

النظام القانوني الدولي لمضيق باب المندب

مشتاق طالب مهنة محمود

معهد تقني بابل/ قسم تقنيات الإدارة القانونية

The international legal system for the Bab al-Mandab strait
Mushtaq Talib Muhanna Mahmoud
Babel Technical Institute / Department of Legal Management
Techniques
mshtaqtalbmhna@gmail.com

Abstract

The importance of the vital Bab al-Mandab strait that connects the East and the West, which has gained the region in which it is located, has a distinct geostrategic importance at the regional and global level, and is the maritime, commercial and oil link in particular.

Despite the emerging security threats, the strait is of high strategic importance and international transit trade through it, and through that it was found that the waters of the straits are subject to the coastal countries of the strait, as well as all the international straits subject to international agreements concluded between the riparian states that allow free commercial and military passage.

Keywords: strait _ seas _ agreements _ coastal state _ regime

المخلص

أن أهمية مضيق باب المندب الحيوي الذي يربط الشرق والغرب والذي اكسب المنطقة الواقع فيها أهمية جيواستراتيجية متميزة على المستوى الأقليمي و العالمي ويعد همزة الوصل البحرية والتجارية والنفطية على وجه الخصوص

رغم التهديدات الأمنية المستجدة يعد المضيق على قدر عال من الأهمية الأستراتيجية والتجارة العابرة الدولية خلاله، ومن خلال ذلك تبين ان مياه المضائق تخضع للدول الساحلية للمضيق كما ان جميع المضائق الدولية الخاضعة لأتفاقيات دولية مبرمة بين الدول المتشاطئة لها تسمح بالمرور التجاري والعسكري الحر

الكلمات المفتاحية: مضيق _ بحار _ اتفاقيات _ الدولة الساحلية _ النظام

المقدمة

تعد دراسة مواضيع أهمية الممرات المائية الدولية من الدراسات الحيوية و المتطورة في التاريخ الحديث والمعاصر، لاسيما اذا كانت هذه الممرات الدولية تمثل نقطة ثقل جيوسياسية اقليمية وعالمية، فمضيق باب المندب يعد من أكثر هذه الممرات أهمية بحكم أهمية المسطح المائي الذي ينتسب اليه المضيق وهو البحر الأحمر، فضلا عن أهمية المضيق الذاتية بحكم موقعه الجغرافي المتميز وسيطرته على المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، وتكوينه للمياه الإقليمية للدول الاسيوية والافريقية (جيبوتي واليمن وارتيريا)، والتي أتاحت له مجالا واسعا بأن يكون ضمن أولويات استراتجية الدول الكبرى وأطماعها الإستعمارية منذ القرن السادس عشر إلى القرن العشرين.

حيث يستمد المدخل الجنوبي للبحر الأحمر (باب المندب) أهميته كمنطقة اختناق كثيف للشريان البحري العالمي، من موقعه في نهاية الطرف الجنوبي للبحر الأحمر، الذي يعد أقصر طريق بحري يصل بين الشرق والغرب بحكم خصائصه الجغرافية، لذا فإن أهميته ترجع إلى تحكمه في أحد أهم طرق التجارة العالمية بشكل عام بين الشرق والغرب، ويكون مضيق باب المندب مياه أقليمية لثلاث دول هي: الجمهورية اليمنية التي تطل على ساحله الشرقي وجيبوتي وإريتريا على ساحله الغربي.

و من أبرز جزر مضيق باب المندب جزيرة بريم (ميون)، التي تقع في مدخل مضيق باب المندب ، وتعتمد جزيرة بريم في كل احتياجاتها على عدن والساحل العربي والافريقي ، وتقسم جزيرة بريم مضيق باب المندب إلى ممرين : ممر شرقي ويسمى باب اسكندر، وممر غربي، وترتبط أهمية مضيق باب المندب الاستراتيجية بالعديد من النواحي الجغرافية والاقتصادية والسياسية التي تؤثر على العديد من الكيانات السياسية في الوطن العربي والقارة الأفريقية، وتتبع هذه الأهمية من الصراع الذي يدور حول هذا المضيق كون البحر الأحمر يشكل ممراً للناقلات النفطية والتجارية والحربية إذ يعد قناة وصل بين المحيط الهندي و البحر المتوسط عن طريق قناة السويس.

أولاً: أهمية البحث : تبدو أهمية البحث بشكل واضح لكون مضيق باب المندب يعد حلقة وصل بين البحر الأحمر والبحر العربي والمحيط الهندي وجنوب شرق وشرق آسيا على المحيط الهادي والعكس صحيح من المناطق أعلاه عبر مضيق باب المندب لتتجه شمالاً صوب قناة السويس (المدخل الشمالي للبحر الأحمر) ومضيق جبل طارق والمضائق الأخرى لدول المحيط الأطلسي ومستوى تحكمه بالتجارة العالمية وارتباطه بالمضائق والخواصق الأخرى، إضافة الى ذلك أهميته الملاحية المرتبطة بالتجارة الدولية فهو يعد ممراً لخطوط الملاحة الدولية القادمة من المحيط الهندي أو المتوجهة الى هذا المحيط ، حيث يقوم من طريقه عبور السفن التجارية والناقلات النفطية من أفريقيا جنوب الصحراء واسيا الى أوروبا وأمريكا ويعتبر هذا المضيق زهاء (60) سفينة يوميا. فكان من الضروري و المهم بيان النظام القانوني الذي يحكم هذا المضيق.

ثانياً: إشكالية البحث: إن هذه المضائق البحرية تخضع لنظم قانونية دولية تنظم الملاحة وحركة المرور فيها، فما هو النظام القانوني الدولي لمضيق باب المندب؟ وماهي القواعد التي تنظم الملاحة وحركة المرور؟ وماهي مستويات التحكم والارتباط بهذا المضيق؟ ، خصوصاً أن هذا المضيق أصبح عرضة للصراعات و ذلك بسبب أهميته الكبيرة .

ثالثاً: منهجية البحث: في سبيل إعدادنا لهذا البحث استخدمنا العديد من مناهج البحث العلمي منها المنهج التاريخي والمنهج الوصفي والتحليلي ، وذلك من أجل تحقيق أهداف البحث وبيان أهميته .

رابعاً: خطة البحث:

تم تقسيم هذا البحث إلى مقدمة عامة تتضمن أهمية وإشكالية ومنهجية ومبحثين المبحث الاول سنتحدث فيه عن النظام القانوني للملاحة الدولية لمضيق باب المندب من خلال دراسة النظم القانونية للملاحة و قواعد المرور في مضيق باب المندب.

أما المبحث الثاني فسوف نتناول فيه مستويات التحكم في هذا المضيق وصراعات الدول للسيطرة عليه لتحقيق مصالحها نظراً لأهمية هذا المضيق.

المبحث الأول

النظام القانوني للملاحة الدولية لمضيق باب المنذب

تسري أحكام القانون الدولي العام في النطاق الذي تنشأ فيه العلاقات بين الدول، وبالتالي فهو يحدد بالمدى الذي تغطيه هذه العلاقات، فهناك علاقات في نطاق اليابسة والبحار أو المياه الدولية وأعماقها وما يعلوه من فضاء، وما يمكن أن يحدث من خلافات بين الدول في استغلاله، وتعتبر البحار أكثر المجالات أهمية نظراً لأهميتها الاقتصادية خاصة بعد اكتشاف الكثير من الثروات في البحار والمحيطات، الأمر الذي استدعى وضع تنظيم دولي لاستغلال هذا المجال.

وقواعد القانون الدولي هي التي تحكم وتنظم العنصر البحري من إقليم الدولة، يطلق عليه قانون البحار، ولقد أصبح هذا الفرع من فروع القانون الدولي العام يحتل أهمية كبرى، لأنه ينظم البحار التي تعتبر من أهم طرق المواصلات الدولية وكمصدر حيوي للثروات بمختلف أنواعها.

وهناك عدد كبير من المضائق الدولية المستخدمة للملاحة الدولية والتي يقوم بتنظيمها القانون الدولي، والقضاء، وكذلك الإتفاقيات، والمؤتمرات الدولية وهناك نوع آخر من المضائق الدولية يحكم الملاحة فيها إتفاقيات خاصة عقدت من أجل تنظيمها، و وضع النظام القانوني الخاص بها، والذي ينظم حركة مرور السفن فيها.

وجاءت بعد ذلك عدة إتفاقيات دولية قامت بتنظيم الملاحة في المضائق الدولية، مثل إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لعام 1985، ومن ثم إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، التي تكلمت في موادها على أنواع المضائق، وعلى تنظيم المرور في المضائق الدولية، حيث جاء في هذه الإتفاقية النظام الذي يحكم المضائق المستخدمة للملاحة الدولية وتقرير حرية المرور في المضائق، والتحليق فوقها في إطار نظام المرور العابر⁽¹⁾.

وبناء على ذلك سوف نقوم في هذا المبحث بدراسة مطلبين : المطلب الأول سنتحدث فيه عن القواعد العامة للملاحة في مضيق باب المنذب، أما المطلب الثاني فسنكلم من خلاله عن نظام المرور الدولي لمضيق باب المنذب.

المطلب الأول: القواعد العامة للملاحة في مضيق باب المنذب

إن النظام القانوني للملاحة في المضائق التي تحكمها القواعد العامة في القانون الدولي قد قام بتطوير الأحكام الخاصة بالملاحة في المضائق التي يتم استخدامها في الملاحة الدولية، من حيث نوع البحار التي تصل بينها هذه المضائق، إذ كانت المضائق التي تصل بين بحرين عاليين هي فقط التي يجب أن تكون مفتوحة للملاحة الدولية، بحيث تصل بحراً إقليمياً ببحر عال، وهذا الوضع تم الاستقرار عليه في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 التي وضعت إضافة أخرى إلى المضائق، وهي المضائق التي تصل المناطق الاقتصادية الخالصة ببعضها أو البحر العالي أو البحر الإقليمي⁽²⁾.

تخضع أكثر المضائق الدولية ومنها مضيق باب المنذب لقواعد قانونية عامة أخذت تستقر تدريجياً في القانون الدولي، ولم تنظم هذه المضائق حتى الآن باتفاقيات خاصة، وذلك بسبب بعض الظروف السياسية والتاريخية التي تعود إليها وبما أن مياه المضيق تتكون بشكل رئيس من المياه الداخلية، والبحار الإقليمية للدول المشاطئة، و أن وجود هذه المياه في المضيق لا يغير في طبيعة هذه المياه إلا بالقدر المتعلق بها في المرور

عبر المضيق، لذلك فإن وجودها في المضيق لا يمنع أن تخضع للنظام القانوني لتلك المناطق كقاعدة عامة، حسب ما هو مقرر في القانون الدولي⁽³⁾.

كذلك تم وضع نظام قانوني للملاحة في المضائق في الفقه، وقضاء محكمة العدل الدولية، وكذلك في الاتفاقيات الدولية و المؤتمرات الدولية، والتي تعتبر بمجموعها قد وضعت نظاماً قانونياً للملاحة في المضائق الدولية التي لم يوضع لها نظام قانوني خاص يحكمها⁽⁴⁾.

وتتصارع الملاحة في المضائق الدولية وفق مصطلحات أساسيتان هما:

مصصلحة الملاحة الدولية والمجتمع الدولي من جهة، ومصصلحة الدول التي تطل على المضائق من جهة أخرى. فالمصلحة الأولى تريد التوسع في حرية الملاحة الدولية إلى أبعد حد، والثانية تريد أن تفرض سيادة الدولة المشاطئة للمضيق من أجل أن تحفظ أمنها وسلامتها، و من ثم التصديق من تلك الحرية إلى أكبر قدر تستطيع الحصول عليه .

و لم يتطرق القضاء الدولي بصورة مباشرة إلى موضوع الملاحة في المضائق الدولية إلا في قضية مضيق كورفو، ونتيجة للحكم الذي توصلت إليه المحكمة وإقرارها بأن مضيق كورفو هو مضيق دولي يربط بين جزأين من أعالي البحار، ويستخدم في الملاحة الدولية⁽⁵⁾، والتي تصل جزأين من أعالي البحار، وإن لم تحصل هذه السفن على تصريح مسبق من الدول الساحلية بشرط أن يكون المرور بريئاً.

ويؤخذ على هذه الفقرة من قرار محكمة العدل الدولية أنها تتكلم على مرور السفن الحربية فقط، ولم تتطرق إلى السفن التجارية، إلا أن هذا لا يحصر المرور على السفن الحربية فقط، فالخطر الذي يهدد سواحل الدولة لا يأتي من السفن التجارية، وإن أجاز الحكم للسفن الحربية المرور في المضيق، فإنه يكون من البديهي السماح للسفن التجارية بالمرور.

لذا يكون القرار يشمل جميع السفن التجارية والحربية ويمنحها حق المرور في وقت السلم.

كذلك فإن قرار المحكمة قد أقر المرور البريء، الذي لا تستطيع الدول الساحلية وقفه لأي كان، وبذلك فإن المحكمة قد قررت نظاماً للمرور عبر المضائق الدولية، يختلف عن نظام المرور عبر البحر الإقليمي⁽⁶⁾.

كذلك جاء في قرار المحكمة أنه يحق للدول الساحلية وقف المرور في المضائق الدولية، إذا كان هذا المرور غير بريء، فقرار محكمة العدل الدولية قرار واضح، لأنه اشترط تصاف المرور بالبراءة، وهذا يعني أن أي مرور غير بريء يجوز إيقافه من الدول الساحلية ومن هذه الناحية، فإن نظام المرور البريء يختلف عن نظام المرور الحر المطبق في البحر العالي، والذي لا تستطيع أي دولة إيقافه، إلا في بعض الحالات القليلة، إذا كانت هناك مصلحة في المحافظة على الأمن والسلامة في أعالي البحار، كمحاربة تجارة المخدرات والرقيق والمطاردة المستمرة والقرصنة البحرية تقضي بذلك⁽⁷⁾.

وإلى جانب الفقه والقضاء الدوليين، كانت هناك الإتفاقيات الدولية الخاصة بتنظيم الملاحة في المضائق الدولية، وكانت هذه الإتفاقيات إما اتفاقيات خاصة لتنظيم الملاحة في مضائق دولية معينة، وإما اتفاقيات عامة تطرقت للنظام القانوني للملاحة الدولية بصورة مباشرة أو غير مباشرة.

والأحكام الواردة في هذين النوعين من الاتفاقيات الدولية، هي أحكام يتم الاتفاق عليها بين الدول والإستقرار على التعامل بها⁽⁸⁾.

أهمها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، باعتبار أن مضيق باب المندب يعتبر مضيق دولي يصل بين جزأين من أعالي البحار، أو بين منطقتين اقتصاديتين خالصتين، لذلك فإنه يخضع لنظام المرور العابر وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة للبحار وليس لنظام المرور البريء.

وخلال مناقشة الأحكام القانونية للمضائق في المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار وقبل التوقيع على الإتفاقية الجديدة حدث صراع بين الدول الكبرى والدول النامية حول النظام القانوني للمضائق المستخدمة للملاحة الدولية وقد وافقت الدول الكبرى على بقاء هذه المضائق مفتوحة وخاضعة لنظام المرور العابر بالنسبة إلى السفن جميعها بما فيها السفن الحربية والطيران، أما الدول المشاطئة لهذه المناطق فكانت تسعى إلى تطبيق مبدأ السيادة الإقليمية على هذه الممرات المائية الدولية، وإخضاعها لنظام المرور البريء، الذي يفترض فيه مرور السفن والطائرات الحربية التي يشترط لمرورها الإذن المسبق.

وجاءت اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة لقانون البحار، واعتمدت حق المرور العابر للسفن والطائرات في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار وبين منطقة اقتصادية خالصة، و أوضحت الاتفاقية حقوق وواجبات السفن التي تمر في المضيق، وحقوق و واجبات الدول الساحلية المطلية عليه، وتطبق هذه الأحكام على مضيق باب المندب كغيره من المضائق.

المطلب الثاني: نظام المرور الدولي لباب المندب

نظراً لأهمية المضائق الدولية، تم وضع نظامان للمرور فيهما: الأول: هو نظام المرور البريء ويشمل الملاحة عبر البحر الإقليمي لغرض الإجتياز فقط دون دخول المياه الداخلية، أو زيارة ميناء تقع خارج المياه الداخلية أو التوجه من المياه الداخلية وإليها إلى ميناء آخر، وأن يكون المرور متوصلاً وسريعاً مع إمكان التوقف أو الرسو إذا كان هناك ما يستدعي ذلك، مثل القوة القاهرة أو إصلاح عطل طار، ويكون المرور بريئاً إذا كان لا يضر بسلامة الدولة الساحلية أو بأمنها، وقد ألزمت كافة السفن التي تمارس حق المرور البريء أن تمتنع عن أي تهديد باستعمال القوة أو استعمالها ضد سيادة الدولة الساحلية، وتلتزم الدولة الساحلية بعدم فرض شروط على السفن الأجنبية يكون أثرها العملي حرمان تلك السفن من حق المرور البريء، أو تعطيل هذا الحق أو عرقلة بأي شكل من الأشكال عملاً بأحكام القانون الدولي⁽⁹⁾.

أما النظام الثاني: هو نظام المرور العابر، ويعنى ممارسة حرية الملاحة أو التحليق لغرض واحد، و هو العبور المتواصل السريع في المضيق.

وقد نصت المادة(38) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، على أن تتمتع جميع السفن والطائرات في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، بحق المرور العابر الذي لا يجوز أن يعاق، غير أن ذلك لا يمنع المرور لغرض الدخول الى دولة شاطئية على الخليج أو مغادرتها أو العودة منها، مع مراعاة شروط الدخول الى تلك الدولة⁽¹⁰⁾.

إلا أنه لا يجب أخذ هذا المنع على إطلاقه، لأنه يؤدي الى عرقلة الملاحة الدولية باعتبار ذلك مخالفاً للنصوص القانونية المتعلقة بهذا الشأن.

و بذلك يعد نظام المرور الحر (العابر) من الأنظمة التي استحدثتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، ولم يكن من الأنظمة الملاحية المعروفة من قبل⁽¹¹⁾.

والمرور العابر حق وليس رخصة، لذا لا تتوقف ممارسته على ارادة الدولة المائية، بل على العكس، يقع على تلك الدولة التزام بعدم عرقلته، وبالإعلان عن أي خطر يهدد الملاحة والطيران⁽¹²⁾، ويلاحظ في صدد السلطات التنظيمية للدولة المشاطئة للمضيق الدولي أنها محددة حصراً بشكل لا يفسح لها المجال بالتضييق من حق المرور العابر أو عرقلته بحجة تنظيم المرور أو مكافحة التلوث⁽¹³⁾، ويبقى من اختصاص الدول المشاطئة للمضائق تعيين ممرات بحرية للملاحة، وتقسيم حركة المرور إذا كان ذلك لازماً لتعزيز سلامة السفن، وللدول المشاطئة أيضاً فتح ممرات بحرية وإحداث تقسيمات جديدة أو استبدالها بشرط أن تكون متطابقة مع الأنظمة الدولية المقبولة عموماً، وعليها قبل بدء التنفيذ إحالة مقترحاتها على المنظمة الدولية المعنية بذلك لاعتمادها، وهذا ما نصت عليه المادة 41/5 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 (اتفاقية البحار لعام 1982، المادة 41/5).

وبالعودة إلى المادة الثالثة من اتفاقية قانون البحار نجد أن اليمن قد اتخذت بالفعل قراراً بتحديد اتساع بحرها الإقليمي بأثني عشر ميلاً بحرياً، ويتم قياس ذلك من خط الأساس لجزيرة بريم الواقعة في منتصف مضيق باب المندب، ومن المعروف أن هذا المدى يقع في الممر الرئيس في المضيق (ممر ميون) وهكذا يصبح مضيق باب المندب بأكمله مياهاً إقليمياً لكل من اليمن وجيبوتي واريتريا⁽¹⁴⁾، فوفقاً للنظام العام للمضائق فإن المضيق الذي لا يزيد عرضه على 12 ميلاً بحرياً يعتبر مضيقاً إقليمياً بلا خلاف، فإذا كان واقعاً برمته في أراضي دولة واحدة فإنه يعتبر جزءاً من إقليمه، أما إذا كان واقعا بين دولتين فإنه يعتبر جزءاً من إقليم الدولتين أو الدولة المحيطة به، وعند عدم الإتفاق يكون الحد الفاصل بينهما هو نقطة المنتصف، بما أنه لا توجد أي اتفاقية بين الدول المطلة على مضيق باب المندب خاصة بتنظيم الملاحة فيه.

وقد أكدت الاتفاقية على أن النظام الخاص بالمضائق لا يمس النظام القانوني للمياه الواقعة خارج البحار الإقليمية المطلة على المضيق، بوصف تلك المياه مناطق اقتصادية خالصة أو من أعالي البحار المادة (35 ب)، كما أن عدم تأثر المياه الداخلية لأي دولة تكون خاضعة لسيادتها، الأمر الذي يحتم عدم استخدامها رغماً عنها إلا إذا أدى استخدام طريقة خطوط الأساس المستقيمة إلى جعل مساحات مائة ميلاً داخلياً، حيث لم تكن تعتبر كذلك من قبل (م 35)، في حين أن المادة (424) من القرار الجمهوري بالقانون رقم 15 لسنة 1994م بشأن القانون البحري اليمني، قد أكدت على أن الجهة البحرية المختصة يجب أن تتخذ الإجراءات القانونية السريعة والمناسبة في حالة انتهاك سفينة أجنبية للقوانين والأنظمة النافذة فيما يتعلق بسلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري في مضيق باب المندب (اتفاقية قانون البحار لعام 1982، المادة 35 (15)).

المبحث الثاني

مستويات التحكم والصراع على مضيق باب المندب

إن أهمية هذه المنطقة جعل منها عرضة للتهديد بحروب شاملة أو بحروب إقليمية محدودة مثل التي نشبت بين أثيوبيا والصومال، والحرب الأرتيرية الأثيوبية والحروب المحدودة التي حدثت في اليمن قبل إعادة اللحمة الواحدة أو بحملات عسكرية محسوبة ومحدودة الهدف والغاية، حيث تكتنف الدول المتشاطئة العديد من التحديات الداخلية والخارجية، تمثلت في الصراعات الحدودية بينهما أو مع بقية دول الجوار الجغرافي.

كل ذلك انعكس على طبيعة أهدافها ومواقعها وقدراتها إزاء التعاون والتنسيق والشراكة الإستراتيجية في هذه المنطقة البحرية المهمة الذي تمثل الشريان الرئيسي للملاحة البحرية العالمية، مما أثار عدة مشكلات منها مشكلات الدول المتشاطئة والصراعات الناتجة عنها في الماضي والحاضر، والنقطة الثانية هي الآثار السلبية التي تركتها هذه الصراعات على الدول المتشاطئة وانعكاس ذلك على تفاوت إمكاناتها وقدراتها على مستوى التنسيق والتعاون الإقليمي والشراكة الإستراتيجية.

وبناء على ما تقدم سنقوم بتقسيم هذا المبحث إلى مطلبين: سنتناول في المطلب الأول مستويات التحكم والإرتباط بمضيق باب المندب، أما المطلب الثاني فسنحدث فيه عن صراعات الدول الحدودية على مضيق باب المندب.

المطلب الأول: مستويات التحكم والإرتباط بمضيق باب المندب

وفق النظام العام للمضائق فإن المضيق إذا كان واقعاً برتمته في أراضي دولة واحدة، فإنه يعتبر جزءاً من إقليمها، أما إذا كان واقعاً بين دولتين، فإنه يعتبر جزءاً من إقليم الدولتين أو الدولة المحيطة به، وعند عدم الاتفاق يكون الحد الفاصل بينهما هو نقطة المنتصف، بما أنه لا توجد أي اتفاقية بين الدول المطلة على مضيق باب المندب خاصة بتنظيم الملاحة فيه، حيث يمكن التمييز بين نوعين من مستويات الإرتباط والتحكم بمضيق باب المندب وهي:

المستوى الأول: ويتمثل في المنقطة التي تتحكم وترتبط بصورة رئيسية ومباشرة بمضيق باب المندب أو نقطة الأختناق الأساسية، وأهم ما يميز هذه المنطقة أن اليايس يبدأ في عملية التحول من حالة الإنفراج إلى حالة الإقتراب والضغط بقوة على مياه البحر إلى حد الإختناق المتمثل في مضيق باب المندب، ويمكن أن نصطلح على تسمية هذه المنقطة بأسم (المنطقة اللامة) والتي تتمثل شمالاً في ذلك الجزء الممتد من مضيق باب المندب إلى خط عرض 13 - 14 شمالاً، وهو الخط الذي يمثل الحد الشمالي لمجموعة الجزر التي تقع في الطرف الجنوبي للبحر الأحمر، وهذه الجزر تكاد تتوسط المجرى الملاحي له.

وعلى ذلك يمكن القول بأن من يسيطر على هذه المجموعة من الجزر سيتاح له أن يسيطر على المنقطة اللامة الشمالية، ومن يسيطر على المنقطة اللامة الشمالية يستطيع أن يسيطر على مضيق باب المندب، أما المنطقة اللامة جنوباً فهي تمتد تقريباً بين الخط الواصل بين عدن وجيبوتي شرقاً ومضيق باب المندب غرباً. ويتدرج الإتساع في هذه المنطقة بين 180 كم بين عدن وجيبوتي، ونحو 23.2 كم وهي المسافة التي تمثل إتساع مضيق باب المندب، أي أن الإتساع في المنقطة اللامة الجنوبية يضيق بالتدرج بمعدل 2.06 كم لكل كيلو متر واحد (16).

حيث يمكن القول بأن من يسيطر على عدن بالدرجة الأولى وحيبوتي بالدرجة الثانية يسيطر على مضيق باب المنذب .

المستوى الثاني: وهي منطقة الإرتباط الثانوية، فهي ترتبط بالموقع أكثر من إرتباطها بالموضع ، كما هو الحال بالنسبة لمنطقة التحكم الرئيسية، فالموقع الحاكم له أهمية خاصة في مجال الجغرافية السياسية، فهو يتيح لمن يسيطر عليه أن يبسط سيطرته ونفوذه على مساحات شاسعة، وقد تكون بعيدة دون الحاجة إلى الإمكانيات الهائلة التي تتطلبها السيطرة المباشرة، فالموقع الحاكم هنا يحقق اختلالاً في السيطرة وهو ما يمكن أن نسميه بالسيطرة الإستراتيجية، تميزه عن السيطرة الجغرافية وصفة الموقع الحاكم تتوفر شمال المضيق في مجموعة من الجزر، التي يمكن أن نطلق عليها أسم (البوابات) وهي تقع على بعد 265 كم شمال المضيق وتنتشر بكثافة عالية نسبياً في القطاع البحري الممتد من جيزان على الساحل السعودي ومصوع على الساحل الأريتيري وهي تتمثل بصفة أساسية في كل من جزر (فرسان . دهلك . الطير . قمران . الزبير) .

حيث ويمكننا القول أن هذه الجزر تمثل البوابة الشمالية لمضيق باب المنذب وبالتالي فإنه من يسيطر على هذه البوابة فإنه يستطيع أن يتحكم في مضيق باب المنذب ويسيطر عليه حيث يمكننا تحديد هذه المنطقة من خلال تصور نظري هندسي يقوم أساساً على العلاقة بين اليابس والماء في هذا الجزء من العالم والمقصود بالماء هنا هو الممر البحري المتمثل بمضيق باب المنذب⁽¹⁷⁾.

المطلب الثاني: صراعات الدول الحدودية لمضيق باب المنذب

عانت الدول المتشاطئة على البحر الأحمر ومدخله الجنوبي (مضيق باب المنذب) ومنطقة القرن الأفريقي من مشكلات خارجية وداخلية، سواء فيما بينها أو مع دول الجوار، وقد شهدت المنطقة ولا تزال تشهد صراعات مريرة وصلت إلى حد الحروب والعدايات المسلحة لمدة قاربت العقدتين، وخصوصاً في منقطة القرن الأفريقي، و أبرز هذا الصراع تفاعل كل من المؤثرات المحلية والداخلية والمؤثرات التي تطرحها قوى فاعله خارجية تنطلق من مصالحها الذاتية، الأمر الذي أدى إلى التأثير على طبيعة المنطقة ، و إضعاف التنسيق والتعاون فيها، وتتمثل هذه الصراعات بالآتي:

أولاً: أطماع الولايات المتحدة الأمريكية في مضيق باب المنذب

أصبحت منطقة مضيق باب المنذب ضرورة ملحة للولايات المتحدة الأمريكية، لاسيما في الجانب الأفريقي المطل على مضيق باب المنذب، والذي يعد فيها الوجود الأمريكي ضعيف نسبياً، فكانت اثيوبيا هي الشريان الحيوي لديمومة الوجود الأمريكي بحكم موقعها الجغرافي المطل على مضيق باب المنذب، فكان الصراع (الاثيوبي - الاريتيري) من الخطوات الأمريكية المهمة في هذا الاتجاه،و ذلك من خلال بدعها وبقوة لمشروع اثيوبي قدم في هيئة الأمم المتحدة في عام 1950، والذي يقضي أن تكون ارتيريا وحدة استقلال ذاتي في نطاق حكم فدرالي تحت سيادة التاج الحبشي ، وقد أقر هذا المشروع بدعم الولايات المتحدة الأمريكية بأغلبية الأصوات⁽¹⁸⁾.

فضلا عن أن الولايات المتحدة حصلت على قاعدة عسكرية في ارتيريا قاعدة (كاغيتو)، والتي تعد أكبر قاعدة أمريكية في الخارج، والتي ساعدت الولايات المتحدة الأمريكية في تعزيز موقعها ومراقبة المحيط الهندي، إضافة إلى التزام الولايات المتحدة الأمريكية بتقديم مساعدات اقتصادية وعسكرية لاثيوبيا مقابل استخدام هذه القاعدة لمدة (25) عاما⁽¹⁹⁾.

فالصراع الأريتيري الأثيوبي: وهو أطول الصراعات الإقليمية المسلحة في تاريخ أفريقيا الحديثة، وترتبط القضية الإرتيرية بإعتبارها قضية دولية، ارتباطا وثيقا بمشكلات القرن الأفريقي بشكل عام، والتي تتضمن اثيوبيا والصومال وجيبوتي والسودان، إضافة إلى دور القوى ولأطراف الدولية الأخرى، و أما البعد الأكثر أهمية في هذا الصراع يتعلق بمدى أهمية السواحل الإرتيرية لبقية الأراضي الأثيوبية.

فإرتيريا منذ فجر التاريخ تساهم في الإشراف على المدخل الجنوبي للبحر الأحمر⁽²⁰⁾، أما أثيوبيا لا تمتلك منها أي منافذ بحرية سوى مينائي (عصب ومصوع) الإرتيريين.

ويمكن القول أن جوهر الصراع الأرتيري والأثيوبي يدور اساسا حول هوية ارتيريا. فأثيوبيا تدعي أن ارتيريا جزء لا يتجزأ من الناحية التاريخية منها، على إعتبارها (أي أرتيريا) كانت جزء من امبراطورية (أكسوم)، وأن ايطاليا هي التي فصلت أرتيريا عن أثيوبيا، ولم يكن لإرتيريا وجود مستقل قبل ذلك التاريخ، وبالتالي فإن ارتيريا من وجهة النظر الأثيوبية ترتبط ارتباطا وثيقا بمصالح الأمن القومي الأثيوبي، لكونها تشكل منفذ لها على البحر الأحمر من خلال مينائي (عصب ، ومصوع)، ومن ثم فإن استقلالها يجعل أثيوبيا دولة حبيسة، إضافة إلى الخطر الذي يدهمه بتحويل البحر الأحمر إلى بحر عربي.

أما وجهة النظر الأرتيرية ترى أن المشكلة هي مشكلة استعمارية، وليس مسألة انفصال و استقلال عن أثيوبيا، علما أن الأخيرة طول فترة الإحتلال الإيطالي ظلت صامتة، ولم تطالب قط بأي أراضي لها في أرتيريا⁽²¹⁾.

وبعد التغيرات السياسية التي حدثت في أثيوبيا و نتج عنها اتفاقية أغسطس عام 1991، اعترفت بحق الشعب الأريتيري في تقرير مصيره من خلال إستفتاء شعبي، كما نصت الإتفاقية على إبقاء ميناء عصب الأريتيري منطقة حرة مفتوحة، تستطيع أثيوبيا إستخدامها كمنفذ إلى البحر الاحمر، وجرى استفتاء في ارتيريا عام 1993م، ونالت بموجبه كامل استقلالها بعد صراع دام أكثر من 30 عام⁽²²⁾.

ثانياً: الخلافات الحدودية البحرية بين اليمن وارتيريا

يتمثل هذا الخلاف باحتلال أرتيريا لأرخبيل (حنيش) الواقع في البحر الأحمر في عام 1995م، حيث نشأ خلاف يماني أرتيري وصل إلى حد الصراع المسلح، مما دعى اليمن إلى تقديم طلبه إلى مجلس الأمن الدولي لغرض التحكيم الدولي في هذه القضية، وقد أيدت أرتيريا هذا الطلب و تم الإتفاق على مبدأ التحكيم، والذي انتهى بعائدية جزر حنيش للجمهورية اليمنية في 15/10/1998 م⁽²³⁾.

و تعد الحرب و النزاع باليمن أحد أبرز مصادر هذه التهديدات منذ 2015 مارس، حين استولى الحوثيون و القوى المؤيدة لهم على المضيق، الأمر الذي مثل تهديدا لمصالح عدة دول خاصة الخليجية منها، الأمر الذي استدعى تدخلا من أطراف عدة أبرزها المملكة العربية السعودية، الإمارات العربية المتحدة و حلفاؤها التي تمكنت في أكتوبر 2015 من السيطرة على الجانب اليمني من المضيق، ثم الإتجاه بحوالي 160 كلم باتجاه عدن، و ذلك بعد حملة من القصف الجوي السعودي المصري استهدفت بدرجة كبرى تأمين الممر و محيط البحر الأحمر، و بحلول عام 2017 أطلقت قوات التحالف بقيادة المملكة العربية السعودية و حلفاؤها حملة عسكرية جديدة لتأمين المضيق و البحر الأحمر، سميت آنذاك بالرمح الذهبي، التي كان الهدف منها تحرير عدة موانئ إستراتيجية في الملاحة و التجارة الدوليتين على غرار: (موخة، الميدي، الحديدية)، و قد مثل تحرير هذه الموانئ التحدي الأهم بالنسبة لقوات التحالف، وكذلك للقوى الدولية صاحبة المصالح الاقتصادية في الممر.

الخاتمة

يتلخص الأمر بأهمية مضيق باب المندب الحيوي، الذي يربط بين الشرق والغرب، والذي أكسب المنطقة الواقع فيها أهمية جيواستراتيجية متميزة على المستوى الإقليمي والعالمي، ولأنه همزة الوصل البحرية والتجارية والنفطية على وجه الخصوص، ولكون الناقلات والسفن التجارية تمر فيه سواء كانت قادمة من المحيط الأطلسي عبر مضيق جبل طارق لتدخل البحر الأبيض المتوسط مخترقة قناة السويس لتدخل في البحر الأحمر ثم تخترق مضيق باب المندب وصولاً إلى خليج عدن والبحر العربي والخليج العربي أو المحيط الهندي والدول المطلة عليه، أو لتتجه صوب ميناء سنغافورة عند الطرف الجنوبي لشبة جزيرة الملايو وصولاً إلى دول جنوب شرق وشرق آسيا والعكس صحيح بمرور الناقلات والسفن من تلك المناطق عبر مضيق باب المندب وصولاً للمحيط الأطلسي ودول أوروبا أو عبوراً إلى قناة بنما بأمريكا الوسطى حتى المحيط الهندي.

وذلك وفق النظم القانونية الدولية وقواعد الملاحة البحرية التي تخضع لها هذه المضائق، فرغم التهديدات الأمنية المستجدة، يعتبر المضيق على قدر عالٍ من الأهمية الاستراتيجية و التجارة الدولية العابرة من خلاله، و كذلك لمساهمته في تأمين إمدادات الطاقة و الربط بين المصدرين و المستوردين، أين فاقت نسبة التعاملات النفطية 30% من تجارة النفط العالمي عدم إكمال التوافق القانوني بين الدول المطلة على المضيق ساهم في حالة عدم الاستقرار الأمني و التأثير على المصالح الاقتصادية و التجارية للدول المستفيدة من المضيق. و من خلال بحثنا توصلنا إلى بعض الاستنتاجات و التوصيات التي يمكن تلخيصها كالتالي :

الاستنتاجات:

1. إن مياه المضائق الدولية تخضع إما للدولة أو الدول الساحلية للمضيق، ولها الحق في ممارسة جميع حقوق السيادة على تلك البحار، و لكن هذه الدول لا تستطيع منع المرور أو فرض شروط تننافي وحرية الملاحة في المضائق الدولية.
2. إن جميع المضائق الدولية الخاضعة لإتفاقيات دولية مبرمة بين الدول المتشاطئة لها، تسمح بالمرور التجاري والعسكري الحر في وقت السلم، أما في وقت الحرب، فيكون المرور مقيدا بالنسبة للسفن العسكرية إذا كانت الدولة صاحبة السفينة في حالة حرب مع الدول الساحلية.

التوصيات:

1. أن تخضع جميع المضائق الدولية ذات التنظيم الخاص بين الدول المتشاطئة لها لنظام قانوني دولي عام، وأن يبقى هذا المضيق مفتوحاً للملاحة الدولية، لأنه يربط دول عدة بالعالم الخارجي، كما أن واردات هذه الدول تأتي من تصدير النفط و غيره عبر هذا المضيق، فإن إغلاقه قد يسبب كارثة اقتصادية لجميع الدول.
2. استمرار العمل بنظام المرور العابر في هذا المضيق خدمة للملاحة الدولية، ولمصالح الدول التي يعتبر هذا المضيق منفذاً الوحيد للنجار العالية.

الهوامش

1. ياسر علي خلف الصافي - كتاب النظام القانوني للملاحة البحرية في المضائق الدولية_ منشورات زين الحقوقية بيروت_ لبنان 2016 ص53
2. ياسر علي خلف الصافي - كتاب النظام القانوني للملاحة البحرية في المضائق الدولية مرجع سابق ص54.
3. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار -مناطق الولاية الوطنية، شركة مطبعة الأديب البغدادية بغداد، 2008، ص190.
4. سعيد بن سلمان العبري، النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1995.
5. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار ،مرجع سابق ص175.
6. بدرية عبدالله العويضي، الأحكام العامة في القانون الدولي للبحار مع دراسة تطبيقية على الخليج الكويت، 1988، ص81.
7. محمد الحاج حمود ، القانون الدولي للبحار مرجع سابق ص177.
8. ياسر علي خلف الصافي - النظام القانوني للملاحة البحرية في المضائق الدولية ، مرجع سابق ص60.
9. محمود توفيق ، المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، دراسة جغرافية السياسية والجيوبولتكس ، الرياض ، 1983، ص164.
10. محمود توفيق ، البحر الأحمر في الاستراتيجية الدولية ، مجلة السياسة ، العدد57 ، القاهرة ، 1979، ص41.
11. محمود الحافظ ، مبادئ القانون الدولي ، القاهرة ، 1964 ، ص143.
12. محمد الحاج حمود، القانون لدولي للبحار ، مرجع سابق، ص176
13. حسن الخطابي ، حق المطاردة في البحر العالي ، دراسة على ضوء اتفاقية المم المتحدة لقانون البحار، 1982، المغرب ، كلية الحقوق 1992، ص139.
14. جواد صندل ، الحركة الحوثية ،دراسة في الجغرافية والسياسة ، مجلة ديالى ، العدد49، 2011 ص136.
15. المادة 35 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982: ليس في هذا الجزء ما يمس: أي مساحة من المياه الداخلية الموجودة داخل مضيق أو النظام القانوني للمياه الواقعة خارج البحار الإقليمية للدول المتشاطئة للمضائق بوصف تلك المياه مناطق اقتصادية خالصة أو من اعالي البحار ، أو النظام القانوني في المضائق التي تنظم المرور فيها ، كلياً أو جزئياً.
16. محمود توفيق، المدخل الجنوبي للباب الأحمر ، مرجع سابق ، ص18.
17. حمدي الطاهري ،جيبوتي ، أمن البحر الأحمر، المطبعة العربية الحديثة، القاهرة، 1977 م، ص11.
18. غالي عودة ،ارتريا بلاد المسلمين وصراع النفوذ، عمان دار البشير، 1989 ص39
19. منى حسين عبيد ، العلاقات الأمريكية الأثيوبي 1974- 2001 ، مجلة كلية التربية للبنات، مجلد24 ، جامعة بغداد 2013 ص467.

20. حمدي عبد الرحمن حسن، الصراع بين القرن الأفريقي وإنعكاسه على الأمن القومي العربي ، العدد 157، مركز دراسات الوحدة العربية ، بيروت ، 1979 م ، ص77.
21. السيد رجب ، الاصول التاريخية للمشكلة الارتيرية ، معهد البحوث والدراسات العربية ، القاهرة، مصر، 1977، ص 51_57 .
22. عبد الله إدريس، إرتيريا ومسؤولية ما بعد الاستقلال رؤية مستقبلية ، الطبعة الأولى ، بيروت ، 1993، ص25.
23. محمد أحمد العبادي، الحدود السياسية للجمهورية اليمنية ، النشرة الدورية للجغرافي ، الجمعية الجغرافية اليمنية ، العدد السادس 2003 م، ص23.

قائمة المصادر والمراجع :

أولاً: الكتب

1. السيد رجب ، الاصول التاريخية للمشكلة الارتيرية ، معهد البحوث والدراسات العربية ، القاهرة، مصر، 1977.
2. سعيد عيد بن سلمان العبري، النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1995.
3. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار _ مناطق الولاية الوطنية، شركة مطبعة الأديب البغدادية بغداد، 2008.
4. محمد حافظ ، مبادئ القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، 1967.
5. حمدي الطاهري ،جيبوتي أمن البحر الأحمر، المطبعة العربية الحديثة، القاهرة، 1977 م .
6. عبد الله إدريس، إرتيريا ومسؤولية ما بعد الاستقلال رؤية مستقبلية ، الطبعة الأولى ، بيروت ، 1993.
7. غالي عودة ،ارتريا بلاد المسلمين وصراع النفوذ، عمان دار البشير، 1989.
8. بدرية عبد الله العويضي، الأحكام العامة في القانون الدولي للبحار مع دراسة تطبيقية على الخليج ، الكويت 1988،
9. محمود توفيق ، المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، دراسة جغرافية والسياسية والجيوپولتكس ، الرياض ، 1983.
10. ياسر علي خلف الصافي _ النظام القانوني للملاحة البحرية في المضائق الدولية _ منشورات زين الحقوقية بيروت _ لبنان 2016.

ثانياً: المجلات

1. جواد صندل ، الحركة الحوثية ، دراسة في الجغرافية والسياسة ، مجلة ديالى ، العدد49، 2011 ص136.
2. حمدي عبد الرحمن حسن، الصراع بين القرن الأفريقي وإنعكاسه على الأمن القومي العربي ، العدد 157، مركز دراسات الوحدة العربية ، بيروت ، 1979 م .
3. محمد أحمد العبادي، الحدود السياسية للجمهورية اليمنية ، النشرة الدورية للجغرافي ، الجمعية الجغرافية اليمنية ، العدد السادس 2003 م .
4. محمود توفيق محمود، البحر الأحمر في الاستراتيجية الدولية ، مجلة السياسة ، العدد57 ، القاهرة 1979، ص41.

5. منى حسين عبيد ، العلاقات الأمريكية الأثيوبية 1974_2001 ، مجلة كلية التربية للبنات ، مجلد 24 ، جامعة بغداد 2013 .

ثالثاً: الأطاريح

6. حسن الخطابي ، حق المطاردة في البحر العالي ، دراسة على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982،المغرب ، كلية الحقوق 1992.

رابعاً: الاتفاقيات:

7. اتفاقية الأمم المتحدة بخصوص قانون البحار لعام 1982.