Robert Czulda

(Uniwersytet Łódzki)

SPORY TERYTORIALNE KATARU Z BAHRAJNEM

Państwa Zatoki Perskiej – przede wszystkim w ramach zawiązanej w 1981 r. Rady Współpracy Zatoki – czynią aktywne starania na rzecz rozwoju i integracji całego regionu. Na harmonię wzajemnych relacji oraz stabilności geopolitycznej regionu negatywnie wpływał jeden konflikt, który pod wieloma względami był wyjątkowy i nie miał sobie podobnych. Toczyły go dwa małe państwa regionu – Katar i Bahrajn, a przedmiot sporu dla większości krajów świata nie byłby wart zainteresowania. Dwa małe emiraty od ponad 150 lat wielokrotnie ścierały się – czasem i zbrojnie – prowokowały, oskarżały i groziły. W 1986 r. wzajemne zacierzwienie doprowadziło oba kraje do najpoważniejszego kryzysu. Spór spowodował nawet rozłam w łonie Rady Współpracy Zatoki. Niektóre państwa (Arabia Saudyjska i Kuwejt) poparły Bahrajn, a pozostałe (Oman i Zjednoczone Emiraty Arabskie) wsparły Katar. A wszystko to z powodu kilkunastu niewielkich przybrzeżnych, na wyrost nazwanych wyspami oraz opuszczonego już miasta, które okres swej świetności i potęgi ma dawno za sobą.

Mimo że przedmioty sporu dla postronnego obserwatora wydają się bez znaczenia, w walce o nie zginęło wiele osób. Spornych kwestii sąsiedzkich nie potrafiła rozwiązać kontrolująca swego czasu cały region Turcja, ani także Wielka Brytania, która wielokrotnie próbowała mediacji. Kres sporu położył dopiero Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości, przed którym postawiono trudne zadanie. Zgłoszona sprawa była jedną z najbardziej skomplikowanych kwestii terytorialnych, z jakimi przyszło się zmierzyć haskim sędziom. Wyrok sądowy liczył przeszło 80 stron i kilkakrotnie zawiera zdania odrębne, bo mimo wielu dni analizowania licznych dokumentów, sędziowie nie byli w stanie dojść do wspólnego stanowiska.

Celem artykułu jest omówienie powodów narosłego konfliktu, przedstawienie wybranych wydarzeń, które bardziej potęgowały wrogość i upór niż zbliżały do konstruktywnego rozwiązania sporu. Ze względu na skomplikowany charakter problemu, w artykule przedstawiono jedynie najważniejsze wydarzenia – te, które albo były decydujące, albo w najjaśniejszy sposób ilustrowały stanowiska obu stron.

Spór o Zubarę

Początek sporu można datować na lata sześćdziesiąte XVIII w. Około 1766 r., z Kuwejt do Kataru z bliżej nieokreślonych przyczyn przybył Al-Chalifa, rywal rodziny As-Sanich. Swoją siedzibę ustanowił w Zubarze, na zachodnim wybrzeżu półwyspu. Dzięki świetnym kontaktom z Kuwejtem, Zubara w krótkim czasie stała się dużym i tętniącym życiem centrum handlowym. Członkowie rodziny lato spędzali w Bahrajnie, a na zimę przenosili się do Zubary. Pomyślność miasta wzbudziła zainteresowanie Persji i Muskatu. Gdy jednak w 1783 r. należący do klanu Bani Utub Al-Chalifa wygnał z Bahrajnu Persów, znaczenie Zubary w jego polityce uległo zmniejszeniu. Al-Chalifa wraz z większością swojej rodziny wyjechał z miasta tworząc szejkanat Bahrajnu¹. Wraz z emigracją przeniesiono także kontakty handlowe z Kuwejtem. Wynajęto gubernatora do sprawowania władzy nad całą prowincją Zubary. Co więcej, zachowano kontrolę nad rodziną As-Sanich. Początkowo ród ten musiał płacić daninę bezpośrednio Al-Chalifie. Dopiero od 1851 r. Muhammad As-Sani zwiększał swoją samodzielność². Dzięki wsparciu Brytyjczyków już kilka lat później As-Sani został zwolniony z trybutu na rzecz Al-Chalify. Aby jednak podkreślić niesamodzielny charakter As-Sanich, ród został zobowiązany płacić daninę plemieniu Na'im z okolic Zubary, które sympatyzowało w tamtym okresie z władcą Bahrajnu. Zdaniem szajchów Bahrajnu dawało to im prawo do kontroli nad miastem, jako że plemię było im podległe³. Należy też zauważyć, że Katar przez dekady pozostawał pod kontrolą Bahrajnu. Chociaż za pierwszą oznakę samodzielności As-Sanich można uznać już umowę z 1868 r., to formalnie Katar, jako „suwerenny” protektorat – pojawił się na mapie dopiero w 1916 r., gdy potwierdzono jego podległość wobec Wielkiej Brytanii.

Spór wybuchł z nową siłą w 1867 r., gdy Al-Chalifa, pozostający w sojuszu z siłami Abu Zabi, zaatakował Katar od strony morza niszcząc dwa największe (i *de facto* – prócz Zubary – jedyne) miasta, Dohę i Wakrę. Mimo ostrej krytyki przedstawiciela politycznego Lewisa Pelly'ego, Wielka Brytania nie odpowiedziała stanowczo. Sił brytyjskich nie wzmocniono flotą z Indii, dlatego zdecydowano się jedynie na demonstrację siły trzech brytyjskich okrętów: HMS Clyde, HMS Hugh Rose oraz parowca HMS Sind. Wobec braku zdecydowanych działań

¹ J. Crystal, *Oil and politics in the Gulf. Rules and merchants in Kuwait and Qatar*, Cambridge 1990, s. 26–27.

² G. Czekala-Mucha, *Królestwa na piasku*, Warszawa 1979, s. 160–161.

³ Z taką tezą nie zgodził się w swym wyroku Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości, który uznał, że nie ma jasnych dowodów, że plemię Na'im było w stałym sojuszu z szejkiem Bahrajnu. Co więcej, istnieją dowody, że część członków Na'im służyło nie tylko Al-Chalifie, lecz także As-Sanim. Tym samym nie można mówić, że kontrolujący obszar członkowie Na'im sprawowali władzę w imieniu szajcha Bahrajnu.

Brytyjczyków, rok później Katarczycy przeprowadzili kontruderzenie na Bahrajn. Zginęło 1000 osób, a 600 statków i okrętów zostało zniszczonych⁴. Raz jeszcze Brytyjczycy nie zdecydowali się na użycie siły, jednak tym razem Pelly był bardziej stanowczy wysyłając list niepozostawiający złudzeń, co do brytyjskiego stanowiska na temat relacji Kataru z Bahrajnem: „Muszę ostrzec, że dalsze konspirowanie z szajchem Muhammadem przeciwko Bahrajnowi lub wysyłanie okrętów w celu zakłócania pokoju, zmusi mnie do podjęcia środków celem uniemożliwienia dalszego hultajstwa”⁵.

W 1873 r. Bahrajn podjął zbrojną próbę zdobycia Zubary. Szajch Isa dowodził, że plemię Na'im pozostaje z nim w umowie i odrzuca zależność od Turcji. Stanowcze stanowisko Wielkiej Brytanii, dobitnie przedstawione w liście datowanym na maj 1875 r., sprawiło, że szajch Isa przestał ingerować w sprawy Zubary nie zrywając jednak kontaktów z plemieniem Na'im. Wielu jego mieszkańców zostało powołanych do armii Bahrajnu, a plemię kilkakrotnie otrzymało wsparcie finansowe⁶.

Zaniepokojeni konfliktem Brytyjczycy wyrazili swój sprzeciw wyrażając pogląd, iż szajch Bahrajnu nie może rościć sobie żadnych praw do miasta, prócz pewnych – acz ograniczonych – przywilejów związanych z cłami. W 1883 r. ambasadorowi Turcji przedstawiono oficjalne stanowisko Wielkiej Brytanii w tej kwestii, jednak niewzruszona strona turecka przypomniała Anglikom, że Katar stanowi ich własność. Powoli, acz systematycznie, realne wpływy Bahrajnu na obszar malały, szczególnie od 1878 r., gdy Katarczycy dokonali szturm na miasto poważnie je niszcząc. Od tego czasu plemię Na'im przestało płacić trybut szajchowi Bahrajnu uznając władzę zwierzchnią szajcha Kataru.

Stanowisko Brytyjczyków zostało potwierdzone w 1937 r., gdy spór wybuchł na nowo, a Wielka Brytania nie zgodziła się wesprzeć Bahrajnu. Pierwszym wydarzeniem był sprzeciw Bahrajnu po wizycie brytyjskiego przedstawiciela badającego przydatność Zubary jako portu obsługującego przyszłe rafinerie. Wiosną rozpoczęto dwustronne negocjacje, które zostały jednak zerwane już w lipcu. Dużo bardziej problematyczne okazały się decyzje wewnątrz plemienia Na'im, gdy część jego członków wyłamała się wybierając opiekę Bahrajnu. Wtedy to szajch Kataru, Abd Allah Ibn Kasim, siłą próbował nałożyć na mieszkańców mocno podupadłej Zubary podatek. Plemię Na'im długo nie stawiało oporu stanowczej akcji i musiało ulec. Bahrajn nie odpowiedział zbrojnie tylko dzięki interwencji Brytyjczyków, którzy zakazali jakiegokolwiek zbrojnych retorsji⁷. Chcąc zaakcentować swoją siłę, Hamad Ibn Isa Al-Chalifa nałożył jedynie surowe embargo

⁴ J. Crystal, *op. cit.*, s. 30.

⁵ H. Rahman, *The Emergence of Qatar. The Turbulent Years 1627–1916*, London–New York 2005, s. 77.

⁶ *Ibidem*, s. 97–99.

⁷ *Persian Gulf States – Country Studies*, ed. H. C. Metz, Lanham–Maryland 1994, s. 159.

na handel z Katar. Zdaniem Bahrajnu, Katar brutalnie zajął sporny teren świadomie niszcząc majątek obywateli Bahrajnu. Szajch Bahrajnu wezwał szajcha Kataru do „powstrzymania się od wywoływania wojny z poddanymi Bahrajnu w Zubarze”⁸. To stanowisko nie znalazło uznania w Katarze, gdzie stwierdzono, że działania zbrojne były legalne i polegały jedynie na realizacji woli szajcha nad zbuntowaną ludnością plemienia Na’im. Podkreślono, że plemię od dłuższego czasu trudniło się przemytem i działalnością przeciwko niemu. Stanowisko władz brytyjskich było jednoznaczne: to Katar powinien sprawować kontrolę nad Zubarą⁹.

Mimo jednoznacznego stanowiska Wielkiej Brytanii nie doszło do zakończenia sporu. Osamotniony Bahrajn wstrzymał swoje roszczenia, ale tylko chwilowo w oczekiwaniu na bardziej dogodny moment, który nastąpił pod koniec II wojny światowej. Wydawało się, że sporną kwestię rozwiąże wspólna deklaracja z 24 czerwca 1944 r., w której mediatorem raz jeszcze była Wielka Brytania. Obie strony podpisały wtedy oświadczenie, w którym nawiązywał przyjacielskie stosunki oraz akceptowały przynależność Zubary do Kataru¹⁰.

Na jej mocy Al-Chalifa zachował skromne prawa celne i wizowe. Deklaracja nie przyniosła pomyślnego rozwiązania z oczywistego powodu – Bahrajn nie był zainteresowany utrzymaniem *status quo*, lecz całkowitym przejściem kontroli nad Zubarą wraz z otaczającym je obszarem. Sprawa pozostała żywa i wróciła jako temat negocjacji kilka lat później.

W 1950 r. oba kraje podpisały zgodnie deklarację, w której Bahrajn uzyskał zwolnienie wizowe i celne dla swych mieszkańców podróżujących bezpośrednio do Zubary. Jak opisuje J. Zdanowski, mimo ustaleń szajcha Alego i szajcha Salmana co do utrzymania *status quo* w sprawie Zubary (to jest potwierdzenia zwierzchnictwa Kataru i istnienia interesów Bahrajnu na tym obszarze), w Bahrajnie nie zrezygnowano z podtrzymywania przekonania o istnieniu praw co do władania miastem. Wydano mapy, na których Zubara była określona jako obszar Bahrajnu. Obawiając, że Bahrajn może użyć siły zbrojnej, Katar postanowił stanowczo zademonstrować posiadanie wyłączności w sprawowaniu suwerennej władzy. Do miasta wysłano oddział policji, która następnie utworzyła tam garnizon¹¹. W następnych latach obie strony osiągnęły wspólne stanowisko tylko raz jednogłośnie odrzucając brytyjską propozycję z 5 maja 1954 r. dotyczącą podpisania kolejnej deklaracji.

⁸ *The Bahrain-Qatar Border Dispute: The World Court Decision, Part I*, “The Estimate”, Vol. XIII, No. 6, <http://www.theestimate.com/public/032301.html>.

⁹ *Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar and Bahrain*, Merits 2000, s. 33.

¹⁰ *Ibidem*, s. 24.

¹¹ J. Zdanowski, *Historia Arabii Wschodniej*, Wrocław 2004, s. 249.

Spór o wyspy Hawar

Przedmiotem drugiego sporu pomiędzy Katarą a Bahrajnem, toczono go równolegle z konfliktem o Zubarę, były wyspy Hawar. Na ten położony tuż przy katarskim wybrzeżu miniaturowy archipelag składa się szesnaście wysepek o łącznej powierzchni 38 km². Największą z nich jest wyspa Hawar. Mieszkańcy – których jest kilka tysięcy – skupieni są w dwóch niewielkich wioskach.

Katar dowodził przed Międzynarodowym Trybunałem Sprawiedliwości, że wyspy powinny znaleźć się pod jego kontrolą ze względu na bliskość terytorialną. Trudno nie przyznać racji temu argumentowi. Każda z wysp jest bliżej Kataru niż Bahrajnu i znajduje się na wodach terytorialnych tego pierwszego państwa. Stanowią także integralną częśći półwyspu, co potwierdzają liczne badania geologiczne i geomorfologiczne. Na dowód tezy skutecznie dowodzono, że na wyspy można pieszo dostać się z lądu wykorzystując liczne skały wyłaniające się z morza podczas odpływu. Katar przedstawiał również liczne dokumenty z brytyjskich archiwów na poparcie swoich praw własności nad wyspami Hawar od 1937 r. Jednym z takich dokumentów był telegram przedstawiciela politycznego w Zatoce do sekretarza stanu w Indiach z 31 lipca 1933 r., w którym pisze on, że „wyspy Hawar z całą pewnością nie stanowią częśći wysp Bahrajnu”¹². Innym zaprezentowanym dowodem jest prośba o zgodę wysłaną do szajcha Kataru przez brytyjskie Royal Air Force na wykonanie zdjęć lotniczych wysp Hawar w 1934 r.

Bahrajn przedstawiał z kolei inne wydarzenia i fakty, dokumentujące sprawowanie władzy nad wyspami: posiadanie tam wojskowego garnizonu, bliskie związki ekonomiczne, czy też posiadanie władzy nad wyspami w przeszłości, wydanie zgody na zamieszkanie na wyspach beduińskiemu plemieniu Dawasir, uratowanie przez marynarzy Bahrajnu rozbitków z okrętu wojennego Turcji w 1873 r., wydawanie wyroków i przyjmowanie wniosków obywateli wysp przed sądy w Bahrajnie. W odpowiedzi na przytoczenie przez Katar wspomnianego telegramu z 1933 r., Bahrajn powołał się na stanowisko Wielkiej Brytanii oraz Turcji z 1909 r. na temat przynależności wysp do Bahrajnu¹³. Problematykę oraz zawziętość zagadnienia potwierdza kolejny raport z czasów brytyjskiej dominacji¹⁴.

W kwietniu 1936 r. ród Al-Chalify po raz pierwszy skierował formalny list do Brytyjczyków z prośbą o zajęcie stanowiska. Dotyczył on prawa do archipelagu

¹² *Maritime Delimitation...*, s. 40.

¹³ Bahrajn wskazywał m.in. na: sprawę wniesioną do sądu Bahrajnu w 1932 r. pomiędzy mieszkańcami wysp, zgodę szajcha Bahrajnu na przeprowadzanie połowów, rejestrację łodzi rybackich w Bahrajnie oraz płacenie władzom Bahrajnu opłat za rejestrację łodzi i przeprowadzanie połowu perel.

¹⁴ *Ibidem*, s. 45.

oraz do wyspy Dżanan¹⁵. W liście do zwierzchników w Londynie, datowanym 6 maja 1936 r., polityczny przedstawiciel w Zatoce, poparł roszczenia Bahrajnu. Podobne stanowisko zajęli przedstawiciele India Office. Brytyjski przedstawiciel w Zatoce i doradca władców Bahrajnu, Charles Belgrave przedstawił stanowisko Wielkiej Brytanii, o przynależności wysp do Bahrajnu, w osobistej rozmowie z szajchem tego kraju. Ponieważ jednak nie poinformowano o tych ustaleniach Kataru, Doha nadal rościła sobie prawo do wysp¹⁶. Zdaniem części ekspertów, brytyjskie stanowisko wynikało z pragmatyzmu. Brytyjski agent w Zatoce, ppłk William Prideaux, uważał bowiem, że należy uznać kontrolę Bahrajnu nad wyspami tylko po to, aby nie znalazły się one we władaniu Turcji¹⁷.

Jednoznaczne stanowisko brytyjskie zostało przedstawione 11 lipca 1939 r. Brytyjski przedstawiciel w Zatoce wysłał dwa podobnie brzmiące listy do szajchów Kataru i Bahrajnu w którym stwierdzał przynależność wyspy Hawr do państwa Bahrajn¹⁸.

Tak jednoznaczne stanowisko wynikało z pewnej irytacji i frustracji Brytyjczyków. Dotychczasowe próby unikania zajęcia jednoznacznego stanowiska w sposób jasny nie przyniosły żadnego rezultatu. Wielka Brytania liczyła, że konflikt sam wygaśnie. Uznano, że opowiedzenie się po jednej ze stron, pogorszy relacje z drugim krajem. Nadzieje, że sprawa sama się rozwiąże nie sprawdziły się.

Skierowanie stanowczego w swym przekazie listu było bezpośrednią reakcją na intensywną wymianę korespondencji pomiędzy Kataru i Bahrajnem, która zaczęła się 10 maja 1938 r. Szajch Kataru w liście do Brytyjczyków zaprotestował przeciwko działaniom Bahrajnu w sprawie wysp Hawar. 20 maja szajch Bahrajnu skierował list do szajcha Kataru z prośbą o jasne przedstawienie swojego stanowiska. Odpowiedź przyszła 27 maja. 3 stycznia 1939 r. szajch Bahrajnu wystosował kolejny list, na który Katar odpowiedział 30 marca. Wtedy to szajch Kataru wysłał list z oceną stanowiska Bahrajnu do przedstawiciela Wielkiej Brytanii.

Zdaniem Kataru decyzja Brytyjczyków z 1939 r. nie miała żadnej wartości, bo została podjęta bez ich zgody, a przecież – ich zdaniem – Wielka Brytania nie miała prawa decydować o sprawach obszarów, które do niej nie należały. Należy nadmienić, że na mocy kilku umów dwustronnych, wszelkie sprawy terytorialne musiały być rozstrzygane za wiedzą i zgodą szajcha¹⁹.

Łącznie Katar wystosował pięć oficjalnych not protestacyjnych przeciwko „bezprawnej okupacji” wysp przez Bahrajn: 4 sierpnia 1939 r., 18 listopada 1939 r., 7 czerwca 1940 r., 13 czerwca 1946 r. oraz 21 lutego 1948 r.²⁰

¹⁵ *Summaries of Judgments, Advisory Opinions and Orders of the International Court of Justice*, United Nations, s. 184.

¹⁶ *Maritime Delimitation...*, s. 23.

¹⁷ H. R a h m a n, *op. cit.*, s. 187.

¹⁸ *Ibidem*, s. 46.

¹⁹ *The Bahrain-Qatar Border...*

²⁰ H. R a h m a n, *op. cit.*, s. 46.

Zagadnienie raz jeszcze stało się przedmiotem sporu w 1947 r., gdy ustalano przebieg granicy morskiej. Przyznanie Katarowi wyspy Dżanan spotkało się z protestem Bahrajnu. Szajch tego kraju kategorycznie stwierdził, że całość morskiego obszaru pomiędzy obu krajami należy wyłącznie do Bahrajnu. W 1975 r. emir Kataru starał się nawet zakupić wyspy, jednak bezskutecznie. Zaledwie trzy lata później oba kraje posunęły się do demonstracji siły. W odpowiedzi na blokowanie przez Katarczyków łowiących na przybrzeżnych wodach rybaków z wysp, Bahrajn demonstracyjnie przeprowadził morskie manewry oskarżając jednocześnie Katar o świadome naruszanie wód terytorialnych. W 1982 r. Katar oskarżył Bahrajn o przeprowadzenie prowokacyjnych manewrów w pobliżu wysp. Co ciekawe, jedna z biorących udział w całym incydencie kanonierek nosiła nazwę „Hawar”²¹. W 1986 r. Katar dokonał skromnego desantu na zbudowaną z rafy koralowej sztuczną wyspę – Faszt ad-Dibal – biorąc do niewoli 29 obywateli Bahrajnu pracujących dla holenderskiej firmy Ballast Nedam i wznoszących posterunek straży przybrzeżnej²². Katar uznał to za złamanie porozumienia z 1978 r. na temat zachowania *status quo*. Na wysepkę wysłano śmigłowce z żołnierzami, doszło do wymiany ognia²³. Zakładników zwolniono kilka tygodni później, instalacje zniszczono, a rafę – za pomysłem Arabii Saudyjskiej prowadzącej mediację – obniżono tak, aby uniemożliwić wznoszenie jakichkolwiek budowli. W 1991 r. katarskie okręty naruszyły wody terytorialne Bahrajnu. W odpowiedzi myśliwce Bahrajnu wleciały w katarską przestrzeń powietrzną.

Międzynarodowy arbitraż

W lipcu 1991 r. Katar postanowił skorzystać z pomocy Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości w Hadze, na co początkowo nie chciał przystać Bahrajn optując za mediacją saudyjską (co z kolei nie było w interesie Kataru). Oba kraje osiągnęły w końcu kompromis uznając, że decyzja – niezależnie od jej brzmienia – będzie wiążąca. Katar wnioskował przede wszystkim o:

- potwierdzenie suwerennej władzy Kataru nad wyspami Hawar oraz morskimi ławicami Dibal i Kitat Dżarada;
- uznanie, że Bahrajn nie sprawuje suwerennej władzy nad wyspą Dżanan oraz miastem Zubara;
- wyznaczenie granicy morskiej pomiędzy Katarem i Bahrajnem na spornym obszarze zgodnie z przedstawionymi wytycznymi²⁴.

²¹ W 1996 r. Katar kupił od Wielkiej Brytanii szybką łódź patrolową typu Barzan (Vita), którą również ochrzcił mianem „Hawar”.

²² Inna wersja mówi o budowie instalacji przemysłowych lub punktu obserwacyjnego.

²³ *The Bahrain-Qatar Border...*

²⁴ *Maritime Delimitation...*, s. 14.

Ostateczna decyzja zapadła w 2001 r., gdy Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości jednogłośnie przyznał jurysdykcję nad miastem Katarowi²⁵.

Sprawa wysp Hawar nie była tak jednoznaczna. Katar podnosił, że nigdy nie wydał zgody, aby to Brytyjczycy decydowali o wyspach, jednak Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości był innego zdania przedstawiając list z 27 maja 1938 r., w którym szajch Kataru wyraża wolę zajęcia się sprawą przez Brytyjczyków. Sąd słusznie też zauważył, że już sam cytowany list z 4 sierpnia 1939 r. jednoznacznie wskazuje gotowość szajcha Kataru do brytyjskiego arbitrażu. Wszak szajch wyrażał w nim jedynie „zaskoczenie”, nie sprzeciwiając się podjęciu decyzji przez Wielką Brytanię. Tym samym uznał prawo Wielkiej Brytanii do arbitrażu. Choć większość sędziów uznała, że są one własnością Bahrajnu, to Katar ma prawo do nieskrępowanej i swobodnej żeglugi morskiej pomiędzy wyspami a Bahrajnem. Trybunał wynikiem głosów dwunastu do pięciu uznał prawo do zwierzchnictwa nad wyspami Hawr Bahrajnowi²⁶.

Wyznaczono przebieg granicy morskiej (wynikiem głosów trzynastu do czterech), a także orzeczono (wynikiem głosów trzynastu do czterech), że wyspy Dżanan i Hadd Dżanan nie są częścią wysp Hawar, przez co należą się Katarowi, podobnie jak ławica (płycizna) Fasz ad-Dibal (jednogłośnie). Wysepka Kitat Dżarada jest z kolei częścią terytorium Bahrajnu (wynikiem głosów dwunastu do pięciu). Katar otrzymał także jednogłosną decyzją sędziów prawo do swobodnego poruszania się „po obszarze wód terytorialnych Bahrajnu oddzielających wyspy Hawar od pozostałych wysp Bahrajnu zgodnie z prawem zwyczajowym”²⁷.

Po ogłoszeniu wyroku, obie strony potwierdziły chęć jego przestrzegania, chociaż emir Bahrajnu stwierdził nieoczekiwanie, że decyzja MTS „może prowadzić do utraty narodowej tożsamości i sprowokować Iran do zajęcia kraju”²⁸. Po wyroku w Katarze ogłoszono z tej okazji święto, a wkrótce wybrano pierwszego ambasadora placówki dyplomatycznej w Bahrajnie²⁹.

Decyzja sądu zakończyła wieloletni spór umożliwiając tym samym rozwój turystyki. Wyspy Hawar, uznawane za dziedzictwo przyrodnicze, stały się miej-

²⁵ *Ibidem*, s. 33. Według przedstawicieli Bahrajnu przed MTS, nawet przyjęcie tezy o faktycznym sprawowaniu władzy przez Katar nad regionem od 1937 r. nie stanowi żadnej legitymacji do kontynuacji własnej jurysdykcji. Zdaniem przedstawicieli Bahrajnu, jest to okupacja.

²⁶ *Ibidem*, s. 49.

²⁷ Przedmiotem długiego sporu przed MTS była kwestia uznania Dżanan za wyspę. Zdaniem Kataru, jest ona wyspą, położoną 3 mile morskie od terytorium Kataru i 17 mil morskich od Bahrajnu. Dla Bahrajnu są to dwie wyspy – Dżanan i Hadd Dżanan. Spór dotyczył także oceny Kitat Dżarada. Dla Bahrajnu była to wyspa, dla Kataru – jedynie okresowo pojawiająca się płycizna, widoczna podczas odpływu morza. Tym samym – zdaniem Kataru – nie można jej postrzegać jako terytorium Bahrajnu.

²⁸ S. G. Hajjar, *U.S. Military Presence in the Gulf: Challenges and Prospects*, Carlisle Barracks 2002, s. 45.

²⁹ Co ciekawe, nie wszyscy uznają wyrok MTS. We Francji powołano komitet polityczny, który chce doprowadzić do utworzenia niepodległego Emiratu Wysp Hawar.

scem licznych wycieczek. Piękne wyspy, niezwykle widoki oraz miejsce azylu dla setek tysięcy chronionych ptaków czynią ten obszar niezwykle cennym skarbem natury. Jak powiedział z optymizmem minister pracy i spraw społecznych Bahrajnu, Abd Al-Nabi Asz-Szuala: „koniec sporu doprowadzi do wzrostu inwestycji, szczególnie sektora prywatnego”³⁰.

Najlepszym dowodem na poprawę stosunków dwustronnych jest projekt budowy wartego ponad 4,8 mld dolarów „Mostu Przyjaźni” o długości 45 km, który miałby łączyć oba kraje. Przewidywana przepustowość dwukierunkowego mostu ma wynosić około 4000 samochodów dziennie. Dla Kataru jest to o tyle ważne, że most umożliwiłby swobodny transfer z pominięciem drogi lądowej przez terytorium Arabii Saudyjskiej. Jest to nie tylko istotne z powodów politycznych, ale także ekonomicznych. Samochody ciężarowe nierzadko są zmuszone długo czekać na odprawę graniczną, co negatywnie wpływa na gospodarkę katarską. Wiele z oczekujących ciężarówek przewodzi cement lub inne materiały budowlane. Z powodu spowolnienia dostaw, nie udało się dokończyć budowy wielu istotnych budynków, w tym także obiektów na Igrzyska Azjatyckie w 2006 r.³¹ Oba kraje zniosły także utrudnienia przy przekraczaniu granicy. Obecnie mieszkańcy obu krajów mogą swobodnie podróżować między nimi legitymując się wyłącznie dowodem osobistym.

Historia sporów terytorialnych Kataru z Bahrajnem ma szczęśliwe zakończenie. To także dobry przykład dla zwolenników rozwiązywania sporów na drodze dyplomatycznej. Skorzystanie z arbitrażu międzynarodowego pozwoliło Katarowi nie tylko rozwiązać spór, lecz także wprowadzić stosunki ze swoim sąsiadem na zupełnie nowe tory.

³⁰ H. C a n a v a n, *A New Dawn in Bahrain-Qatar Relations*, „Bahrain Brief”, kwiecień 2004, <http://www.bahrainbrief.com.bh/english/april-issue2001.htm>.

³¹ *Industry News*, „iFP Qatar Ltd”, 30 VI 2006, http://www.ifpqatar.com/News_show_news.asp?id=2430.