيادة (الشرعية الدولية)، والسكان (الشعب)، وقد أكدت النظرية على أن المهمة الطبيعية المتعلقة بالحدود هي ضمان فاعلية وتنظيم الحركة بين الدول مع ضمان أمن وسلامة الدولة، وأن جوهر فكرة أمن الحدود يكمن في السيطرة على الحدود³.

أما المنظور الثاني المرتبط بنظرية أمن الحدود فيتمثل في التأمين والحماية وهي العملية المهمة للسيطرة على الحدود، ويعتبر " هولديك " Holdek من أهم المنظرين الذي وضعوا تأطيراً

¹ إن التخوم منطقة جغرافية تختلف مساحتها باختلاف الظروف وهي خالية من السكان بسبب عدم صلاحيتها للسكن ومن أمثلتها الجبال والأنهار والغابات.... الخ. إن التخوم كأقاليم طبيعية تتميز بالثبات وهي غير قابلة للانتقال من مكان إلى آخر، إلا أن أهميتها ووظيفتها هي التي تتغير تبعاً للتطور واكتشاف الموارد الطبيعية فيها. للتخوم وظيفة إستراتيجية إذ أنها تمثل منطقة دفاعية لحماية الدولة التي تحيط بها من الاعتداءات والغزوات المفاجئة وباعتبارها منطقة واسعة فهي تمتلك العمق الجغرافي الذي يعطي للدولة المعنية الفرصة لإعداد الخطط الدفاعية لمواجهة الأعداء ومنع تقدمهم داخل أراضيها. تعتبر التخوم عنصر وحدة وتكامل للدولة طالما لا تعمل على تجزئة أبناء الشعب الواحد ضمن أقاليم منفصلة فهي تجمع بين وحدة الأقلية وتخضع للقانون الداخلي هذا من وجهة نظر الدولة المجاورة. أما بالنسبة لوجهة نظر الدولتين المجاورتين فإن التخوم هي عامل توحيد بينهما أيضاً، نجد مناطق التخوم غالباً ما تصبح منطقة تناقض وصراع بين الدول بسبب رغبة كل منها بضم منطقة التخوم إليها، أو العمل على تسوية بطرق مختلفة. للمزيد انظر: عيدون، المصدر السابق، ص 34-35.

² شارل روسو، القانون الدولي العام، ترجمة: شكر الله خليفة، بيروت، سعد الأهلية للنشر والتوزيع، 1987، ص 120

³ حارث قطان عبدالله، " الانفلات الأمني عبر الحدود وتأثيره في العلاقات الدولية"، المركز العربي الديمقراطي، ع 1، مجلة العلوم السياسية والقانون، 2017، <https://democraticac.de/?p=43835>

نظريًا للسيطرة على الحدود، حيث أكد على أن الدفاع هو الهدف الأساسي للحدود، وكذلك أكد "فردريك راتزل" Friedrich Ratzel على أن أهم الحدود فاعلية هي التي تسهل عملية الدفاع وتعرقل الهجوم مثل الجبال والأنهار والصحاري¹.

وعلى ذلك فإن النظرية من خلال إطارها النظري والمفاهيمي تفسر أمن الحدود وأهميته ومدى ما يشكله من ضرورة ملحة تسعى الدول إلى ترسيمها والحفاظ عليها بما يضمن أمنها، وقد تم توظيف هذه النظرية في الدراسة لتوضيح أهمية أمن الحدود في تحقيق سيادة الدولة ومن ثم الاستخدام الفاعل للمجال الجوي للدولة، حيث تعتبر مسألة السيادة في الجو الذي يعلو إقليمها الأرضي من المسائل التي تنال كثيراً من النقاش السياسي والقانوني على حد سواء، وقد تصدرت المشهد في القانون الجوي كمشكلة نظرية متشابكة منذ مطلع القرن العشرين، وانتهت هذه الإشكالية بالتسليم بأن لكل دولة سيادة في الجو تماثل أو تشابه ما تتمتع به من سيادة في الأرض.

ولقد ظهرت مسألة السيادة كمبدأ تسعى إليه كل دولة منذ أواخر العصر الوسيط وتحول الملك ليكون هو صاحب السلطة العليا في الدولة، وأصبحت الدولة منذ ذلك الحين صاحبة سيادة شخصية تمارسها على الأشخاص المتمتعين بجنسيتها، كما تباشر فوق إقليمها سيادة إقليمية، وتباشر الدولة سيادتها الإقليمية فوق الإقليم الأرضي الذي يقع ضمن حدودها السياسية المتعارف عليها، وهو ما يعطي الدولة صاحبة السيادة الحق في التحكم في أرضها وما يعلوها من فضاء جوي².

ويشكل الأمن القومي للدولة إحدى الإشكاليات المتعلقة بالحدود وضرورة تأمينها؛ حيث تمثل التهديدات التي تواجهها الدولة عبر حدودها أحد أهم الإشكاليات المهددة لأمن الدولة القومي وهو ما يجعل للحدود أبعادًا سياسية مهمة يحاول صانعو القرار والأنظمة السياسية اكتشاف نقاط التصادم المحتملة فيها مع دول الجوار، والاستعداد المسبق لتجنب أية تداعيات محتملة من دول الجوار أو أي مهددات أخرى تتعلق باختراق الحدود والتأثير على كيان الدولة وسيادتها، ويتربط ذلك بالبعد الجيوبولوتيكي للدولة وما يتعلق بحجمها وشكلها ودرجة بعدها عن

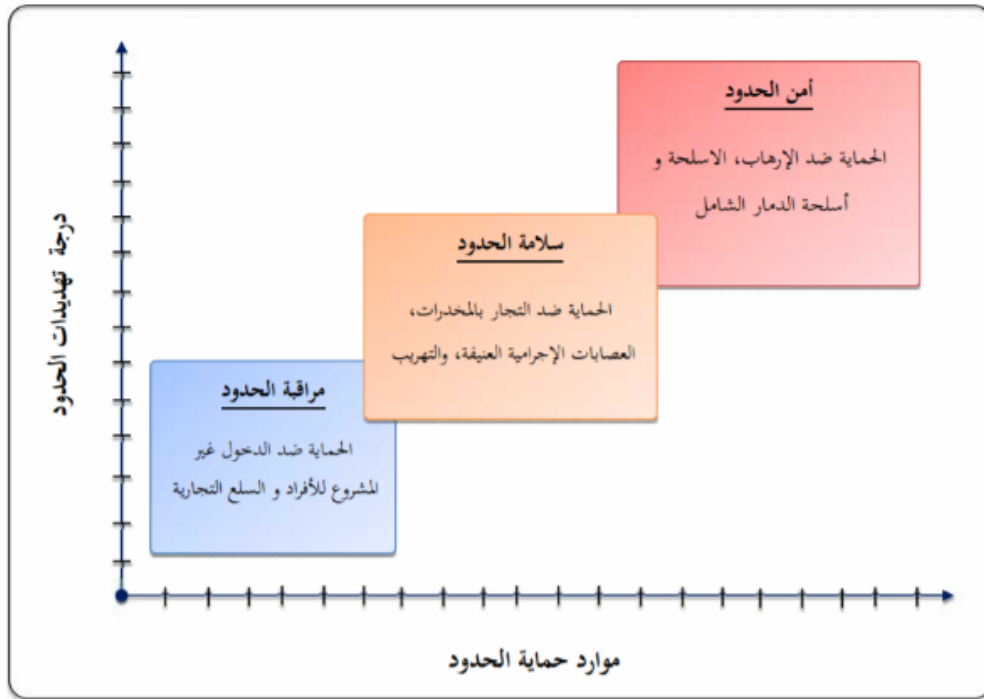
جيرانها وعمق حدودها معهم، وكذلك ما يتعلق بذلك من عوائق طبيعية ومساحات جغرافية مأهولة أو غير مأهولة، وما يوجد في هذه الحدود من موارد بشرية وطبيعية تؤثر على أهمية الحدود بالنسبة للدولة وأمنها الاستراتيجي والقومي بشكل عام، وعلى ذلك فإنه كلما حافظت الدولة

¹ عيدون، مصدر سابق، ص 47
² محمد رضا الديب، "الوضع القانوني للفضاء الجوي فوق المناطق البحرية السعودية"، وزارة الخارجية - معهد الدراسات الدبلوماسية، ع 3، دراسات سعودية، 1988، ص 71-72

على حدودها وأمنها بشكل كامل كلما حقق لها ذلك مستوى أعلى من الأمن القومي وحماية سيادتها وكيانها¹.

حيث تتبع الدول لدعم أمنها القومي وحماية سيادتها الإقليمية وسائل كثيرة والتي من أبرزها اتباع سياسة محايدة تقوم على تخفيف وإبعاد العداوات التي قد تتعرض لها الدولة في حالة انحيازها أو ارتباطها إلى كتل دولي معين، إضافة إلى دخولها في علاقات تحالف إن لم يكن لها القدرة والإمكانات اللازمة لحماية أمنها والحفاظ على سيادتها².

ونظراً لتصاعد التهديدات التي تواجه الدول في تأمين حدودها فإن بعض العلماء من المهتمين والمختصين في أمن الحدود قد وضعوا تصوراً يعطي مستويات مختلفة عن حماية الحدود، ويرتكز هذا التصور على أسس من التفاعل بين التهديدات الحدودية وبين توزيع موارد حماية الحدود وهو ما يوضحه الشكل التالي:



¹ موقع المقاتل، "أبعاد الأمن القومي، (د.ب.ت)، تم الدخول على الموقع بتاريخ 8-2-2021، من الرابط: http://www.moqatel.com/openshare/Behoth/Askria6/OsosAmnWat/sec13.doc_cvt.htm

² اسماعيل صبري مقلد، العلاقات السياسية الدولية – دراسة في الأصول والنظريات، القاهرة، لمكتبة الأكاديمية، 1991، ص131

المصدر: الحامدي عيدون ، المصدر السابق ، ص 54

http://these.univmsila.dz/pmb/opac_css/doc_num.php?explnum_id=251

ويوضح هذا الشكل أنه كلما أصبح مستوى التهديدات الحدودية أشد وأعلى درجة، كلما استوجب زيادة مستوى الحماية المطلوبة. ولهذا، فإنه من أجل تحقيق مستوى أعلى من التأمين، يستوجب على الحكومات الوطنية العمل على نشر المزيد من الموارد المناطة بالحماية الحدود هذا، وقد ترتب على مبدأ سيادة الدولة ممارستها لاختصاصات واسعة على إقليمها، وهو ما تعارف عليه في فقه القانون الدولي بمصطلح "الاختصاص الإقليمي"، حيث يتميز الاختصاص الإقليمي للدولة بخاصتين هما الشمول والاستثناء، أي أنه اختصاص يعني الشمول ليشمل في نطاقه كل أجزاء الإقليم الذي تمارس عليه الدولة سيادتها، كذلك تستأثر به الدولة دون غيرها من الدول، ويكون للدولة في هذا النطاق وتحت هذه السيادة حق التشريع والقضاء والتنفيذ على الأشخاص والأشياء¹.

ومن النظريات التي تناولت مسألة السيادة الخاصة بالإقليم الجوي نظرية السيادة المطلقة للدولة وهي تنادي بأن سيادة الدولة مطلقة على مجالها الجوي الذي يعلو إقليمها باعتبارها جزءاً منه، وعلى ذلك فإن الدولة لها الحق في ممارسة ما يترتب على هذه السيادة، ومنها السماح بالطيران فوق إقليمها أو منعه، وذلك حسب ما تقتضيه دواعي الأمن والمصلحة والسلامة، وقد ساهمت الحروب العالمية المتعاقبة في تدعيم مبادئ هذه النظرية، حتى أكدت على السيادة المطلقة للدولة على فضائها الجوي كأسلوب لدفاعها الوطني عن أمنها واستقرارها².

ومن الضروري هنا تناول أهمية السيطرة الجوية على المجال الجوي، حيث أصبحت مسألة السيطرة على المجال الجوي في حالتي السلم أو الحرب من أهم مسارات الدول والتي تسعى لتحقيقها بشكل فاعل تحقيقاً لمبادئ السيادة والتحكم في مقدراتها، فمنذ بداية الحرب العالمية الثانية برز دور الطيران بشكل واضح في الحروب، وكان قبل ذلك دوره ثانوي، حيث تميزت الفترة التي تزامنت مع الحرب العالمية الثانية وما بعدها بتوظيف استراتيجيات تعتمد على التعاون بين السلاح الجوي وسلاح الدبابات؛ حيث أصبحت البيئة العسكرية تتسم بتوظيف البعد الرأسي المعتمد على استخدام الطائرات، وأصبحت الجيوش تهتم بتحقيق السيادة الجوية كعامل

¹ ابراهيم ابراهيم شحاته، "سيادة الدولة أو اختصاصها في الفضاء الجوي: المبدأ والقيود الواردة عليه"، جامعة عين شمس- كلية الحقوق، مج 7، ع 2، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، 1965، ص 65
² نجم عبود مهدي، "سيادة الدولة على إقليمها الجوي : دراسة تحليلية في ضوء قواعد القانون الدولي"، العراق، مج 3، ع 1، مجلة جامعة تكريت للحقوق، 2018، ص 146-147

مهم رئيسي في أي عملية برية، وهو الاتجاه الذي تبنته العديد من الدول في العالم، ومنها الدول الكبرى مثل الولايات المتحدة، والصين، وحتى الاتحاد السوفيتي السابق¹. ويقصد بالسيطرة الجوية على المجال الجوي التحكم بشكل كامل على الأجواء في حالة الحرب، وذلك حتى تتمكن الطائرات المهاجمة من تنفيذ الضربات الجوية على الأهداف الموضوعة الخاصة بالعدو، وأن تكون هذه الطائرات بعيدة عن خطر الدفاع الجوي للعدو، ويؤكد التاريخ العسكري على أن التفوق الجوي يعد مقدمة وفاقحة للنصر العسكري في الحروب الحديثة، وقد أجمع الخبراء العسكريين على أنه لا يمكن لدولة أن تخسر حرباً وهي متفوقة ومسيطر على سماء العدو، وهو ما يمكنها من تنفيذ الضربات الجوية وإصابة الأهداف على أرض المعركة بمرونة ودقة².

وتسعى الدول الكبرى باستمرار إلى تعزيز قوتها العسكرية الجوية، لتضمن لنفسها مكانة قوية في القوى العالمية، ولعل ذلك يتمثل في التوجه الذي تنتهجه كل من الولايات المتحدة الأمريكية وروسيا الاتحادية في تعزيز قدراتهم العسكرية الجوية، فنجد أن الجيش الأمريكي يحتل المرتبة الأولى عالمياً في التسليح الجوي، حيث يمتلك ما يقارب ١٤٠٠٠ طائرة حربية، ومن أبرزها المقاتلات التي أثبتت تفوقاً ملحوظاً في حسم الكثير من المعارك ومنها عاصفة الصحراء عام ١٩٩١ والتي ساهمت بشكل كبير في تحرير الكويت من الغزو العراقي، وكذلك ساهم الطيران العسكري الأمريكي في غزو العراق وتحطيم قدراته العسكرية عام ٢٠٠٣م ويبلغ مستوى الانفاق الأمريكي على الجيش والدفاع ٧١٦ مليار دولار أمريكي، أما الجيش الروسي فيعتمد كذلك على المقاتلات الحربية الحديثة والتي تمتلك قدرات خاصة تمكنها من التخفي عن شاشات الرادار منها مقاتلات SU-57 ومقاتلات SU-35 وتبلغ ميزانية الدفاع ومعدل الانفاق الروسي على التسليح ٤٤ مليار دولار سنوياً³. ويعتبر ذلك بمثابة دلالة على أهمية السيطرة الجوية والتسليح العسكري الجوي؛ حيث يصنع الفارق في المعارك الفاصلة في العصر

¹ خالد موسى، "معضلة الجو: استراتيجية مواجهة التفوق الجوي – تقييم القوة الجوية المعادية"، مسترجع من موقع تبيان، تاريخ النشر 2018-3-27، تم الدخول على الموقع بتاريخ 2021-1-17، الرابط: <https://tipyan.com/air-dilemma-strategy-to-counter-air-superiority>

² خالد إبراهيم حجي، "الأهمية الإستراتيجية لاحتكار السيطرة الجوية"، مسترجع من موقع الجزيرة، تاريخ النشر 2015-4-16، تم الدخول على الموقع بتاريخ 2021-1-17، الرابط: <https://www.al-jazirah.com/2015/20150416/av11.htm>

³ موقع CNN بالعربي. "سلاح الجو الأمريكي مقابل نظيره الروسي.. من يتفوق؟"، تم النشر بتاريخ 2019-11-21، تم الدخول على الموقع بتاريخ 2021-1-18، الرابط:

<https://arabic.cnn.com/world/article/2019/11/21/weapons-explainer-us-airforces-vs-russian-airforces>

الحديث.

2.3 أهمية السيادة الجوية للدولة في الاستخدامين المدني والعسكري

من خلال ما يلي سيتم استعراض أهمية السيادة الجوية للدولة في الاستخدامين المدني والعسكري وذلك في إطار يدمج بين تفعيل مفهوم السيادة وبين توظيف هذه السيادة بما يخدم قوة ومكانة الدولة وتحكمها في مجالها الجوي وتوظيف قدراتها الجوية العسكرية في المعارك وأهمية سيطرتها على مجالها الجوي لكسب المعارك:

2.3.1 أهمية السيادة الجوية للدولة في الاستخدام المدني

من خلال استعراض أهمية السيادة الجوية في الاستخدام المدني فإنه يمكن الاعتماد على اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م كإطار منظم لتوضيح ذلك، فقد أوضحت الاتفاقية أن كل دولة تتمتع بسيادة كاملة وحصرية على مجالها الجوي فوق أراضيها في استخداماتها المدنية، وأنه في حالة تفويض الدولة لبعض الشركات بتقديم خدمات للحركة الجوية في مطاراتها فإن ذلك لا ينتقص من سيادة الدولة الوطنية، وقد أقرت الرؤية العالمية لمنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CASNO) بأن السيادة تظل إحدى أهم المبادئ الأساسية والسارية والشرعية على حد سواء، وأن تقديم الخدمات عبر الحدود في حالة الاستخدام المدني لا يتعارض مع سيادة الدولة على أراضيها؛ حيث يتم ذلك بالتنسيق مع الدول وفق قوانين الطيران المدني¹.

ومصطلح سيادة الدولة على مجالها الجوي يعتبر مصطلحاً ديناميكياً يتطور وفقاً لتطورات البيئة المؤسسية العالمية، وتعني سيادة الدولة على مجالها الجوي أن تكون مالكة لمجالها الجوي بشكل اختصاصي وحصري؛ بحيث تتمكن من ممارسة سلطاتها التشريعية والإدارية والقضائية داخل حدود ذلك المجال، والسيادة الوطنية لا يمكن تفويضها ولكن يمكن تفويض من يقدم الخدمات الملاحية الخاصة بخدمات الطيران، ويمكن القول بأن السيادة هنا تعتبر عاملاً مساعداً يسهل حركة الملاحة الجوية عالمياً وإقليمياً وحتى على المستوى الداخلي فيما يتعلق بالطيران الداخلي²، وقد أوضحت المادة (٢٨) من اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤م مفهوم سيادة الدولة والتزاماتها، ومدى ما يرتبط بتقديم الدول للخدمات التنظيمية والإشرافية، والإجراءات والتدابير المرتبطة بالتوافق

¹ المؤتمر العالمي للنقل الجوي، "سيادة المجال الجوي"، منظمة الطيران المدني الدولي، ورقة عمل، مونتريال، (مارس

2013)، ص 2-3

² المصدر نفسه، ص 3

والامتثال فيما يتعلق بالسلامة والكفاءة، والدولة المشغلة صاحبة السيادة الوطنية كامل الحرية في تشغيل الأطراف والشركات العاملة التي تقدم خدمات التشغيل¹.

كما توافق كل دولة من الدول الموقعة على الاتفاقية على استخدام الطيران المدني في الأغراض السلمية، وعدم استخدام الطيران المدني في الأغراض التي تتنافى مع أغراض الاتفاقية وأهدافها المتعلقة بالطيران المدني، وهذا ما تناولته المادة (٤) من الاتفاقية².

ويعتبر فريدريك راتزل من أوائل المحدثين الذين تناولوا الحدود والمنظور المدني لها من قبل تناولها على أسس نظرية عسكرية، وقد قدم تعريفاً لها في كتابه "الجغرافيا السياسية" الصادر عام ١٨٩٥؛ حيث أكد على أن نطاق الحدود المدنية التي تتمتع الدولة بالسيادة داخلها هي الحدود الحقيقية الواقعة، أما خط الحدود فليس سوى تجريد لهذا النطاق، وأكد راتزل على أن الدولة يجب أن تسعى إلى تأمين حدودها وتقييم استحكامات عسكرية على طول مناطق حدودها، وأشار راتزل إلى أن مقومات الحدود الجيدة تتركز على بعض الظواهر الطبيعية، ونوع السكان، والموارد المتاحة، وكذلك البناء السياسي، وقد ساهم كذلك اللورد كرزون حين شغل منصب نائب الملك حاكم عام للهند البريطانيه ما بين 1898 1905 ووزير خارجيه بريطانيا من 1919 وحتى 1924 بمساهمات فاعلة في التمييز بين الحدود وأنواعها، وأكد على أهمية التخوم في حماية الحدود، وخاصة الطبيعية منها، ثم الأهمية المرتبطة بتحديد الحدود على أسس من التوافق بين الدول³.

2.3.2 أهمية السيادة الجوية للدولة في الاستخدام العسكري

لقد اهتم المجتمع الدولي بتنظيم آليات الملاحة الجوية الدولية، وذلك بعد انتشار استخدام الطائرات سواء المدنية أو العسكرية منها على حد سواء، وقد كانت الحرب العالمية الأولى بمثابة البداية التي استخدمت فيها الطائرات لأغراض عسكرية، ومع عدم وجود منظمة لاستخدام الأجواء استخداماً عسكرياً فقد سعت دول العالم لتنظيم قانوني ينظم ذلك؛ فكانت اتفاقية باريس لسنة ١٩١٩م هي البداية، ومع اعتراض بعض الدول على بعض مواد هذه الاتفاقية، وبصفة خاصة الولايات المتحدة الأمريكية، فقد تم توقيع العديد من الاتفاقيات والمعاهدات التي اختصت بتنظيم السيادة على الأجواء سواء بالنسبة للطيران المدني أو العسكري، ومنها: اتفاقية هافانا ١٩٢٨، واتفاقية شيكاغو

¹ موقع المقاتل، "نشأة منظمة الطيران المدني"، (2020)، مسترجع من الرابط:

http://www.mokatel.com/openshare/Behoth/ModoatAma1/Tiaranmadn/sec06.doc_cvt.htm

² المصدر نفسه

³ محمد رياض، "الجغرافيا السياسية والجيوبوليتيكا مع دراسة تطبيقية على الشرق الأوسط"، دم، مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة، 2014، ص 147-149

١٩٤٤، واتفاقية روما ١٩٥٢، واتفاقية طوكيو 1963، واتفاقية لاهاي 1907، واتفاقية مونتريال عامي ١٩٧١ و١٩٩٩.¹

ووفقاً لمبدأ سيادة الدولة على مجالها الجوي، والذي أقرته اتفاقية شيكاغو، فإن العرف الدولي قد جرى على أن هذه السيادة مطلقة وكاملة على المنطقة الهوائية التي تعلو أقاليم الدولة الثلاث البرية والجوية والبحرية، وفي حالة الاستخدام العسكري فإنه لا يجوز للطائرات الأجنبية المرور فوق هذه الأقاليم أو أن تهبط على أراضي الدولة، أو تمارس أي نشاط عسكري بدون الحصول على إذن أو ترخيص من الدولة ذات السيادة على إقليمها، وإن لم يكن هناك اتفاقيات عسكرية تحدد أنشطة الطيران العسكري لدولة ما في أجواء دولة أخرى فإن للدولة، ووفقاً لمبدأ السيادة، أن تسقط أي طائرة أجنبية تخترق مجالها الجوي بدون إذن أو تصريح، وليس للدولة مالكة الطائرة أن تحتج على استخدام القوة من قبل الدولة التي تم اختراق أجوائها، وهذا بالنسبة للطيران العسكري، مع اعتبارات أخرى في حالة الطيران المدني للحفاظ على الأرواح البشرية.²

وتظهر أهمية التغطية الجوية في الدعم الذي تقدمه للقوات البحرية والبرية على حد سواء، وهو أسلوب من الأساليب المستخدمة من الناحية التكتيكية في العصر الحديث على مستوى الحروب، ومن مظاهر ذلك ما قامت به القوات الجوية المصرية في حرب أكتوبر 1973م؛ حيث أدت القوات الجوية دوراً بارزاً ومؤثراً في سير العمليات العسكرية، وأكد الفريق محمد عباس حلمي قائد القوات الجوية المصرية على أن الطلعات الجوية المتتالية في بداية الحرب في يوم 6 أكتوبر 1973 قد أفقدت قوات العدو الإسرائيلي توازنها، وكانت الضربة الجوية الرئيسية مكونة من 200 طائرة مقاتلة، ولم تكف بذلك فقط، بل شاركت في تغطية جوية ناجحة لعملية عبور القوات البرية من المشاة وقوات الدفاع الجوي والمدفعية والذبابات للضفة الغربية، كما سجلت القوات الجوية نسبة إصابة للأهداف زادت عن 90% من الأهداف المخطط التعامل معها.³

وقد أكدت كذلك Tami Davis Biddle أستاذة التاريخ واستراتيجية الأمن القومي في الكلية الحربية للحيش الأمريكي (USAWC)، كارلايل، بنسلفانيا، وهي الكلية المختصة بإعداد الضباط وكبار المدنيين للعمل على المستوى الاستراتيجي لمهنتهم، والتي ترأست الكلية من يوليو

¹ ماهر ملندي، "القانون الدولي قانون الأجواء والفضاء الخارجي"، موقع الموسوعة القانونية المتخصصة، بدون تاريخ نشر، تم الدخول على الموقع بتاريخ 9-1-2021، الرابط: <http://arab-ency.com.sy/law/detail/164048>

² موقع حكومة قطر الرقمية، "شروط إسقاط الطائرات المخترقة للأجواء"، الهيئة العامة للطيران المدني، قطر، تم النشر بتاريخ 14-1-2018، تم الدخول على الموقع بتاريخ 9-1-2020، الرابط: <https://www.caa.gov.qa/ar-qa/News/Pages>

³ داليا عثمان، "الفريق محمد عباس حلمي قائد القوات الجوية: سلاح الطيران خاض حرب أكتوبر بكل كفاءة واقتدار"، تم النشر بتاريخ 18-10-2018، تم الدخول على الموقع بتاريخ 21-1-2021، الرابط: <https://www.almasryalyoum.com/news/details/1332697>

2014 إلى يوليو 2016، أكدت على أهمية امتلاك التفوق الجوي في الحروب والتغطية الجوية للعمليات العسكرية في البر والبحر، وأكدت على أن السيادة الجوية في المعارك تمثل أداة مهمة لتسيير المعارك نحو انتصار من يملك القوة الجوية الأكثر تفوقاً وفاعلية في الحرب، وأكدت على ذلك من خلال ما ذكرته عن تفوق القوات الجوية للحلفاء في عام 1944 خلال الحرب العالمية الثانية، وتفوق القوات الجوية الأمريكية وقوات الحلفاء في حرب تحرير الكويت عام 1991، وحرب العراق في عام 2003، وأكدت على أن الطائرات الحربية منذ استخداماتها لأول مرة منذ بداية القرن العشرين وحتى الآن أثبتت أنها أدوات عسكرية قوية حيث تتيح رؤية مباشرة فوق وخلف خطوط العدو وتسمح بتعقب حركة العدو واستهداف قواته البحرية والبرية على حد سواء¹. وقد يوضح ذلك أهمية السيادة الجوية من المنظور العسكري، وأنها تمثل في المنظور العسكري الحديث أهمية كبيرة للسيطرة على ميدان المعركة، وهذه السيطرة من أعلى نقطة تجعل القوات الجوية العسكرية تكشف ميدان المعركة بشكل واضح وتتحكم في ضرباتها لتصيب القوات المعادية في قواتها البرية والبحرية على حد سواء، إلى جانب قدرتها على التعامل العسكري مع القوات الجوية للعدو من خلال معارك جوية تكون فيها الغلبة لمن يملك قوات جوية متقدمة تساعدها في السيطرة على المجال الجوي، وكذلك الجمع بين الطيران بطائرات حربية متطورة وبين كفاءة الطيارين المدربين يُعد العامل الرئيس لتحقيق السيطرة الجوية الكاملة على سماء العدو، وهذا الجمع بين الطائرات الحديثة وكفاءة الطيارين، وإن كبار القادة العسكريين الذين خاضوا حروباً على أرض الواقع يؤكدون في مذكراتهم من خلال تجاربهم الحربية السابقة على أن السيطرة الجوية ضرورية لضمان تحقيق النصر في الحرب أو لتجنب الهزيمة².

¹ Davis Biddle, Tami. (2019). AIR POWER AND WARFARE: A CENTURY OF THEORY AND HISTORY, Published by: Strategic Studies Institute, US Army War College, p 4-5 https://www.jstor.org/stable/resrep20093?seq=1#metadata_info_tab_contents

² خالد إبراهيم الحجي، "الأهمية الإستراتيجية لاحتكار السيطرة الجوية"، تم النشر بتاريخ 16-4-2015، تم الدخول على الموقع بتاريخ 7-2-2021، من الرابط: <https://www.al-jazirah.com/2015/20150416/av11.htm>

الفصل 3: الإطار التاريخي والقانوني لترسيم الحدود بين قطر وجيرانها

تعد منطقة الخليج العربي من المناطق المهمة سياسيا واقتصاديا، ويعود ذلك الى موقعها الاستراتيجي الذي يتوسط العالم ويربط القارات الثلاث، وهو الأمر الذي أدى إلى تنافس الدول الكبرى كالبرتغال، وهولندا، وبريطانيا وغيرها من الدول للسيطرة عليها، من أجل التحكم بالطرق التجارية التي تشرف عليها، إضافة لنهب خيراته وثرواته.

لعب الموقع الاستراتيجي لدول الخليج العربي أهمية كبيرة، لكونه نقطة تجارية وملاحية حيوية بين الشرق والغرب، الوقوع على الطريق الواصل بين الهند بأوروبا، إضافة لغنى المنطقة بالمياه العذبة ومصادر اللؤلؤ الثمين، ومع اكتشاف النفط في مطلع القرن العشرين احتلت المنطقة مكانة بارزة مما جعلها مطمعا لمعظم الدول والاستعمارية والدول المجاورة، وخلق تحديات كبيرة في مسألة الحدود مع تلك الدول. ومنذ بداية القرن بدأت بريطانيا بالانفراد بنفوذها في منطقة الخليج العربي جاعلة من نفسها الحكم المفصل في حل جميع الخلافات القائمة في المنطقة.

تُعدّ النزاعات الحدودية في دول الخليج العربي من النزاعات الأكثر حساسية وتعقيدا ويعود سبب ذلك لتأخر ترسيم الحدود فيما بينها، إضافة إلى التشابك السكاني بانتشار العديد من فروع القبيلة الواحدة في أكثر من دولة. فكانت حدود أي منطقة هي عبارة عن أراضي تقطنها تلك القبائل التي كان ولاؤها يتبدل من دولة الى اخرى وسوف نستعرض في هذا الفصل الاطار التاريخي بشقيه العام والخاص الذي أدى في ترسيم حدود دولة قطر مع جيرانها .

يمكن تلخيص أسباب حالات النزاع بين دول الخليج العربي حول ترسيم الحدود وتثبيتها، سواء في البر أو البحر، الى قسمين رئيسيين قسم عام تشترك فيه جميع دول المنطقة وقسم خاص لدولة قطر حسب نزاعاتها الحدودية مع جاراتها .

3.1 العوامل المشتركة في النزاعات الحدودية لدول منطقة الخليج العربي

ويمكن سردها ضمن النطاقات التالية :

- العامل الخارجي: والذي يقصد به دور بريطانيا التي تفردت بهيمتها على المنطقة بعد استبعادها للقوى المنافسة لها عبر إخضاعها للقواسم عام 1820، وما تبع ذلك من فرضها للسيطرة الأمنية على مشيخات الخليج العربي والتي عرفت تاريخيا باسم "اتفاقيات السلم البحري PAX Britannica والتي بدأت من عام 1834 بالهدنة بين شيوخ ساحل عُمان، ثم تبعها بالاتفاقية الدائمة عام 1853

Perpetual Maritime Truce، وتليها الاتفاقية المانعة عام 1892¹، انتهاءً باتفاقية الحماية البريطانية على قطر في عام 1916² والتي سعت من خلالها الحكومة البريطانية إلى توفير حالة كافية من السلم البحري بما يضمن سلامة تجارتها وطرقها إلى الهند، مع منع الوحدة بين إمارات الساحل، والتحكم باقتصاديات شيوخ الخليج بجعلهم تحت رحمة بريطانيا، وتعهدهم بعدم إقامة علاقات أو مراسلات أو اتفاقيات مع أي جهة باستثناء الدولة البريطانية.³

أما فيما يتعلق بالوجود العثماني في الخليج العربي، فقد تمكنت بريطانيا من احتواءه وحصر وجوده في الأحساء، على الرغم من سياسة الشيخ جاسم بن محمد آل ثاني (1827-1913) بإعلان تبعيته للدولة العثمانية⁴، وعندما اخفقت سياستها في ذلك سعت لإخراج خور العديد من دائرة النفوذ القطري- العثماني، عبر إصرارها على إجراء مصالحة بين قبيلة القبيسات وأبو ظبي، ومن بعدها تقديم الدعم العسكري لأبو ظبي لإخضاع تلك القبيلة بالقوة⁵.

وقد حرصت بريطانيا أيضاً على مقاومة ومنع وصول المد العثماني إلى البحرين الذي نجحت في تحقيقه حتى اتفاقية مارس 1913 (الأنجلو- عثماني) التي تنازلت من خلالها الدولة العثمانية عن مصالحها في قطر شرط المحافظة على حدودها من أي اعتداء، مع إبقاء الحكم في أسرة آل ثاني، أما بالنسبة لمسألة ترسيم حدود قطر فقد ظل أمراً ثانوياً بالنسبة لبريطانيا خصوصاً وسط تحضيرها للحرب العالمية الأولى، وانشغالها بالكويت والبصرة على حساب باقي المناطق الخاضعة لحمايتها.

ولم يكد أن يزول خطر الوجود العثماني في منطقة الخليج العربي على المصالح البريطانية حتى ظهر لاعب دولي جديد في المنطقة والذي تمثل بالدولة السعودية الثالثة التي أسسها عبد العزيز بل سعود ابتداءً من الرياض عام 1902 حتى شرق الجزيرة العربية عام 1913، لكن السياسة البريطانية نجحت في تحييد المدّ السعودي على إمارات الساحل. أما فيما يتعلق بقطر ففي عام 1913 أرسل المقيم البريطاني في الخليج تحذيراً إلى عبد العزيز آل سعود ينبهه فيه من عواقب

¹ James Onley, Britain's Informal Empire in the Gulf, 1820-1971, Journal of Social Affairs, Volume 22, Number 87, Fall 2005, p 31-32

² James Onley, Britain and the Gulf Shaikhdoms, 1820-1971, the Politics of Protection. Center for International and Regional Studies, Georgetown University, 2009, p 3.

³ صادق الطلو، " السياسة البريطانية تجاه المشيخات في الساحل العُماني من المعاهدة الدائمة 1853-1892م" مركز الوثائق التاريخية، مركز عيسى الثقافي، مجلد 27، عدد 53، 2008، ص 96-98.

⁴ للمزيد حول موقف الشيخ جاسم من الحملة البريطانية على الأحساء أنظر: إبراهيم شهاد، جاسم الكبير وسياساته في فرض الشخصية الاستقلالية لإمارة قطر (دراسة تحليلية)، أبحاث الندوة التاريخية المصاحبة لاحتفالات اليوم الوطني لدولة قطر، الدوحة، دار الكتب القطرية، 2008.

⁵ عمر القرالة، " دور بريطانيا في إنهاء الوجود العثماني في قطر عام 1915م، المجلة الأردنية للتاريخ والآثار، مجلد 12، عدد 2، 2018، ص 66-70.

التعرض لقطر مع التأكيد على أن بريطانيا ستحافظ على استقلال قطر تحت حكم أسرة آل ثاني¹، ويتضح أن بريطانيا قد تلاقت بسياستها مع طموح ابن سعود بالتوسع في المنطقة، ولتثبيت تلك المصالح المشتركة عملت بريطانيا على توقيع اتفاقية دارين (القطيف) مع عبد العزيز آل سعود في 26 ديسمبر 1915²، التي أطلقت يده بالتوسع في الجزيرة العربية باستثناء الساحل الشرقي، وكان ذلك أول اعتراف دولي بمملكة ابن سعود والتي مكنته لاحقاً من ضم الحجاز بعد خلاف بريطانيا مع حليفها الشريف الحسين بن علي عام 1926³، حينها اطمأنت بريطانيا على مصالحها في شرق الجزيرة وإمارات الخليج العربي، كما ارتاحت للحماية العسكرية والمعنوية التي وفرها ابن سعود للقوات البريطانية أثناء احتلالها للعراق ضمن مجريات الحرب العالمية الأولى، ومنعه لإعلان الجهاد المقدس ضد قواتها الغازية في مواجهة الجيش العثماني.

- العامل الداخلي: ما زاد من تعقيد مسألة ترسيم الحدود إضافة إلى نهج وسياسة بريطانيا في المنطقة خلال 1820 – 1971 هو الأوضاع الداخلية التي مر بها الخليج العربي الذي جعل من إمكانية ترسيم الحدود فيما بينهما أمراً ليس سهلاً في غالب الأحيان، والذي تمثل بالنواحي التالية:
- الولاء ومفهوم السيادة، حيث اعتمد حُكَّام الخليج في تحديد المناطق التي تدخل ضمن سيادتهم على مفاهيم متقلبة، مما أحدث حالة من التغيير الدائم في العديد من المناطق التي تخضع لسيادتهم أو تكون خارجها، فالدولة السعودية اعتمدت مبدأ الحق التاريخي في ادعاءاتها ومطالباتها بترسيم حدودها⁴،

كذلك الأمر البحرين حينما ادعت بان الزبارة وحوار وغيرها من الجزر أراض بحرينية بحكم العلاقة التاريخية التي تربطهم بقطر والتي بدورها اعتبرته مناف للحقائق، بحكم آل خليفة أنفسهم من القبائل التي هاجرت إلى شبه الجزيرة القطرية في النصف الثاني من القرن السابع عشر قادمين من نجد في الجزيرة العربية ضمن موجة هجرة العتوب وغيرها من القبائل إلى شرق

¹ C. COX TO IBIN SAOOD, 11 SEP 1913, A.B.D. VOL 14. P 233.

² عبد العزيز إبراهيم، السلام البريطاني في الخليج العربي 1899-1947 دراسة وثائقية، الرياض، دار المريخ، 1981م، ص 161-206

³ الحسين بن علي الهاشمي (1854-1931) شريف مكة 1908-1917م وملك الحجاز 1917-1924م قائد الثورة العربية الكبرى ضد الدولة العثمانية في عام 1916م. للمزيد حول موقف بريطانيا من الشريف حسين أنظر: أحمد العرامي، دور بريطانيا في الصراع الهاشمي السعودي، مجلة جامعة الأندلس للعلوم الإنسانية والاجتماعية. مجلد 11، عدد 7، 2015.

⁴ جي إي بيترسون "السيادة والحدود في دول الخليج: تسوية الحدود" في: تقرير موجز عن بعنوان: علاقات الخليج الدولية. مركز الدراسات الدولية والإقليمية كلية الشؤون الدولية بجامعة جورجتاون. قطر. 2010، ص 5.

الجزيرة العربية حتى شمال الكويت، إضافة إلى أن المنطقة تعاقب على حكمها الدولة العثمانية والحوالد قبل قيام الدولة السعودية الأولى.¹

● الولاء القبلي، الذي استند عليه بعض المشايخ في اثبات سيادتهم، حيث استند الشيخ جاسم في ضمه خور العديد إلى قطر باعتبار أن قبيلة القبيسات التي انشقت عن أبو ظبي وأقامت في خور العديد قد أعلنت تبعيتها الضمنية برحيلها عن منطقة العديد ولجؤها إلى قطر لتفادي الهجوم من قبل شيخ أبو ظبي الذي كان مسندا من قبل بريطانيا، إلا أن عودة قبيلة القبيسات إلى أبو ظبي جعل بريطانيا تتجه وبشده على إخراج العديد من حدود شبه الجزيرة القطرية وفق تصريح رسمي من الحكومة البريطانية عام 1905². وقد كان من المعروف أن الولاء لدى القبائل البدوية كان في المنطقة التي تسكنها، ولم يتعدى الاعتراف بالتبعية ولو بشكل اسمي لأحد الشيوخ أو دفع الزكاة إليه وبعض الضرائب الأخرى كضريبة الخاوة مقابل الحماية³ والتي اتسمت بالتقلب والتبدل تبعا لصراع القوى في المنطقة.

● حداثة الوعي والتكوين السياسي: إذ تعتبر جميع الدول الناشئة في منطقة الخليج العربي جديدة العهد بمفهوم الدولة الحديثة وحدود السيادة ومعناها، كانت طبيعة تكوينها تنشأ لاعتبارات قبلية بحتة، ولم يكن في ذهن الحكام أي معنى للدولة وضرورة ترسيم حدودها وفق الاتفاقيات الثنائية التي صودق عليها دولياً، والذين استسلموا للرؤية البريطانية في مسألة تحديد مناطق نفوذهم، فكان من المتوقع نشوء خلافات جذرية حول ترسيم حدود تلك الدول لحظة حصولها على الاستقلال. ولم يقتصر الأمر على الحكام أنفسهم، بل تعدى ذلك إلى السكان (القبائل)، التي وجدت نفسها فجأة أمام معطيات جديدة وخيارات لم تعهدها من قبل والتي تنوعت بين: المصلحة، والامتداد القبلي، والولاء التاريخي، والحرف ومصادر الرزق، ومجال الترحال والتنقل. إضافة إلى عدم اكتراث حكام الخليج العربي وبشكل مبكر في توثيق وأرشفة الوثائق التي تُثبت علاقتهم بالأراضي التي ادّعوا بأنها تدخل ضمن سيادتهم، فالسعودية التي لطالما أكدت بأن واحة

¹ عبد القادر القحطاني، دراسات في تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر، الدوحة، المجلس الوطني للثقافة والفنون والتراث، 2008، ص 62-70.

² القرالة، المرجع السابق، ص 68.

³ James Onley, Britain and the Gulf Shaikhdoms, 1820-1971, Op, Cit., p 2.

البريمي كانت تاريخياً تتبع لسيادتها، لم تجد دليلاً موثقاً في سجلاتها يربطها في هذه المنطقة إلا بعض المراسلات التي تعود لعام 1935.¹

● طبيعة السكان على جانبي الحدود: من حيث اللغة والدين والمذهب والعادات والتقاليد والحرف التي جعلت من مسألة الترسيم بين الدول وتحديد أمر غير سهل، وذلك لتعود غالبية القبائل على التنقل والترحال من جنوب عُمان حتى شمال الكويت، كما ان العاملون الساكنين في المدن الساحلية والذين لم يمنعهم من ممارسة التنقل والرعي في مناطق شرق الجزيرة العربية في غير مواسم الغوص. كذلك ظهور حالات هجرات قبائل كاملة لتبتعد عن هيمنة أسرة حاكمة مثل هجرة قبيلة آل بن علي التي هاجرت من البحرين إلى الزبارة عام 1895 بعد استئذان الدولة العثمانية للإقامة في قطر هروبا من حالة البطش التي عاشتها القبيلة في فترة حكم الشيخ عيسى بن علي آل خليفة (1869-1932).²

● ضعف الإمكانيات الأمنية وانعدام الخبرات الهندسية: عرف في إمارات الخليج العربي مبدأ التخوم Frontiers بديلاً عن الحدود Boundaries في تحديد مناطق سيادتها³، وذلك لعدم وجود إمكانيات هندسية وخبرات قادرة على رسم الخرائط وتعيين نقاط حدودية تثبتها على الأرض، ولهذا قبلت الإمارات بحدودها مؤقتاً وفقاً لمبدأ التخوم الذي كان صالحاً لما قبل تأسيس الدولة الحديثة لكون أن الأرض كانت ليست ذا جدوى اقتصادية حينها، الأمر الذي أدى إلى تراكم مشكلات كيفية ترسيم تلك التخوم وتحويلها إلى حدود صارمة فيما بعد. فكان لطبيعة التكوين القبلي لمشيخات الخليج العربي في فترة ما قبل اكتشاف النفط، وقلة عدد السكّان في بعضها، وضعف الإمكانيات المادية لدى أغلبها، مع عدم توفر قوّات أمنية أو جيوش لحراسة الحدود، دوراً في عدم تعيين الحدود وتثبيتها على الأرض، حيث لم تبدأ بريطانيا بالتفكير نحو تأسيس قوات مسلحة وحرس حدود في إمارات الخليج العربي إلا قبل انسحابها من المنطقة بقليل والتي تمثلت بقوة متواضعة (قوة ساحل عمان Oman Levies) التي أسست عام 1951 بـ 70 جنياً والتي انتهت عام 1970 بـ 1504 جندي، وهي قوة لم يكن بمقدورها

¹ محمد العيدروس، الحدود العربية – العربية في الجزيرة العربية، دبي، دار الكتاب الحديث، 2002، ص 41

² القحطاني، المرجع السابق ص 28.

³ العيدروس، المرجع السابق، ص 14

ضبط الحدود بين الامارات المتنازعة فيما بينها لضم ما تقدر عليه من اراض على حساب ما جاورها من إمارات.¹

● اكتشاف النفط: لم تكن النواحي البرية ضمن اهتمام بريطانيا وحكام الإمارات كما الأرض الصحراوية قبل اكتشاف النفط، إلا أن اكتشاف النفط في ايران (1908) والبحرين (1932) والسعودية (1935) والكويت (1938) وقطر (1940) وأبو ظبي (1958) وعُمان (1964) جعل مسألة ترسيم الحدود ذات معنى وقيمة بالنسبة لبريطانيا ولحكّام الخليج على السواء²، مثال على ذلك جزر حوار المحاذية لقطر والتي لم تكن ذات أهمية وقيمة كبيرة بالنسبة للبحرين وقطر قبل عام 1936، والتي شكلت إحدى أهم بؤر الصراع الخليجي- الخليجي في القرن العشرين، حينها لعبت الشركات البريطانية المتنافسة دورًا في تأجيج النزاع من خلال رغبتها في تحديد تبعية الجزر لتحديد الطرف الذي ستعقد معه اتفاق الامتياز وفق المصالح البريطانية لا وفق الحق والعدل وطبيعة الجغرافيا أو التاريخ³. حيث فرضت بريطانيا اتفاقية الترسيم بين سلطنة مسقط وإمامة عُمان عام 1920 لن بعد اكتشاف النفط في المنطقة تراجعت عنها الأمر الذي أدى الى اشعال الحرب بين طرفي المعاهدة عام 1957.⁴

● العامل الجغرافي: تُعتبر الجغرافيا الطبيعية أحد أقدم وأهم العوامل التي ساعدت الشعوب في ترسيم حدودها السياسية، حيث سهّلت عملية نقل الاحداثيات من الخرائط الى وقائع على الأرض، ويبدو أن تشابه التضاريس في منطقة شرق الجزيرة العربية، واتساع رقعة المملكة العربية السعودية، وتشعب حدودها البرية والبحرية، وعدم وجود معالم جغرافية كالأنهار أو سلاسل الجبال في عموم المنطقة، قد كان عائقا اضافيا في مسألة ترسيم الحدود بشكل واضح ودقيق، وهي طبيعة جعلت من القبائل أشبه ما تكون بدولٍ مُتحركة على جانبي الحدود بحثا عن الماء والمراعي، وتفضيلهم أحيانا السفر البحري الى الدول المجاورة على السفر

¹ سيف البداوي، التاريخ العسكري للقوات المسلحة الإماراتية قبل قيام اتحاد الامارات العربية المتحدة، جامعة عين شمس، كلية الآداب، حوليات آداب عين شمس، مجلد 35، 2007، ص ص 93-112.

² James Onley, Britain and the Gulf Shaikhdoms, 1820-1971, Op, Cit., p 11

³ R.Q., vol.6(1935-1949),L/P&S/12/3895,(6.01), from The Adviser to the Government of

Bahrein(Dalrymple Belgrave, to His Britannic Majesty's Political Agent, Bahrein. Bahrein, Dated, Safer 6, 1355, April 28, 1936.p7.

⁴ فاضل الحسيني، الدور البريطاني في عقد اتفاقية السيب عام 1920 بين سلطان مسقط والامام في داخلية عُمان، الرباط، مجلة كلية الآداب والعلوم الإنسانية، جامعة محمد الخامس، عدد 9، 1996.

البرّي الداخلي، لكثرة الصعوبات التي واجهوها في تنقلهم عبر الصحراء، مثل قبيلة الدواسر التي أقامت في جزر حوار القطرية، والتي فضّلت الرجوع إلى البحرين في تعاملاتها وأنشطتها الاقتصادية، على الرغم من محاذاتها برياً لقطر¹، وهو ما أحدث خلافاً في تحديد هوية هذه الجزر لاحقاً.

3.2 العوامل الخاصة بالنزاعات الحدودية لدولة قطر مع جاراتها

وهي العوامل التاريخية التي مرت بها دولة قطر و الاحداث التي أدت الى نزاعات حدودية مع الدول التي لها حدود مشتركة و التي أدت في بعض الأحيان الى نزاعات مسلحة او تدخلات خارجية لوقف هذا النزاع او توقيع معاهدة حدودية جديدة وهي على النحو التالي

3.2.1 النزاع القطري - البحريني

بني النزاع بين البحرين وقطر على أساس الحقوق التاريخية التي تطالب بها البحرين وترفضها قطر حيث اعتمدت البحرين في مطالباتها على حق آل خليفة في السيادة على شبه الجزيرة القطرية حتى منتصف القرن التاسع عشر، وذلك عندما عملت الحكومة البريطانية على فصل قطر اداريا عن البحرين عام 1868، والتي منعت البحرين من التدخل في الشؤون الداخلية لقطر². وقد تلخص الخلاف بين البلدين حول السيادة القانونية على عدة جزر، وهي: حوار والتي هي عبارة عن مجموعة من الجزر تقع بالقرب من الساحل الغربي من شبه الجزيرة القطرية³ وبين أقصى جنوب جزيرة البحرين، جرادة وهي عبارة عن جزيرة رملية تقع جنوب فشت الدبيل على عمق 5 أمتار، والدبيل عبارة عن كتل صخرية تقع باتجاه شمال غرب قطر⁴، والزبارة الواقعة على الساحل الغربي من شبه الجزيرة القطرية⁵ وجزيرة جنان⁶.

¹ R.B., L/PS/12/3895, Vol.5, (5.10) (1932-1942), summarizing nature of Qatar's Claims from: H. Wightman Esquire, I.C.S., Political Agent, Bahrain. To The Honorable the Political Resident in the Persian Gulf, Bushier. Subject: - Ownership of Hawar Islands. Bahrain, 22 April 1939, p 252-255.

² عبد الجليل زيد مرهون، نزاعات الحدود في شبه الجزيرة العربية، شؤون الشرق الأوسط، ع 12، د.م، مركز الدراسات الاستراتيجية، أكتوبر، 1992.

³ سالم سعدون، جزر الخليج العربي- دراسة في الجغرافية الاقليمية، بغداد، دار الحرية للطباعة، 1981، ص 127

⁴ علي ابراهيم الشبيب، الأسماء الجغرافية للأماكن والمعالم السياحية، قطر، جامعة قطر، دت، ص 295-297.

⁵ سالم مشكور، نزاعات الحدود في الخليج- معضلة السيادة الشرعية، بيروت، مركز الدراسات الاستراتيجية والبحوث والتدقيق، 1993، ص 71.

⁶ صادق سعيد محروس، منازعات الحدود في دول مجلس التعاون الخليجي: ملامحها العامة مع دراسة النزاع القطري-البحريني، والنزاع القطري-السعودي، مجلة جامعة الملك عبد العزيز، مج 8، السعودية، جامعة الملك عبد العزيز، 1995، ص 208؛ الاى عبد الحميد رشادة، "قضايا الحدود البحرينية في عهد الشيخ سلمان بن حمد 1942-1961 (قطر، السعودية، ايران) " دراسة في ضوء الوثائق البريطانية"- رسالة ماجستير غير منشورة، الاردن، كلية الادب- قسم التاريخ، جامعة اليرموك، 2020، ص 5-7.

مع بداية اكتشاف النفط في منطقة الخليج العربي في ثلاثينات القرن العشرين بدأت الدول العربية تتسابق فيما بينها لضم المناطق المجاورة لها، وكانت البحرين من ضمن تلك الدول التي اخذت تضع يدها على الجزر والفسوت¹ المجاور لها، حيث بدأت المشكلة عام 1936 بعد دخول هذه الجزر ضمن دائرة المنافسة بين شركات النفط البريطانية الراغبة في معرفة تبعية هذه الجزر من أجل الحصول على امتياز التنقيب عن النفط بعد ظهور عدة مؤشرات لوجده في المنطقة، حيث بلغ بلغريف Belgrave مستشار حكومة البحرين في 28 ابريل عام 1936 الوكيل البريطاني في البحرين بالمفاوضات القائمة من أجل الحصول على امتياز النفط فوق أراضي البحرين التي لم تضاف بعد امتياز النفط لعام 1925.²

دفعت تلك التطورات الشيخ حمد بن عيسى (1932-1942) لكتابه مذكره توضيحيه للمستشار البريطاني بأن مجموعة جزر حوار هي جزء من البحرين ودعوته لمناقشة مسألة الامتياز النفطي الجديد.³ ثم قدم شيخ البحرين بالتنسيق مع مستشار حكومة البحرين مجموعة من الحجج الداعمة بمطالبة البحرين بملكية الجزر باعتبارها جزءاً من البحرين وليس جزءاً من قطر بتاريخ 14 آب 1938 إلى المقيم السياسي السيد جوردن لوخ Gordon Loch، تمثلت الحجج بوقوع المنطقة ضمن أراضي البحرين التي أقيمت من خلال عملية المفاوضات من أجل استخراج النفط مستندا لوجود رعايا بحرينيين فيها يمتلكون بيوتا من حجر، ومصائد أسماك، حيث خضع هؤلاء الرعايا لسلطة شيخ البحرين القضائية منذ عهد الشيخ عيسى بن علي (1869-1932)⁴، كذلك تشييد الحكومة البحرينية الطرق والتحصينات والرصيف والمنارات وحفر الآبار في الجزر، إضافة إلى تجاهل قطر لوجود الجزر والذي اعتبر اعتراف ضمني منها بتبعيتها للبحرين ومطالبتها بها الا لا اعتقادها بانها ربما تحتوي على النفط⁵، وبناء على ما قدمته البحرين وافقت الحكومة البريطانية على طلب الشيخ حمد.

¹ الفسوت: عبارة عن امتداد بحري تحت الماء، يبرز احيانا على هيئة كتل صخرية عالية تشبه الجزر تكون طافية فوق سطح البحر أثناء الجزر. للمزيد انظر: الشيب، المرجع السابق، ص290

² R.Q, vol.6 (1935-1949), L/P&S/12/3895, (6.01), from The Adviser to the Government of Bahrain, Bahrain (C. Dalrymple Belgrave), to His Britannic Majesty's Political Agent, Bahrain, Dated, Safer 6, 1355, April 28 1936, p7.

³ جبر الخطيب، خالد المقصص، الحرب القطرية البحرينية (1867-1868) دراسة في الوثائق البريطانية، بحث مقبول للنشر، مجلة أبحاث اليرموك، ص4

⁴ وداد خضير الشتيوي، النزاع البحريني القطري حول جزر حوار (1938-2001)، مركز دراسات البصرة والخليج العربي، مج 33، ع 1، 2، العراق، جامعة البصرة، 2004، ص21-22

⁵ R.B., L/PS/12/3895, Vol.5, (5.10) (1932-1942), forwarding the sheikh of Bahrain's refutation of the Ruler of Qatar's claim, from C. Dalrymple Belgrave, Esquire, C.B.E. Adviser to the Government of Bahrain, Bahrain to His Majesty's Poltical Agent, Bahrain. Dated Shwaal 29 1357, December 22, 1938, p247.

استندت الحكومة البريطانية في موافقتها على كتابات لويمر¹ التي لم يذكر فيها أن جزر حوار مجاورة لساحل قطر أو ذات سيادة قطرية²، كذلك إلى أن قبيلة الدواسر كانت تسكن في حوار منذ القدم، وقد خضعت المنطقة لسلطة البحرين دون أي اعتراض من شيوخ قطر، مما عزز موافقة الحكومة البريطانية بالحاق منطقة حوار بالبحرين.³

وفي 22 ابريل 1939 قدم حاكم قطر الشيخ عبد الله بن جاسم رده على مطالب الحكومة البحرينية إلى المقيم البريطاني في الخليج العربي، والذي بدوره أحالها إلى الوكيل البريطاني في البحرين وايتمان Weightman تضمنت دحضا للمطالب البحرينية⁴ إلا أن الوكيل البريطاني وقف إلى جانب البحرين في مطالبها، وقدم مباشرة دحضا للمطالب القطرية استنادا الى حجج وبراهين تؤكد صحة المطالب البحرينية، نافيا حجة القرب الجغرافي التي استند عليها الجانب القطري كسبب في ملكيتها للجزيرة، ولكونه مقياس غير عملي، اضافة الى توفر عددا من الأدلة التي تظهر بأن الجزر كانت تابعة بصورة مؤقتة أو دائمة على مدة 150 سنة للبحرين.⁵

استمر اعتراف قطر بخضوع حوار للبحرين حتى عام 1947، وقد تأكد هذا الاعتراف عندما ارسل المقيم السياسي في الخليج العربي السيد روبرت هاي Rupert Hay رسالة لشيخ قطر والبحرين يطلب منهما فيها تحديد الخط الفاصل بينهما، وتحديد منطقة جزر حوار التابعة للبحرين.⁶ اما الديبل وجرادة ففي عام 1946 عندما بدأ الحكومة البريطانية تطالب كلا البلدين بإرسال بيان يوضح الممتلكات من جزر وفشوت، أكدت الحكومة البريطانية امتلاكها الفشوت بدليل المنارات التي أمر بإنشائها الشيخ حمد عام 1936 في فشت الديبل والتي قد بنيت على صخرة شمال الفشت الواقعة تحت المياه، وعلى هذا الأساس طلب الشيخ حمد والشيخ سلمان أن تكون المنطقة ضمن ملكية البحرين⁷، وهو ما اوقف السيد بلجريف من عدم ذكر الحكومة البحرينية فشت الجراداة ضمن مطالبها لا اعتبارها ضمن مجموعة فشت الديبل، ولهذا طلب من حكومة البحرين ارفاق قائمة

¹ لوريمر: جون جوردن لوريمر، المقيم السياسي البريطاني في الخليج العربي (1913-1914)، يعتبر كتابه: "دليل الخليج" مصدرا اساسيا لجميع الدراسات التي اجريت عن الخليج منذ الوجود البريطاني. للمزيد انظر: www.qdl.qa

² الشتوي، المرجع السابق، ص 21-22

³ ناظم عبد الواحد الجاسور، اشكالية الحدود في الوطن العربي، عمان، دار مجدلاوي للنشر والتوزيع، 2001، ص 109.

⁴ R.B.,L/PS/12/3895,Vol.5,(5.10)(1932-1942),Summarizing nature of Qatar's Claims from: H.Weightman ,Esquire,I.C.S. ,Political Agent, Bahrain. to The Honourable the Political Resident in the Persian Gulf, Bushier. Subject: - Ownership of Hawar Islands. Bahrain, the 22nd April 1939, p252

Ibid, 22nd April 1939, p 252- 254⁵

⁶ الشتوي، المرجع السابق، ص 21-22

⁷ Qdl.qa, IOR/R/15/2/430, letter from Bahrain Government, Bahrain to A.C. Galloway, Political Agent, Bahrain 18 June 1946, p31

مع تواريخها تبرهن للحكومة البريطانية المطالبات بالفشوت والجزر بين البحرين وقطر¹، وعلى هذا الأساس طلبت الحكومة البريطانية من قطر براهين تؤكد أن مجموعة فشوت الديبل والجرادة تحت ملكية قطر.²

ولم تعترف قطر ابدا بسلطة البحرين على فشوت الديبل وجرادة ولم تحل المسألة إلا عن طريق محكمة العدل الدولية عام 2001.³

أما مشكلة الزبارة فقد تمثل الخلاف عليها بين دولتي قطر والبحرين نزاعا اقليميا أكثر من كونه حدوديا، وذلك لتمسك كلا الطرفين بأحقية السيادة على منطقة الزبارة البرية. فتمثل الموقف القطري باعتبار الجزيرة ملكية قطرية تاريخيا، وقد تنازلت البحرين عن منطقة الزبارة لقطر عام 1937 وذلك بعد منح بريطانيا جزر حوار ارضاء لشيخ البحرين، وأن الجزيرة من الناحية الجغرافية الأقرب لإقليم دولة قطر من إقليم دولة البحرين. بينما الموقف البحريني فقد تمثل بالرفض لمبدأ القرب الجغرافي بكونه غير كاف ليتم الإقرار بأحقية السيادة على إقليم معين، أما تاريخيا تمثل بأن قطر كانت نفسها جزءا من اراضي البحرين ثم انفصلت مكونة امارة مستقلة عام 1868، وبناء على ذلك فإن الجزر تقع ضمن النطاق الاقليمي لدولة البحرين.⁴

وعلى اثر ذلك تدخلت الحكومة البريطانية لحل النزاع بين الدولتين عبر اجراء مفاوضات واسعة بينهما لتقديم حلول ترضي كلا الطرفين، حيث بدأ الوكيل السياسي الكابتن هنكبوثام T. Hickinbotham في 26 يوليو 1941 عندما وصل الى بوشهر بعقد اتفاقيات لإرضاء طرفي النزاع بخصوص الحدود بينهما، وفي عام 1943 ارسل المقيم السياسي الكولونيل بريور C.G. Prior برقية الى سكرتير الحكومة في الهند، يبلغه باجتماعه مع حاكم البحرين؛ وذلك على اثر حظر البحرين عمليات التجارة والسفر الى قطر عبر اراضيها.⁵

وقد قدم السيد هنكبوثام بعض المقترحات التي تضمنت ما يلي:

1- المباني الموجودة في الزبارة ومن ضمنها المسجد المدمر والمقبرة تكون ملكية خاصة

لآل خليفة.

¹ A.B.D, Vol.14, R/15/1/371, letter from Belgrave, advisor, to the Government of Bahrain, Bahrain 8 July 1946, p 33.

² Ibid, letter from A.C. Galloway, Political Agent, Bahrain, to sheikh Abdullah bin Qasim al-Thani, ruler of Qatar, 9 July 1946, p 35

³ مشكور، المرجع السابق، ص122.

⁴ محروس، المرجع السابق، ص 268-270؛ رشادة، المرجع السابق، ص8.

⁵ A.B.Vol.10, R/15/2/205, letter from Lieutenant – Colonel. C.G. Prior Political Resident in the Persian Gulf, at Bahrain, to Mr. O.K. Caroe, Secretary to the Government of India, External Affairs Department, New Delhi, 12 December 1943, p 589

- 2 - تكون ملكية الحصون المدمرة في ابار من قرية الفريحة الواقعة على الشمال الغربي من جزيرة قطر، وقرى أم سيكا، وحلوان، وآل ليشا التي تقع شمال قطر، أم الماء الواقعة على الساحل الغربي القطري، والمحيطة بمنطقة الزبارة ملكية خاصة لآل خليفة.
- 3 - تكون المنطقة بين مجموعة الآبار والحصون المدمرة المذكورة في النقطة (2) والمباني المذكورة في النقطة (1) مجانية ومفتوحة للجميع.
- 4 - عدم وجود أي مطالب أو حقوق لشيخ البحرين مهما كانت على الأرض المذكورة في النقطة (3)، وأن الاتفاقية بين شيخ قطر وشركة امتياز النفط المحدودة (Petroleum Concession Limited) يجب ألا تتأثر.
- 5 - لا علاقة لشيخ البحرين بالقضية العالقة بين رجال قبيل قطر والملك ابن سعود، ويفضل اعطاء ملاحظات لشيخ قطر حسب العرف، وستكون لشيخ البحرين السلطة القضائية على أتباعه في المنطقة المذكورة في النقطة (3).
- 6 - يكون شيخ البحرين مسؤولاً عن البضائع الضرورية الداخلة الى قطر التي ترسل لأتباعه خلال الزبارة، واقتراح تعديل الحصة السنوية المقررة من السكر والحبوب والثياب، ووجود رغبة من شيخ قطر بإقامة مكتب جمركي في الزبارة دون أي اعتراض.
- 7 - عدم بناء أي مبنى جديد في المنطقة (3)، وعدم ترميم أي أبنية قديمة ما عدا المسجد.¹ لكن المقترحات رفضت من كلا الطرفين واستمر النزاع والخلاف بين البلدين لسنوات عديدة تم خلالها العديد من الاتفاقيات الغير منتهية دون التوصل الى حل بشأن قضية الزبارة حتى عام 2001 عندما أعلنت محكمة العدل الدولية قراراً بالإجماع بمنح قطر السيادة الكاملة على الزبارة، بعد تقديم كلا الطرفين دلائل تبين موقفهما من المطالبة². حيث أقرت المحكمة بالإجماع سيادة قطر على منطقة الزبارة، وسيادة البحرين على جزر حوار، مع تمتع سفن دولة قطر بحق المرور البري في البحر الإقليمي للبحرين الذي يفصل جزر حوار عن جزر البحرين الأخرى وفق القانون الدولي العرفي، كما تقر لدولة قطر السيادة على جزيرة جنان وحد جنان إضافة إلى فشت الديبل التي ينحسر عنها الماء عند الجزر، وإقرار لدولة البحرين السيادة على قطعة جرادة.³
- خريطة تبين الحدود النهائية بين قطر والبحرين بعد صدور حكم محكمة العدل الدولية:

¹ Ibid, Report, p 595

² كرم، المرجع السابق، ص247

³ موجز الأحكام والفتاوى والأوامر الصادرة عن محكمة العدل الدولية 1997 – 2002، نيويورك، الأمم المتحدة، منشورات الأمم المتحدة، 2005، ص 176-177

خريطة



قطر والبحرين بعد صدور الحكم (باللغة العربية)

المصدر: مقاتل من الصحراء
[/http://www.moqatel.com](http://www.moqatel.com)

3.2.2 النزاع القطري- السعودي

بدأت دولة سعود بالظهور في الرياض في عام 1902، وقد تشكلت شبه الجزيرة القطرية كمشيخة مستقلة عما جاورها من قوى كآل سعود وآل خليفة قبل ثلاث عقود، فمن عام 1868 وقعت الحكومة البريطانية اتفاقية سلم بحري مع الشيخ محمد بن ثاني (1868-1878) ومنها انتهت تدخلات البحرين بشؤون قطر الداخلية والخارجية، وكانت الحملة العثمانية على الاحساء عام 1871 عدت بمثابة تحول مهم في تكوين قطر السياسي، حينها توجه الشيخ جاسم بن محمد بن ثاني (1878-1913) وأدخل قطر في حماية الدولة العثمانية لاعتبارات سياسية واقتصادية ودينية، حيث ضمن من خلال التبعية تخفيف حدة التدخلات البريطانية في الإمارة،

ومنها سيتخلص من دفع الضرائب إليها، فإنه رأى في الوجود العثماني ضمانه لحماية حدود قطر من هجمات أتباع سعود بن فيصل بن تركي¹ والتي كانت تشكل الخطر الحقيقي على أمن واستقلال قطر، وفي نفس الوقت طي صفحة الادعاءات البحرينية بتبعية قطر أو أجزاء منها لحكمهم، فكانت الدولة العثمانية القوة الوحيدة التي يمكن أن تلبي طموح شيخ قطر بضم خور العديد والزبارة الى أراضي الإمارة.²

وهو ما حدث حيث ضمت الزبارة إلى السيادة القطرية عام 1875، وبدأ حينها القطريون يثبتون أنفسهم في خور العديد على الرغم من وجود معارضة من قبل الحكومة البريطانية. وفي عام 1913 تشكل منعطف خطير في تاريخ شرق الجزيرة العربية بشكل عام وقطر بشكل خاص، فيها وصلت قوات عبد العزيز آل سعود إلى الاحساء، وكما شهد العام وفاة الشيخ جاسم بن محمد وتولى نجله عبد الله الحكم (1913-1949)، وانتهى الوجود العثماني في قطر مع بقاء حامية عسكرية لها في الدوحة لكنها عملت على رسم خط يوضح حدود مملكة ابن سعود الشرقية والذي عرف بالخط



المصدر: ¹ IOR/R/15/1/61 File 73/7 IV (D 25) Anglo-Turkish Negotiations.

الأزرق كما هو موضح في الخريطة.³

لم يكن الخط متوافقا مع طموحات ابن سعود التوسعية لكنه أَرْضَى طموحات الحكومة البريطانية والشيخ عبد الله آل ثاني حاكم قطر، والتي عبر عنها بصراحة في مؤتمر العقير 27 سبتمبر 1922.⁴

¹ بوفاة (الإمام) فيصل بن تركي في عام 1865م دبّ الخلاف بين ولديه سعود وعبد الله على الحكم، والذي انتهى الى اضعاف الدولة وأعطى فرصة للدولة العثمانية لإثبات حضورها العسكري في المنطقة وأخيرا سقوط الدولة السعودية الثانية على يد آل رشيد في شَمَرْ.

² عبد القادر القحطاني، دراسات في تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر، الدوحة، المجلس الوطني للثقافة والفنون والتراث، 2008، ص 14 - 16

³ IOR/R/15/1/61 File 73/7 IV (D 25) Anglo-Turkish Negotiations.

⁴ عبد العزيز المنصور، التطور السياسي لقطر 1916-1949، الكويت، منشورات ذات السلاسل، 1979، ص 77

وكان الرد البريطاني حاسم على لسان بيرسي كوكس بعدم السماح لابن سعود على ضم الاراضي القطرية ومنها عمل كوكس على رسم خط يعتبر وجهه نظر الحكومة البريطانية ولا

يعتبر اتفاقاً يرضى الطرفين فعمل في تعيين حدود قطر والتي تمتد من نهاية الخليج الواقع جنوب البحرين الى الشرق من نباك.¹

وفي عام 1933 توجه شيخ قطر عبد الله آل ثاني الى الرياض بعد تشجيع مستشاره محمد المانع له.² كان ظاهر الزيارة تهنئة الملك عبد العزيز بإعلان قيام المملكة، لكن عبد العزيز طلب منه أن لا يمنح أي امتياز نفطي للشركات البريطانية في الأراضي الداخلية من بلاده وعدم التعدي على ما يمنحه من امتيازات مدينة للدوحة وجوارها، وهجوم القبائل النجدية على المناطق التي تتواجد فيه مصافي شركة النفط، واذا ما أراد الشيخ عبد الله التخلص من هيمنة بريطانيا فعليه منح امتياز النفط لشركة نفط كاليفورنيا الأمريكية.³

ومنها توجه المقيم السياسي في الخليج يطلب من وزير الدولة لشؤون الهند منح الحماية لقطر، وبات واضحاً أن الصراع الحدودي القطري- السعودي هو في الواقع صراعاً بين شركتي النفط المتنافستين: الأولى التي تملك نفط الاحساء Standard Oil of California الأمريكية، والثانية التي سعت للحصول على نفط قطر وهي (Anglo- Persian Company) البريطانية، وفي ذلك الوقت توجه السفير الأمريكي في بغداد بزيارة الرياض ومنها بدأ ابن سعود يلقي تأييد أمريكا في مطالباته بالأراضي القطرية. مما وجه بريطانيا بالتمسك بالخط الأزرق الذي رسمته الدولة العثمانية عام 1913 للهرب من الضغط الأمريكي.⁴ حيث منح الخط الأزرق قطر مساحات أوسع من الواقع، رغم عدم إشرافها على تلك المناطق، وحينما أراد الخبراء الجيولوجيين رسم خريطة قطر أثناء عمليات التنقيب عن النفط في بداية عام 1933 اعتبروا حدود قطر تبدأ من جبل نخش على بعد 10 اميال من بلدة سلوى ليتجه جنوباً بشكل منحنى وصولاً الى نقطة تبعد 8 اميال الى الشمال من فم خور العديد، مبينه السبب بأن هذا هو الخط الذي يمثل وجهة نظر الشيخ عبد الله بن جاسم في حدود إمارته مع السعودية، مستنديين لما ذكره الخبير الجيولوجي وليامسون Williamson الذي التقى الشيخ عبد الله في تلك الفترة، وهو الذي بيّن حدود قطر بنفسه على هذا الشكل، وما يؤكد ذلك قيام أحد كبار موظفي وزارة الخارجية البريطانية ليثويت Laithwaite

¹ المنصور، المرجع نفسه، ص77.

² طالب وهيم، التنافس البريطاني - الأمريكي على نفط الخليج العربي، بغداد، دار الرشيد للنشر، 1982، ص 289.
³ PRO.FO.317-16841, FROM (I.O TO P.G, DECEMBER, 1933

⁴ المرجع نفسه، ص 79 - 80

بكتابة مذكرة الى حكومة الهند بشأن الحدود القطرية مع السعودية، أشار فيها الى أنه " اذا ثبت أن شيخ قطر يعتبر أن الخط المبيّن على خريطة شركة نفط العراق هو حدوده الجنوبية، فان ذلك سيكون مُرضيا ومقبولا من جانب الحكومة البريطانية"، حيث يمكن ضمّ خور العديد الى أبو ظبي وبالتالي عدم نقض اتفاقية الخط الأزرق، لأن ذلك سيكون مدعاة لابن سعود للمطالبة بضمّ كامل الأراضي القطرية مستقبلا، لكنّه رأى أيضاً أن بإمكان شيخ قطر ضمّ تلك الأراضي ما بين حدوده الجنوبية وحتى الخط الأزرق، وأن ذلك سيمنع هجمات البدو من خلالها، أو أن تظلّ منطقة مُحايدة، والأهم أن لا تمنح لابن سعود.¹

كان التقرير الأكثر جدية في مسألة الحدود القطرية السعودية الذي بعته السفير البريطاني في جدة السير رايان Rayan في 6 مارس 1934، والذي أشار فيه الى أنه ما زال بمقدور بريطانيا أن تضمّ الأراضي الممتدة من جنوب قطر وحتى الخط الأزرق الى حدود دولة قطر، بهدف حصر امتياز شركة ستاندرد أويل غرب الخط فقط، مع ذكره الى أن حاكم قطر الشيخ عبدالله يدفع مبالغ سنوية لابن سعود مقابل عدم التعرّض لأراضيه ، وأنه – أي الشيخ عبدالله – لا يبدي ميولا لضمّ أراضي لم يمارس عليها هو أو من سبقه في حكم قطر أيّة سلطة. وهذا ما دفع وزير الدولة لشؤون الهند الى أن يبعث برقية في 27 مارس 1934 الى المقيم السياسي في بوشهر، جاء فيها: الاحتفاظ والتمسك بحدود الخط الأزرق، منح الحماية لقطر على أن تشمل المنطقة الواقعة شرقي الخط الأزرق، مع منح الشيخ عبد الله امتياز التنقيب عن النفط للشركة الإنجليزية الفارسية، والتزام شيخ قطر بتجنب الحديث عن الحدود مع ابن سعود، وإبلاغ الحكومة الأمريكية عن طريق سفيرها في الدولة العثمانية بان الحكومة البريطانية تعتبر الخط الأزرق حدودا شرقية للسعودية.

وحتى قيام الحرب العالمية الثانية عام 1939 لم ترغب بريطانيا بإغضاب ابن سعود وحرمانه من مد نفوذه الى شرق الخط الأزرق حتى الحدود الجنوبية لقطر التي أقرّها ورضي بها الشيخ عبد الله، الا أنها لم تعترف بهذا خشية ان يستغلّ ابن سعود هذا التنازل من جانبها ليمدّ نفوذه الى داخل الأراضي القطرية وإمارات الساحل وعمان. كما كان لعدم استقرار الأوضاع الداخلية في قطر، وظهور بعض حالات التمرد التي قامت بها القبائل البعيدة عن الدوحة التي حرضها ابن سعود ، ورفض بريطانيا إمداد الشيخ عبد الله بالأسلحة والرشاشات والسيارات المُصفّحة التي طلبها، جعلت الشيخ عبد الله غير راغبا بمدّ حدود دولته الى ما هو أبعد من سلوى شمالا وخور العديد جنوبا.² إضافة إلى الحضور الأمريكي من خلال شركات التنقيب عن النفط، وزيادة قوّة ابن

¹ المنصور، المرجع السابق، ص 82 – 83.

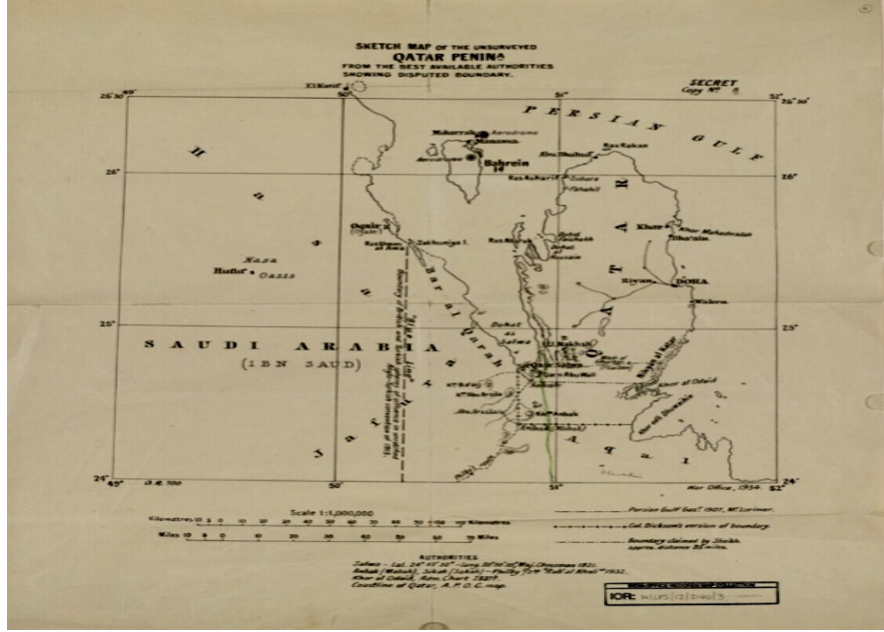
² بني سلامة، السياسة القطرية تجاه حل النزاع الحدودي مع المملكة العربية السعودية 1913 – 1992، ص 12

سعود الى تراجع بريطانيا عن سياستها تجاه قطر، ابتداء من ترسيم حدودها مع السعودية، وانتهاء بتوقيع اتفاقية لتجديد حمايتها عليها لتشمل الواجهة البرية، التي هدفت لتحديد المناطق التي تدخل ضمن حمايتها في مواجهة الخطر العسكري السعودي المحتمل، وكذلك الحد من هيمنة الشركات النفطية الأمريكية، إضافة الى طمأنة الشيخ عبد الله وتهئية مخاوفه من هجوم سعودي، لضمان موقفه الى جانبها بعيدا عن تأثير ابن سعود¹. وقد كان ضعف سلطة حُكَّام قطر وعدم اهتمامهم بمدِّ سلطتهم غرباً وجنوباً بجعل حدود قطر الجنوبية تبدأ من دوحة سلوى شمالاً مروراً بآبار سكاك ونباك وصولاً الى نقطة شمال خور العديد، مما يعني أن منطقة خور العديد تقع ضمن حدود أبو ظبي، ويبدو حينها قد استقر الوضع على ذلك بدليل ما أورده لوريمر J.G Lorimer في دراسته "دليل الخليج" على الرغم من محاولة المقيم البريطاني حثَّ الشيخ عبد الله آل ثاني على عدم التسليم بذلك، ففي 6 ابريل 1934 بعث المقيم ببرقية مفادها أن وجود الإخوان في سكاك ونباك لا يتعدى بيوت صغيرة من الشعر، وأن دفعهم الزكاة لابن سعود لا يمثل اعترافاً اختياريابسيادة أو سلطة ابن سعود على تلك المناطق.²

خريطة توضِّح تباين الآراء حول الحدود بين قطر والسعودية حتى قيام الحرب العالمية الثانية³

¹ بني سلامة، المرجع نفسه، ص 12

² المنصور، المرجع السابق، ص 93



المصدر : مكتبة قطر الوطنية

وقد أشارت المراسلات والمباحثات المتبادلة حتى تلك الفترة بين كل من: الشيخ عبد الله، ابن سعود، المقيم السياسي في بوشهر، وزير الدولة لشؤون الهند، السفير البريطاني في جدة، شركة ستاندرد أويل الأمريكية) الى أن بريطانيا ظلت متمسكة بالخط الأزرق باعتباره نهاية حدود دولة ابن سعود الشرقية¹، وأن الشيخ عبد الله كان رافضا بضمّ مناطق أخرى الى حدود امارته خشية إغضاب ابن سعود، الذي كان بإمكانه إما شقّ هجوم على أراضيه أو إثارة القبائل ضده، وأن تمسك بريطانيا بالخط الأزرق كان نابعا من رغبتها في تثبيت حقوق سيادتها على طول ساحل الخليج لمواجهة القوى والشركات الدولية التي بدأت تنافس بريطانيا في منطقة الخليج العربي، وان إصرار الشيخ عبد الله على عدم مدّ سلطته غربا وصولا الى الخط الأزرق قد أصابها بالإحباط.

حينما عبّر الوزير البريطاني المفوض رايان في جدة بشكل صريح لمبعوث السعودية للتفاوض حول الحدود بأنه من الضرورة أن تكون حدود قطر من قصر سلوى الى خور العديد، الذي سيدخل ضمن الحدود المشتركة بين أبو ظبي وقطر وليس السعودية، اذ ان تبعية تلك المنطقة للسعودية سيعني انها الجار الوحيد لقطر، وهذا سيجعل الامارة شبه تابع محكوم للملك عبد العزيز. ومن توقيع اتفاقية بريطانيا تجديد حمايتها على قطر، وحصول شركة النفط الإنجليزية الفارسية (شركة نفط العراق) على امتياز التنقيب في الأراضي القطرية الخاضعة للحماية البريطانية، انتقلت عام 1935 مفاوضات ترسيم الحدود القطرية - السعودية الى مستوى جديد من

IOR/L/PS/12/ 2129¹

Ibid, IOR/W/L/PS/12/2140²

الجديّة، بإصرار ابن سعود الى أن حدود دولته تصل الى جبل نخش شمال سلوى وخور العديد جنوباً، واصرار بريطانيا على ادخال تلك المناطق ضمن حدود قطر وأبو ظبي، مع ضمان عدم تنازل الشيخ عبد الله لابن سعود عن اية أراضي فقد عملت على توجيه تحذير لشيخ قطر بأن تكون اتصالاته مع ابن سعود خالية من بحث أية أمور تتعلق بترسيم الحدود او امتياز النفط، ولحرصها على استمرار علاقاتها الجيدة مع ابن سعود خاصة فقد خشيت بسياستها تلك أن يلجأ ابن سعود الى اعلان رفضه للسياسة البريطانية في فلسطين، فعملت محاولة استرضاءه بدعوه بصفقات سلاح بدفعات مؤجلة، متمدة إطالة أمد المفاوضات معه أملاً في أن يكون خليفته أقل تشدداً.¹

لكن في الوقت نفسه رفضت بريطانيا منح ابن سعود المزيد من الأراضي شرق (الخط الأزرق) فعملت على قطع أراضي قطر الحيوية وتمنحها للبحرين، ففي 16 يونيو 1939 وأقرت بريطانيا بتبعية جزر حوار وفشت الديبل وجنان الى البحرين، وهو ما سيجعل موقف قطر في غاية الصعوبة، وتبين من هذا التصرف أن دفاع بريطانيا عن الحدود القطرية السعودية هو في الحقيقة دفاعاً عن امتيازات شركات النفط البريطانية في مواجهة الشركات الأمريكية، وفي الطرف الاخر نجدها تتهاون بالمطلق في حدود قطر مع البحرين، بحكم أن الشركات التي ستحصل على امتيازات التنقيب في تلك الجزر البريطانية، وهو الذي سينعكس سلباً على صلابة الموقف القطري في مواجهة شهية ابن سعود التوسعية، الذي كان من مصلحة قطر في تلك الفترة استمالتة أو على الأقل عدم إغضابه أملاً في نيل تأييده لقضيتها الحدودية في مواجهة البحرين.²

وقد أدت ظروف الحرب العالمية الثانية 1939-1945 الى توقّف المباحثات البريطانية – السعودية – القطرية حول ترسيم الحدود، ومع انتهاء الحرب حتى استأنفت الدول جولات المباحثات مُجدداً، مع مراعاة المتغيرات الدولية التي أفرزتها حقبة ما بعد انتهاء الحرب، وزيادة الدور الأمريكي، وتراجع التأثير وحدّة المنافسة البريطانية مقابل مشاريع شركات النفط الأمريكية التوسعية في منطقة الاحساء، التي اثبتت النتائج توفر النفط فيها بكثرة، إضافة الى ظهور مشكلة حدودية أخرى لقطر مع البحرين لا تقلّ خطورة عن مشكلتها مع السعودية.³

وفي عام 1956 عقد اتفاق ترسيم الحدود بين قطر والسعودية أو ما يُعرف ب (اتفاق الرياض) الذي عرف بكونه تسوية أقرب من أن يسمى اتفاق دولي، ففي 4 سبتمبر 1965 نتيجة للمُستجدّات التي بدأت على الساحة الإقليمية، وعدم وضوح حدود امتيازات شركات التنقيب عن البترول بين قطر والسعودية، فقد جرى التوقيع في الرياض على اتفاق يُوضّح الحدود البرية

¹ بني سلامة، المرجع السابق، ص 14

² المرجع نفسه، ص 15

³ المرجع نفسه، ص 15

والبحريّة بين الدولتين، كما هي واضحة ضمن الخطّ الأسود في الخريطة أعلاه، فوقّعها عن الجانب السعودي أحمد اليماني وزير البترول والثروة المعدنية في ذلك الوقت، وعن الجانب القطري وقّعها الشيخ خليفة بن حمد نائب الحاكم ووليّ العهد في ذلك الوقت، حيث نصّت المادة (1) " على تقسيم دوحة سلوى مُناصفة بين البلدين بطريقة المسافات المُتساوية من الساحلين، وبالنسبة للتعاريج يؤخذ خط مُستقيم قدر الإمكان". وحدّدت المادة (2) " النقاط الجغرافية الخاصة بتحديد الحدود المُشتركة بين الدولتين". أما المادة (3) فقد نصّت على " اختيار مشترك من الدولتين لشركة عالمية متخصصة للقيام بعمليات وضع ترسيمات للحدود بين البلدين"¹.

وبسبب عدم وجود خرائط مُصاحبة للاتفاق فقد عادت قطر وتنازلت عن شريط حدودي آخر للسعودية، ويمكن هنا الإشارة الى أن الموقف البريطاني كان حيادياً الى حدّ ما، مع ميل أكثر لإرضاء السعودية، كذلك كان من المُستغرب أن توقّع قطر على اتفاقية لترسيم حدودها دون وجود لجان فنيّة يُفترض أن تكون قد أنهت أعمالها مُسبقاً، وقامت بترسيم الحدود وفق خرائط تمّ التوافق عليها من الجانبين، وهو ما لم يحدث حتى تاريخه، مما أدّى لاحقاً الى تجدد النزاع، كما يلاحظ غياب أبو ظبي عن الاتفاق على الرغم من مصالحها وحدودها المُشتركة مع قطر والسعودية في جزء من المنطقة مثار النزاع.²

حتى سبتمبر 1971 لم تكن دولة قطر مالكة لأية قرارات سيادية تتعلق بحدودها أو علاقاتها الخارجية، أو حتى القدرة على اللجوء الى المنظّمات الدولية أو الانخراط في عضويتها في ظل الحماية البريطانية لها حتى ذلك الوقت مثل بقية دول مجلس التعاون الخليجي باستثناء السعودية. فكان لتذبذب الموقف البريطاني وبطنه تجاه ترسيم الحدود القطرية - السعودية مؤثراً بشكل فاعل في عدم إصرار قطر على مدّ حدودها الى الخط الأزرق، خاصة في ظلّ التدخل الأمريكي لمصلحة السعودية، وتراجع الدور البريطاني، وضعف الإمكانيات لإحكام السيطرة على تلك المناطق.³ وفي عام 1992 نجحت السياسة الخارجية القطرية في عهد الشيخ خليفة بن حمد في تحجيم التدخلات السعودية في أراضيها، وبات من الصعب على السعودية أن تعيد الكرة بسبب الزخم السياسي الذي بلغته قطر على المستويين الخليجي والعربي.⁴

¹ خالد أحمد عثمان، " ملامح اتفاقية الحدود السعودية القطرية والقيمة القانونية لتسجيلها" 8 مارس 2009. جريدة العرب الاقتصادية الدولية.

http://www.aleqt.com/2009/03/28/article_208643.html

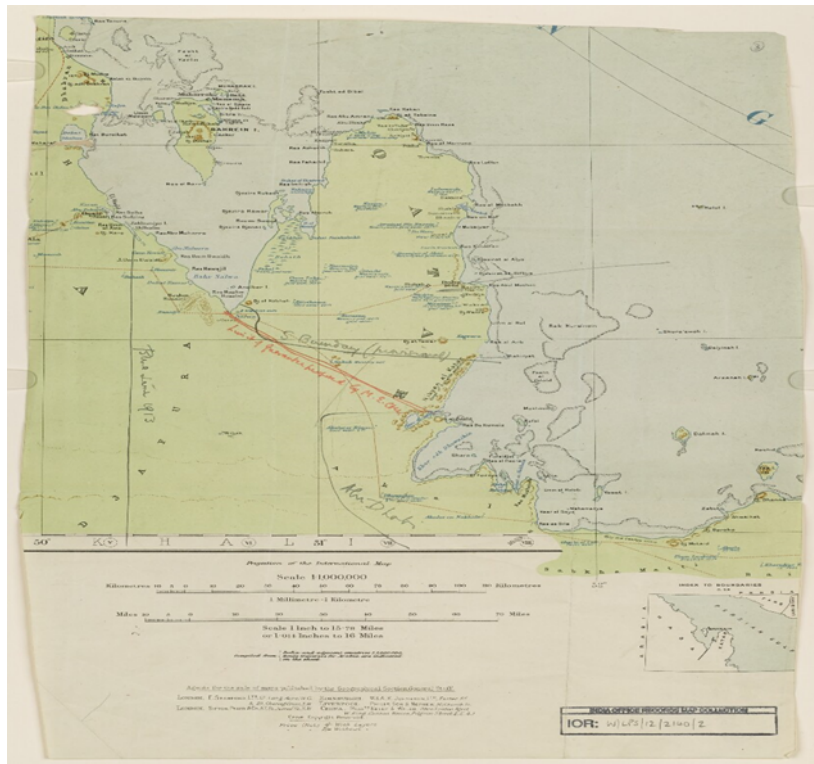
² - لم يتم إيداع نسخة من اتفاقية الحدود بين قطر والسعودية الا في تاريخ 2009/3/21م لدى هيئة الأمم المتحدة في نيويورك، إضافة الى الوثائق ذات الصلة بها ومنها الخريطة النهائية لترسيم الحدود التي اعتمدها الدولتان.

³ - بني سلامة، المرجع السابق، ص 21 - 21

⁴ المرجع نفسه، ص 21

وقد توجهت السعودية في عمل العديد من المفاوضات مع دول الساحل الشرقي لتسوية خلافاتها الحدودية، وبعد اصرارها على امتداد حدودها الى خور العديد ورفض بريطانيا لهذا الأمر، استطاعت السعودية اقناع الامارات بالتنازل عن هذا الجزء من سيادتها الى سيادة السعودية في اتفاقية 1974. وعلى اثر هذا حولت السعودية المنطقة الى قاعدة بحرية لها، مما اثار احتجاج قطر التي اعتبرته بأنه محاولة لسد طريقها ومنعها من أي اتصال تجاري مباشر مع دولة الامارات، ومنها اندلعت حادثة الخفوس خلال قيام قوة عسكرية سعودية باحتلال مركز الخفوس القطري عام 1992، ثم اعلنت قطر وقف العمل باتفاقية عام 1965 وتوجيه تهم الى السعودية بأنها سعت الى رسم 70 % من حدودها مع قطر خلافا للاتفاقية. وبعد سلسلة من المفاوضات بين الدولتين عهد الى احدى الشركات الفرنسية مهمة اعداد خرائط نهائية لترسيم الحدود بين الدولتين، وفي عام 1999 تم ترسيم الحدود النهائي بينهما.¹

خريطة توضح الترسيم النهائي بين قطر والسعودية.



المصدر: مكتبة قطر الوطنية <https://iiif.qdl.qa/>

3.2.3 النزاع القطري- الإماراتي

¹ الجاسور، المرجع السابق، ص 91 - 96

اعتبرت العلاقة بين قطر وأبو ظبي نموذجا منفردا لتأثر كل منهما بالقوة العظمى في ذلك الوقت، حيث ساندت الحكومة البريطانية ابو ظبي بينما قطر ساندتها الدولة العثمانية، وقد حاول كل طرف منهما بالاستعانة بهما لتحقيق الهيمنة على منطقة الخليج العربي. وقد دخلت قطر وأبو ظبي في حرب استمرت لمدة عشر سنوات لخلافهما على منطقة العديد، فقد رأت أبو ظبي بأنها الأحق بالمنطقة استنادا على أساس تاريخي بمساعدة بريطانيا وذلك عندما رأت بأن حملة الإحساء وصلت إلى قطر وعليها بدأت انظارها تتجه نحو الساحل الجنوبي من الخليج العربي متمثلا في إمارات ساحل عمان.¹

يرجع تاريخ القضية إلى أوائل القرن التاسع عشر، فقد أصبحت قطر بين 1820 – 1930 موطنًا لجميع القبائل التي تمردت على شيخ أبو ظبي الذي بدوره توجه وتحالف مع قبائل البحرين ضد قبائل قطر، وكان من أبرز القبائل المتمردة قبيلة القبيسات والتي هي إحدى فخذ بني ياس في أبو ظبي التي تمردت على حكام أبو ظبي وهربت إلى قرية من أعمال قطر، حينها سعت الحكومة البريطانية في بداية المشكلة إلى محاولة منع هجرة القبيسات من أبو ظبي لكن عندما استقرت القبيلة في العديد عارضت بريطانيا رغبة حاكم أبو ظبي في ضم العديد واعتبرته تابعا لقطر وفق اتفاقيتها معها عام 1868.

لكن عندما عرفت الحكومة البريطانية ممارسة لأهل العديد أعمال القرصنة، عملت على قمع سكان العديد بمعاونة من حاكم أبو ظبي، ثم بدأت الحكومة البريطانية تؤيد حاكم أبو ظبي في ضمه للعديد إلى أراضيه بمن فيها من أفراد قبيلة القبيسات خصوصا بعد توجه الأتراك لحملتهم نحو الإحساء والتخوف الشديد من توجه ولاء القبيسات لا للدولة العثمانية، مع رغبة الحكومة البريطانية الشديدة في فرض سيطرتها حتى مشارف قطر لتتمكن من الوقوف في وجه المد السعودي. ولقد تجدد النزاع بين سكان العديد وحاكم أبو ظبي عام 1877 عندما غادرت قبيلة القبيسات العديد واستقرت في أبو ظبي عام 1880 بعد عفو حاكم أبو ظبي عنهم، لكنهم بهذا الأمر تركوا مشاكل تبعية المنطقة بين قطر وأبو ظبي.²

وقد استمر الخلاف بين قطر وأبو ظبي فترة طويلة بسبب الدعاوي المتعارضة من كلا الطرفين على عدة جزر تقع في المنقطة الفاصلة بين حدودهما البحرية، والجزر هي: حالول، الاصحاط، شرعوه، دينية، ياسات، حيث تمتلك أبو ظبي حوالي مائتي جزيرة في المنطقة الممتدة من قطر حتى مسندم. ويقع بين ساحل قطر الشرقي وساحل إمارة أبو ظبي الغربي مجموعة من

¹ المرجع نفسه، ص 165 – 166.

² عبد الله الأشعل، قضية الحدود في الخليج العربي، القاهرة، مركز الدراسات السياسية والاستراتيجية، 1978، ص 65-66

الجزر، هي: حالول، داس، شراعوه، دينيه، أرزنه، دلما، سير بني ياس، الياسات، غاغة، القفاي، المهيمات، مكاسب، الاصحاط. فقد كان يسكن الجزر جماعات من المحاربة والقببسات والمزاريع، وقد كان للشيخ شخبوط بن سلطان ممثل دائم له في جزيرة دلكا.¹

وفي عام 1913 اعترفت بريطانيا بملكية جزيرة حالول لأبو ظبي، وأبلغت الحكام في رفع العلم على الجزيرة، وفي عام 1933 ارسل المقيم السياسي في الخليج العربي رسالة الى مدير الشركة الانجلو ايرانية مقترحا بعمل مسح جيولوجي لجزيرة حالول، وذلك لوجود تقرير يفيد باحتمالية وجود نفط فيها، ولعدم تحديد ملكية الجزيرة ومنعا لأي مشكلة رأى أن يتم المسح بحرص شديد من خلال زيارات غير مقصودة للسفينة أثناء مرورها بالخليج العربي.²

وفي عام 1969 وجهت الحكومة البريطانية خبيرين لدراسة الخلاف بين قطر وأبو ظبي احدهما الوكيل البريطاني السابق في البحرين السيد شارلز جروت، والأخر هو البروفسور أندرسون استاذ القانون الاسلامي بجامعة لندن، من أجل تقديم توصيات لازمة لحل المشكلة العالقة بين المنطقتين. ومن خلال الدراسة توضح لهما أن جزيرة الدينية جزء من أراضي أبو ظبي بينما جزر حالول وشراعوه جزء من أراضي قطر، ومنحت جزيرة الدينية ثلاثة أميال بحرية حول الجزيرة على شكل هلال داخل الأراضي القطرية.³

اما حقل البندق الواقع على بعد 20 ميلا غرب جزيرة داس المتموضع بين الإماراتين، فقد اكتشف عام 1965 عبر عمليات شركات مناطق أبو ظبي البحرية، وبقي الحقل متنازع عليه، أما المناطق المحيطة فعهدت الإماراتان إلى شركات النفط لاستغلالها، فعملت أبو ظبي على منح منطقتها عام 1953 الى شركة مناطق أبو ظبي Abu Dhabi Areas بينما قطر منحت الامتياز الى شركة زيت قطر عام 1963 . وفي عام 1969 قررت الاتفاقية على عدم تقسيم أو تجزئة حقل بندق، مع إبقاء امتياز شركة مناطق أبو ظبي البحرية التي كانت تعمل فيها من قبل مع اقرار تقسيم عائد النفط المستخرج مناصفة بين الإماراتين، إضافة إلى رسوم وحقوق السيادة مناصفة بينهما أيضا.⁴

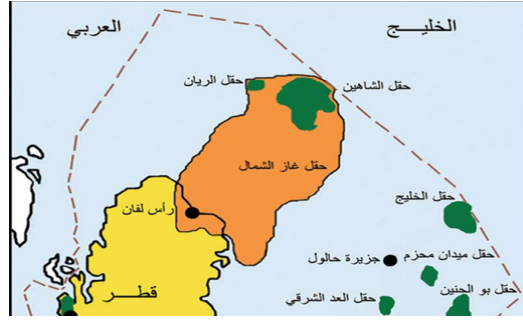
خريطة توضيحية لحقل البندق النفطي:

¹ محمد جمال الحميد، " مشكلات الحدود السياسية بين امارات الساحل (دولة الامارات العربية المتحدة حاليا) وجيرانها 1850-1971" - رسالة ماجستير، الخرطوم، جامعة النيلين، 2007، ص 119.

² الأشعل، المرجع السابق، ص 296

³ محمد محمود السرياني، الحدود الدولية في الوطن العربي، نشأتها وتطورها ومشكلاتها، الرياض، أكاديمية نايف العربية، 2001، ص 167-168

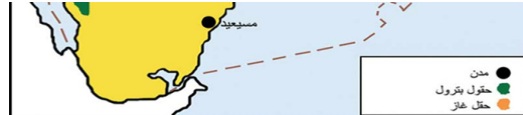
⁴ الأشعل، المرجع السابق، ص 64



رد في

المصدر : <https://www.futureconcepts-lb.com/?p=874>

براً أو جواً، تشكل
والمواصلات، إضافة



منطقة الخليج العربي
مصدر تهديد للنقل

لنظام تسويق المنتجات النفطية وبعض طرق التجارة العالمية، والكثير من نزاعات منطقة الخليج يأخذ فيها بعين الاعتبار تأثير وتأثر النظام العالمي. حيث ان النزاعات الحدودية الجوية منها توجه الدول على تأمين مصالحها الخاصة من خلال سعيها للحصول على القوة والتي تعتبر واحدة من محددات السياسات الخارجية في منطقة الخليج! لذلك يمكن وصف ان بعض مشكلات الحدود ذريعة تستخدمها الدول لإظهار القوة كما حصل عندما فرضت البحرين الحصار الجوي على قطر خلال فترة النزاع بينهما وخلال الأزمة الخليجية مستغلة المجال الجوي الكبير لها الذي منحتة الحكومة البريطانية لها خلال فترة وجودها في الخليج العربي.

¹ علي محمد حسين، مشكلات الحدود في منطقة الخليج العربي – الإطار القانوني والبعد السياسي، جامعة بغداد، ع 56 ، دراسات دولية، ص 179.

الفصل 4: ترسيم الحدود السياسية القطرية وانعكاساتها على المجال

الجوي.

تواجه الدول الصغيرة عددا مختلفا من المصاعب الأمنية خصوصا إذا كانت مجاورة لدول كبرى التي تكون في بعض الأحيان مصدر تهديد للاحتلال أو الإخضاع. اما اذا كانت تقع بين دولتين جارتين كبيرين، فقد تصبح مسرحا لصراعات الكبار، فالدول الكبرى المجاورة للدول الصغيرة غالبا، فالدولة الكبرى تنتظر للدولة الصغرى بأن تكون سياستها تابعة ومتسقة معها وفقا للمصالح المشتركة أو الأمن المشترك حتى لو احتجت الدولة الصغرى على الوضع. وبالعادة فإن الدول الكبرى تنزع قرار الزعامة لوحدها فتنصب نفسها زعيمة وحامية للأمن الإقليمي للمنطقة، ثم تتوجه لفرض واجب الطاعة والإخلاص على أتباعها من دول صغرى مجاورة لها.¹

فتمثل اول التحديثات التي تواجهها دولة صغيرة هي رغبة دولة كبيرة في الحصول على الاعتراف بزعامتها منها وإتباع اجندتها في القضايا المتعلقة بالأمن. فالدول الكبرى تستثمر بسخاء في مجال الأمن بشكل خاص، وتسعى إلى بناء تحالفات مع جيرانها منصبة نفسها حاملة للواء الزعامة. فقد كانت الولايات المتحدة الأمريكية بعد إعلانها مبدأ مونرو عام 1823² أول دولة معاصرة تقدم إعلان نفسها زعيمة الأمن القومي معتبرة القوى الأوروبية قوى غير مرغوب فيها داخل الفضاء الجغرافي الغربي.³

ومنذ وقت ليس بالقصير أبدت قطر علنا تفلتها ومخالفتها الاقتداء بخط السلوك المطلوب منها من قبل السعودية، والإمارات، والبحرين من خلال اتباع سياسة مختلفة تجاه: الإخوان المسلمين، إبرام شراكة مع إيران (والتي هي في الحد الأدنى مفروضة عليها بحكم المعطيات الجغرافية وتقاسمها مع إيران عددا من حقول النفط)، قبول قطر استقبال معارضي أنظمة دول

¹ دي. بي دور روش، الأمن العسكري في الدول الصغيرة- قطر نموذجا، ترجمة: كريم الماجري، مركز الجزيرة للدراسات، 20 مايو 2018، ص2.

² مبدأ مونرو: مبدأ أعلنه الرئيس الأمريكي جيمس مونرو والذي وضع من خلاله قواعد جديدة للعلاقات الدولية فيما يختص بالمجال الجوي الأمريكي، ومنع الدول الأوروبية من التدخل في شؤون العالم الأمريكي ويعطي الولايات المتحدة الحق في التدخل في شؤون نصف الكرة الغربي وممارسة دور القوة البوليسية الدولية في هذا القسم. للمزيد انظر: سمير مرقس، الامبراطورية الأمريكية: ثلاثية الثورة- الدين- القوة من الحرب الأهلية الى ما بعد 11 سبتمبر، القاهرة، دار الطباعة والنشر الاسلامية، 2003، ص41؛ صفوان قدسي، الوجه والقناع: دراسات سياسية في الواقع الممكن، منشورات اتحاد الكتاب العرب، 1977، ص100-102

³ روش، المرجع السابق، ص3

مجلس التعاون الأخرى على أراضيها، إضافة إلى تمويل منصات إعلامية منتقدة لباقي دول مجلس التعاون الخليجي والتي اعتبرته دول الجوار قطر خطوات كبرى تستفز لا تغتفر.¹

فتوجهت حينها دول الخليج من السعودية، والإمارات، والبحرين على فرض حظر جوي على قطر والتي ستؤدي إلى اختناق قطر من جميع الجهات حسب وجهة نظر دول الحصار. فلم تدرك تلك الدول بأن الحظر لن يؤثر على قطر لعلاقتها المختلفة مع الدول الإقليمية ولم تكن علاقاتها منحصرة فقط مع الدول المجاورة لها.

4.1 أثر ترسيم الحدود البرية والبحرية بين قطر وجيرانها على مجالها الجوي.

سعت الحكومة البريطانية منذ قدومها للخليج العربي على تثبيت مكائنها بين مشايخه منذ عام 1915 فأخذت تفكر بربط المناطق بخطوط طيران من أجل تسهيل عملية المكاتبات من وإلى المناطق، لذلك فكرت في إنشاء خطوط عسكرية لربط امبراطوريتها المترامية الأطراف بالعاصمة البريطانية. وبعد نهاية الحرب انتهت الدولة العثمانية واكتسبت بريطانيا نفوذا كبيرا في منطقة الخليج العربي بالسيطرة الكاملة سياسيا واقتصاديا، ورأت أن يتم ربط أجزاءه بخطوط طيران عسكري ومدني.²

فكان أول ظهور للطائرات البريطانية في الخليج العربي عام 1916، والتي استعملت في مهام عسكرية مختلفة، وفي عام 1917 توجه الطيران الملكي البريطاني Royal Flying Crops والذي أنشأ لأغراض دفاعية في تحديد مواقع مدفعية العثمانية على طول ساحل تهامة الواقع على البحر الأحمر، إضافة إلى خوض قتال مع الطائرات الألمانية فوق بعض أجزاء من شبه الجزيرة العربية التي كانت تقدم الدعم للدولة العثمانية. ومنها توجهت الحكومة البريطانية على تأسيس خط للطيران المدني حول أطراف شبه الجزيرة العربية من أجل ربط المناطق الواقعة تحت النفوذ البريطاني، ومن أجل توفير قاعدة للتوسع العسكري السريع لها، فأستت عام 1918 قوة جوية ملكية لها في الخليج العربي والتي هدفت لحماية آبار النفط في المنطقة من أي تدخل أجنبي.³

وفي عام 1919 اخترقت الطائرات البريطانية اجواء فارس خلال فترات متباعدة إلى أن دخلت فارس عضوية ميثاق الملاحة الجوية عام 1920، هذا الأمر سبب لبريطانيا بعض المشاكل لعدم القدرة على الطيران عبر خطوط جوية معلومة. حينها أخذت بريطانيا تفكر في تغيير مسار طيرانها الى الخليج العربي، لكن المسافة كانت كبيرة جدا من الخليج الى مستعمرتها في الهند

¹ ورش، المرجع السابق، ص3

² حياة محمد الحمد البسام، " ميزان القوى في الخليج العربي في اعقاب الحرب العالمية الأولى"- رسالة دكتوراه، السعودية، جامعة أم القرى، 1989، ص 121 - 122، 141

³ مؤيد عاصي سلمان، الطيران البريطاني في منطقة الخليج العربي 1916 - 1932، جامعة البصرة - كلية التربية للعلوم الإنسانية، مج 43، ع 2، مجلة أبحاث البصرة للعلوم الإنسانية، 2018، ص 164 - 165

فتوجهت لعقد اتفاقية جوية مع فارس تسمح بموجبها للطيران البريطاني عبور أجواء فارس عبر خط مرسوم.¹

وفي عام 1926 توجهت الحكومة البريطانية في مفاوضات طويلة مع ابن سعود حول إنشاء مناطق للهبوط الاضطراري في اقليم الأحساء مقابل أجر يتفق عليه، لكن ابن سعود كان مدركا للمعارضة الشديدة من قبل السكان اذا منح البريطانيون التسهيلات، لذلك طلب مبلغ ضخما يفوق بكثير ما عرضته الحكومة البريطانية. حينها توجهت الحكومة البريطانية وأجرت مسحا مفصلا للمسارات الجوية على جانبي الخليج العربي المتعلقة بالأراضي الملائمة لهبوط الطائرات، وإمكانيات الإرسال البرقي اللاسلكي، وتوضح من خلال المسوحات ملائمة بعض المناطق الشمالية المحاذية للخليج العربي مكانا لهبوط الطائرات، فقررت الحكومة البريطانية عليها اعتماد خط الساحل الشرقي للوصول إلى الهند.²

ثم توجهت الحكومة البريطانية للدخول في مفاوضات مع القوى المطلة على الخليج العربي بهدف تأمين مرور طائراتها عبر أجواء المنطقة بما فيها أماكن للتزود بالوقود، وأخرى للهبوط الاضطراري.³ فوضعت خططا من اجل اقامة مطارات في المنطقة من أجل تسهيل عمليات النقل والاتصال وتيسير سبل التنقيب والحفر عن النفط،⁴ فتوجهت الحكومة البريطانية عام 1927 إلى التفاوض مع حكام عمان والبحرين حول إقامة مطارات وقواعد عسكرية في بلدانهم، فأنشأت في البحرين مدرج أرضي في منطقة قريبة من خور (القلاعية) من أجل استخدام الطائرات المائية.⁵

وفي عام 1932 عقدت الحكومة البريطانية عدة اتفاقيات مع شيوخ الساحل العماني وذلك لمواجهة الحكومة البريطانية سلسلة من المفاوضات الطويلة مع حكامها، وذلك لاعتمادهم على المعاهدات السابقة التي عقدتها مع الحكام السابقين لكنها لم تنفعهم لعدم وجود بنود تخص التسهيلات الجوية، ولأن الاتفاقيات ستسمح لهم بالتدخل بالشؤون الداخلية للإمارات،⁶ حيث وافق شيخ الشارقة سلطان الثاني بن صقر القاسمي (1924-1951) على إقامة مطار في الشارقة، وتأسيس محطة لاسلكي، ووافق شيخ دبي سعيد بن مكتوم (1929-1958) على انشاء مرسى بحري للطائرات المائية في دبي، وسمح لهم أيضا شيخ أبو ظبي الشيخ شخبوط بن سلطان آل نهيان (1928-1966)

¹ البسام، المرجع السابق، ص 142

² سلمان، المرجع السابق، ص 170

³ البسام، المرجع السابق، ص 163

⁴ محمد رشيد الفيل، مشكلات الحدود بين إمارات الخليج العربي، جامعة الكويت- مجلس النشر العلمي، ص 2، ع 8، مجلة

دراسات الخليج والجزيرة العربية، 1976، ص 30

⁵ فاطمة الصايغ، الإمارات العربية والخط الجوي البريطاني الى الشرق 1929-1952، ابو ظبي، منشورات المجمع

الثقافي، 1995، ص 91 - 92

⁶ المرجع نفسه، ص 92 - 93 .

على إقامة مطار في جزيرة سير بني ياس¹، أما قطر فقد بقي شيخها معارضا للفكرة متمسكا بموقفه والتذرع بان اتباع ابن سعود يكثرون التردد على المكان وقد تحدث بعض الاشتباكات بينهم وبين عمال القاعدة.²

وفي عام 1936 قررت الحكومة البريطانية نقل المقيمة من بوشهر إلى البحرين وذلك لما رأته من امر ضروري تحتمه لتقوية سياستها في المنطقة، اضافة لتوقيع الشركات البريطانية وبعض الامارات بالحصول على امتيازات التنقيب عن النفط في الخليج العربي. حينها ظهرت ضرورة وجود المطارات والتسهيلات الجوية، وعليها صار ترسيم الحدود أمرا لازما خاصة بعد ظهور الشركات الامريكية التي طمحت بالحصول على امتيازات التنقيب. وحسب اتفاقية شيكاغو اعتبرت منطقة الخليج العربي لصالح الطيران البريطاني في استكشاف والتنقيب عن النفط.³ فلم تعتمد حدة وتفاقم الخلافات السياسية بين دول الخليج العربي من اختفاء وظهور على تناسب القوى الإقليمية والدولية المؤثرة والمغذية للخلافات، بل اعتمد على طبيعة التكوين السياسي والاجتماعي لدولة تجاه الأخرى، حيث كانت الخلافات ذا تأثير كبير على طبيعة العلاقات بين دول منطقة الخليج العربي.

فكانت طبيعة الخلافات الحدودية هي خلافات سياسية في جميع مظاهرها، من تباين بين المصالح والوصول الى درجة القطيعة والصدام فيما بينها، مع الإصرار والعناد من كل دولة بأحقية مطالبها وعدم الأخذ بالحسبان المعطيات الدولية والإقليمية المحيطة ببيئتها الخارجية.⁴

4.2 أهمية البعد المدني للمجال الجوي القطري

تأسست الخطوط الجوية القطرية عام 1997، وتشغل الشركة شبكة محورية وترتبط بين أكثر من 150 وجهة دولية حول إفريقيا، وآسيا الوسطى، وأوروبا، والشرق الأقصى، وجنوب آسيا، والشرق الأوسط، وأمريكا الشمالية، وأمريكا الجنوبية، وأوقيانوسيا من قاعدتها في مطار حمد الدولي في الدوحة. ومنذ تأسيسها والحصول على الكثير من الجوائز والأوسمة، أصبحت الخطوط الجوية القطرية واحدة من أرقى شركات الطيران في العالم لحصولها على تصنيف خمس نجوم، وجائزة أفضل خطوط طيران في العالم.⁵

¹ سلمان، المرجع السابق، ص 174

² سلمان، المرجع السابق، ص 143

³ الصايغ، المرجع السابق، ص 189 ، 250 ، 277.

⁴ الجاسور، المرجع السابق، ص 74

⁵ محمد بن عبد الله الحنزاب، غازي أبو قاعد، أثر الرشاقة الاستراتيجية في الاتسداد لإدارة الزمة في الخطوط الجوية القطرية، جامعة الزرقاء، مج 20، ع 2، مجلة الزرقاء للبحوث والدراسات الانسانية، 2020، ص 265

يعادل مطار الدوحة مساحة مطار كولونيا بون (الذي يحتل المرتبة السادسة في ألمانيا)، حيث يمر عبره نحو 10 ملايين مسافر في السنة الواحدة. شركة خطوط الجوية القطرية تجمع المسافرين في أوروبا ودول الخليج المجاورة وتنقلهم إلى محطات مختلفة في الشرق الأوسط آسيا وجزر المحيط الهادي وأفريقيا، وقد مست المقاطعة مسافرين هذه الدول¹. فالمجال الجوي البحريني يغطي مساحة كبيرة من مياه الخليج العربي والذي يحاصر قطر بالكامل، كما ان الطائرات القطرية تقوم عادة باجتياز المجال السعودي في طريقها إلى الشرق الأوسط وأفريقيا وأميركا الجنوبية². وفي عام 2017 أصدرت هيئة الطيران المدني في كل من السعودية، والإمارات، والبحرين بيانا للتأكيد على الحظر الجوي المفروض على قطر وشمول شركات الطيران القطرية به، ومنع كافة شركات الطيران القطرية المسجلة في قطر من الهبوط في المطارات أو العبور في الأجواء السيادية للسعودية، والإمارات، والبحرين. الأمر الذي اعتبره الرئيس التنفيذي للخطوط القطرية الباكر حصارا ينتهك الاتفاقية الدولية حول النقل الجوي، وتوجه بدوره إلى منظمة الدولية للطيران المدني مطالبا بإعلان عدم قانونية الحظر الجوي الذي فرضته الدول على بلاده³. أدى الحصار وإغلاق المجالات الجوية أمام الطائرات القطرية إلى إغلاق مساحات هائلة من المجال الجوي الإقليمي امامها، فكانت النتيجة فقدان العديد من الركاب لصالح شركات أخرى، إضافة لارتفاع تكاليف التشغيل، وأصبح لزاما على الطائرات القطرية سلوك رحلات جوية طويلة ومكلفة مقارنة بالقديمة. فتوجهت الخطوط القطرية إلى تدعيم قدرتها في تطوير ووضع خطط وبرامج تمكنها الخروج من الأزمة.

كما عملت على توفير الموارد الضرورية والتي تمثلت بالقدرة على إعادة تخصيص الموارد المتاحة لديها من أجل استغلال فرص استراتيجية متاحة تؤدي إلى تخفيض الكلف، وإلى إعادة الخطط والبرامج والوسائل التي تمكنها من احتواء وتخفيف حدة الحصار الجوي الذي فرض عليها⁴. إضافة إلى عدم التوجه إلى إلغاء الرحلات إلى الدول المقاطعة وتسيير الرحلات إلى إيران، وتشغيل خطوط جديدة عبر مقدونيا وسلوفينيا والبوسنة⁵.

¹ مقالة بعنوان: "أزمة الخليج تربك شركة الطيران القطرية"، 6 يونيو 2017، DW.com

² مقالة بعنوان: "الأزمة الخليجية"، 12 يونيو 2017، alghad.com

³ مقال بعنوان: "الحظر الجوي على الدوحة يقتصر على شركات الطيران القطرية"، 13 يونيو 2017، france24.com

⁴ الحزاب، المرجع السابق، ص260، 264

⁵ DW.com

وعملت الخطوط الجوية القطرية إلى توسيع شبكتها، حيث كانت تملك نسبة 20% من مجموعة الخطوط الجوية الدولية في شركة الطيران البريطانية الإسبانية التي تضم كلا من بريتيش إيرويز وإيبيريا، إضافة إلى مشاركتها بنسبة 10% في الخطوط الجوية امريكا الجنوبية¹. ومنذ بداية أزمة جائحة كورونا سعت الخطوط الجوية القطرية على تأمين سفر عملائها بإطلاق مبادرة (سافر مطمئنا) والتي هدفت إلى توفير خيارات متعددة بتمكين المسافرين بتعديل خطط سفرهم، كما عملت الشركة على تعديل سياستها التجارية بما يتناسب مع الوضع، بعدم دفع رسوم إضافية، إعفاء المسافرين من رسوم تعديل الحجز. وضحت الإجراءات قدرة الاستجابة السريعة للخطوط القطرية تجاه التغيير الذي شهده العالم، إضافة إلى إغلاق حركة السفر والنقل في العديد من دول العالم، وتوجهها نحو استغلال كافة مواردها البشرية والتكنولوجية بكل مرونة للتعامل مع الأزمات².

وقد توجهت الخطوط الجوية القطرية على رصد كافة مؤشرات الأزمة التي تحيط بها من قبل دول الحصار، من خلال اجراء عملية مسح شامل لبيئتها الداخلية والخارجية لإعداد خطط تواجه الأزمة من خلالها عبر تكوين فرق محلية متخصصة ذات خبرة وكفاءة من أجل إعدادها. فكان تطبيقها لعدد من السياسات التطويرية مكنها من إحكام السيطرة على الأزمة، وتضييقها. واستمرت الخطوط الجوية لقطرية خلال الأزمة على انجاز وبذل المزيد من الاستثمارات في شركات الطيران العالمية، والتي اتسمت برؤية قوية وتفكير مستقبلي في الإدارة، وإمكانية الوصول إلى أسواق ناضجة³.

4.3 أهمية البعد العسكري للمجال الجوي القطري

توسط شبه الجزيرة القطرية الخليج العربي بمسافة تصل إلى 11 ألف كم وتوافر الحماية لها منذ القدم من الشمال من قبل البحرين والسعودية، مع حدودها البرية التي تصل تقريبا إلى 11 كم فقط، لهذا لم تتوجه قطر لوجود قوات عسكرية كبيرة الحجم على أرضها. ورغم كونها دولة غنية بالمقاييس الخليجية، لكنها لم تتوجه نحو تطوير مجالها العسكري بشكل جدي إلا بعد حرب العراق- الإيرانية في بداية الثمانينات الأمر الذي مثل مشكلة كبرى بحق قطر فلم تتعدى قواتها عن خمسة آلاف رجل. يعود سبب ما سبق بأن قطر تعتبر دولة قليلة السكان، والوفرة المالية منحت القطريين خيارات أكثر من توجههم للانضمام الى السلك العسكري، إضافة إلى تذبذب المشروعات

¹ DW.com

² المرجع نفسه، ص 265

³ المرجع نفسه، ص 226، 272

التسليحية فيها والتي كانت في عام 1980 نحو 90 مليون دولار، وارتفعت في عام 1984 إلى 210 مليون دولار، وهبطت بشدة في عام 1988 إلى 30 مليون دولار.¹

فقد كانت قطر ترى بأن أمنها يأتي من أمن منطقة الخليج كلها، واعتمادها على التوازن بين القوى الكبرى في المنطقة كالسعودية، ولهذا لم تدخل قطر في سباق التسلح كما الدول الأخرى. وفي الثمانينات كان الشيخ حمد بن خليفة وزيرا للدفاع وقائدا عاما للجيش، وكمعظم رجال الحكم في الخليج قام بجهود للخروج بذلك الجيش من ضعف القوى البشرية، أمام متطلبات الأمن التي تحتم على قواته أن تقوم بها في شبه جزيرة مترامية الأطراف. وكما لم تتوجه قطر لتطوير قواها البحرية الا عام 1980 عن طريق عمال بريطانيين وفرنسيين إضافة إلى عدد وافر من أبناء قطر.²

وقد هزمت قطر الحصار وذلك اثبت من خلال فاعلية الدوحة بالشرق الوسط، الأمر الذي أثار ضدها سخط الدول المحيطة بها والت تمتلك مقومات استراتيجية كبيرة لكن من دون أن يكون لها أي فاعلية سياسية. وقد توجهت قطر باختيار اسلوب الدبلوماسية الناعمة في مواجهة تداعيات الحصار الذي سعى نحوها بأسلوب الترويع والصدمة، فنجحت قطر في توظيف علاقات حسنة مع الدول الإقليمية لكسر الحصار والقفز على العقبات الجغرافية التي راهنت عليها دول الحصار. وقد وجدت خطوطا استعاضت بها عن الخطوط المقطوعة من خلال شراكات تركية، إيرانية، باكستانية، هندية، صينية.³

وبسبب الحصار المفروض عليها من جيرانها منذ عام 2017 حث الأمر قطر على تعزيز قدراتها العسكرية بما يتناسب مع المتغيرات والتهديدات الإقليمية، وتجاوز انفاقها العسكري تقريبا حاجز 19 مليار دولار مع وجود 12 ألف مقاتل في القوات المسلحة القطرية تقريبا. وقد بدأت قطر توقيع اتفاقيات دفاع منذ التسعينيات حيث وقعت اتفاقية دفاع مع المملكة المتحدة وفرنسا، وفي عام 2002 وقعت اتفاقية دفاع مع الولايات المتحدة الأمريكية، وفي عام 2014 مع تركيا. اما القوات البحرية فقد وصلت إلى ما يقارب 1800 فرد، و35 زورق، و13 مركبة مجهزة بقدرة صاروخية، والقوات الجوية تكونت من 1500 فرد، و75 طائرة مقاتلة.⁴




¹ ظافر العجمي، أمن الخليج العربي: تطوره وأشكالياته من منظور العلاقات الإقليمية والدولية، بيروت، مركز دراسات الوحدة العربية، 2006، ص520-521

² المرجع نفسه، ص522-524.

³ مقالة بعنوان: "رغم الحصار"، 11 ديسمبر 2018، alkhalaj.net

⁴ مقالة بعنوان: "وضعت قطر قواتها المسلحة في حالة تأهب قصوى بعد الحصار"، 18 يناير 2019، Alkhaleej.net

صورة توضيحية تحدد عدد طائرات القوات الجوية الاميرية القطرية

Qatar Emiri Airforce Fleet Overview		
 <p>C-17 Globemaster III Heavy transport 8 in service</p> <p>AH-64E (Apache) Attack helicopter 9 in service and 12 on order</p> <p>F-15E Strike Eagle Strike fighter 36 on order</p>	 <p>Aérospatiale Gazelle SA342L Armed scout 13 in service</p> <p>Leonardo AW139 ASW / utility 11 in service</p> <p>Westland Sea King Commando Utility helicopter 21 in service</p>	<p>New aircraft on order excluding Boeing F-15E</p>  <p>Eurofighter Typhoon Multirole 24 on order</p> <p>BAE Hawk 100 Conversion trainer 9 on order</p> <p>Airbus A330 MRTT Aerial refueling/transport 2 on order</p> <p>NHIndustries NH90 Utility / transport 28 on order</p> <p>Airbus H125 Rotorcraft trainer 28 on order</p>
 <p>C-130J Utility transport 4 in service</p>	 <p>Dassault Mirage 2000 Conversion trainer and multirole 12 in service</p> <p>Dassault Rafale Multirole 15 in service and 21 on order</p> <p>Dassault/Dornier Alpha Jet Light attack 6 in service</p>	
 <p>PC-21 Primary trainer 24 in service</p>		

المصدر : الباحث

عقب اندلاع الأزمة الخليجية وضعت قطر قواتها المسلحة في حالة تأهب قصوى، وأرسلت تحذيراتها لدول الحصار الخليجية الثلاث (السعودية، الإمارات، البحرين) من دخول مياهها الإقليمية، ومنها شهدت حركة التسليح القطرية تزايداً ملحوظاً بعد عام 2017، وإبرام للعديد من الصفقات تنقلها من دولة صغيرة بحكم المساحة إلى واحدة من أكبر القوات المسلحة.

وبحسب دراسة اجراها معهد استوكهولم الدولي لبحوث السلام بأن قطر أضحت واحدة من أكبر القوات المسلحة من حيث نصيب الفرد في العالم، كما صرحت وكالة سبوتنيك الروسية وأكدت على الدراسة بان القوة العسكرية لقطر تشهد تحولاً كاملاً من قوات مسلحة صغيرة، وتحولها من مستورد صغير للأسلحة قبل 2014 إلى مستورد كبير¹. ووصلت نسبة واردات قطر من الأسلحة في الفترة ما بين 2016 – 2020 بنسبة 361%².

وأبرمت قطر العديد من صفقات لتوريد الأسلحة والمعدات والطائرات العسكري من عدة دول وذلك لوجود احتمالات تعرضها لعمل عسكري من قبل دول المقاطعة، ومن بين اهم الصفقات: شراء مقاتلات F15 من الولايات المتحدة بأكثر من 12 مليار دولار، وسبع قطع بحرية من إيطاليا بخمسة مليارات يورو، إضافة إلى شراء طائرات رافال من فرنسا بقيمة 1.1 مليار يورو، ونحو 500 آلية مدرعة بحوالي 1.5 مليار دولار. كما اشترت من بريطانيا طائرات تايفون المقاتلة،

¹ المرجع نفسه.

² مقالة بعنوان: " اكبر زيادة ب واردات السلاح عالمياً تستحوذ عليها دول خليجية"، 15 مارس 2021 ، araic21.com

وطائرات هوك بثمانية مليارات دولار، من أجل تعزيز التعاون العسكري والدعم المتبادل في المجالات العسكرية والتقنية.¹

4.4 الازمة الخليجية وانعكاساتها على المجال الجوي القطري

تحدث الرئيس التنفيذي للخطوط الجوية القطرية أكبر الباكر بأن الإغلاق تسبب بخسائر للخطوط القطرية لزيادة مصروفات التشغيل وليس نتيجة للحصار، وأعلنت قطر حينها بأن صافي خسائرها ما بين 2019 – 2020 بلغ 1.9 مليار دولار، ويعود ذلك للحصار الجوي الغير قانوني الذي استمر على قطر الذي كان السبب الرئيسي للخسائر الهائلة اضافة الى جائحة كوفيد 19. مما دفع قطر الى التقدم بطلب الى التحكيم الدولي ضد دول الحصار الثلاث ومصر لإيقافهم عملياتها في أسواقها وإغلاق مجالها الجوي امام طائراتها، مما اضطرها الى إعادة توجيه مسارات العديد من الرحلات الجوية فكان له أثر في زيادة المدة والكلفة، واستخدام المجال الجوي الإيراني مجبرة.² ولكن رغم الحصار إذ توجهت الخطوط القطرية وأطلقت 11 وجهة جديدة عام 2019، وأضافت 31 وجهة جديدة إلى شبكة وجهاتها العالمية منذ بدء الحصار من يونيو 2017 وحتى سبتمبر 2020، كما ارتفع عدد الوجهات التي تسيير اليها الخطوط القطرية إلى أكثر من 160 وجهة في مختلف أنحاء العالم، وأضافت 25 طائرة جديدة إلى أسطولها من الطائرات لصل عددها إلى 250 طائرة. وقد بلغ اجمالي استثماراتها 4.4 مليار دولار في الطائرات وغيرها من الأصول، مثل شركات الطيران العالمية خلال عامي 2018 – 2019.³

وقد نشطت الدبلوماسية القطرية في الداخل وعبر سفرائها المعتمدين بعواصم العالم المختلفة في التواصل مع كبار المسؤولين ونظرائهم في تلك الدول لشرح ما تتعرض له قطر، ومنها بدأ التواصل الدبلوماسي القطري واستمرار الاتصالات الهاتفية بين وزير الخارجية القطري الشيخ محمد بن عبد الرحمن آل ثاني ونظرائه في الدول الصديقة والشقيقة، ومنها وصلت وجهة النظر القطرية لوزراء خارجية العديد من الدول العربية والأوروبية والأفريقية والآسيوية والأمريكية واللاتينية إضافة إلى الاتحاد الأوروبي.⁴

¹ محمد حمود الشمري، " دور السياسة الخارجية القطرية في إدارة أزمتها مع دول الخليج العربي 2017 (الأزمة الخليجية نموذجاً) - رسالة ماجستير، المفرق- الأردن، جامعة آل البيت، 2018، ص99-100.

²مقالة بعنوان: " ماذا ينتظر الخطوط القطرية بعد فتح أجواء الخليج أمامها؟"، 17 يناير 2021، alkhaleej.net

³ مقالة بعنوان: "الخطوط القطرية تتوسع رغم ظروف الحصار"، 18 سبتمبر 2019، Aljazeera.net

⁴ الشمري، المرجع السابق، ص84

وقد مثلت تلك الاتصالات عرض وجهة النظر القطرية على شاشات الأخبار العالمية، CNN الأمريكية، RT الروسية، BBC البريطانية، وتم التأكيد من خلالها على الإجراءات التي اتخذت ضد قطر كانت صادمة وتمثل عقاب جماعي من قبل دول حصار المنطقة.¹

كما سعت الحكومة القطرية على تنوع مصادر الدخل القومي، وفتح منافذ جديدة لتسويق المنتجات القطرية، والذي أدى إلى نمو الاقتصاد القطري في عام 2018 بنسبة 6%، ومنحت الأزمة الخليجية قطر فرصة لإعادة تقييم واقع الأمن الغذائي للدولة والاتجاه نحو إيجاد بدائل محلية. وتوجهت قطر إلى منح تسهيلات استثنائية للمستثمرين المحليين والجانب، ومنح حق التملك للأجانب، ورفع قيد منح التأشيرة لمواطني نحو 80 بلد. إضافة إلى ذلك قامت بتوسعة ميناء حمد الدولي من أجل الانفتاح على بقية موانئ العالم في تصدير المنتج القطري وتوريد منتجات الدول الأخرى. كما استحوذت الخطوط الجوية القطرية على 49% من شركة ميرديانا الإيطالية، ونحو 10% من شركة كاثي باسيفيك الجوية التابعة للحكومة المحلية في منطقة هونغ كونغ الصينية.²

مما سبق يتبين بأن قطر على صعيدها الاقتصادي نجحت في هدم زخم إجراءات المقاطعة، ونفت تماما احتمالية عجزها عن الصمود في مواجهة إجراءات المقاطعة التي سعت لإرغام قطر على تنفيذ شروطها لرفع حصارها.

وكان للحصار أثر سلبي على دول الحصار في مجلس التعاون الخليجي حيث أن انتاج قطر الوفير من الغاز الطبيعي يلبي الطلب المتزايد في دول الخليج بكل سهولة، ويلبي ثلث احتياجات الإمارات العربية عبر خط أنابيب "دولفين"، ونتيجة للخلافات السياسية انقطع التوصيل. إضافة إلى تعثر انشاء المشاريع في المنطقة مثل الاتحاد الجمركي، والسوق المشتركة، وإبعاد المستثمرين الأجانب والحد من زيادة المشاركة في القطاع الخاص، وتأثير بتعطيل مفاوضات إقامة مناطق تجارة حرة مع شركاء تجاريين رئيسيين مثل الاتحاد الأوروبي والصين وبريطانيا.³

كما خسرت شركات الطيران التابعة لدول الحصار نحو 10 مليون دولار والذي يمثل 20% من إيراداتها، إضافة إلى خسارة مبلغ قدر بـ 10.4 مليار دولار وهي حجم التبادل التجاري لقطر مع دول الخليج. فتكبدت شركات توريد المواد الغذائية السعودية خسائر هائلة بوقف تمديدتها إلى قطر، والإمارات من أكبر دول الحصار التي خسرت مبالغ طائلة وذلك لأن شركات مقاولات

¹ المرجع نفسه، ص 85

² المرجع نفسه، ص 98-99

³ المرجع نفسه، ص 112-113

إماراتية كبرى اتخذت مشروعات تتعلق بالبنية الأساسية في قطر بخاصة المشاريع التي تتعلق بمشروعات تجهيز مسابقة كأس العالم.¹

فأدت الأزمة الخليجية إلى تصدع الجبهة الخليجية فوجّهت أزمة الخليج ضربة قوية لمفهوم الدفاع الخليجي المشترك فيما بينها، وبغضّ النظر عن آفاق حل الأزمة، من المنطقي الاستنتاج أن قطر لن تنظر إلى الدول الخليجية التي أعلنت عليها الحصار باعتبارها دولاً حليفة، بل جيراناً يُشكّلون تهديداً لأمنها الوطني

الأمر الذي لن يغيب عن أذهان صانعي القرارات السياسية في دول الخليج مثل الكويت وعمان. ولعل أبرز وأهم الخطوات التي أقدمت عليها دول مجلس التعاون الخليجي المحاصرة في إطار السياسات الدفاعية، مثل نظام دفاع صاروخي في الخليج، قوات درع في المنطقة. وبسبب الأزمة ستصبح الدول كقطر أكثر تحفظاً في مشاريعها التكاملية الإقليمية الخليجية.

فأدت الأزمة الى تحولات مهمة في السياسة الدفاعية القطرية، وأثرت بشكل كبير على التخطيط الدفاعي من أجل تعزيز قوة الجيش القطري بمختلف وحداته الجوية، البرية، البحرية، إضافة إلى التوجه إلى بناء أحلاف عسكرية قوية في الدفاع المشترك وتقويتها من خلال شراكات استراتيجية.

فكان الحصار الذي فرض على قطر من دول الجوار أثر بشكل كبير ومباشر على نفقاتها العسكرية فيما يتعلق ب وارداتها العسكرية وبرامجها، والذي توضح من خلال توقيع الاتفاقيات الدفاعية وصفقات الاسلحة التي تجاوزت المليارات من الدولار الأمريكي، اضافة الى ارتفاع نفقاتها بنسبة عالية جداً، وتحول هائل وضخم في اصولها العسكرية من خلال تطور القدرات التسليحية لقواتها كافة.



¹ سلمان احمد العراده، "الأزمات الخليجية وأثرها على دول مجلس التعاون الخليجي خلال الفترة (2013-2017)" - رسالة ماجستير، المفرق- الأردن، جامعة آل البيت، 2019، ص110-111

الخاتمة

من خلال ما سبق من تحليل في دراسة إشكالية ترسيم الحدود بين قطر وجيرانها وتداعياتها على المجال الجوي القطري فقد اجابت الدراسة على السؤال الجوهرى والاسئلة الفرعية من خلال المنهج الدراسى الذى استخدم فى حلحلة معاضلها وتحليلها تحليلاً دقيقاً للوصول لهذه الخاتمة فقد شكل الإرث التاريخى للنزاعات الحدودية فى منطقة الخليج العربى السبب الرئيسى صورة توضح مسار (اللون الأصفر) ممر الطائرات المغادرة والقادمة من دولة قطر اثناء الحصار اى وجود حرب حدودية وبرامج حرجية - بصم مصباح اسون اى ذات رسم استراتيجيات مصلحتها فقط دون النظر لاعتبارات دول المنطقة ومصالحها المستقبلية ويتمثل هذا فى تقسيم الحدود الجغرافية البرية والبحرية وما انعكس لاحقاً على المجال الجوى القطري فعندما تفقد الدولة حيزاً جغرافياً من مساحتها الوطنية بسبب النزاعات الحدودية بلا شك انها تنعكس على سعة المجال الجوى وهذا ما اثبتته الدراسة من خلال لعب بريطانيا الدور الرئيسى لتقسيم مناطق دول الخليج لمصلحتها .

وقد تاثر ترسيم حدود منطقة الخليج العربى باكتشاف النفط و تنافس شركات التنقيب عن النفط دوراً أساسياً فى بدء النزاعات الحدودية الخليجية مثل: النزاع الحدودى القطري- السعودى. اما بالنسبة لأزمة الحصار التى تعرضت لها قطر من قبل السعودية والإمارات والبحرين ومصر، فقد اتسمت سياسة قطر بالهدوء والتعامل مع كل مراحلها، من الانفجار إلى الانحصار مروراً بالحملة الإعلانية المهاجمة للسياسة القطرية والتي كشفت عن أزمة الأثر التاريخى فى ترسيم المجال الجوى لدولة قطر التى تم تجاهل حلها من قبل البريطانيين قبل نيل دول المنطقة استقلالها .

ان أزمة الحصار على المجال الجوى القطري واستغلال البحرين للإرث التاريخى يهدد فى استمرار النمو وتوسع المجال الجوى القطري على الأمد البعيد والمستقبلى لقطاع الطيران فى الدولة فلا بد من فك هذا الحصار الجوى بالطرق القانونية وبسط سيادة الدولة على الأجزاء المفقودة من مجالها الجوى والتفكير بعمق استراتيجى لمعضلة المساحة الجغرافية للدولة وصغر مجالها الجوى عن طريق اللجوء إلى عالم الفضاء وجعل الفضاء هو العمق الاستراتيجى الجوى للدولة عن طريق استغلال الأقمار الصناعية القطرية لتحقيق سيطرة جوية وتوصية لإنشاء هيئة طيران عسكرية لغرض التنسيق مع الجهات الحكومية فى الدولة ومع القطاعات العسكرية الأخرى وتوحيد

المفاهيم مع هيئة الطيران المدني القطري لوضع خطط تشغيلية لتستغل المجال الجوي القطري بصورة تضمن السلامة الجوية لكل المستخدمين نظراً لازدحام الأجواء القطرية من قبل القطاعين العسكري والمدني ورفع وتيرة التدريب على القيادة والسيطرة الجوية والحفاظ على مستوى تدريب عالي للطيارين ومراقبي الحركة الجوية وقبل دخول المنظومات التي تعاقدت الدولة عليها مجدداً سواءً الطائرات المدنية أو العسكرية بأنواعها .

قائمة المصادر والمراجع

المراجع باللغة العربية :

- إبراهيم، عبد العزيز، السلام البريطاني في الخليج العربي 1899-1947م دراسة وثائقية، الرياض، دار المريخ، 1981.
- الإدريسي، محمد بن عمر آل مدني، العلاقات الدبلوماسية والقتلعية للمملكة العربية السعودية: تقديم صاحب السمو الملكي الأمير سعود الفيصل، الرياض، مكتبة العبيكان، 1439 هـ.
- الأشعل، عبد الله، قضية الحدود في الخليج العربي، القاهرة، مركز الدراسات السياسية والاستراتيجية، 1978.
- بسيوني، عامر، الشيخ عبد الله بن جاسم آل ثاني وسياسته في إدارة إمارة قطر- الحياة السياسية 1913-1949، قطر، متحف قطر الوطني، دبت.
- بنونة، محمد خيرى، القانون الدولي واستخدام الطاقة النووية، مصر، مؤسسة دار الشعب، 1971
- الجاسور، ناظم عبد الواحد، اشكالية الحدود في الوطن العربي، عمان، دار مجدلاوي للنشر والتوزيع، 2001،
- دراسات في الاقتصاد والسياسة والقانون، مجموعة محاضرات الندوة الدبلوماسية الخامسة لوزارة الخارجية لدولة الإمارات العربية المتحدة، أبو ظبي لعام 1977، ابو ظبي، 1978
- دسيس، سنان عبد الله، المفاوضات الدولية للحدود وتسوية الحدود اليمنية- السعودية، مصر، دار الكتب، 2009.
- الزغول، ساطع، اشكالية الحدود العربية- العربية، الاردن، مؤسسة البلسم للنشر والتوزيع، 1988.
- السرياني، محمد محمود، الحدود الدولية في الوطن العربي، نشأتها وتطورها ومشكلاتها، الرياض، أكاديمية نايف العربية، 2001.
- سعدون، سالم، جزر الخليج العربي- دراسة في الجغرافية الإقليمية، بغداد، دار الحرية للطباعة، 1981.
- الشلق، أحمد زكريا، فصول من تاريخ قطر السياسي، الدوحة، مطابع الدوحة الحديثة، 1999.

- شلهوب، عبد الرحمن بن عبد العزيز، النظام الدستوري في المملكة العربية السعودية بين الشريعة الإسلامية والقانون المقارن، السعودية، دن، 1999.
- شهداد، إبراهيم، جاسم الكبير وسياساته في فرض الشخصية الاستقلالية لإمارة قطر (دراسة تحليلية)، أبحاث الندوة التاريخية المصاحبة لاحتفالات اليوم الوطني لدولة قطر، الدوحة، دار الكتب القطرية، 2008.
- الشيب، علي إبراهيم، الأسماء الجغرافية للأماكن والمعالم السياحية، قطر، جامعة قطر، د.ت
- الصايغ، فاطمة، الامارات العربية والخط الجوي البريطاني الى الشرق 1929-1952، ابو ظبي، منشورات المجمع الثقافي، 1995
- طهبوب، فائق، تاريخ البحرين السياسي (1783-1870)، الكويت، دار السلاسل، د.ت،
- عبد الهادي، ماهر، السلطة السياسية في نظرية الدولة، القاهرة، دن، 1980
- العجمي، ظافر، أمن الخليج العربي: تطوره واشكالياته من منظور العلاقات الاقليمية والدولية، بيروت، مركز دراسات الوحدة العربية، 2006،
- العريني، فريد، القانون الجوي، الاسكندرية، دار المطبوعات الجامعية، 1997
- العفيفي، فتحي، مشكلات الحدود السياسية في شبه الجزيرة العربية: دراسة تاريخية- سياسية- قانونية، مصر، المركز الأكاديمي للدراسات الاستراتيجية، 2000،
- العيدروس، محمد:
- التطورات السياسية في دولة الإمارات العربية المتحدة، الكويت، ذات السلاسل، 1983،
- الحدود العربية- العربية في الجزيرة العربية، الإمارات، دار الكتاب الحديث، 2002.
- الفراء، طه بن عثمان، الحدود الدولية بين التحديد و الترسيم، في ندوة مهام حرس الحدود في الدول العربية: أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض: أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، 1999.
- قاسم، جمال زكريا، تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر، القاهرة، دار الفكر العربي، 1997.
- قدسي، صفوان، الوجه والقناع: دراسات سياسية في الواقع الممكن، منشورات اتحاد الكتاب العرب، 1977،
- القحطاني، عبد القادر، دراسات في تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر، الدوحة، المجلس الوطني للثقافة والفنون والتراث، 2008.
- المسفر، محمد صالح، العلاقات الخليجية- الخليجية: معضلة الفراغ الاستراتيجي والتجزئة 1971-2018، الدوحة، مركز الجزيرة للدراسات، 2018.

- مشكور، سالم، نزاعات الحدود في الخليج- معضلة السيادة الشرعية، بيروت، مركز الدراسات الاستراتيجية والبحوث والتدقيق، 1993.
- مرقس، سمير، الامبراطورية الأمريكية: ثلاثية الثورة- الدين- القوة من الحرب الأهلية الى ما بعد 11 سبتمبر، القاهرة، دار الطباعة والنشر الاسلامية، 2003.
- المطيردي، عبد العزيز بن راشد بن زيد، وظائف الحدود السياسية والعولمة، في مجموعة الأوراق المقدمة في حلقة نقاش: قضايا الحدود السياسية وأثارها الداخلية والدولية، الجمعية السعودية للعلوم السياسية الرياض، الجمعية السعودية للعلوم السياسية، 2013.
- مقلد، اسماعيل صبري، العلاقات السياسية الدولية – دراسة في الأصول والنظريات، القاهرة، المكتبة الأكاديمية، 1991.
- المنصور، عبد العزيز، التطور السياسي لقطر 1916-1949، الكويت، منشورات ذات السلاسل، 1979.
- موجز الأحكام والفتاوى والأوامر الصادرة عن محكمة العدل الدولية 1997 – 2002، نيويورك، الأمم المتحدة، منشورات الأمم المتحدة، 2005 .
- موسى، طالب حسن، القانون الجوي الدولي، الاردن، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2005
- مهدي، محمد عاشور، الحدود السياسية وواقع الدولة في أفريقيا، مركز دراسات المستقبل الأفريقي، القاهرة، 1996.
- النجار، مصطفى عبد القادر، دراسات في تاريخ الخليج العربي المعاصر، البصرة، جامعة البصرة، 1978
- الهاشمي، السيد عيسى احمد، القانون الدولي للطيران والفضاء: مراحل التطوير التاريخية والقضايا المعاصرة، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، 2009.
- وهيم، طالب، التنافس البريطاني – الأمريكي على نفط الخليج العربي، بغداد، دار الرشيد للنشر، 1982.

الأبحاث العربية:

- اسعدي، إبراهيم، "تطور السياسة الدفاعية القطرية بعد أزمة الحصار"، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، الدوحة، قطر، (سبتمبر 2020).

- باخشب، عمر بن أبو بكر، الخلافات الحدودية بين دولتي قطر والبحرين وفقاً لمبادئ القانون الدولي العام، جامعة الملك عبد العزيز مج15، ع 1، مجلة جامعة الملك عبد العزيز - الاقتصاد والإدارة، 2001.

-البداوي، سيف، التاريخ العسكري للقوات المسلحة الإماراتية قبل قيام اتحاد الامارات العربية المتحدة، جامعة عين شمس، كلية الآداب، مجلد 35، حوليات آداب عين شمس،2007.

- بيترسون جي إي، " السيادة والحدود في دول الخليج: تسوية الحدود" في: تقرير موجز عن بعنوان: علاقات الخليج الدولية، مركز الدراسات الدولية والإقليمية كلية الشؤون الدولية بجامعة جورجتاون، قطر، 2010.

- الجريدان، "نايف بن جمعان، الضوابط الشرعية لأداء مناسك الحج في المجال الجوي للمشاعر المقدسة: دراسة فقهية استقرائية مقارنة."، مجمع الفقه الإسلامي بالهند، مج4، ع15، مجلة المدونة، 2018.

- حسين، علي محمد، مشكلات الحدود في منطقة الخليج العربي – الإطار القانوني والبعد السياسي، جامعة بغداد، ع 56، دراسات دولية.

-الحسيني، فاضل، الدور البريطاني في عقد اتفاقية السيب عام 1920م بين سلطان مسقط والامام في داخلية عُمان، الرباط، جامعة محمد الخامس، عدد 9، مجلة كلية الآداب والعلوم الإنسانية،1996.

- الحلو، صادق، " السياسة البريطانية تجاه المشيخات في الساحل العُماني من المعاهدة الدائمة 1853-1892م" مركز الوثائق التاريخية، مركز عيسى الثقافي، مجلد 27، عدد 53، 2008، ص 98-96.

- الحنزاب، محمد بن عبد الله، غازي أبو قاعود، أثر الرشاقة الاستراتيجية في الاتسعداد لإدارة الزمة في الخطوط الجوية القطرية، جامعة الزرقاء، مج 20، ع 2، مجلة الزرقاء للبحوث والدراسات الانسانية، 2020،

- الخطيب، جبر، خالد المقصص، الحرب القطرية البحرينية (1867- 1868) دراسة في الوثائق البريطانية، بحث مقبول للنشر، مجلة أبحاث اليرموك،

- الخلايلة، ياسر يوسف، صلاح سلمان زين الدين، الأزمة الخليجية: الحصار في ميزان القانون، وزارة العدل - مركز الدراسات القانونية والقضائية، س11، ع 2، المجلة القانونية والقضائية، 2017

- الديب، محمد رضا، الوضع القانوني للفضاء الجوي فوق المناطق البحرية السعودية: وزارة الخارجية - معهد الدراسات الدبلوماسية ع 3، دراسات سعودية، 1988

- ديهوم، علي محمد مصطفى، التدخل الدولي الإنساني والقانون الدولي: الجامعة الأسمرية الإسلامية - كلية الاقتصاد والتجارة، ع1، مجلة العلوم الاقتصادية والسياسية، 2013.
- روش، دي. بي دور، الأمن العسكري في الدول الصغيرة- قطر نموذجا، ترجمة: كريم الماجري، مركز الجزيرة للدراسات، 20 مايو 2018.
- زروقي، الميلود. "الظاهرة الحدودية: المفهوم والتطور الجيوسياسي." جامعة محمد الأول - كلية الآداب والعلوم الإنسانية، ع6، مجلة كلية الآداب والعلوم الإنسانية، 1996
- زهران، إيمان، أزمت الدول وإشكالية إعادة ترسيم مناطق النفوذ بالشرق الأوسط: المركز العربي للبحوث والدراسات ع23، آفاق سياسية، 2015
- بني سلامة، محمد، السياسة القطرية تجاه حل النزاع الحدودي مع المملكة العربية السعودية 1913 - 1992.
- سعيد، إبراهيم أحمد، الحدود والقضايا الجيوستراتيجية في إقليم المشرق العربي: تاريخياً وحضارياً، جامعة دمشق مج30، ع1-2، مجلة جامعة دمشق للآداب والعلوم الإنسانية، 2014.
- سلمان، مؤيد عاصي، الطيران البريطاني في منطقة الخليج العربي 1916 - 1932، جامعة البصرة - كلية التربية للعلوم الإنسانية، مج 43، ع 2، مجلة أبحاث البصرة للعلوم الإنسانية، 2018
- الشتيوي، و داد خضير، النزاع البحريني القطري حول جزر حوار (1938-2001)، مركز دراسات البصرة والخليج العربي، مج 33، ع 1، 2، العراق، جامعة البصرة، 2004.
- شحاته، ابراهيم، سيادة الدولة أو اختصاصها في الفضاء الجوي: المبدأ والقيود الواردة عليه، جامعة عين شمس - كلية الحقوق، مج 7، ع 2، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، 1965
- شهرزاد، فكري، "معضلة التدخل ومبدأ سيادة الدولة: قراءة في قانون جاستا."، المركز الجامعي أحمد زبانة بغيلزان - معهد العلوم القانونية والإدارية، مج7، ع2، مجلة القانون، 2018
- العرامي، أحمد، دور بريطانيا في الصراع الهاشمي السعودي، مجلة جامعة الأندلس للعلوم الإنسانية والاجتماعية. مجلد 11، عدد 7، 2015.
- العكيلي، آراء جميل صالح، الإمتيازات الجوية البريطانية في إمارات الساحل العماني حتى عام 1971، كلية الإمارات للعلوم التربوية ع29، مجلة الفنون والأدب وعلوم الإنسانيات والاجتماع، 2018.
- الفتلاوي، صدام، هاني عبدالله عمران، عملية ترسيم الحدود الدولية والمنازعات الناجمة عنها: جامعة بابل، مج 17، ع 1، مجلة جامعة بابل - العلوم الإنسانية، 2009.

- الفيل، محمد رشيد، مشكلات الحدود بين إمارات الخليج العربي، جامعة الكويت- مجلس النشر العلمي، س 2 ، ع 8 ، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، 1976
- القرالة، عمر، " دور بريطانيا في انهاء الوجود العثماني في قطر عام 1915م، المجلة الأردنية للتاريخ والآثار، مجلد 12، عدد 2، 2018
- كرم، جاسم محمد يوسف، النزاع الحدودي بين دولتي قطر والبحرين، مجلة العلوم الاجتماعية، ع 2 ، الكويت، جامعة الكويت، 2002
- محروس، صادق سعيد، منازعات الحدود في دول مجلس التعاون الخليجي: ملامحها العامة مع دراسة للنزاع القطري - البحريني والنزاع القطري - السعودي،: جامعة الملك عبد العزيز، مج 8 ، مجلة جامعة الملك عبدالعزيز - الإقتصاد والإدارة، 1995
- محمود، هدى اسماعيل، أثر النفط في الخلاف الحدودي البري بين المملكة العربية السعودية وقطر 1922 - 1965، جامعة الانبار - كلية التربية للعلوم الإنسانية ع 1 ، مجلة جامعة الانبار للعلوم الإنسانية ، 2012.
- مركز الجزيرة للدراسات، تقدير موقف: حصار قطر- التقديرات والارتدادات، الدوحة، 22 يونيو 2017 .
- مرهون، عبد الجليل زيد، نزاعات الحدود في شبه الجزيرة العربية، شؤون الشرق الأوسط، ع 12، د.م، مركز الدراسات الاستراتيجية، أكتوبر، 1992.
- مهدي، نجم عبود، سيادة الدولة على إقليمها الجوي : دراسة تحليلية في ضوء قواعد القانون الدولي، العراق، مج3، ع1، ج1، مجلة جامعة تكريت للحقوق، 2018
- النعيم، مشارى بن عبدالرحمن، النزاعات الحدودية بين الدول الناشئة: النزاع الحدودي البحريني - القطري 1935-2001م،: جامعة الملك سعود - كلية الأنظمة والعلوم السياسية مج23، ع 2 ، مجلة جامعة الملك سعود - الأنظمة والعلوم السياسية، 2011
- الياسري، حسين قاسم محمد، أمن الحدود البحرية العراقية ودوره في تحقيق الأمن الوطني العراقي، جامعة البصرة - مركز دراسات البصرة والخليج العربي، ع26 ، مجلة دراسات البصرة، 2017.

المراجع باللغة الاجنبية :

- Albert I. Moon Jr., A Look at Airspace Sovereignty, 29 J. Air L. & Com, 1963
- James Onley, Britain and the Gulf Shaikhdoms, 1820-1971, the Politics of Protection. Center for International and Regional Studies, Georgetown University, 2009.
- John C. Wikinson, Arabia's Frontiers- he story of Britain's Boundary Drawing in the Desert, London, I. B. Tauris & Co Ltd, 1991.

الوثائق البريطانية

- C. COX TO IBIN SAOOD, 11 SEP 1913, A.B.D. VOL 14.
- R.Q., vol.6(1935-1949),L/P&S/12/3895,(6.01),
- R.B., L/PS/12/3895, Vol.5, (5.10) (1932-1942)
- Qdl.qa, IOR/R/15/2/430
- A.B.D, Vol.14, R/15/1/371
- A.B.Vol.10, R/15/2/205
- File 73/7 IV (D 25) Anglo-Turkish Negotiations. Ref: IOR/R/15/1/61
- PRO.FO.317-16841, FROM (I.O TO P.G, DECEMBER,1933)
- IOR/W/L/PS/12/ 2140
- IOR/L/PS/12/ 2129

مراجع شبكة الإنترنت :

<https://scholar.smu.edu/jalc/vol29/iss4/4>

<https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/WorkingPapers/ATConf.6.WP.080.1.AR.pdf>

http://www.aleqt.com/2009/03/28/article_208643.html

Alkhaleej.net

araic21.com

Araicpost.net

Albayan.ae

www.scconline.com

DW.com

alghad.com

france24.com

Aljazeera.net