

**الأهمية الاقتصادية والاستراتيجية للمضائق والممرات
البحرية في العصر الحديث**

**الباحث/ عادل عبد الرحمن محمد القويمي
باحث لدرجة الدكتوراه
كلية الحقوق - جامعة عين شمس**

الأهمية الاقتصادية والاستراتيجية للمضائق والممرات البحرية في العصر الحديث

الباحث/ عادل عبد الرحمن محمد القويمي

المستخلص:

تعتبر المضائق والممرات البحرية مقوم استراتيجي مهم ومحرك سياسي بامتياز في العلاقات الدولية فهي إلى جانب باقي المقومات الاستراتيجية (القوة الاقتصادية والتقدم العلمي والتكنولوجي والتفوق العسكري....) حيث لها تأثيرًا على طبيعة العلاقات بين أشخاص النظام الدولي، بل وأكثرها قوة في عملية صنع القرار، والحديث عن المضائق والممرات البحرية كأحدى عناصر الجغرافيا السياسية من الناحية القانونية، والذي ينطلق من قانون البحار، حيث يشمل مفهوم المياه الداخلية وتحديد المياه الإقليمية وطبيعتها، وحق الدول على المنطقة المجاورة، وما ترتب على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م بشأن المنطقة الاقتصادية الخالصة، والتي تشمل جانبًا هامًا لما تحويه من ممرات وقنوات لها تأثيرها على النواحي الاقتصادية والاستراتيجية، وأيضًا الاعتبارات العسكرية، وعليه فإنه إذا كانت أهمية الموضوع بصورة واضحة فيما سبق فإن أهمية تبدو أوضح بالنسبة للدول العربية، حيث إن معظمها يشاطئ بعض هذه المضائق والممرات البحرية، ومنها مضيق باب المندب الذي هو موضوع البحث حيث يتميز بموقع استراتيجي فريد، فهو البوابة الجنوبية للبحر الأحمر وعنق الزجاجة التي تربطه بخليج عدن ومنه إلى البحر العربي فالمحيط الهندي، لذا فإن أهميته ترجع إلى تحكمه في التجارة العالمية بشكل عام وبين الشرق والغرب بشكل خاص.

Economic and strategic importance straits and sea lanes in modern times Economic and strategic importance straits and sea lanes in modern times

Adel Abdulahman Mohammed Alkawimi

Abstract:

The straits and sea lanes are an important strategic component and a political engine par excellence in international relations. They are along with the rest of the strategic components (economic strength, scientific and technological progress, and military superiority....) as they have an impact on the nature of relations

between the persons of the international system, and even the most powerful of them in the decision-making process., And talk about straits and sea lanes as one of the elements of geopolitics from a legal point of view, which stems from the law of the sea, as it includes the concept of internal waters and defining territorial waters and their nature, and the right of countries over the neighboring region, and the consequences of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982 regarding the exclusive economic zone , which includes an important aspect because of the passages and channels it contains that have an impact on the economic and strategic aspects, as well as military considerations, and accordingly, if the importance of the subject was clear in the foregoing, then the importance seems clearer for the Arab countries, as most of them border some of these straits and sea lanes, including The Bab al-Mandab Strait, which is the subject of research, is characterized by a unique strategic location, as it is the southern gateway to the Red Sea and the neck of the glass Which links it with the Gulf of Aden and from there to the Arabian Sea and the Indian Ocean, so its importance is due to its control over world trade in general and between East and West in particular.

مقدمة

لقد كان للمضائق والممرات البحرية دورًا إقليميًا ودوليًا هامًا منذ القدم حيث يعود لها الفضل في تطور التجارة الدولية، ونظرًا للموقع الاستراتيجي الذي تتمتع به هذه المضائق فلقد لفتت أنظار الدول العظمي بهدف السيطرة عليها لاستغلالها واستثمارها لمصالحها الخاصة الاقتصادية والعسكرية والاستراتيجية، حيث حاولت هذه الدول التدخل بأساليب مباشرة وغير مباشرة في شئون الدول التي تقع فيها هذه المضائق لكي تأمن مواصلاتها ومصالحها الهامة، ولأنها تعتبر حلقة وصل رئيسية بين مختلف بحار العالم^(١).

حيث كان منذ زمن بعيد وقديم نشاط الصيد هو النشاط الاقتصادي المتعارف عليه بين الدول واستمر هذا النشاط حتى تطور العلم والتكنولوجيا في العصر الحديث حيث تعددت النشاطات الاقتصادية والعسكرية المتعلقة بالبحار من تجارة واستخراج النفط

(١) زهرة مناصريه، حق المرور عبر المضائق والقنوات البحرية الدولية، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، ٢٠١٨م، الطبعة الأولى، ص ١٧.

والغاز من أعماقها البحار، فأصبح لزامًا على المجتمع الدولي وضع الاتفاقيات والقوانين الدولية لحماية تلك المصالح الاقتصادية المتنامية مع الأخذ بعين الاعتبار الالتزام بالقوانين المحلية والوطنية والدولية للبحار.

ومع تطور العلم وتوسع الأنشطة الاقتصادية المتعلقة بالبحار اتسعت المنازعات بين الدول حول تلك الحقوق في استغلال واستثمار هذه المضائق والممرات البحرية^(٢). إذن فإن المضائق بصورة عامة قد ازدادت أهميتها الاستراتيجية الاقتصادية وذلك بعد الاختراعات الكبيرة والمتعددة التي سهلت استغلال البحار عن طريق الأساطيل الضخمة التي تجوب هذه البحار، لأن هذه المضائق تعتبر المنفذ لتلك السفن من بحر إلى بحر ومن محيط إلى آخر حيث بدونها تصبح حرية الملاحة في البحار مجرد ادعاء وتكون البحار والمحيطات بحيرات مغلقة، لذلك أصبحت الملاحة في المضائق البحرية من أهم الموضوعات التي تشغل بال الدول، حيث لعب هذا الموضوع دورًا مهمًا في تاريخ العلاقات الدولية منذ القدم، وازدادت أهميته أيضًا بالنسبة للدول العربية حيث إنها تعتبر دولاً بحرية وأغلبها شاطئًا لهذه المضائق وتتوسط ثلاث قارات هامة هي آسيا، أفريقيا، وأوروبا. وتمتد شواطئها الطويلة من المحيط الأطلسي غربًا إلى المحيط الهندي والخليج العربي شرقًا، حيث تسيطر هذه الدول على مضائق وممرات وقنوات مستعملة للملاحة الدولية في غاية الأهمية وهذه المضائق مضيق باب المندب- مضيق هرمز- مضيق تيران- مضيق جبل طارق- قناة السويس والتي تربط بين الشرق والغرب.

وعليه فإن هذه المضائق تختلف من حيث الأهمية حسب موقعها الجغرافي وكذلك أهمية البحار التي توصل بينها، فالمضيق له أهمية استراتيجية خاصة لكونه يوفر للدولة المشاطئة إمكانية مراقبة السفن الأجنبية أثناء مرورها في هذا المضيق، وأيضًا التحكم في ذلك المرور وقت الحروب والأزمات حسب ما تنص عليه المعاهدات والاتفاقيات الدولية الخاصة بهذا الشأن.

وعليه سوف نستعرض هذا المبحث في مبحثين رئيسيين هما:

المبحث الأول: تطور أهمية المضائق والممرات البحرية في ظل التنظيم الدولي للبحار.

المبحث الثاني: الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب في العمل الدولي المعاصر.

(٢) عبد الله نوار شعث، الحماية للحدود البحرية والمناطق الاقتصادية الخالصة ومنازعاتها في إطار القانون الدولي، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، ٢٠١٧م، الطبعة الأولى، ص ٣.

المبحث الأول

تطور أهمية المضائق والممرات البحرية في ظل التنظيم الدولي للبحار

تمهيد:

منذ قديم الزمان تعد البحار والمحيطات مصدرًا من مصادر الغذاء والمعيشة للبشر، وكذلك تعتبر سبيلًا للتقل والاتصال بين الدول، ولهذا كان لها دورًا مهمًا في حياة الشعوب حيث انعقد حولها الصراع قديمًا بين قطبين من دول العالم، فكل واحد منهم له نظرية خاصة حول مبدأ استغلال واستثمار البحار، ففي العصور القديمة ظهرت نظرية تقوم على مبدأ حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار.

ولكن مع تطور العلم والتقدم التكنولوجي برزت أهمية البحار أكثر فنادت الدول الكبرى بمبدأ حب السيطرة على البحار والاستئثار بها واستثمارها، فظهرت نظرية البحر الإقليمي المشاطئ للدول المشاطئة، وهذا بدوره كان سببًا في نشأة وتطور القانون الدولي العام والذي على إثره عقدت الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي تؤكد ذلك.

وعليه وبما أن المضائق والممرات البحرية تعتبر جزءًا من البحار ولها من الأهمية الاقتصادية والاستراتيجية في حياة الشعوب، فقد اعتنى القانون الدولي واهتم بها وذلك من حيث وضع القوانين والمعاهدات والاتفاقيات الدولية التي تنظمها وتسير حركة الملاحة البحرية فيها، ولهذا فقد تطورت أهميتها وذلك بتطور التنظيم الدولي للبحار والذي يعتبر أحد فروع القانون الدولي العام.

حيث يلعب الفقه والقضاء الدوليين دورًا هامًا باعتبارهما إحدى مصادر القانون العام وذلك من خلال تطوير وكشف معظم قواعد القانون الدولي وذلك في مجال قانون البحار بشكل عام والمضائق الدولية بشكل خاص، فلقد كان لهما الفضل في إبراز النظريات المنظمة لمراحل تطور أهمية المضائق والممرات البحرية، وكذلك إبراز مجموعة من القرارات التي أصدرتها محكمة العدل الدولية ممثلة في قضية مضيق (كورفو)، حيث كان لها الفضل في وضع أساسًا قانونيًا منظمًا للمضائق المستخدمة للملاحة الدولية، ومن خلال مؤتمرات الأمم المتحدة الثلاث المتعلقة بقانون البحار. وهذا ما سوف نوضحه لاحقًا عند حديثنا عن هذا الموضوع بشكل مفصل.

وعليه سوف نتحدث في مبحثنا هذا عن المراحل التاريخية التي تطور فيها مفهوم المضائق من خلال الفقه الدولي وأحكام محكمة العدل الدولية، وكذلك عملية تنظيمها وتقنينها وفق الاتفاقيات والمعاهدات الدولية، وذلك على النحو الآتي:

المطلب الأول: تطور أهمية المضائق والممرات البحرية عبر الفقه الدولي
المطلب الثاني: تطور أهمية المضائق والممرات البحرية في ظل قرارات القضاء الدولي ومحكمة العدل الدولية
المطلب الثالث: تطور أهمية المضائق والممرات البحرية في ظل الاتفاقيات والمعاهدات الدولية

المطلب الأول

تطور أهمية المضائق والممرات البحرية عبر الفقه الدولي

سبق وأن تحدثنا عن الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية التي يتمتع بها المضيق، وهذا ما جعل الدول تتسابق في السيطرة والاستئثار به، وعليه فقد تأثر الفقه الدولي بمذهبين رئيسيين دار حولهما الصراع قديماً، حيث ذهب أنصار المذهب الأول إلى حرية الملاحة في المضائق والممرات البحرية، في حين أن أنصار المذهب الآخر ذهب إلى فرض سيادة الدولة المشاطئة على هذا المضيق.

ولهذا سوف نتكلم عن تطور أهمية المضائق من منظور الفقه التقليدي القديم وصولاً إلى الفقه الدولي الحديث وذلك من خلال مرحلتين هما كالآتي:

المرحلة الأولى: تطور أهمية المضائق في الفقه الدولي القديم

كما سبق وأن أشرنا إلى أن الإشكاليات الفقهية في القانون الدولي وقانون البحار قد تمحورت حول مبدأين رئيسيين يدور حولهما الجدل وهما: مبدأ السيادة، ومبدأ الحرية على هذه المضائق والممرات البحرية، لكي يتم استغلالها واستثمارها وهذا ما نتج عنه صراعات المصالح بين الدول، حيث إنه في بعض الأحيان يتم تطبيق مبدأ حرية الملاحة البحرية في هذه المضائق وأن لكل الدول حق مشترك في هذه المياه وتارة تتمسك هذه الدول بمبدأ السيادة وحب السيطرة على هذه المياه.

حيث إنه في العصور القديمة اعتنقت الشعوب مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار، ولم تنفرد أي دولة بالسيادة على أي جزء من البحر محاذي لإقليمها البحري، حيث نادى الرومان بحرية الصيد في البحار، وكان لهم دوريات تفتيش في أعالي البحار لمكافحة القرصنة التي تعيق حرية الملاحة البحرية، ومنذ نهايات العصور الوسطى وبداية العصور الحديثة كان الصراع يدور بين هذه الدول وفي الفقه الدولي بين قطبين متعارضين حيث إنه في بداية نشأة القانون الدولي العام والذي بدوره نشأ قانون البحار

ادعت بعض الدول سيطرتها على البحار مثل ملوك إسبانيا والبرتغال وبريطانيا^(٣)، إلا أن الأنظمة الفقهية القديمة تسلم بمبدأ حرية الملاحة في البحر العالي ومثالاً على ذلك ادعاء الملك (إدوارد الثالث) وأيضاً (الدوارد الثاني) إنهم ملوك البحار، حيث لقب الأخير بلقب (حارس البحار لملك إنجلترا)، حيث إن البحاريون من بلاد الشمال كان يسمونه ويعترفون له بهذا اللقب لكي يحميهم من سطو القراصنة^(٤).

ولهذا فإن هذه المرحلة يمكن تفصيلها إلى جزئين هما:

[١] مبدأ السيادة.

[٢] مبدأ حرية الملاحة في البحار.

(١) مبدأ السيادة:

إن الفقيه الهولندي (جروسيوس) قد أتى بنظرية حيث راي أنه يوجد قسمين من المياه في البحر، إحداهما البحر العالي والذي اعترف فيه بمبدأ حرية الملاحة، والقسم الآخر المياه القريبة والمحاذية لشاطئ الدولة المشاطئة، والذي يرى فيها حق هذه الأخيرة في ممارسة كامل صلاحيتها السيادية مع الأخذ بعين الاعتبار عدم منع حق المرور البحري للسفن في هذه المياه، حيث في بداية الأمر وقبل ظهور القوانين الدولية لم يهتم الفقيه (جروسيوس) بالمضائق بشكل عام، وهذا ما اتضح لنا أعلاه من خلال تقسيمه للمياه، كذلك فإن الفقيه والعالم ابن ماجد قد وضع تعريف للمياه الإقليمية بأنها المياه التي يكون امتداد حدها من خلال الملاحظة بالعين المجردة غياب الساحل، وذلك من فوق مركب شراعي وهو منصرف عن البحر.

ولهذا فقد ظهرت أصوات أخرى تتعارض مع الأفكار التي دعي لها الفقيه (جروسيوس)، حيث نادي الفقيه (سالدن) بفكرة أن البحر ملك الدولة المشاطئة فهو بذلك يقر لها بتملكها للمضيق بحكم أنها مشاطئة له^(٥).

(٣) د. صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ١٩٨٢، دار النهضة العربية، القاهرة، ط٢، ٢٠٠٠م، ص ١٣.

(٤) محمد صالح الزوي، التنظيم القانوني للمياه الداخلية- دراسة تحليلية في ضوء القانون الدولي للبحار، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠١٣، ص ٣٨.

(٥) عبد الله دريف، مكانة المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين مقضتبات القانون الدولي ومتغيرات العلاقات الدولية- دراسة مضيق جبل طارق، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين- ألمانيا، ٢٠١٧م، ص ١٨.

ولهذا وعلى الرغم من أن (جروسيوس) كما ذكرنا لم يهتم بالمضيق إلا أنه قد اعترف للدولة المشاطئة بحقوق في حالة مرور السفن الأجنبية في هذا المضيق، وهي أن لها الحق في بسط سيادتها على المياه المحايدة لشواطئها بما في ذلك المضيق، وأيضًا لها حق في فرض رسوم على تلك السفن، لكن يقع على عاتق هذه الدولة التزامات وهي أنها تتحمل مسئولية الدفاع عن الملاحة وتقديم المساعدات لهذه السفن وإرشادها أثناء إبحارها في الليل، كذلك يقع على عاتقها التزام أن يمنع عليها وقف الملاحة البريئة لكافة السفن بشكل عام.

هذا ويأتي الفقيه (بوفاندروف) حيث يوافق الفقيه (جروسيوس) في بعض ما قاله بشكل عام، لذا فقدان للدولة المشاطئة حق في السيطرة على المياه القريبة من شواطئها، ولكن لضمان حماية موانئها، حيث لها الحق أن ترمي التهم ضد السفن الأجنبية التي تحاول العبث بمصالح هذه الدولة أثناء مرورها في تلك المضائق المحايدة لشواطئها^(٦).

إذن فإنه من خلال قراءتنا للموضوع فإننا نرى أن سيادة الدولة المشاطئة على المضيق الدولي في المفهوم التقليدي القديم له تأييد واسع وحصانة قوية في الأعراف الدولية الحديثة حيث يستمد قوته من المعاملات الدولية وكذلك من الفقه الدولي التقليدي القديم لأنه في حالة الحروب يكون هناك استثناءات يتحتم على الدولة بسط سيادتها على تلك المضائق والمياه القريبة من سواحلها وذلك حفاظًا على أمنها وسيادتها وسلامة أراضيها، فبذلك يتوقف تطبيق القواعد المستخدمة في حالة السلم.

وعليه فإننا نجد أن مرور السفن في المضائق أثناء الحروب له ثلاث حالات، ففي (الحالة الأولى) وهي خاصة بالدول المشاطئة المحايدة فإنه يتم تطبيق نظام حرية المرور لكافة السفن الأجنبية فيتم اعتبار هذه الدول المحايدة في حكم الدول المسالمة فيطغى طابع الحرية على السيادة في هذه الحالة، أما في (الحالة الثانية) وهي خاصة بالدول المشاطئة للمضيق وهي في حالة حرب، ففي هذه الحالة يتوجب على هذه الدول تطبيق مبدأ السيادة ومنع السفن المعادية من المرور عبر هذه المضائق وكذلك تتم نفس المعاملة في بحرها الإقليمي أو البحر العالي.

أما السفن التابعة للدول التي لم تشارك في هذه الحرب فإنه يسمح لها بالمرور العابر في أوقات النهار ويحق لهذه الدول المشاطئة أيضًا توجيه هذه السفن إجباري

⁽⁶⁾ Ana G. Lopez Martin. International straits concept, Classification and Rules of Passage. Springer Heidelberg Dordrecht London New York, 2010, Pp. 2- 3.

بالطرق التي تراها مناسبة وفي صالح هذه الدولة، أما في (الحالة الثالثة) وهي خاصة بأوقات متوسطة ما بين السلم والحرب، فمثلاً أن تكون أكثر من دولة مشاطئة لمضيق معين فأحدى هذه الدول تكون في حالة حرب، والدولة الأخرى في حالة سلم أو محايدة، أو تكون قد انتهت من الحرب ودخلت في السلم أو العكس، ففي هذه الحالة يطبق المرور في هذا المضيق على ما حكمت به محكمة العدل الدولية وذلك في قضية مضيق (كورفو) حيث رأت حق السفن البريطانية الحربية في المرور البحري في هذا المضيق، حيث إنها قاربت ما بين مبدأ السيادة ومبدأ الحرية، وعليه فإنه في هذه الحالة على الدول المشاطئة لهذا المضيق عمل إجراءاتها الضرورية للحفاظ على أمنها بدون أن توقف هذا المرور عبر هذه المضائق^(٧).

٢) مبدأ حرية الملاحة في البحار:

حسب ما تحدثنا في الفقرة الأولى من أفكار لأنصار المذهب التقليدي ويتزعمهم الفقيه الهولندي (جروسيوس) فإن هذا المذهب قد لاقى معارضة شديدة من مجموعة من الفقهاء ويتزعمهم الفقيه السويسري (اميرد فاتيل) حيث قام هذا الأخير بالتمفرقة ما بين المضائق الرابطة بين بحرين وتكون الملاحة فيها مشتركة بين كل الدول فلا يحق للدولة المشاطئة لتلك المضائق وقف المرور البحري فيها، ولكن لها الحق في اتخاذ إجراءاتها المناسبة للحفاظ على أمنها وسلامة أراضيها، ولهذا يرى الفقيه (فاتيل) أن حرية المرور في المضائق حق مشاع ما بين الدول، ولا يحق للدولة المشاطئة فرض رسوم على السفن الأجنبية المارة في هذه المضائق، حيث إن هناك مذهب ظهر في بداية القرن العشرين يتزعمه الفقيه (براديل) والذي يرى أن البحار بشكل عام والمضائق على وجه الخصوص تعتبر ملك لجميع الدول، أما الدولة المشاطئة فليس لها إلا حق الاستخدام والاستفادة من هذه البحار والمضائق وهذه النظرية سميت (بالاتفاقات المشاطئة)، كذلك الفقيه (فوشيل) قد تقارب مع هذا المبدأ حيث يرى أن المياه المحاذية للدول المشاطئة تعتبر ضمن البحر العالي، إي إن المضائق تكون الملاحة فيها حرة.

وعليه فإن مبدأ حرية الملاحة في البحار بشكل عام والمضائق بصفة خاصة تعرض لها الفقيه (كافار)، حيث ذكر أن هذا الموضوع متنازع بين مصلحتين من الضرورة التقريب بينهما وهاتان المصلحتان هما: مصلحة حرية المرور في المضائق أولاً ثم مصلحة أمن وسلامة الدولة المشاطئة والتي تؤدي بنا إلى الإقرار بسيادة هذه الدولة،

(٧) عبد الاله دريف، مرجع سابق، ص ٢٠.

ولكن في الغالب إن هذا المذهب ينصرف إلى حرية الملاحة في المضائق والممرات البحرية^(٨).

وهذا الشيء نفسه قد أتى به الفقيه العربي الأستاذ الدكتور (علي صادق أبو الهيف) حيث رأي أن المرور في المضائق لا بد أن يكون حرًا لجميع السفن، حيث إن الدولة المشاطئة للمضيق لا يجوز لها أن توقف هذا المرور بدون أي عذر، ولكن لها أن تتخذ أي إجراءات للحفاظ على سلامة أمنها وسلامة مرور السفن في هذا المضيق، كذلك يرى الدكتور نفسه أنه لا يجوز منع السفن الحربية بالمرور في تلك المضائق أثناء السلم أو حتى أثناء الحروب ما لم تكن الدولة المشاطئة لهذه المضائق طرفًا في هذه الحروب^(٩).

المرحلة الثانية: تطور أهمية المضائق في الفقه الدولي الحديث:

لقد تطرق الفقه الدولي الحديث لبعض المراحل التي تمر بها المضيق الدولي حيث تطرق إلى كيفية اتساع المضيق وأيضاً أنواعه من حيث ذكر بعض المعايير لتصنيفه مضيّقًا دوليًا، وكذلك التطرق إلى حق السفن والطائرات في المرور والتحليق أثناء مرورها خلال هذه المضائق، وعليه سوف نتكلم بشيء من التفاصيل على النحو التالي:

١- اتساع المضيق في نظر الفقه الحديث:

والمقصود هنا باتساع المضيق أي حساب المسافة التي تصل ما بين الضفتين المتقابلتين للمضيق، فإنه في المذهب التقليدي القديم يتم حساب عرض المضيق وذلك بالاعتماد على المعيار الجغرافي، ولكن في الفقه الدولي الحديث جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢م ولكنها لم تتطرق صراحة إلى تحديد اتساع وعرض المضيق من حيث تحديد عرضه بشكل مجمل، وذلك وإن بعض المضائق الكبيرة والعريضة تعمل بين بحرين عاديين وتحتوي مياهها على جزء من البحر العالي ولهذا تعتبر الملاحة فيها حرة، أما المضائق الصغيرة فإنها تتطلب قوانين دولية تنظمها وتحددها وترتب حركة الملاحة فيها، ولهذا أظهرت آراء فقهاء يرون أنه ليس بالضرورة تحديد عرض المضائق الدولية الكبيرة والواسعة.

(٨) عبد الإله دريف، مرجع سابق، ص ٢٢.

(٩) علي صادق أبو الهيف، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الثامنة، ١٩٦٦م،

ص ص ٤٥٦-٤٥٧.

إلا أن هناك رأي لبعض الفقهاء وعلى رأسهم الفقيه الفرنسي (جيدل) الذي يقضي بالضرورة تحديد اتساع المضيق بشكل عام حيث عرف المضيق بأنه "أي ممر طبيعي يصل بي شاطئين، لا يتجاوز اتساعاً محدداً، ويشكل حلقة ربط بين هذين الشاطئين البحريين" وعليه يتبين لنا من خلال ملاحظتنا لهذا التعريف أن الفقيه (جيدل) قد فرق بين المضائق الجغرافية والمضائق القانونية، حيث حدد معيار بين ساحلي المضيق، حيث اشترط لكي يكون المضيق دولياً لا يجوز أن يزيد عرضه عن ضعف عرض البحر الإقليمي، بما أن الفقهاء أعلاه رأوا بالضرورة تحديد اتساع المضيق، إلا إنهم اختلفوا في قدر هذا الاتساع.

ولكن هناك رأي يخالفهم حيث ذهب الفقيه (ديلبز) حيث حدد شروطاً لكي نعتبر

أن المضيق ينتمي إلى إقليم الدولة البحري وهذه الشروط هي:

أ- أن يكون بالقدر الذي لا يتجاوز عرضه ضعف البحر الإقليمي للدولة.

ب- أن يؤدي هذا المضيق إلى بحر مغلق.

ت- أن تكون هذه الدولة مشاطئة لذلك المضيق.

وعليه فإذا لم تتحقق هذه الشروط فإن الدولة ليس لها أي سلطة على ذلك المضيق

وتكون الملاحة فيه حرة^(١٠).

٢- تكييف نوع المضيق في المنظور الفقهي الحديث:

كان الفقه التقليدي القديم ينظر للمضيق من خلال موقعه الجغرافي فقط دون التفرقة بين هذه المضائق، ولكن مع التطور والتقدم التكنولوجي ومع توسع التجارة الدولي زاد الاهتمام بالمضائق من خلال ما تقدمه من منافع اقتصادية وإستراتيجية للدول المشاطئة لها، ولهذا اختلفت أهمية هذه المضائق من خلال الموقع الذي يتمتع به كل مضيق على حده.

حيث إن الفقيه الدنماركي (ايريك برول) قد وضع معيار لتمتع المضيق بصفة الدولية وذلك من خلال ما يقدمه هذا المضيق من أهمية في مجال التجارة الدولية، وهذا ما أكدته أيضاً اتفاقية جنيف سنة ١٩٥٦م من خلال لجنة القانون الدولي والتي هي بدورها عرفت المضائق الدولية بأنها (هي التي تصل بين قطبين من البحر العالي وتستخدم للملاحة الدولية)^(١١).

(١٠) عبدالاله دريف: مرجع سابق، ص ٢٥.

(١١) المادة ٤-١٧، لجنة القانون الدولي، مؤتمر جنيف سنة ١٩٥٦.

إلا أن الفقيه (دونالد فاراند) قد حدد ثلاثة معايير لتصنيف المضيق بأنه دولي ويظهر ذلك من خلال تعريفه للمضيق بأنه (ممر طبيعي ضيق بين أرضين يكون بعرض لا يتجاوز ١٢ ميلاً بحرياً، ويربط جزئين من البحار العالية ببحر إقليمي لدولة أجنبية، ويستخدم للملاحة الدولية) وعلاوة على ذلك لا تجد الأخذ بعين الاعتبار والنظر إلى عدد الدول والسفن المستخدمة لذلك المضيق، حتى يتم اعتبار هذا المضيق دولياً وله أهمية اقتصادية وإستراتيجية ويستخدم للملاحة الدولية البحرية^(١٢).

المطلب الثاني

تطور أهمية المضائق والممرات البحرية في ظل قرارات القضاء الدولي ومحكمة العدل الدولية

تعتبر قرارات القضاء الدولي ذات أهمية وفضل في تطور القواعد الدولية لقانون البحار بشكل عام والمضائق الدولية بصورة خاصة، وهذا ما نلاحظه من خلال قرأنتنا لبعض قرارات محكمة العدل الدولية، حيث أن محكمة العدل الدولية قد أصدرت حكماً في قضية مضيف (كورفو) بين كل من دولة ألبانيا وبريطانيا سبق وأن تحدثنا عن وقائع القضية من خلال حديثنا عن مفهوم المضائق والممرات البحرية وذلك في المبحث الأول من الفصل التمهيدي- حين أن هذا الحكم سوف يطور ويساعد في تأسيس القواعد القانونية المنظمة للمضائق الدولية، المستعملة للملاحة البحرية من خلال مؤتمرات الأمم المتحدة لقانون البحار.

ولهذا فقد خلصت المحكمة في حكمها إلى أن الدعوى المقدمة من حكومة ألبانيا تعارض مع القول العام بأن الدول في أوقات السلم لها حق أن ترسل سفنها الحربية عبر المضائق المستخدمة للملاحة البحرية الدولية والتي تصل هذه المضائق بين جزئين من البحر العالي، ويشترط أن يكون هذا المرور بريئاً، وهذا القول ينطبق على مضيق (كورفو) بغض النظر عن مجموع السفن المارة فيه. كذلك فانا هذا المضيق يعتبر ممراً حدودياً بين دولة ألبانيا ودولة اليونان، حيث يعتبر ضمن البحر الإقليمي لتلك الدولتين، علماً أن دولة اليونان كانت تطالب بجزء من الساحل الذي يشاطئ المضيق. ولهذا فإن محكمة العدل الدولية قضت أن دولة ألبانيا ليس لها حق أن تمنع المرور في هذا المضيق أو وضع شروط تصريح بالمرور للسفن الأجنبية فيه، مع الأخذ بعين الاعتبار

(١٢) عبدالاله دريف، مرجع سابق، ص ٢٨.

الظروف الطارئة التي تسمح لدولة ألبانيا إصدار لوائح وإرشادات تنظيمية بشأن المرور في المضيق المذكور أعلاه.

وعليه سوف نتحدث عن تطور هذه المضائق في ظل قرار محكمة العدل الدولية بشأن مضيق (كورفو) وذلك من خلال مرحلتين لكي يطبع على المضيق صفة الدولية.

المرحلة الأولى: المرحلة الزمنية لتصنيف المضيق دولياً:

يتبين لنا واضحاً من خلال الحكم الذي أصدرته محكمة العدل الدولية في قضية مضيق (كودفو) إذ حددت التوقيت الذي تمر فيه السفن الأجنبية وذلك من خلال تطرقها لفترتين هما المرور في وقت السلم وكذلك في وقت الحرب.

حيث إن حكم المحكمة قد صدر في قضية مضيق (كورفو) وذلك من خلال التوقيت الذي مرت فيه السفينتين الحربيتين البريطانيتين (سوماريز ونولاق) في مضيق كورفو سنة ١٩٤٦م، حيث كان مرورهما في وقت السلم، ولهذا احتجت حكومة ألبانيا على مرور هذه السفن في المضيق كونها سفن حربية وليست مدنية، ولا ينطبق على هذا المضيق صفة الدولية وأنه يخضع كاملاً تحت سيادتها ولهذا لها حق وقف المرور فيه في أي وقت تشاء.

ولكن قرار المحكمة كان واضحاً إذ اعتمدت في حكمها على أن المرور عبر المضائق يشمل كل السفن سواء كانت مدنية أو عسكرية أو تجارية، حيث يمنع على الدولة المشاطئة للمضيق الدولي أن تعرقل مرور جميع السفن الأجنبية بشكل عام وذلك في أوقات السلم^(١٣)، وعليه لم تتوفر الشروط الكاملة لتعطي الحق لدولة ألبانيا في أن توقف أو تعرقل المرور البريء، مع العلم أن ألبانيا ادعت أيضاً بوجود علاقات غير طبيعية مع جارتها اليونان والتي أيضاً تشاطئ هذه الأخيرة لذلك المضيق، على الرغم أن هذه الظروف الاستثنائية تعطي دولة ألبانيا لكي تصدر لوائح تنظيمية بخصوص المرور، ولكن هذا لا يعتبر مبرراً لوقف أو تعطيل المرور البريء في هذه المضيق الدولي أو جعله يخضع لشروط حصول السفن المارة على إذن من الدولة المشاطئة.

^(١٣) هناك حكم صدر من المحكمة في ١٩ أبريل سنة ١٩٤٩، يتعلق بمضمون القضية، وهناك حكيم صدر من نفس المحكمة، يتضمن الأول الاعتراض على طلب ألبانيا عدم اختصاص المحكمة وذلك في ٢٥ مارس سنة ١٩٤٨، أما الحكم الثاني كان يوم ١٥ ديسمبر ١٩٤٩، يتعلق بتعويض بريطانيا عما لحق بها من أضرار نتيجة الاعتداء على سفنها من قبل حكومة ألبانيا.

المرحلة الثانية: مرحلة النظر إلى موقع المضيق الدولي:

لقد استندت محكمة العدل الدولية في حكمها بخصوص مضيق (كورفو) إلى جانب المعيار الزمني كذلك إلى معيار آخر وهو من حيث موقع المضيق من الناحية الجغرافية، حيث أن المضيق الدولي يربط بين جزئين من البحر العالي من جهة، وكذلك يربط بين قطبين يابسين من جهة بشرط أن لا يتجاوز عرض هذا المضيق عرض البحر الإقليمي لهذه القطبين وبالنظر إلى ما ذكرنا أعلاه فإن المضيق لكي يضي عليه صفة الدولية لابد أن تتوفر فيه المعايير الجغرافية، إذ لابد أن يكون حلقة وصل بين بحرين عالين أو أكثر، وكذلك يعتبر حلقة ربط بين قطبين من اليابسة، وهذه المعطيات تجعل من المضيق صالحًا للملاحة الدولية.

وعليه بملاحظتنا إلى وقائع هذه القضية يظهر لنا أن المحكمة أخذت بعين

الاعتبار النظر إلى محورين في نص حكمها في هذا الأمر كالتالي:

- أ- المحور الأول: أن مضيق (كورفو) يقع بين قطبين من اليابسة ولهذا فهو يخضع لسيادة دولتين هما ألبانيا من جهة الشرق واليونان من جهة الغرب.
- ب- المحور الثاني: أن هذا المضيق يقع ضمن المياه الإقليمية لتلك الدولتين المشاطئة له.

وعليه فإن حكم المحكمة كان واضحًا حيث يتبين لنا جليا أن الأخيرة قد بنيت في حكمها أخذ الاعتبار والنظر إلى هذين المحورين المذكورين، إذ أن أمر خضوع المضيق لسيادة دولتين أو أكثر مما يجعله مضيقًا دوليًا يستخدم للملاحة الدولية ولهذا فهو يخضع لنظام المرور البريء، ولا يحق لأي من هذه الدول المشاطئة أن تمنع أو تعرق المرور فيه في أوقات السلم.

ولكن إذا المضيق يمر وسط قطبين من اليابسة تابعين لدولة واحدة فإن الأمر يختلف- ولو كان يربط بين بحرين عالين- حيث إنه سوف يخضع هذا المضيق لسيادة تلك الدولة، وبذلك لا يطبق فيه نظام المرور البريء ولها حق إصدار لوائح خاصة بها تنظم حركة المرور فيه، أو الاعتماد على قوانين دولية تشترك فيها مع دولتين أو أكثر. ولكن إذا نظرنا إلى المحور الثاني فإن الأمر يتعلق بالمياه وليس باليابسة، حيث إن المضيق لكي يكون مضيقًا دوليًا ويستخدم للملاحة الدولية لابد أن يدخل ضمن البحر

الإقليمي لتلك الدولة أو الدولتين المشاطئة له وكذلك إلى شرط أن يكون حلقة وصل بين بحرين عاليتين، وألا يتجاوز عرضه بين القطبين المطلة عليه الحد الخارجي للبحر الإقليمي^(١٤).

المطلب الثالث

تطور أهمية المضائق والممرات البحرية في ظل الاتفاقيات والمعاهدات الدولية

هناك اتفاقيات عديدة تناولت موضوع المضائق من خلال تطور حركة الملاحة فيها، ولكن منذ أن عقد المؤتمر الدولي الأول لقانون البحار، وذلك مواكبة للتطور، الاقتصادي والاستراتيجي ثم الاهتمام أكثر بالمضائق وإعطائها أهمية أكبر من خلال أفراد لها قوانين خاصة في الاتفاقيات والمعاهدات الدولية الحديثة تهتم بتنظيم حركة المرور في هذه المضائق. وعليه سوف نتطرق لأهم وأبرز هذه الاتفاقيات وذلك على النحو التالي:

١- اتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي المنطقتة المجاورة سنة ١٩٥٨م أو ما يسمى (المؤتمر الدولي الأول لقانون البحار):

كما أشرنا أعلاه انه منذ بداية العصر الحديث وما حصل معه من تقدم وتطور في النواحي الاقتصادية والسياسية والعسكرية، فقد وجدت اتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة أو ما يسمى بالمؤتمر الأول لقانون البحار سنة ١٩٥٨م، وذلك لكي تنظم المرور في المضائق الدولية البحرية، حيث نصت في مادتها السادسة على (لا يجوز إيقاف المرور البري للسفن الأجنبية في المضائق المستعملة للملاحة الدولية والتي تصل جزءاً من أعالي البحار بجزء آخر من البحر العالي أو البحر الإقليمي لدولة أجنبية).

كما نجد أيضاً أن الاتفاقية ذاتها نظمت المرور البريء وأفردت له جزء وذلك في مادتها الرابعة عشر حيث أعطت حق المرور البريء للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي دون توقف بشرط انه لا يضر بالسلام وحسن النظام للدولة المشاطئة، وان على هذه السفن أن تراعي الأنظمة والشروط والقوانين التي تضعها الدولة المشاطئة لكي تتمتع بحق المرور في بحرهما الإقليمي وعليه فان المؤتمر الدولي الأول للبحار سنة ١٩٥٨م

(١٤) عبدالاله دريف، مرجع سابق، ص ٣٤-٣٥-٣٦.

قد تطرق لمفهوم المضائق والممرات الدولية البحرية، حيث أن هناك عدة اتفاقيات أبرمت في هذا المؤتمر تهتم وترتب وتنظم حركة المرور في هذه المضائق. وهذه الاتفاقيات هي:

- أ- الاتفاقية الخاصة بالبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة.
 - ب- الاتفاقية الخاصة بأعالي البحار.
 - ت- الاتفاقية الخاصة بالصيد والمحافظة على الموارد الحية في البحر العالي.
 - ث- الاتفاقية الخاصة بالامتداد القاري.
- ٢- المؤتمر الدولي الثاني لقانون البحار سنة ١٩٦٠م:

في هذا المؤتمر تم التطرق والحديث في موضوع تحديد عرض المياه الإقليمية، وحدود منطقة الصيد البحري للدول، ولكن حصل هناك اختلاف في وجهات النظر فيما بين الدول المشاركة في هذا المؤتمر، مما أدى إلى تعطيل أعمال هذا المؤتمر، ومن أبرز هذا الخلافات رغبة الدول العظمى عدم مد وتوسعة المياه الإقليمية والحد من عرضها وذلك من أجل فرض سيطرتها على أكبر جزء من البحر، وتقييد حرية الدول الصغرى من بسط نفوذها على حدودها البحرية، من أجل أن تمر سفن هذه الدول العظمى بدون أي عراقيل من الدول المشاطئة.

٣- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة ١٩٨٢م أو ما يسمى (المؤتمر الدولي الثالث لقانون البحار):

أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة ١٩٨٢م تعتبر نتاج أعمال المؤتمر الدولي الثالث لقانون البحار والذي عقد في الفترة من عام ١٩٧٣م إلى ١٩٨٢م وفي هذا الاتفاقية لاقت المضائق والممرات البحرية اهتماماً واسعاً حيث خصص لها جزء كبير من هذه الاتفاقية بشأن تعريفها وتنظيم حركة المرور فيهما وكذلك حقوق الدول المشاطئة لهذه المضائق من إجراء البحوث العلمية وصيانة البيئة البحرية والمطاردة الحديثة، وأيضاً حق الدول المشاطئة في إقامة الجزر الصناعية، وحقوقها السيادية على مواردها الطبيعية، وكذلك تطرقت هذه الاتفاقية إلى التزامات تقع على عاتق الدول المشاطئة لهذه المضائق من ضمنها عدم إعاقة الملاحة الدولية والمرور العابر، والالتزام بحماية البيئة البحرية وصون الثروات الطبيعية الحية، كذلك تلتزم بتعيين حدود المنطقة

الاقتصادية الخالصة في حالة التقابل والتلاصق، أيضا تطرقت الاتفاقية إلى اتساع المياه الإقليمية التي تتكون منها المضائق والممرات البحرية. وعليه فإن هناك آراء للدول المشاركة انبثقت عن أعمال هذا المؤتمر نلاحظها من خلال النقاط التالية:

- أ- ترى بعض الدول تطبيق نظام المرور البريء على جميع المضائق والممرات البحرية وذلك في البحر الإقليمي للدولة المشاطئة، وذلك لكي يتم التوفيق بين مصالح الدول المشاطئة لهذه المضائق وكذلك مصالح الدول الأخرى.
 - ب- ترى دول أخرى تطبيق نظام المرور العابر في المضائق التي تصل بين بحرين عاليين، وتطبيق نظام المرور البريء على المضائق التي تصل بين جزء من البحر العالي بجزء من البحر الإقليمي لدولة أجنبية^(١٥).
 - ت- أيضًا ترى دول أخرى حرية المرور عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، والتي تصل بين بحرين عاليين، وكذلك التي تصل بين جزء من بحر عالي بجزء من بحر إقليمي لدولة أجنبية.
 - ث- بعض الدول تعتمد في المقارنة والتفرقة فيما بين المضائق، على معيار عرض المضيق، حيث ترى أن المضائق التي يتجاوز عرضها ستة أميال بحرية يتم فيها تطبيق نظام المرور العابر، والمضائق التي لا يتجاوز أو يقل عرضها عن ستة أميال بحرية يتم تطبيق فيها نظام المرور البريء.
 - ج- فيما بعض الدول تفرق بين المضائق من حيث نشاط السفن المارة في المضيق، فإذا كانت سفن تجارية فينطبق فيها نظام المرور العابر، وإذا كانت هذه السفن ذات نشاط عسكري فيطبق فيها نظام المرور البريء وهذا النظام يطبق على المضائق التي تصل بحر عالي ببحر شبة مغلق.
- وعليه فإن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة ١٩٨٢م، تم تنفيذها سنة ١٩٩٤م، بعد تم اعتمادها من قبل سكرتارية الأمم المتحدة. ولهذا فقد لاقت المضائق أهمية بالغة أثناء دورات المؤتمر الدولي الثالث لقانون البحار سنة ١٩٨٢م حيث قامت بتنظيم وتقنين حركة المرور في المضائق الدولية، حيث اتفقت الدول الكبرى على مبدأ حرية المرور في هذه المضائق من خلال اعتماد

^(١٥) خالد احمد الأسمر: جيوسياسية المضائق البحرية وأثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي، دراسة حالة مستقبل إمدادات الطاقة في مضيق هرمز وباب المندب ٢٠٠٣-٢٠١٨، ص ٦٥-٦٦.

نظام المرور العابر. حيث إن الدول الكبرى قد غلبت المصلحة الوطنية لها بالطرق السياسية وذلك من خلال صياغة بنود هذه الاتفاقية الدولية لقانون البحار، ولكنها لم تنفذ كما ذكرنا أعلاه إلا بعد أثنى عشر سنة، وذلك بسبب عدم التصديق عليها من قبل أغلب الدول^(١٦).

المبحث الثاني

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب في العمل الدولي المعاصر

تمهيد:

تعتبر اليمن من الدول المشاطئة والتي تطل على البحر الأحمر وبحر العرب، وكذلك المحيط الهندي، حيث يقع في أراضيها أهم ممر بحري طبيعي في العالم، ذلك هو مضيق (باب المندب)، فهو يعد البوابة الجنوبية للبحر الأحمر وعنق الزجاجة التي تربطه بخليج عدن ومنه إلى البحر العربي فالمحيط الهندي، فهو بذلك يحتل موقع استراتيجي مهم جدًا، حيث تكمن أهميته من خلال تحكمه في التجارة العالمية بشكل عام وأيضًا ربطه بين المشرق والمغرب على وجه الخصوص.



(خارطة توضيحية لمضيق باب المندب)

^(١٦) خالد احمد الأسمر: مرجع سابق، ص ٦٧.

حيث تشرف دولة اليمن على ساحله الشرقي وتشرف دولة إرتريا وجيبوتي على ساحله الغربي، إذ لا يتجاوز عرض مضيق باب المندب عن ٢٠ ميلاً بحرياً، ويوجد في جزئه الجنوبي جزيرة بريم^(١٧)، والتي تقسمه إلى ممرين أحدهما يقع في الجانب الشرقي من المضيق والذي بعرض اقل من ميلين بحريين وهو الأكثر صلاحية للملاحة البحرية، والممر الآخر يقع في الجانب الغربي والذي بعرض يصل إلى (١٦) ميل بحري، حيث تنتشر في هذا الأخير الجزر الصغيرة، والشعب المرجانية والتي تزيد من صعوبة الملاحة فيه.

وعليه فان الموقع الاستراتيجي لمضيق باب المندب والذي كما أشرنا أعلاه يعتبر البوابة الجنوبية البحر الأحمر والذي يقع هذا الأخير عند التقاء قارات العالم الثالث (آسيا، أفريقيا، أوروبا)، مما جعله عامل إغراء وتنافس الدول العظمى للسيطرة عليه على مر العصور، حيث زادت أهميته أكثر في العصر الحديث وذلك بعد فتح قناة السويس أمام الملاحة الدولية، مما جعله يلفت أنظار واهتمام الدول العظمى من احتواء المنطقة بشكل عام والسيطرة على مداخلها البحرية وطرق مواصلاتها.

ولهذا ونظرا لما يتمتع به هذا المضيق من موقع استراتيجي مهم سوف نتطرق في مبحثنا هذا عن أهميته في العمل الدولي المعاصر وذلك من خلال الآتي:

المطلب الأول: أهمية مضيق باب المندب من خلال موقعه الجغرافي

المطلب الثاني: الأهمية الإستراتيجية لمضيق باب المندب

المطلب الثالث: الأهمية الاقتصادية الإستراتيجية لمضيق باب المندب

المطلب الأول

أهمية مضيق باب المندب من خلال موقعه الجغرافي

يطلق على مضيق باب المندب بعض التسميات فمثلاً يسمونه (مدخل الوفاء والولاء) وأيضاً يسمى مدخل (بحر القلزم) أو (بحر اليمن)، وسمي باب المندب لأنه الباب الذي يندب فيه حراس ينتبهون إلى الخطر من الغزاة^(١٨).

^(١٧) تسمى هذه الجزيرة عند المؤرخين العرب وعلى الخرائط العربية باسم جزيرة (ميون) وعند المؤرخين الغرب وعلى الخرائط الأجنبية تعرف قاسم جزيرة (بريم).

^(١٨) باب المندب: خطر الحرب الإقليمية وحق مصر في الدفاع عن مصالحها الاستراتيجية، مركز هردو

لدعم التعبير الرقمي، القاهرة، ٢٠١٥ ص ٧

كما أشرنا سلفاً أن مضيق باب المندب يعتبر البوابة الجنوبية للبحر الأحمر فهو يقع في الناحية الجنوبية الغربية لشبه الجزيرة العربية، ويحد قارة أفريقيا من جهة الشرق، حيث انه يعتبر حلقة وصل ويربط البحر الأحمر بالمحيط الهندي والخليج العربي وكذلك القرن الأفريقي، حيث تشرف اليمن على ساحله الشرقي وتتوسط هذا المضيق جزيرة بريم (ميون) والتي تقسم المضيق إلى جزئين أو بالأصح إلى ممرين ملاحيين، حيث يقع الممر الأول بمحاذاة السواحل اليمنية ويسمى (باب الإسكندر أو مضيق الإسكندر) ويبلغ عرضه حوالي (٣ ميل بحري) وعمقه حوالي (١٦ قامة)، وهذا صالح للملاحة ولدولة اليمن كامل السيادة عليه، ولها وحدها دون غيرها حق تنظيم سير الملاحة وفقاً للقوانين الوطنية لها. أما طوله (١٠ ميل بحري) وعرضه حوالي (١٠.٥ ميلاً بحرياً)، حيث تتولى أيضاً دولة اليمن تنظيم سير حركة الملاحة فيه وفقاً لأحكام القانون الدولي للبحار وكذلك الاتفاقيات الدولية الخاصة بهذا الشأن.

وعليه فإن إجمالي عرض المضيق حوالي (١٩.٥ ميلاً بحرياً)، ويبلغ طوله الإجمالي (٥٠ ميلاً بحرياً) بما في ذلك جزيرة (بريم)^(١٩).

ولهذا فإن البحر الأحمر يتمتع بكثرة الجزر فيه، ولكن هناك جزر لها أهمية بالغة تتمتع به من موقع استراتيجي يجعلها تتحكم في الطرق الملاحية للبحر الأحمر وكذلك مضيق باب المندب ومن أهم هذه الجزر

- [١] جزيرة بريم (ميون): وهي تقع في منتصف مضيق باب المندب ومن خلال موقعها الجغرافي فهي تتحكم في طرق الملاحة فيه، حيث وكما أشرنا سابقاً وجود (قناة الإسكندر) والتي تحد الجزيرة من الناحية الشرقية وتقع بمحاذاة السواحل اليمنية.
- [٢] مجموعة جزر حنيش الكبرى والصغرى: حيث حصل نزاع على هذه الجزر بين اليمن وأريتيريا، وقضت محكمة التحكيم الدولية بتبعيةها إلى اليمن سوف نتكلم عنه بالتفصيل لاحقاً.
- [٣] جزيرة سقطرى: وتعتبر من أكبر الجزر اليمنية وأهمها حيث تقع في خليج عدن، ومن خلال ما تتمتع به من موقع إستراتيجي يجعلها تشرف على مدخل مضيق باب المندب الجنوبي.
- [٤] شبه جزيرة عدن: وهذا أيضاً تتمتع بموقع جغرافي وإستراتيجي فريد حيث إنها تسيطر على المدخل الجنوبي لمضيق باب المندب.

(١٩) خالد احمد الأسمر، مرجع سابق، ص ١٠٩

[٥] جزيرة زقر.

[٦] جزيرة كمران.

[٧] جزيرة زكور.

[٨] مجموعة جزر أبو عيل وجبل الطير^(٢٠).

[٩] مجموعة جزر الزبير

١- مجموعة جزر الساحل الأريتيري: جزيرة هليب، دوميرا، دهلك، حالب، فاطمة.

المطلب الثاني

الأهمية الإستراتيجية لمضيق باب المندب

كما أشرنا سابقاً إن مضيق باب المندب يعتبر البوابة الجنوبية للبحر الأحمر وعنق الزجاجة التي تربطه بخليج عدن ومنه إلى البحر العربي فالمحيط الهندي، فهو بذلك يعتبر ممراً مهماً من خلال تحكمه بالتجارة الدولية، وللحديث عن الأهمية الإستراتيجية للمضيق سوف نتطرق في حديثنا التالي عن نقطتين رئيسيتين هما:

١- أهمية المضيق بالنظر إلى الصراعات الدولية في المنطقة:

تكمن أهمية مضيق باب المندب من خلال ما نستنتجه من الصراعات الدائرة بين الدول، وبالأخص منطقة الشرق الأوسط، حيث يعتبر المضيق المذكور له علاقة قوية وارتباط مع مضيق تيران الذي أغلق في وجه الملاحة منذ اندلاع الحرب العربية الإسرائيلية الثالثة عام ١٩٦٧م، حيث يعتبر الأخير البوابة الشمالية للبحر الأحمر، وباب المندب هو البوابة الجنوبية لهذا البحر، وبالتالي كل واحد مهما ومكملاً للآخر، حيث أدركت السلطات المصرية هذه الأهمية والعلاقة الرابطة بين الممرين، فبادرت إلى إجراء مفاوضات سياسية مع السلطات اليمنية حول إمكانية أحكام السيطرة على مضيق باب المندب وذلك تعزيزاً ودعمًا للإجراءات المفروضة من قبلها على الملاحة في شمال البحر الأحمر، حيث أن هذه الإجراءات ذات أهمية كبيرة جدًا لأحكام السيطرة الكاملة على مداخل البحر الأحمر الجنوبية والشمالية.

حيث نتج عن هذه المفاوضات اتفاق خاص بين البلدين - غير مكتوب - يقضي بإرسال قوات عربية - عند الضرورة إلى منطقة باب المندب، وقد ظهرت نتائج هذه المفاوضات وأثمرت وذلك أثناء اندلاع الحرب العربية الإسرائيلية في أكتوبر ١٩٧٣م، حيث تم فرض حصار بحري على مضيق باب المندب من قبل القوات العربية وخضعت

(٢٠) خالد الأسمر: مرجع سابق، ص ١١٠.

كل السفن والناقلات- خاصة الإسرائيلية- للتفتيش الدقيق من قبل القوات العربية المرابطة في البحر، وقد بررت هذه الإجراءات نظرًا لحالة الحرب والذي يسمح القانون الدولي للمتحاربين في ممارسة بعض الحقوق مثل حق (فرض الحصار البحري)- الزيارة والتفتيش- مصادرة سفن الأعداء الجارية- ضبط المواد الحربية التي تحملها سفن حايدة^(٢١).

وبالنظر إلى المجريات أعلاه نرى وان هذا الحصار كانت له نتائج ايجابية للدول العربية، حيث أدى إلى عرقلة حركة البضائع الواردة والصادرة من وإلى إسرائيل عبر البحر الأحمر هذا من ناحية، أما من ناحية أخرى أدى إلى فرض الرقابة على السفن التي تخضع لقوانين المقاطعة من العبور وعليه تم عرقلة مصالح شركات النقل المتخصصة بنقل بضائع الترانزيت من الموانئ الإسرائيلية.

وبهذا فقد طالبت إسرائيل برفع الحصار البحري عن مضيق باب المندب وذلك أثناء اتفاق الفصل بين القوات المتحاربة، مقابل إنها ترفع الحصار عن الجيش الثالث المصري والذي تم حصاره في سيناء أثناء حرب أكتوبر ١٩٧٣م، ولكن مصر صرحت بان اتفاق وقف إطلاق النار لا يمكن أن يدخل في إطاره أي إشارة تخص المرور في مضيق باب المندب، وبررت ذلك أن تنظيم المرور والملاحة البحرية في هذا الأخير يعتبر من اختصاص الحكومة اليمنية وحدها فقط، ولا يمكن أن يدخل في اتفاق فصل القوات بين مصر وإسرائيل^(٢٢).

بعد انتهاء حرب أكتوبر ١٩٧٣م، صوبت أنظار الدول العظمى جنوب البحر الأحمر وعلى وجه الخصوص على مضيق باب المندب، حيث بدأت أمريكا وروسيا بالتحرك بشكل واضح في المحيط الهندي وخليج عدن وجاء هذا واضحاً من خلال تصريح المتحدث باسم وزارة الحرب الأمريكية (فريدمان) حيث قال (نتابع بانتباه تحركات الأسطول الروسي الذي يملك عشرين قطعة بحرية في المحيط الهندي وتسعين قطعة أخرى في البحر الأبيض المتوسط والذي لا يهدف من وراء تلك القوة البحرية إلا إلى توسيع نفوذه في جنوب البحر الأحمر، لذلك فإن أمريكا ستعمل هي الأخرى على التواجد في هذه المنطقة الإستراتيجية لحماية مرور البترول في هذا الممر العظيم)^(٢٣).

(٢١) أمين محمد قائد اليوسفي: النظام القانوني للمضائق العربية، دار الحداثة للطباعة والنشر والتوزيع،

الطبعة الأولى، بيروت، لبنان، ١٩٨٨، ص ١٣٦-١٣٧.

(٢٢) جريدة الأهرام المصرية الصادرة في ٧ نوفمبر ١٩٧٣.

(٢٣) أمين محمد قائد اليوسفي: مرجع سابق، ص ١٣٨.

المطلب الثالث

الأهمية الاقتصادية لمضيق باب المندب

كما تحدثنا سابقاً أن مضيق باب المندب يعتبر البوابة الجنوبية للبحر الأحمر، وعنق الزجاجة التي تربطه بخليج عدن ومنه إلى البحر العربي فالمحيط الهندي، فهو بذلك يعد الشريان الأساسي النابض في قلب البحر الأحمر، ولهذا فالمضيق يتمتع بموقع استراتيجي مهم لأنه يتم وضع ما بين منطقة الخليج العربي الغني بثرواته النفطية وكذلك البحر الأحمر الذي يعد من أهم الطرق إلى البحر الأبيض المتوسط، ومن ثم إلى أوروبا وأمريكا وكذلك بكافة دول العالم، حيث إن حوالي ٨٠% من النفط العربي المصدر للخارج يمر عبر هذا المضيق.

وعليه فقد اتجهت دول المنطقة نحو مضيق باب المندب خاصة، والبحر الأحمر بشكل عام، ولهذا فقد قامت الدول العربية المطلة على هذا الأخير بالتعاون فيما بينها وذلك بوضع برنامج مشترك وإنشاء صندوق مالي لتمويل هذا البرنامج وتنفيذه تحت رعاية جامعة الدول العربية، كذلك تم تشكيل مجلس تنفيذي من الدول المشاطئة لحماية البيئة البحرية في خليج عدن والبحر الأحمر، حيث نفذت عدة اجتماعات في عواصم عربية وكان آخرها في العاصمة اليمنية صنعاء عام ١٩٧٧م وذلك في شهر فبراير من العام المذكور.

عقب انتهاء الحرب العربية الإسرائيلية عام ١٩٧٣م، أصبح البحر الأحمر يشكل نقطة مهمة للأحداث السياسية والخاصة بالدول المشاطئة له، مما دفع الدول العربية المطلة عليه إلى التشاور فيما بينهم والتنسيق لوضع خطة عمل مشتركة لمواجهة التحديات والصراعات الموجودة في المنطقة، ومن ضمن هذه التحركات التي تشهدها منقطة البحر الأحمر، عقد لقاء القمة الرباعي الذي تم عقده في مدينة تعز اليمنية في ٢٢ مارس ١٩٧٧م، والذي شاركت فيه كل من دولة السودان، والصومال، واليمن بشرطية آنذاك، الجنوبي والشمال، وهذه القمة تعتبر تكملة للقمة التي عقدت في نفس العام في عاصمة السودان الخرطوم، وضمت كل من دولة السودان ومصر، وسوريا والتي كانت مهمتها ومخرجاتها حماية البحر الأحمر من التداخلات الأجنبية^(٢٤).

لقد احتضنت مدينة تعز اليمنية هذه القمة وذلك لما تتمتع به من موقع جغرافي يجعلها قريبة من مضيق باب المندب، والذي كما أشرنا سابقاً يتمتع بموقع استراتيجي

(٢٤) أمين محمد قائد اليوسفي، مرجع سابق، ص ١٤٢.

مهم في المنطقة العربية، وكذلك قريبة أيضا من منطقة البحر الأحمر، وهذه الأحداث توافقت مع استقلال دولة (جيبوتي) وانضمامها عضواً في جامعة الدول العربية وكذلك في هيئة الأمم المتحدة، وهي تعتبر من ضمن الدول المشاطئة للبحر الأحمر. ولهذا فقد كانت نتائج قمة تعز مثمرة حيث انفقت الدول المشاركة في هذه القمة التأكيد على سلامة وامن منطقة البحر الأحمر- بحكم توسطه لهذه الدول- لكي ينعم بالأمن والسلام، وعلى هذه الدول أن تلتزم بهذه المخرجات وتنفذها^(٢٥).

النتائج والتوصيات

وعليه نستنتج مما سبق تأكيدنا على ضرورة سلامة وامن منطقة البحر الأحمر بشكل عام، ومضيق باب المندب على وجه الخصوص، لكي تتعم دول العالم وكذلك دول المنطقة بملاحة بحرية آمنة ولهذا سوف نجمل بعض النقاط والمقترحات الرئيسية والتي ننشد من الدول المشاطئة للبحر الأحمر إتباعها وخصوصاً الدول العربية للحفاظ على الأمن القومي العربي بشكل خاص وأمن المنطقة بشكل عام والمقترحات على النحو الآتي:

- [١] على الدول المشاطئة للبحر الأحمر أن تقوم بإنشاء منظومة أمنية خاضعة لحماية البحر الأحمر، أو إنشاء نظام أمني إقليمي يكون باتفاق الدول التي المشاطئة، وهذا الاتفاق يهدف إلى ردع أي تهديد يضر بسلامة، وامن الملاحة البحرية الدولية في منطقة البحر الأحمر، وهذا يتطلب إنشاء قوة عسكرية مشتركة من قوات غربية وأفريقية للقيام بهذه المهمة.
- [٢] لا بد من توفر الثقة بين جميع الدول الأطراف في الاتفاقية، ونبذ الخلافات فيما بينهم لتعزيز الشراكة لكي يصلوا إلى نتائج إيجابية تصب في مصلحة الجميع.
- [٣] السعي لدى مجلس الأمن لتفعيل اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية (اتفاقية سلامة الملاحة البحرية سنة ١٩٨٨م)، والتي تهدف هذه الأخيرة إلى تسليم الأشخاص المسؤولين أو المشتبه في أنهم وراء اختطاف السفن أو القرصنة البحرية أو أي تهديد يمس سلامة وامن الملاحة البحرية في منطقة البحر الأحمر.
- [٤] التوافق من قبل الدول العربية المشاطئة للبحر الأحمر على وضع خطط اقتصادية موحدة من أجل استعمار جزر البحر الأحمر.

^(٢٥) أمين محمد قائد اليوسفي، مرجع سابق، ص ١٤٣.

- [٥] على الدول العربية المشاطئة للبحر الأحمر التنسيق على إنشاء منظومة عسكرية موحدة لحفظ امن جزر البحر الأحمر وممراته البحرية.
- [٦] تكثيف التوعية لأبناء الأمة العربية وتثقيفهم عبر وسائل الإعلام وذلك من اجل معرفة مكانة البحر الأحمر وممراته البحرية واهتمامها بالنسبة للأمن القومي العربي.
- [٧] إتاحة المجال للدارسين والباحثين العرب لمعرفة كل ما يتعلق بالمضائق والممرات البحرية العربية للاستفادة من نتائج بحوثهم وتطويرها لتصب في مصلحة الأمة العربية.

قائمة المراجع

١. أمين محمد قائد اليوسفي: النظام القانوني للمضائق العربية، دار الحداثة للطباعة والنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، بيروت، لبنان، ١٩٨٨، ص ١٣٦-١٣٧.
٢. أمين محمد قائد اليوسفي: مرجع سابق، ص ١٣٨.
٣. باب المنذب: خطر الحرب الإقليمية وحق مصر في الدفاع عن مصالحها الاستراتيجية، مركز هردو لدعم التعبير الرقمي، القاهرة، ٢٠١٥ ص ٧
٤. جريدة الأهرام المصرية الصادرة في ٧ نوفمبر ١٩٧٣.
٥. خالد احمد الأسمر: جيوسياسية المضائق البحرية وأثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي، دراسة حالة مستقبل إمدادات الطاقة في مضيق هرمز وباب المنذب ٢٠٠٣-٢٠١٨، ص ٦٥-٦٦.
٦. د. صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ١٩٨٢، دار النهضة العربية، القاهرة، ط ٢، ٢٠٠٠م، ص ١٣.
٧. زهرة مناصريه، حق المرور عبر المضائق والقنوات البحرية الدولية، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، ٢٠١٨م، الطبعة الأولى، ص ١٧.
٨. عبد الله دريف، مكانة المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين مقضتبات القانون الدولي ومتغيرات العلاقات الدولية- دراسة مضيق جبل طارق، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين- ألمانيا، ٢٠١٧م، ص ١٨.

٩. عبد الله نوار شعث، الحماية للحدود البحرية والمناطق الاقتصادية الخالصة ومنازعاتها في إطار القانون الدولي، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، ٢٠١٧م، الطبعة الأولى، ص ٣.
١٠. على صادق أبو الهيف، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الثامنة، ١٩٦٦م،
١١. المادة ٤ - ١٧، لجنة القانون الدولي، مؤتمر جنيف سنة ١٩٥٦.
١٢. محمد صالح الزوي، التنظيم القانوني للمياه الداخلية- دراسة تحليلية في ضوء القانون الدولي للبحار، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠١٣، ص ٣٨.
13. Ana G. Lopez Martin. International straits concept, Classification and Rules of Passage. Springer Heidelberg Dordrecht London New York, 2010, Pp. 2 - 3.