



مجلة

القلزم

للدراستات السياسية والقانونية



ISSN: 1858 - 9979

مجلة علمية دولية محكمة ربع سنوية

في هذا العدد :

■ التنافس الإقليمي والدولي في البحر الأحمر (استراتيجيات ومصالح الدول الكبرى بالمنطقة)

د. آمنة محمود أبو حطب

■ التنافس الإقليمي والدولي على مؤانئ البحر الأحمر وتأثيره على أمن المنطقة

د.إعتدال محمد أحمد الأمين

■ الخسائر البحرية المشتركة (شروطها وأنواعها)

د. صديق محمد صديق

■ أهمية الموقع الاستراتيجي لليمن، والأطماع الخارجية على البحر الأحمر

أ.د. نجية محمد مطهر

■ ماهية عقد النقل البحري (دراسة قانونية تحليلية)

د. سارة عطا المنان الزبير محمد



العدد التاسع (خاص) ربيع الثاني 1443 هـ - ديسمبر 2021م

هذا العدد إهداء لروح الدكتور/ علي صالح كرار

مجلة القلزم للدراسات السياسية والقانونية علمية دولية محكمة - العدد التاسع (خاص) - ربيع الثاني 1443 هـ - ديسمبر 2021م

ردمك ISSN: 1858 - 9979



دار آريثريا للنشر والتوزيع
Arrythria for Publishing and Distribution

فهرسة المكتبة الوطنية السودانية-السودان
مجلة القلزم: Alqulzum Journal for political and legal studies
الخرطوم : مركز بحوث ودراسات دول حوض البحر الأحمر 2021
تصدر عن دار آريثيريا للنشر والتوزيع- السوق العربي
الخرطوم-السودان
ردمك: 1858-9979

مجلة القلزم للدراسات السياسية والقانونية

الهيئة العلمية والاستشارية

أ.د. خريف عبد الوهاب - جامعة لوئيسي علي - البليدة - 02 الجزائر
أ.د. محمد حسين أبو صالح - جامعة أم درمان الإسلامية - السودان
أ.د. حسين بشير نور الدائم - جامعة الزعيم الأزهرى - السودان
أ.د. آدم محمد أحمد عبد الله - جامعة الزعيم الأزهرى - السودان
أ.د. جمال الشلبي - الجامعة الهاشمية الاردنية - الاردن
أ.د. صلاح الدين عبد الرحمن الدومة - جامعة أم درمان الإسلامية - السودان
أ.د. محمد امزيان - جامعة قطر - قطر
أ.د. خالد فايت حسب الله - كلية الإمام الهادي - السودان
أ.د. أسعد عبد الحميد إبراهيم - الجامعة الإسلامية بالمدينة المنورة - المملكة العربية السعودية
أ.د. محمود شرقي - جامعة لوئيسي علي - البليدة - 02 الجزائر
د. صلاح الداودي حب الله - جامعة قرطاج - بتونس
د. ريم موسى - استاذ العلوم السياسية - جامعة بحري - السودان
د. ناهض أبو حماد - جامعة غزة - فلسطين
د. جمال الهاشمي - مركز الإصباح - فرنسا
د. ديدى ولد السالك - المركز الموريتاني للدراسات الاستراتيجية - موريتانيا
د. زحل محمد الأمين - جامعة النيلين - السودان
د. هدى العربي - جامعة صفاقس - تونس
د. بشير الريح حمد - جامعة الأمير سطات - المملكة العربية السعودية
د. جمال بن سالم - جامعة لوئيسي علي - البليدة - 02 الجزائر
د. ماجد بن ثابت بن غازي الشيباني - جامعة الأمير سطات - المملكة العربية السعودية
د. عقاب عبد الصمد - جامعة لوئيسي علي - البليدة - 02 الجزائر
د. يونس محمد آدم القدال - جامعة الزعيم الأزهرى - السودان
د. عبد الحكيم دهبى - جامعة لوئيسي علي - البليدة - 02 الجزائر
د. سليم لعايب - جامعة لوئيسي علي - البليدة - 02 الجزائر

هيئة التحرير

المشرف العام

د. نسيم بهلول

رئيس التحرير

أ.د. حاتم الصديق محمد أحمد

نائب رئيس التحرير

د. عوض أحمد حسين شبا

سكرتير التحرير

د. دينا العشري

التدقيق اللغوي

أ. الفاتح يحيى محمد عبد القادر

الإشراف الإلكتروني

د. محمد المأمون

التصميم الفني

أ. عادل محمد عبد القادر

الآراء والأفكار التي تنشر في المجلة

تحمل وجهة نظر كاتبها ولا تعبر بالضرورة عن آراء المركز

ترسل الأوراق العلمية على العنوان التالي:

هاتف: ٢٤٩٩١٠٧٨٥٨٥٥ - ٢٤٩١٢١٥٦٦٢٠٧١

بريد إلكتروني: rsbcsrc@gmail.com

السودان - الخرطوم - السوق العربي - عمارة جي تاون - الطابق الثالث

موجهات النشر

تعريف المجلة:

مجلة (الْقَلْزَم) للدراسات السياسية والقانونية مجلة علمية محكمة تصدر عن مركز بحوث ودراسات دول حوض البحر الأحمر. تهتم المجلة بالبحوث والدراسات التي تخص حوض البحر الأحمر والدول المطلة عليه والمواضيع ذات الصلة.

موجهات المجلة:

1. يجب أن يتسم البحث بالجودة والأصالة وألا يكون قد سبق نشره قبل ذلك.
 2. على الباحث أن يقدم بحثه من نسختين. وأن يكون بخط (Traditional Arabic) بحجم 14 على أن تكون الجداول مرقمة وفي نهاية البحث وقبل المراجع على أن يشارك إلى رقم الجدول بين قوسين دائريين ().
 3. يجب ترقيم جميع الصفحات تسلسلياً وبالأرقام العربية بما في ذلك الجداول والأشكال التي تلحق بالبحث.
 4. المصادر والمراجع الحديثة يستخدم أسم المؤلف، اسم الكتاب، رقم الطبعة، مكان الطبع، تاريخ الطبع، رقم الصفحة.
 5. المصادر الأجنبية يستخدم اسم العائلة (Hill, R.).
 6. يجب ألا يزيد البحث عن 30 صفحة وبالإمكان كتابته باللغة العربية أو الإنجليزية.
 7. يجب أن يكون هناك مستخلص لكل بحث باللغتين العربية والإنجليزية على ألا يزيد على 200 كلمة بالنسبة للغة الإنجليزية. أما بالنسبة للغة العربية فيجب أن يكون المستخلص وافياً للبحث بما في ذلك طريقة البحث والنتائج والاستنتاجات مما يساعد القارئ العربي على استيعاب موضوع البحث وبما لا يزيد عن 300 كلمة.
 8. لا تلزم هيئة تحرير المجلة بإعادة الأوراق التي لم يتم قبولها للنشر.
 9. على الباحث إرفاق عنوانه كاملاً مع الورقة المقدمة (الاسم رباعي، مكان العمل، الهاتف البريد الإلكتروني).
- نأمل قراءة شروط النشر قبل الشروع في إعداد الورقة العلمية.

المحتويات

التنافس الإقليمي والدولي في البحر الأحمر (استراتيجيات ومصالح الدول الكبرى بالمنطقة).....(7-16)

د. آمنة محمود أبو حطب

التنافس الاقليمي والدولي على مؤانئ البحر الأحمر وتأثيره على أمن المنطقة.....(17-40)

د.إعتدال محمد أحمد الأمين

الخسائر البحرية المشتركة (شروطها وأنواعها).....(41-54)

د. صديق محمد صديق

أهمية الموقع الاستراتيجي لليمن، والأطماع الخارجية على البحر الأحمر.....(55-76)

أ.د. نجية محمد مطهر

ماهية عقد النقل البحري (دراسة قانونية تحليلية).....(77-98)

د. سارة عطا المنان الزبير محمد



كلمة التحرير

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على سيدنا محمد
وعلى آله وصحبه وسلم تسليماً كثيراً..

القارئ الكريم....

بعد التحية والتقدير ها نحن نضع بين يديك الأعداد الخاصة من سلسلة مجلات القلزم العلمية الدولية المحكّمة التي تحوي على الأوراق البحثية المقدمة للمؤتمر العلمي الدولي السنوي الثاني لمركز بحوث ودراسات دول حوض البحر الأحمر -السودان بالتعاون مع جامعة شندي- السودان، و الهيئة القومية للآثار والمتاحف - السودان، والذي يأتي في نسخته الثانية بعنوان: "موانئ البحر الأحمر (الماضي _الحاضر _المستقبل)" وقد تم تقسيم محاور المؤتمر لخمسـة محاور ، وهي:

- المحور السياحي والآثري
- المحور الجغرافي والبيئي
- المحور التاريخي والحضاري
- المحور الإقتصادي والاجتماعي
- المحور السياسي والقانوني

صدرت هذه الأعداد الخاصة - كما بينا- وفق تقسيم المحاور أعلاه، وكما تعلمون السادة الأفاضل الأهمية السياحية والآثارية، والاستراتيجية والاقتصادية، والسياسية لموانئ البحر الأحمر في الماضي والحاضر، والمستقبل لذا كان من أولويات مركز بحوث ودراسات دول حوض البحر الأحمر-السودان عقد مؤتمر علمي دولي يتناول هذه الموضوعات بغرض مناقشة جميع جوانبها وأبعادها المختلفة.

القارئ الكريم:

بكامل الحزن والأسى ونحن نعد لهذا المؤتمر وأعداده الخاصة تلقينا نبأ وفاة الأستاذ الدكتور علي صالح كرار عضو اللجنة العلمية للمركز والمؤتمر الذي كان له أسهم وافرة فيه. نسال الله أن يغفر له و يرحمه ويسكنه فسيح جناته ويلهم أهله وذويه وتلاميذه الصبر والسلوان وأن يتقبله قبولاً حسناً. وتخليداً لذكراه، تم اختياره شخصية هذا المؤتمر. وأخيراً نتقدم في هيئة تحرير مجلات القلزم العلمية الدولية المحكّمة المتخصصة بخالص الشكر والامتنان لكل لجان المؤتمر العلمي الدولي ولكل الذين شاركوا بأوراقهم العلمية التي نشرت في هذه الأعداد من مختلف الجامعات والمراكز البحثية السودانية، وكذلك من المملكة العربية السعودية، وجمهورية مصر العربية، والعراق، واليمن، وفلسطين، آمليـن أن يستمر هذا التعاون العلمي المثمر.

هيئة التحرير

التنافس الإقليمي والدولي في البحر الأحمر (استراتيجيات ومصالح الدول الكبرى بالمنطقة)

باحثة - فلسطين

د.آمنة محمود أبو حطب

مستخلص:

تناولت الدراسة موقعاً من أخطر أنواع المواقع على خريطة العالم السياسية، ويلعب دوراً مهماً وخطيراً في العلاقات الدولية الا وهو البحر الاحمر، وبحكم موقعه كونه طريقاً بحرياً استراتيجياً فقد اصبح احدي بؤر الصراع الدولي وجزءاً هاماً من الاستراتيجية، مما حفز الدول الكبرى للسعي لاحكام السيطرة عليه واجداد موطئ قدم فيه. اهداف الدراسة: ابراز قضية هامة ذات علاقة بالصراع الدولي حول البحر الأحمر واثار هذا الصراع ماضياً وحاضراً ومستقبلاً على شعوب المنطقة بحكم الأهمية الاقتصادية والتجارية والعسكرية للبحر الأحمر. ظل هذا البحر عبر التاريخ عاملاً فعالاً يؤدي دوراً بارزاً في الربط بين شعوب المنطقة التي تعيش على جانبيه. ابراز اهميته بالنسبة لنقل البترول فهو بمثابة خط انابيب لنقل النفط الخام من مكان انتاجه الى اوروبا وامريكا . ابراز اهميته الامنية والاقتصادية . يعتبر استمرار التنافس الإقليمي والدولي في البحر الأحمر والقرن الأفريقي مهدد أساسي لمستقبل أمن البحر الأحمر ودوله. منهجية الدراسة: اعتمدت الدراسة على منهج جمع المعلومات من المصادر والمراجع المتنوعة وسرد الاحداث التاريخية منها حول موضوع الدراسة.

Abstract:

The study dealt with one of the most dangerous sites on the political map of the world, and it plays an important and dangerous role in international relations, which is the Red Sea, and by virtue of its location being a strategic sea route, it has become one of the hotbeds of international conflict and an important part of the strategy, which motivated the major countries to seek to control it and find A foothold in it. Objectives of the study: To highlight an important issue related to the international conflict around the Red Sea and the effects of this conflict in the past, present and future on the peoples of the region due to the economic, commercial and military importance of the Red Sea. Throughout history, this sea has been an effective factor that plays a prominent role in linking Among the peoples of the region who live on both sides of it.

To highlight its importance for the transportation of oil, as it is a pipeline to transport crude oil from its place of production to Europe and America. Highlighting its security and economic importance. The continuation of regional and international competition in the Red Sea and the Horn of Africa is considered a major threat to the future security of the Red Sea and its countries. Methodology of the study: The study relied on the method of collecting information from various sources and references and narrating historical events from them on the subject of the study.

المقدمة:

يعتبر البحر الأحمر واحداً من أهم طرق الملاحة الرئيسية في العالم إذ يربط بين قارات ثلاث هي أفريقيا وآسيا وأوروبا، وتمثل قناة السويس في شماله شرياناً ملاحياً له أهمية إستراتيجية دولية مهمة وأغلب الدول المطلة على هذا البحر عربية. فباستثناء إسرائيل وإريتريا للدول العربية التالية سواحل تطل عليها: مصر والسعودية والأردن والسودان واليمن وجيبوتي والصومال⁽¹⁾. وتبلغ نسبة مجموع هذه السواحل 90 % من إجمالي سواحل البحر الأحمر ولا تتوقف أهمية البحر الأحمر الإستراتيجية على كونه ممراً ملاحياً مهماً فقط وإنما يضاف إلى ذلك كونه معبراً رئيسياً لتصدير نفط الخليج إلى الأسواق العالمية، كما أنه المنفذ البحري الجنوبي لإسرائيل والرابط الأساسي بين التجارة الراغبة في الوصول إلى ما بين البحر المتوسط والمحيط الهندي وبحر العرب. لذا فمكانته كبيرة في مجال الجغرافيا السياسية والجغرافية الإستراتيجية. اختلفت تسمية البحر الأحمر عبر الزمان فقد أطلق عليه العديد من الأسماء مثل بحر الملك الأحمر و بحر الحجاز⁽²⁾ والخليج العربي وبحر القلزم⁽³⁾ بحر القلزم هو الاسم الذي كان يُطلق على البحر الأحمر قديماً، وهو جزء ضيق من المحيط الهادئ، يقع بين شمال شرق أفريقيا وشبه الجزيرة العربية، كما أنه يتصل بالبحر الأبيض المتوسط عن طريق خليج السويس، وقناة السويس، ويبلغ طول البحر الأحمر حوالي 1930 كم، حيث يمتد من الجنوب الشرقي لقناة السويس حتى مضيق باب المندب، موصولاً بخليج عدن، ثم بحر العرب، كما أن البحر الأحمر يفصل السواحل الغربية لكل من مصر، والسودان، وإريتريا، عن السواحل الشرقية لكل من المملكة العربية السعودية، واليمن، أهمية بحر القلزم للبحر الأحمر (بحر القلزم) أهمية خاصة، حيث يُعتبر من أهم الممرات البحرية الحيوية في العالم، مما يسمح للدول الإقليمية والدولية أن تصل إلى البحر الأبيض المتوسط والمحيطات، كما أنه اكتسب أهمية سياسية مهمة بعد الانقسامات السياسية في الدول العربية، ومن الجدير بالذكر أن هذا البحر يحد المملكة العربية السعودية، ومصر، والأردن⁽⁴⁾، ولكن بعد دخول الحركة الصهيونية في عام 1984م إلى حيز الوجود تغير الكثير من معالم المنطقة، فقد فرضت هذه الحركة السيطرة العسكرية بشكل غير قانوني على رأس النقب .



زيارة الباحثة للبحر الأحمر بتاريخ 15/7/ 2021م

أدركت القوى الاستعمارية الأهمية الكبرى للبحر الأحمر خلال القرن السادس عشر وما بعده وحتى مطلع القرن العشرين، مما أدى تلك القوى إلى تطوير أساطيلها البحرية والعسكرية والتجارية والاستيلاء على الموانئ والمدن الساحلية لاسيما ذات الأهمية الاستراتيجية ولازالت تلك المنطقة تشهد صراعات وتنافس بغرض السيطرة عليها وعلى مواردها خاصة بعد زيادة الأهمية للبحر الأحمر بعد افتتاح قناة السويس في عام 1861م واكتشاف البترول في منطقة الخليج العربي.

تتداخل وتتفاوت أهمية البحر الأحمر الاستراتيجية بالنسبة للقوى الإقليمية والدولية ما بين أهميته الأمنية والعسكرية والسياسية والاقتصادية والاجتماعية والثقافية، ففي كل لحظة تبرز أي من هذه الأهمية على السطح بحسب تداعيات التفاعل والتداخل الإقليمي والدولي في المنطقة، ولكن تبقى الأهمية الاقتصادية والأهمية العسكرية والأمنية هما أكبر الدوافع للتنافس الإقليمي على البحر الأحمر والتخوم المجاورة له.

في القرن الحالي بدأت العلاقة بين الاقتصاد العالمي وأمن الملاحة البحرية تتطور مع الزيادة في التجارة العالمية المنقولة بحراً، ومن المتوقع أن تتضاعف نقل الحمولات البحرية العالمية خلال الفترة ما بين 2014 - 2020م، بينما يتوقع زيادة عدد منصات النفط والغاز القائمة لتصل لما يزيد عن 600 منصة بحلول

عام 2030م، وذلك مما زاد من أهمية سلامة وأمن الملاحة البحرية خاصة في البحر الأحمر الذي يربط ثلاثة قارات هي آسيا وأفريقيا وأوروبا.

يشكل البحر الأحمر أهمية اقتصادية حيوية من خلال إسهامه بشكل كبير في دعم اقتصاديات الدول المتشاطئة عليه، كما لعب دوراً هاماً في حركة التجارة العالمية وخاصة النفط والغاز، وتزداد هذه الأهمية مع ظهور مفهوم الاقتصاد الأزرق الذي يمكن تعريفه على أنه الاستخدام المستدام للموارد المائية وحماية البحار والمحيطات والنمو الاقتصادي وتحسين سبل المعيشة والوظائف وصحة النظام البيئي. كما يعد البحر الأحمر من الناحية الاستراتيجية ممراً مهماً لأي تحركات عسكرية قادمة من أوروبا أو الولايات المتحدة في اتجاه منطقة الخليج العربي.⁽⁵⁾

خلفية تاريخية:

نجد أن أهمية البحر الأحمر قديمة بدأت بتدخلات القوى السياسية العالمية والأجنبية وأثرها على أمن شعوب البحر الأحمر منذ عهد الفراعنة والأشوريين والرومان والفرس والبطلمية، وحديثاً بدأ بظهور القوة البرتغالية في البحر الأحمر التي أحكمت قبضتها على ساحل البحر الأحمر عن طريق استخدام القوة والقهر.⁽⁶⁾

في العام 1540م استعان ملك الحبشة بالأسطول البرتغالي ضد الأمراء المسلمين في السواحل الإريترية حيث سيطر ملك البرتغال عمانويل على سواحل البحر الأحمر وتولى حماية الحبشة⁽⁷⁾ من أي اعتداء خارجي، وقد حارب الأهالي القوة البرتغالية ورفضوا التعاون معها حتى تم طردها بواسطة القوة العثمانية حيث احتل الأتراك مصوع عام 1557م وكل بلاد الساحل وعين الأتراك الزعماء المحليين حكاماً على بلادهم نيابة عن السلطان⁽⁸⁾.

منذ نهاية القرن التاسع عشر سعت القوى الإمبريالية الغربية فرنسا⁽⁹⁾، بريطانيا وإيطاليا إلى تثبيت أقدامها في المنطقة بعد فتح قناة السويس في 1869م التي ضاعفت الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر وتضاعفت بالتالي اهتمامات دول الصراع في السيطرة عليه وحرصها على أن تكون قريبة من باب المندب، وكانت موانئ البحر الأحمر موضوع اهتمامات ونقطة التحول في عملية استعمار منطقة البحر الأحمر وما حولها⁽¹⁰⁾.

الأهمية الاستراتيجية:

يعتبر أمن البحر الأحمر وامتداده في القرن الأفريقي معقد للغاية وذلك بسبب أهميته الاستراتيجية والجيوبوليتيكية والجيواستراتيجية، ولا شك أن انعكاس الأوضاع حوله تؤثر عليه وتجعله مسرحاً للصراعات الإقليمية والدولية منذ كانت قناة السويس ومضائق تيران وباب المندب عوامل دفعت بصورة مباشرة في نشوب حروب وصراعات⁽¹¹⁾.



المصدر: رستم، جمال عد الرحمن، التنافس الإقليمي والدولي في البحر الأحمر وأثره على أمن الدول المتشاطئة، المركز العربي للبحوث والدراسات، 1/يناير 2020م

لاشك أن التنافس والصراع الدولي والإقليمي حول المياه والنفط والموارد والصراع العربي - الإسرائيلي وهو الآن في حالة سكون، بالإضافة إلى التهديدات الإيرانية كل فترة وأخرى والحرب الدائرة على الإرهاب تجعل منطقة البحر الأحمر دوماً تحت دائرة التنافس والصراع الإقليمي - الإقليمي أو الدولي أو الدولي - الدولي نسبة لأهمية المنطقة ووجودها في قلب الأحداث والتحركات المختلفة⁽¹²⁾، لقد ظهر بوضوح خلال ما تم ذكره أن هناك أهداف معلنة وأخرى خفية تتعلق بالتنافس الإقليمي والدولي في البحر الأحمر، وهي كالآتي: بتزايد الأهمية الاقتصادية لمنطقة البحر الأحمر والتي يمكن أن تستفيد منها مصر خلال الفترة المقبلة. فمن ناحية، تحولت المنطقة إلى قطب جاذب للاستثمارات الدولية الموجهة لتطوير الموانئ البحرية وممرات النقل، على نحو يسهل من حركة التجارة البحرية من البحر المتوسط إلى المحيط الهندي والعكس، وكذلك عبر ضفتي البحر الأحمر. من ذلك، على سبيل المثال، حرص تركيا على استمرار دورها في تطوير ميناء سواكن في الفترة التالية على الإطاحة بنظام البشير في السودان، بهدف الاستفادة الاقتصادية والاستراتيجية من تعزيز وضع الميناء كمعبر للحجاج إلى مكة ومنفذ لدعم جهود إعادة الإعمار في اليمن والصومال.⁽¹³⁾ كما تستثمر الصين حالياً في تطوير ميناء دوراليه. كما تتضمن استراتيجية جيبوتي 2035 تطوير الموانئ بالشراكة مع الصين كمحور رئيسي لرفع مستوى التنمية بها. وتملك الصين 23.5% من سلطة المناطق الحرة والموانئ الخاصة بجيبوتي. كما تسيطر الصين على صناعة تطوير البنى التحتية في إثيوبيا، واللازمة لربطها بمواني جيبوتي لإيجاد منفذ لها على البحر الأحمر.

1. الأهداف لعملية التنافس الإقليمي والدولي:

- حماية حرية الملاحة.
- مراقبة ناقلات النفط والسفن التجارية التي ترفع علم تلك الدول.
- مكافحة القرصنة وعدم السماح بعودتها مرة أخرى.
- حماية المصالح الخاصة بتلك الدول.
- مكافحة الإرهاب ودعم السلام.⁽¹⁴⁾
- الحصول على أكبر عدد من الأصدقاء والحلفاء⁽¹⁵⁾

2. الأهداف الغير معلنة للتنافس

- وضع اليد على الثروات والإمكانيات والسيطرة على الأسواق.
- الاستيلاء على المنطقة الاستراتيجية والمضطربة.
- التدخل في الشؤون الداخلية تحت مظلة أي دعاوى أو التأثير على مواقف تلك الدول.
- التغلغل داخل القارة الأفريقية.
- الجريمة المنظمة وأعمال القرصنة للقيام بأعمال عداوية أو استخباراتية من قبل بعض الدول للتأثير على الأمن والاستقرار الداخلي لدول البحر الأحمر.⁽¹⁶⁾
- المخاطر البيئية بسبب استخدامات علمية وصناعية وتجارب وممارسات عشوائية وجائرة أو نتيجة لأنشطة عسكرية خاصة في ظل وجود أجنبي كثيف بالمنطقة وحولها.
- التوترات والتهديدات غير النمطية بسبب تنوع وغموض أهدافها وخطورة آثارها وتعدد الجهات التي تستخدمها.
- إثارة حفيظة دول إقليمية أخرى مهمة في المنطقة، وتأثر بذلك التواجد مثل أثيوبيا التي لها مكانتها في الإقليم ودورها في الأزمات ومكافحة الإرهاب، وهذا الأمر ينعكس على مكانتها ودورها الإقليم هناك عوامل وتحديات كثيرة تهدد أمن البحر الأحمر ومستقبله خصوصاً إذا أمعنا النظر بالواقع الذي تعيشه المنطقة وما حولها ، ونجد أن المشهد يشبه إلى حد كبير حالة العسكرية والتنافس والصراع المعلن تارة والخفي تارة أخرى بين الدول الكبرى والإقليمية على أشده بهدف محاولات السيطرة والتوسع والنفوذ للتحكم في المنطقة ورعاية مصالحها بحيث لم يعد هناك من دولة مؤثرة خاصة من خارج المنطقة إلا ولها شكل من أشكال التواجد على البحر الأحمر أو على الدول المطلة عليه⁽¹⁷⁾.

خلال الفترة القادمة من المستبعد أن تستمر الأوضاع الأمنية هادئة بمنطقة البحر الأحمر وذلك للتدخل الإقليمي والدولي العنيف ولحالة الاضطرابات والحروب التي تحيط بالمنطقة، كذلك من المتوقع أن تستمر كل من روسيا والصين في توسيع نفوذها في منطقة البحر الأحمر والقرن الأفريقي.⁽¹⁸⁾

النتائج :

- بيان الأبعاد الخطيرة لاهتمامات الدول الغربية الاستعمارية واطماعها السياسية والعسكرية في السيطرة على البحر الأحمر حاضراً ومستقبلاً حول هذا الممر المائي الهام .
- ان ما يدور من صراع حول البحر الأحمر هو صراع تاريخي ودولي متداخل وان اختلفت اشكاله .
- يجب وضع خطط ضرورية ومطلوبة اتباعها من قبل حكومات وشعوب البلدان العربية والافريقية لمواجهة اخطار وإبعاد المد الاستعماري والصهيوني في البحر الأحمر.
- تنشيط التعاون العربي الافريقي وتطوير استراتيجيات هذا التعاون مع الاهتمام بإنشاء مشاريع عربية افريقية مشتركة لحماية البحر الاحمر .
- وجود نظام اقليمي عربي سليم وتشكيل قوة امنية عسكرية تسهم فيها جميع الدول العربية بكل طاقاتها المادية والمعنوية والعسكرية مثل قوة عسكرية بحرية للدفاع عن البحر الاحمر.

التوصيات:

- تنسيق السياسات والاهداف لتخطيط استراتيجية عربية موحدة تجاه البحر الأحمر.
- لابد من قطع الطريق امام الدول الكبرى ومحاولة ابعادها عن المنطقة بعدم منحها أي امتيازات تهئ لها موطن قدم في منطقة البحر الأحمر باقامة قواعد عسكرية او أي امتيازات اخرى،
- مسؤولية حماية البحر الأحمر وامنه تقع على عاتق الدول المجاورة والعربية وتتمثل في عدم التهاون في أي بقعة من بقاعه .
- احياء تنمية المناطق الساحلية وتكون مناطق جذب سكاني وسياحي وحضاري.

الخاتمة:

اصبحت الان منطقة البحر الاحمر والقرن الافريقي احدى بؤر الصراع القابلة للانفجار في أي وقت ،ولقد زاد الطين بلة قيام دولة الكيان الصهيوني في الاراضي الفلسطينية ومحاولة اسرائيل التغلغل في منطقة السواحل الغربية للبحر الاحمر ،لاسيما والعلاقة بينها وبين اثيوبيا وطيدة، وكل ما استطاع قوله في ختام هذه السطور ان مسؤولية حماية البحر الاحمر وأمنه تقع على عاتق الدولة المحيطة به، وتتمثل في عدم التهاون في اية بقعة من بقاعه ،بخلق سد منيع في وجه أية محاولة تدخل اجنبية سواء كانت مباشرة أو غير مباشرة. إلى جانب ذلك أصبحت منطقة البحر الأحمر هي أحد المسارح التي يمكن من خلالها تحقيق الانتصار في التنافس الدولي بين الصين والهند والولايات المتحدة والذي يدور حول السيطرة على المحيط الهندي، ويكتسب هذا التنافس أهمية كبيرة في ظل تنامي سباق التسلح بين الصين والولايات المتحدة في بحر الصين الجنوبي، والذي يمتد إلى تنافسهما على النفوذ في المحيط الهندي، وكذلك في ظل تزايد التنافس بين الصين والهند على توسيع مناطق نفوذهما في هذه المنطقة.

المصادر والمراجع:

- (1) ابن اياس، بدائع الزهور في وقائع الدهور ج.4، القاهرة، 0691م، طبعة ليدن .
- (2) ابن حوقل، صورة الارض، مكتبة الحياة، بيروت، 9791م
- (3) امال ابراهيم، الصراع الدولي حول البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، مركز الدراسات والبحوث اليمني، دار الفكر المعاصر، لبنان، بيروت، 3991م
- (4) طارق عبد العاطي بيومي، سياسة مصر في البحر الاحمر في النصف الاول من القرن التاسع عشر، 1181-8481م الهيئة المصرية العامة للكتاب
- (5) اجيه يونان جرجس. البحر الأحمر ومضايقه، القاهرة، مكتبة غريب، 7791م،
- (6) إبراهيم عثمان حامد، المقاومة السياسية في إريتريا، الخرطوم، دار جامعة أفريقيا، 2002م،
- (7) جمال عد الرحمن رستم، التنافس الاقليمي والدولي في البحر الاحمر واثره علة امن الدول المتشاطئة ، المركز العربي للبحوث والدراسات، 1/يناير 0202م
- (8) عاطف السيد، البحر الأحمر والعالم المعاصر ط.2، دار عطوة للطباعة، 1985م

المصادر والمراجع:

- (1) حمد، امال ابراهيم ،الصراع الدولي حول البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر ،مركز الدراسات والبحوث اليمني ،دار الفكر المعاصر ،لبنان ،بيروت ،1993م،ص19
- (2) ابن اياس،دائع الزهور في وقائع الدهور .ج.4،القاهرة ،1960م،طبعة ليدن ،ص109
- (3) ابن حوقل،صورة الارض،مكتبة الحياة،بيروت،1979م،ص84
- (4) السيد،عاطف،البحر الاحمر والعالم المعاصر،دار عطوة للطباعة، مكان النشر غير معروفة،1985م،ص13
- (5) رستم ،جمال عد الرحمن ،التنافس الاقليمي والدولي في البحر الاحمر واثره علة امن الدول المتشاطئة ،المركز العربي للبحوث والدراسات ،1/يناير 2020م
- (6) إبراهيم عثمان حامد، المقاومة السياسية في إريتريا، الخرطوم، دار جامعة أفريقيا، 2002م، ص 15 - 16
- (7) حمد، امال ابراهيم ،الصراع الدولي حول البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر ،مركز الدراسات والبحوث اليمني ،دار الفكر المعاصر ،لبنان ،بيروت ،1993م،ص30-36
- (8) محمد عثمان أبوبكر، الصراع في القرن الأفريقي وانعكاساته على الأمن القومي العربي، المستقبل العربي، العدد 157، مارس 1992م، ص 75. رستم ،جمال عد الرحمن ،التنافس الاقليمي والدولي في البحر الاحمر واثره علة امن الدول المتشاطئة ،المركز العربي للبحوث والدراسات ،1/يناير 2020م
- (9) حمد، امال ابراهيم ،الصراع الدولي حول البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر ،مركز الدراسات والبحوث اليمني ،دار الفكر المعاصر ،لبنان ،بيروت ،1993م،ص30-43
- (10) محمد علي حوات، مضيق باب المندب الأهمية الاستراتيجية وتأثيرها على الأمن القومي العربي، القاهرة، مكتبة مدبولي، بدون تاريخ، ص 30
- (11) جرجس. اجيه يونان البحر الأحمر ومضايقه، القاهرة، مكتبة غريب، 1977م، ص 9 - 23.
- (12) رستم ،جمال عد الرحمن ،التنافس الاقليمي والدولي في البحر الاحمر واثره علة امن الدول المتشاطئة ،المركز العربي للبحوث والدراسات ،1/يناير 2020م
- (13) بيومي،طارق عبد العاطي،سياسة مصر في البحر الاحمر في النصف الاول من القرن التاسع عشر ،1811-1848م الهيئة المصرية العامة للكتاب ،ص29
- (14) رستم ،جمال عد الرحمن ،التنافس الاقليمي والدولي في البحر الاحمر واثره علة امن الدول المتشاطئة،المركز العربي للبحوث والدراسات ،1/يناير 2020م
- (15) رستم ،جمال عد الرحمن ،التنافس الاقليمي والدولي في البحر الاحمر واثره علة امن الدول المتشاطئة ،المركز العربي للبحوث والدراسات ،1/يناير 2020م
- (16) رستم ،جمال عد الرحمن ،التنافس الاقليمي والدولي في البحر الاحمر واثره علة امن الدول المتشاطئة،المركز العربي للبحوث والدراسات ،1/يناير 2020م

- (17) حمد، امال ابراهيم، الصراع الدولي حول البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، مركز الدراسات والبحوث اليمني، دار الفكر المعاصر، لبنان، بيروت، 1993م، ص30
- (18) رستم، جمال عد الرحمن، التنافس الاقليمي والدولي في البحر الاحمر واثره علة امن الدول المتشاطئة، المركز العربي للبحوث والدراسات، 1/يناير 2020م

التنافس الإقليمي والدولي على مؤانئ البحر الأحمر وتأثيره على أمن المنطقة

أستاذ مساعد - قسم الدراسات الإستراتيجية-كلية العلوم السياسية
والدراسات الإستراتيجية-جامعة الزعيم الأزهري

د.إعتدال محمد أحمد الأمين

المستخلص:

أكتسب البحر الأحمر قيمة إستراتيجية بالغة الأهمية عالميا وإقليميا، وذلك للمزايا الإقتصادية والأمنية الكبيرة ألتي حظى بها، فهو حلقة وصل بين البحار والمحيطات المفتوحة وملتقى للقارات الثلاث وطريق عبور نفط الجزيرة العربية إلى أوروبا. نتيجة لذلك تشابكت المصالح الإقتصادية والسياسية والأمنية للدول الكبرى والإقليمية لتوجيه مسار المنطقة، على رأس تلك القوى الدولية كل من أمريكا وروسيا وفرنسا، وعلى رأس القوى الإقليمية كل من إيران وتركيا وإثيوبيا وقطر والأمارات فدخلت في موجة من التنافس من أجل فرض النفوذ على المنطقة فكان التنافس على مؤانئ البحر الأحمر في مظاهره المختلفة من إنشاء القواعد العسكرية وإدارة المؤانئ وإقامة المشاريع الإستثمارية، وقد كان لذلك التنافس اثاره المختلفة على أمن المنطقة مما يستوجب دراسة تأثير ذلك التنافس على المؤانئ على الأمن الإقليمي لدول حوض البحر الأحمر. تبرز أهمية دراسة الموضوع من خطورة تحول ذلك التنافس إلى صراعات حادة تؤثر على دول الإقليم والدول المجاورة، وذلك لأن تلك المؤانئ توجد في مناطق ذات قيمة إستراتيجية وجيوسياسية كبيرة جعلتها محط أنظار وإهتمام القوى الإقليمية والدولية من أجل المحافظة على مصالحها الإقتصادية والعسكرية وبالتالي تسعى جميعها إلى بسط نفوذها في تلك المنطقة من خلال التواجد الدائم في تلك المؤانئ. مما يبرز تساولا محوريا حول مدى تأثير ذلك التنافس على أمن منطقة البحر الأحمر. والذي تتفرع منه أسئلة ثانوية حول أسباب ذلك التنافس والصور المختلفة له وكيف يؤثر على مستقبل الأمن الإقليمي . وفي إطار تقصي الظاهرة تفترض الدراسة أن التنافس الإقليمي والدولي على مؤانئ البحر الأحمر سلاح ذو حدين، حيث يؤثر سلبا وإيجابا على الأمن الإقليمي لدول الحوض . عليه تهدف هذه الدراسة إلى وصف وتحليل تأثير التنافس على مؤانئ البحر الأحمر على الأمن الإقليمي لدول حوض البحر الأحمر. و في سبيل الإجابة على تلك التساؤلات وإختبار الفرضية وتحقيق الاهداف والخروج بنتائج تستخدم الدراسة التكامل المنهجي وذلك بإستخدام المنهج التاريخي في التوثيق لتأريخ تأسيس تلك المؤانئ وتأريخ ذلك التنافس، كما تستخدم المنهج الوصفي في وصف مظاهر ذلك التنافس وأسبابه أو دوافعه والمنهج التحليلي في تحليل تأثير ذلك التنافس على المؤانئ على الأمن الإقليمي لدول حوض البحر الأحمر. خرجت الدراسة بعدد من النتائج من أهمها: أن التنافس على مؤانئ البحر الأحمر من قبل القوى الدولية والإقليمية له تأثير سلبي وإيجابي على أمن المنطقة. حيث أن تسابق الإستثمارات من قبل القوى المختلفة وعائد إيجار القواعد العسكرية يدعم الأوضاع الإقتصادية في بعض دول الحوض ألتي تعاني أصلا من الفقر وسوء الأوضاع الإقتصادية ومن جانب آخر فإن حدة التنافس مع تضارب مصالح تلك القوى يؤدي إلى تعرض المنطقة إلى ظاهرة الحرب بالوكالة ألتي تؤثر كثيرا على أمن المنطقة .

Abstract:

The Red Sea has acquired a very important strategic value globally and regionally, due to the great economic and security advantages it has enjoyed. It is a link between the open seas and oceans, a crossroads of the three continents, and the transit route for the oil of the Arabian Peninsula to Europe. As a result, the economic, political, and security interests of the major and regional countries were intertwined to direct the course of the region. Ports The Red Sea in its various manifestations of establishing military bases, managing ports and establishing investment projects, and this competition had different effects on the security of the region, which necessitates studying the impact of that competition on the ports on the regional security of the countries of the Red Sea Basin. The importance of studying the competition over the Red Sea ports and its impact on security highlights the danger of that competition turning into severe conflicts that affect the countries of the region and neighboring countries, because these ports are located in areas of great strategic and geopolitical value that make them the focus of attention and attention of regional and international powers for the sake of maintaining it. Its economic and military interests, and consequently, they all seek to extend their influence in that region through the permanent presence in those ports. Which highlights a pivotal question about the extent of the impact of this competition on the security of the Red Sea region. From which secondary questions arise about the reasons for this breathing, the various forms of it, and how it affects the future of regional security. In the context of investigation, the study assumes that regional and international competition over the Red Sea ports is a double-edged sword, as it negatively and positively affects the security of the Red Sea region. Therefore, this study aims to describe and analyze the impact of competition on the Red Sea ports on the regional security of the basin countries. In order to answer the questions, test the

hypothesis, achieve the objectives and come up with results, the study uses systematic integration by using the historical approach in documentation to date the establishment of those ports and the date of that competition over them. Ports on the regional security of the countries of the Red Sea Basin. The study came out with a number of results, the most important of which are: The competition over the Red Sea ports by international and regional powers has a negative and positive impact on the security of the region. As the competition of investments by different powers and the return on renting military bases supports the economic conditions in some basin countries that are already suffering. On the other hand, the intensity of competition with the conflicting interests of those forces leads to the region's exposure to the phenomenon of proxy war, which greatly affects the security of the region.

المقدمة:

تحتل دراسة قضية التنافس الإقليمي والدولي على منطقة البحر الأحمر عموماً بأهمية كبيرة نتيجة لما يفرزه ذلك التنافس من أثر وأضح على أمن المنطقة. ويمثل التنافس على موانئ البحر الأحمر من أكثر صور التنافس أهمية وذلك للقيمة الاقتصادية الكبيرة لتلك الموانئ. إن تنافس القوى الدولية وعلى رأسها أمريكا وروسيا والصين والقوى الإقليمية وعلى رأسها الإمارات وقطر وتركيا وإيران من أجل فرض نفوذها على تلك الموانئ يستدعي دراسة مدى تأثير ذلك التنافس على أمن المنطقة، عليه تطرح الدراسة تساؤلاً رئيسياً حول كيفية تأثير التنافس على موانئ البحر الأحمر على الأمن الإقليمي لدول الحوض. كما تفترض الدراسة إن التنافس على موانئ البحر الأحمر سلاح ذو حدين، فهو يؤثر سلباً وإيجاباً على الأمن الإقليمي للمنطقة، كما تفترض الدراسة أيضاً أن مستقبل الأمن الإقليمي لدول الحوض في ظل التنافس المستمر على موانئها يواجه مجموعة من التحديات. وفي إطار الإجابة على ذلك التساؤل واختبار تلك الفرضيات تسعى الدراسة لإستقصاء القضية من خلال خمسة محاور يتناول المحور الأول خلفية عن التنافس الإقليمي والدولي على البحر الأحمر وذلك من خلال توضيح القيمة الإستراتيجية للبحر الأحمر والقوى المختلفة ألتى تتنافس فيما بينها من أجل فرض النفوذ على المنطقة، كما يتناول الموانئ البحرية في البحر الأحمر وعلى رأسها ميناء جيبوتي الأكثر أهمية ثم موانئ اليمن والسعودية وبرتسودان وموانئ الصومال بالإضافة لموانئ أرتيريا وعلى رأسها ميناء عصب ومصوع، كما تتعرض الدراسة للأهمية الإستراتيجية لتلك الموانئ بسبب وقوعها في منطقة ذات قيمة إستراتيجية كبيرة. كذلك تتناول الورقة في المحور الثاني المظاهر المختلفة لذلك التنافس والمتمثلة في بناء القواعد العسكرية وإتفاقات التعاون الأمني المشترك والإستثمارات الأجنبية وإدارة الموانئ من قبل القوى الإقليمية والدولية. وفي محور ثالث تتطرق الورقة لوصف الأسباب والدوافع المعلنة وغير المعلنة لتلك

القوى وألتي تدفعها للتنافس على مؤانئ البحر الأحمر ومحاولة فرض نفوذها عليه . وفي محور رابع تقوم الدراسة بتحليل تأثير ذلك التنافس على الأمن الإقليمي للمنطقة. كما تختتم الورقة بمحور خامس يتنبأ برؤية مستقبلية لأمن المنطقة في ظل ذلك التنافس المحموم بين القوى الإقليمية والدولية على مؤانئ البحر الأحمر وذلك من خلال عرض بعض السيناريوهات المستقبلية لأمن المنطقة.

خلفية عن التنافس الإقليمي والدولي في البحر الأحمر :

يمثل البحر الأحمر أهمية إستراتيجية للدول المطلة عليه أو للدول ألتى تسعى لضمان تواجدها في هذه المنطقة الحيوية، حيث يتمتع بموقع جغرافي وإستراتيجي مهم لأنه ملتقى ثلاث قارات (أفريقيا واسيا وأوربا) وهو حلقة وصل بين ثلاث مناطق إقليمية (الشرق الأوسط والقرن الأفريقي والمحيط الهندي ومنطقة الخليج) وتطل عليه ثمانية دول منها ست دول عربية (السعودية -اليمن-مصر-السودان-الأردن-جيبوتي) ودولتان غير عربيتان هما (إسرائيل وأرتيريا)، وتقع أربع دول في قارة افريقيا (مصر - السودان -جيبوتي-أرتيريا) وأربع دول أخرى في اسيا (السعودية-اليمن-الأردن-إسرائيل. ويستمد البحر الأحمر أهميته الإستراتيجية من موقعه الجغرافي الذي وفر للقوى الإقليمية والدولية إمكانية الوصول إلى المحيطين الهندي والأطلسي عبره، وزادت هذه الأهمية بعد إكتشاف النفط في دول الخليج العربية. ويعد البحر الأحمر قناة الوصل بين البحار والمحيطات المفتوحة، ومن هنا تتزايد أهميته الإستراتيجية أمنيا وعسكريا وإقتصاديا، فهو الطريق الرئيسى الذى يمر من خلاله نفط الخليج وإيران، وللبحر الأحمر كذلك دور في التجارة الدولية بين قارتي أوروبا واسيا، وتعد السفن التجارية العابرة للبحر الأحمر سنويا بأكثر من 20 ألف سقينة سنويا. هذه القيمة - الاستراتيجية جعلت منطقة البحر الأحمر بورة للتنافس ومحاولات بسط الهيمنة وفرض النفوذ من قبل القوى الإقليمية والدولية على مر التاريخ-⁽¹⁾

القوى الدولية والإقليمية المتنافسة على مؤانئ البحر الأحمر:

تأتى في مقدمة القوى الدولية الولايات المتحدة الأمريكية، فقد ظل البحر الأحمر موضع إهتمام الإدارة الأمريكية على إختلاف عهودها، حيث يشكل البحر الأحمر والتواجد على مؤانئه محورا مهما لأى عمل عسكري محتمل يهدد المصالح الأمريكية في المنطقة وما حولها. بدورها تسعى روسيا الاتحادية ليكون لها نفوذ في مؤانئ البحر الأحمر، وذلك لفرض النفوذ السوفيتي على الملاحة البحرية وتقويض المصالح الأمريكية والغربية وتقليصها في البحر الأحمر، وفي سبيل ذلك سعت للتوسع في عقد الإتفاقيات والحصول على التسهيلات البحرية في دول حوض البحر الأحمر. أما فرنسا فهي أيضا من الدول ذات النفوذ في البحر الأحمر لتأمين وأرداتها من النفط وإثبات وجودها في تأمين طرق المواصلات والممرات المهمة وضمان عدم محاولة إنفراد الولايات المتحدة في التحكم في الأوضاع في المنطقة. في سبيل ذلك إحتفظت فرنسا بقاعدة عسكرية ووجود عسكري فرنسي، بالإضافة إلى الإسهام في تسليح بعض دول المنطقة مثل جيبوتي ومصر والسعودية واليمن.⁽²⁾

كذلك لم تتغافل بريطانيا عن ضرورة أن يكون لها نفوذ في البحر الأحمر فصدرت نظم التسليح البريطانية في بعض الدول المطلة مثل مصر والسعودية وإسرائيل، كما حافظت على دورها في الجهود الدفاعية لحلف شمال الأطلسي حيث تحتفظ ببعض القطع البحرية في البحر الأحمر. ولم تتوان الصين ، العملاق القادم

في البحث عن نفوذها في البحر الأحمر، حيث توجهت نحو مصادر الطاقة وتأمين خطوط الملاحة، فعقدت إتفاقيات مع السودان وإنشاء خط أنابيب لنقل نفط الجنوب إلى ميناء بورتسودان. كما تزايدت في الأونة الأخيرة الإهتمامات اليابانية بدول البحر الأحمر حيث التجارة اليابانية والمساهمة في المشروعات الإقتصادية، كما ساهمت في القوات الدولية في الصومال. وعلى المستوى الإقليمي إهتمت إيران بالتواجد في البحر الأحمر، فطورت علاقاتها مع أرتيريا والسودان وحركة انصار الله (الحوثيين) في اليمن، فبنت إيران قاعدة عسكرية في ميناء عصب الأرتيري. وكذلك تعتبر إسرائيل من القوى الإقليمية المتنافسة على مؤانئ البحر الأحمر حيث مثلت السيطرة على البحر الأحمر هدفا للسياسة الصهيونية منذ وقت مبكر فقد إحتلت إسرائيل مرفأ إيلات عام 1949 كما تحصلت على جزيرة دهلك عام 1975 كي تقيم عليها أول قاعدة عسكرية⁽³⁾

في ظل تصاعد وتيرة التنافس بين القوى الدولية والإقليمية على مؤانئ البحر الأحمر تبرز تركيا كقوى إقليمية تسعى لفرض نفوذها وذلك من خلال الإهتمام التركي بالصومال، حيث سلمت الحكومة الصومالية مهام إدارة ميناء مقديشو البحري منذ عام 2014، وتوغلت تركيا في مجال الإستثمار بالمؤانئ من خلال شركة البيراق التركية⁽⁴⁾. كما تبرز الإمارات كقوى إقليمية لها مصالح في البحر الأحمر وبالتالي كان لابد لها من الدخول في ذلك السباق التنافسي على مؤانئ البحر الأحمر، إذ نشطت الإمارات في الإستثمار بقطاع النقل البحري وإدارة المؤانئ، فكانت تدير زهاء 77 ميناء حول العالم حتى نهاية العام 2017 وتعتبر مؤانئ البحر الأحمر من أهمها، كما يعتبر البحر الأحمر أبرز الوجهات الإستثمارية والتجارية للأمارات وعلى رأسها الإستثمارات الاماراتية في السعودية ومصر والصومال.⁽⁵⁾، حيث تسعى الامارات من خلال ذلك إلى السيطرة على النفوذ التركي في منطقة البحر الأحمر. وأيضاً دخلت قطر كقوى إقليمية مسار التنافس على مؤانئ البحر الأحمر وذلك في اطار مساعيها لكسر الحصار الذي فرضته عليها أربعة دول هي السعودية والامارات والبحرين وقطر، حيث تحركت قطر نحو مؤانئ البحر الأحمر وألقت بثقلها في مشروع تطوير ميناء سواكن وإنشاء العديد من المشروعات هناك⁽⁶⁾ كما تسعى جاهدة للوجود في مؤانئ الصومال ومحاولة بسط النفوذ من خلال عمل شركة مؤانئ قطر في مشروع بناء ميناء هوبيو الواقع بالقرب من باب المندب، والذي يجعل قطر قريبة من منطقة الصراع الدائر باليمن.⁽⁷⁾

مؤانئ البحر الأحمر وأهميتها:

يعتبر البحر الأحمر واحداً من أهم طرق الملاحة الرئيسية في العالم، إذ يربط بين قارات ثلاث هي أفريقيا واسيا واوربا، وتطل عليه تسع دول، سبع منها عربية هي مصر والسودان والسعودية والاردن واليمن وجيبوتي والصومال بالإضافة إلى أريتريا وإسرائيل. أقامت الدول المطلة على البحر الأحمر عدداً من المؤانئ على ضفتيه، منها مؤانئ ذات أهمية إستراتيجية كبيرة نظراً لدورها البالغ الأهمية في التجارة الدولية. ولا تتوقف الأهمية الإستراتيجية لهذه المؤانئ المقامة على البحر الأحمر على كونها ممراً ملاحياً مهماً فقط، وإنما يضاف إلى ذلك كونها معبراً رئيسياً لتصدير نفط الخليج إلى الأسواق العالمية، كما أنها تمثل مركز الربط الأساسي ونقطة عبور الحركة التجارية بين البحر المتوسط والمحيط الهندي وبحر العرب. ومن أهم المؤانئ الإستراتيجية على البحر الأحمر مايلي:⁽⁸⁾

ميناء جدة الاسلامى بالسعودية: وهو أكبر وأهم موانئ المملكة العربية السعودية، يعود تاريخ انشائه إلى فترة صدر الاسلام وربما إلى ما هو أبعد من ذلك، ومثل طوال القرون الماضية نقطة عبور بحرية لجزء كبير من حجاج أفريقيا نحو الأراضي المقدسة، ويحوى الميناء أرصفة بأعماق كبيرة تستقبل أكبر سفن الحاويات في العالم بطول أربع مائة متر وبحمولة تتجاوز 19 ألف حاوية قياسية، ويستقبل الميناء أكثر من أربع الف سفينة متعددة الحمولات والأغراض سنويا.

ميناء بورتسودان في السودان:

من أهم وأشهر موانئ السودان يقع في الشرق في مدينة بورتسودان ويعتبر بوابة السودان الأولى لوقوعه على الشاطئ الغربي للبحر الأحمر وكان في السابق من أكبر معابر الحجاج الأفارقة حيث يشكل نقطة إنطلاق إلى الأراضي المقدسة عبر ميناء جدة.⁽⁹⁾

ميناء الحديد اليمنى:

من أبرز الموانئ المطلة على البحر الأحمر، يقع شمال خط الاستواء على خط عرض 14 درجة و 50 دقيقة شمال، وخط طول 42 درجة و 56 دقيقة شرق، ويرتبط بقناة ملاحية بطول 11 ميلا بحريا وعرض 200 متر، وحوضا للإستدارة بقطر 400 يستقبل الميناء السفن ذات حمولة 31 ألف طن كحد أقصى، كما يمكنه إستقبال سفن الركاب والسياح ويتميز بقربه من الخطوط الملاحية العالمية، وكونه غير معرض للرياح الموسمية إلى جانب كونه محميا بشكل طبيعي من الأمواج والتيارات البحرية.⁽¹⁰⁾

ميناء العقبة الأردني:

يعد ميناء العقبة الأردني على البحر الأحمر النافذة البحرية الوحيدة للأردن على العالم، حيث يقع في أقصى جنوب المملكة، ويبعد عن العاصمة عمان 350 كيلو مترا، ويقع الميناء على الحدود مع فلسطين ولأسيما مدينة إيلات الإسرائيلية المحاذية للمدينة والميناء من الغرب، وللميناء أهمية سياحية كبرى للأردن إضافة إلى أهميته التجارية حيث يعد حركة الوصل الرئيسية في حركة التجارة بين الأردن والعالم، كما يستورد الأردن من خلاله خاماته الأساسية لاسيما الفوسفات والبوتاس كما توجد في الميناء منطقة مخصصة للغاز القادم من مصر.⁽¹¹⁾

ميناء جيبوتي:

يقع على المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، وهو أحد موانئ التصدير الرئيسية في شرق أفريقيا. كما يعد حلقة وصل بين القارات وبوابة مهمة لأسواق بلدان وسط وشرق أفريقيا ومركزا إقليميا لنقل البضائع، ويطل على مضيق باب المندب الذي يتمتع بأهمية جيو إستراتيجية كبيرة، وتعتمد عليه بكين بوصفه أحد الموانئ الرئيسية بشرق أفريقيا.⁽¹²⁾

ميناء عصب الأريتري:

يقع في أقصى جنوب البلاد ويتمتع بموقع إستراتيجي مهم لقربه الجغرافي من باب المندب عند المدخل الجنوبي للبحر الأحمر الذي يبعد عنه بمقدار 20 ميلا بحريا، كما يقترب من الحدود اليمنية وبعض موانئ اليمن مثل ميناء المخا الذي يبعد عنه بحوالى 40 ميلا بحريا.⁽¹³⁾

ميناء مصوع الأريتري:

يعد الميناء الرئيسى فى أريتريا وهو الأكبر مساحة والأكثر نشاطا مقارنة بميناء عصب، ويتوسط الساحل البحرى الأريتري وتتزايد أهميته الإستراتيجية بسبب موقعه القريب من مضيق باب المندب وكذلك اليمن ومنطقة الخليج العربى.⁽¹⁴⁾

ميناء مقديشو:

يعد من أكبر الموانئ فى الصومال ويمكنه التعامل مع مختلف أحجام السفن التجارية، ويتمتع بأهمية إستراتيجية كونه يطل على ساحل المحيط الهندى، كما أنه يقع ضمن الحزام الإستراتيجى لمبادرة الحزام والطرق الصينية.⁽¹⁵⁾

ميناء بوصاصو: هو ثانى أكبر ميناء فى الصومال بعد مقديشو، ويطل على خليج عدن ويتميز بالقرب من مدخل مضيق باب المندب. وفى مواجهة الساحل البحرى اليمنى.⁽¹⁶⁾

ميناء هوبيو:

يقع فى شمال شرق الصومال بالقرب من خليج عدن ومضيق باب المندب ويمثل حلقة وصل بين شمال السودان وجنوبه، ويمكن أن يمثل بوابة عبور للصادرات النفطية من إقليم الأوغادين فى أثيوبيا إلى العالم الخارجى.⁽¹⁷⁾

ميناء السويس:

يعد الميناء الرئيسى لمصر على البحر الأحمر، وقد شهد هذا الميناء نشاطا تجاريا منذ القرن الثانى عشر ميلادى، حيث تصل إليه السفن التجارية من جدة وعدن محملة بالتوابل والعطور، ثم ما لبث ان تحول إلى أعظم الموانئ التجارية بعد إفتتاح قناة السويس، وبحكم موقعه الإستراتيجى بكونه معبرا رئيسيا إلى البحر الأحمر من الجهة الشمالية، فقد تجاوز بأهميته الجيوبوليتكية محيطه الإقليمى إلى الدول الإستعمارية الكبرى.⁽¹⁸⁾ وقد تراجعت أهميته بسبب إفتتاح موانئ أخرى .

أهمية موانئ البحر الأحمر:

تستمد تلك الموانئ أهميتها المتصاعدة من محورية الموقع الجغرافى للمنطقة التى تطل مباشرة على البحر الأحمر ومضيق باب المندب الذى يعد أحد أهم المضائق المائية فى العالم، ويمر عبره 13 الى 15 فى المية من إجمالى التجارة العالمية، فضلا عن القرب من مسرح الأحداث والصراعات الإقليمية فى أفريقيا والشرق الأوسط التى تتماس مع مصالح وأجندات معظم القوى الفاعلة فى المنطقة. مثل الحرب فى اليمن التى منحت الموانئ الأفريقية أهمية جيو استراتيجية جديدة. كما أسهمت دوافع القوى الفاعلة فى البحر الأحمر المتعلقة بخلق النفوذ ومؤطى قدم هناك .وتطوير العلاقات التجارية مع دول المنطقة وتعزيز إستثماراتها هناك، وضمان حماية مصالحها الإستراتيجية، وتأمين مرور التجارة الدولية عبر البحر الأحمر من التهديدات الأمنية كل ذلك أسهم فى تنامى أهمية الموانئ البحرية بالمنطقة التى باتت مدخلا مهما لتلك القوى فى تحقيق هذا الأمر.⁽¹⁹⁾ ولأن منطقة البحر الأحمر تشكل حلقة إتصال إستراتيجية بين مناطق أفريقيا والشرق الأوسط وأوروبا واسيا، تبدو موانئ المنطقة مثل جيبوتي وأرتيريا والصومال بمثابة حلقة ربط مهمة بين المراكز التجارية الناشئة فى شرق أفريقيا مثل أثيوبيا وبين دول أوروبا واسيا والشرق الأوسط، كما أنها بوابة

مهمة لشرق القارة الأفريقية ووسطها. وتتضاعف أهميتها كونها جزءا مهما من بعض المبادرات الدولية مثل مبادرة الحزام والطريق الصينية، وممر التنمية الآسيوى الأفريقى الذى أطلقته الهند واليابان لمواجهة النفوذ الصينى فى البحر الأحمر. كما تلعب الزيادة المضطردة فى تعداد السكان، وتزايد المستهلكين فى أفريقيا، دورا مهما فى زيادة الطلب على السلع المستوردة من الخارج، مما يوسع الاعتماد على المؤانئ البحرية ويحفز على تحسين قدراتها لضمان استمرارية سلاسل التوريد إلى أفريقيا.⁽²⁰⁾ ونظرا لأن أفريقيا تعد بمثابة سوق ناشئة تمتلك قدرات كبيرة من الموارد الطبيعية والعنصر البشرى، يستلزم ذلك الوصول إلى تلك الأسواق والتواصل مع العالم الخارجى عبر المؤانئ البحرية التى تعتبر ضرورية لتحفيز النمو الإقتصادى، وتنويع إقتصادات الدول الأفريقية وخلق فرص للعمل والحد من الفقر فى حالة رشادة توزيع العوائد. ومن هنا تأتى أهمية تنمية مؤانئ دول المنطقة والتغلب على ضعف البنية التحتية اللوجستية لتصبح قادرة على المنافسة عالميا. وتتنظر التقديرات إلى المؤانئ البحرية فى البحر الأحمر باعتبارها العمود الفقرى لإقتصادات دول المنطقة خلال العقود الثلاثة المقبلة.⁽²¹⁾ وفى إطار المساعى الدولية والإقليمية لمكافحة الإرهاب فى شرق أفريقيا، تعد المؤانئ البحرية مثل ميناء جيبوتى وميناء هوبيو الصومالى بمثابة مفتاح للجهود الرامية للحرب ضد الإرهاب، والحد من تهديدات بعض التنظيمات الإرهابية مثل حركة الشباب المجاهدين الصومالية، حيث يمكن أن يشكل ميناء هوبيو قاعدة مهمة فى هذا المجال، لاسيما فى تجفيف منابع التمويل للعناصر الإرهابية التى تحاول إستغلال الميناء كممر للأسلحة غير الشرعية وقناة إتصال بين عناصر تنظيمى القاعدة وداعش فى اليمن والصومال.⁽²²⁾

مظاهر التنافس فى البحر الأحمر:

يمكن إجمال القوى الدولية والإقليمية فى البحر الأحمر كالتالى: القوى الإستعمارية السابقة، خاصة بريطانيا وفرنسا، والقوى الدولية الكبرى، وأبرزها الولايات المتحدة الأمريكية والصين واليابان، بالإضافة لقوى إقليمية أخرى أهمها تركيا وإيران ودول الخليج العربية، وأثيوبيا وإسرائيل، حيث تتمسك الأخيرة بوصف خليج العقبة بأنه من البحار المفتوحة للملاحة الدولية. ويدور هذا التنافس حول محاور عديدة أهمها: تأمين إمدادات النفط، وترتيب الأوضاع الأمنية بالإقليم، ومواجهة التحديات القائمة والمحتملة فيه، والإستفادة من موارد الإقليم، والإفتتاح على أسواقه الواسعة، وتوسيع دائرة السياسة الخارجية. ويتخذ التنافس ثلاثة مظاهر أساسية هى: إنشاء القواعد العسكرية، وتوقيع إتفاقات التعاون الدفاعى، والإستثمار بقطاعى إدارة المؤانئ وتطوير البنية الاساسية.⁽²³⁾

أولا: نشر القواعد العسكرية:

يمثل إنشاء القواعد البحرية العسكرية مظهرا مهما من مظاهر التنافس على مؤانئ البحر الأحمر، حيث تتسابق كل من القوى الإقليمية والدولية على إنشاء مثل تلك القواعد، وتعتبر جيبوتى أكثر الدول إستقبالا لإنشاء القواعد العسكرية حيث تضم سواحل جيبوتى عددا من القواعد العسكرية أقدمها القاعدة الفرنسية كما أنشأت الولايات المتحدة الأمريكية أكبر قاعدة عسكرية لها عام 2008، وكذلك أستضافت جيبوتى عام 2010 أول قاعدة عسكرية لليابان، وكذلك إفتتحت تركيا أكبر قاعدة عسكرية لها فى جيبوتى عام 2017 كما أنشأت الصين فى أغسطس 2017 أكبر قاعدة عسكرية لها فى جيبوتى. وعلى مستوى الإقليم إتجهت

السعودية والامارات بعد حرب اليمن عام 2015 إلى توسيع حضورهما العسكري في البحر الأحمر، فأنشأت الإمارات قاعدة عسكرية في أريتريا. ووقعت السعودية على إتفاق مع جيبوتي بإنشاء قاعدة سعودية في البلاد). ويبلغ مجموع القواعد العسكرية في جيبوتي تسعة قواعد وتعد أكثر دول الحوض إستقبالا للقواعد، حيث تجنى جيبوتي حوالي ربع مليون دولار سنويا جراء إستضافتها لتلك القواعد.⁽²⁴⁾ وحسب معهد ستوكهولم يوجد في الصومال خمسة قواعد عسكرية، تشمل قاعدة عسكرية للإمارات العربية المتحدة في مدينة بوساسو الصومالية وقاعدة أخرى في مدينة بربرة، يضاف إلى ذلك قاعدة تركية في مقديشو وقاعدة أمريكية في محافظة شبيلى وأخرى بريطانية في منطقة بيدوا. كما تحتضن دولة أرتيريا قاعدة عسكرية إسرائيلية في أرخبيل، وقاعدة إماراتية في مدينة عصب الساحلية. ويشير تقرير ستوكهولم إلى أنه من المحتمل وجود قاعدة عسكرية روسية في أرتيريا.⁽²⁵⁾ كما تدخل أثيوبيا الحبيسة سباق القواعد العسكرية حيث تسعى جاهدا للحصول على فرصة إنشاء قاعدة عسكرية في أرتيريا في ميناء عصب ومصوع. وكذلك نشطت موسكو مؤخرا في الحديث عن إتفاقية وقعتها مع الخرطوم لإقامة قاعدة عسكرية روسية في ميناء بورتسودان إبان عهد الرئيس المخلوع عمر البشير وقبل الإطاحة به في 2019.⁽²⁶⁾

عززت إيران وجودها في البحر الأحمر بإنشاء قاعدة عسكرية على الساحل الأرتيري، وكذلك إنشاء قاعدة مركز لتزويد السفن الإيرانية ألتى تجوب البحر الأحمر، كما تمكنت من الحصول على تواجد وتسهيلات في جيبوتي حيث وقعت معها إتفاقية تعاون مشترك تضمنت العديد من البنود مثل بناء مراكز التدريب والإسهام في عملية التنمية وغيرها. وذلك في إطار فقدان إيران للتسهيلات ألتى كانت تجدها في المؤانى السودانية في 2015 بعد أن قطع السودان علاقته معها تضامنا مع المملكة العربية السعودية.⁽²⁷⁾

بجانب القواعد الأجنبية في جيبوتي وقواعد الإمارات في كل من أرتيريا وإقليم الصومال الإنفصالي، باتت لتركيا أكبر قاعدة عسكرية خارج حدودها في مقديشو، ودول أخرى في الطريق وهو ما يكسب مؤانى البحر الأحمر أبعادا أمنية ليس فقط لموقعها الإستراتيجي بين طرق التجارة البحرية ولكن لقربها أيضا من مناطق الصراعات الإقليمية. ويكشف سباق القواعد العسكرية في دول حوض البحر الأحمر، كيف أصبحت صفقات المؤانى التجارية مجرد مدخل لبناء تلك القواعد. وبإلرغم من النظرة السلبية لإنشاء القواعد العسكرية في دول البحر الأحمر، تتضح نظرة إيجابية لتلك القواعد فمن الناحية الإستراتيجية من شأن وجود القواعد العسكرية أن يضى نوعا من الإستقرار الأمنى بالنسبة للدول المضيفة مثل جيبوتي، كما يقدم صورة إيجابية لزعماء المنطقة بشأن علاقاتهم مع القوى الدولية وأقوى الجيوش في العالم، وهناك بعض الدول كأرتيريا ألتى يمكنها إستغلال الإهتمام الدولى بمؤانئها في تحقيق الإنفتاح على المجتمع الدولى وتعزيز حضورها إقليميا ودوليا بعد سنوات من العقوبات الدولية، كما يستطيع إقليم أرض الصومال أن يستغل تلك الفرصة في توسيع دائرة علاقاته الدولية سعيا إلى نزع الإعتراف به من المجتمع الدولى.⁽²⁸⁾

ثانيا: إتفاقيات التعاون والدفاع المشترك:

منطقة البحر الأحمر من المناطق ألتى تعاني من مشكلات أمنية مركبة بسبب التهديدات المتصاعدة سواء إرتبطت بسياسات بعض دول الإقليم أو موقف بعض القوى الدولية، أو بفعل تنامى الجماعات الإرهابية والمليشيات المسلحة في هذه المنطقة، وتنمى مخاطر عمليات القرصنة البحرية. هذا الواقع جعل

بحث قضايا الأمن الإقليمي للمنطقة غير قاصرا على دوله فقط، وإنما حظى بإهتمام دولي بحكم كثافة التفاعلات الدولية والإقليمية على ساحة الإقليم المضطربة. وقد دفع ذلك الواقع في أحيان كثيرة إلى طرح صيغ تعاون دفاعي تقوم على تمثيل كل القوى الإقليمية، وهى سياسات لم تنقطع وأطروحات تواصلت عبر صيغ وأشكال مختلفة وأستهدف بعضها، سيما بعد مبادرة إسطنبول ألتى أطلقها حلف الناتو عام 2004، لتغدو مسوغا للتدخل في شئون الدول العربية خاصة.⁽²⁹⁾

يأتى على رأس تلك الإتفاقات، الإتفاقية الأمنية بين اليمن والولايات المتحدة الأمريكية، وألتى جاءت على إثر تدهور الأوضاع الأمنية في اليمن حتى وصلت إلى مستوى دفع المسؤولين في الولايات المتحدة وفي اليمن لبحث ومناقشة التعاون العسكري المشترك في محاولة لمكافحة التهديد المتنامى للإرهاب في أفقر بلدان العالم العربي، تحسنت العلاقات العسكرية والأمنية اليمنية - الأمريكية في أواخر التسعينات وكان ذلك بسبب زيارة المدمرة كول لمرافأ عدن حيث إستهدفتها القاعدة. وتساعد بعدها التعاون الأمنى وزاد التنسيق والتدريب على مكافحة الإرهاب فوصل التعاون ذروته في 3 نوفمبر 2002 في العملية المشتركة لأغتيال أبو على الحارثى قائد تنظيم القاعدة في اليمن. وفي عام 2009 تم تنفيذ وتفعيل الأمن التعاونى والتعاون العسكري والتدريبات المشتركة في اليمن وفي المنطقة ككل من قبل الولايات المتحدة الأمريكية. وفي عام 2002 قامت القيادة العسكرية الوسطى الأمريكية بإنشاء قوة خاصة لها في جيبوتي وذلك وفقا لإتفاقية التعاون العسكري بين الولايات المتحدة وجيبوتي من أجل تنفيذ مهام المراقبة الجوية والبحرية في البحر الأحمر وخليج عدن وقد أستخدمت تلك التسهيلات العسكرية لشن ضربات ضد تنظيم القاعدة في المنطقة وتخضع هذه القوات الخاصة المشتركة لإدارة القيادة المركزية الوسطى للقوات المسلحة الأمريكية⁽³⁰⁾ ومن جانب آخر فإن هناك تعاونا عسكريا بين الولايات المتحدة والسعودية قائما وفعالا، وتعاونوا منتقطعا بين السعودية وروسيا مما يؤكد وجود سوق للتنافس الأمنى تتنافس فيه الولايات المتحدة ضد منافسيها الرئيسيين.⁽³¹⁾ وفي إطار الإتفاقيات على مستوى القوى الإقليمية، عقدت إتفاقية تعاون رسمية بين أرتيريا وإيران في عام 2008 ولم تقتصر هذه الإتفاقية على الجانب العسكري فقط، بل شملت أيضا التعاون في مجالات الصناعة والزراعة والطاقة. وفي سبتمبر من العام نفسه أبرم البلدان إتفاق تفاهم أسمرة والذي فتح الطريق أمام إيران نحو أرتيريا والقرن الأفريقى عموما. وفي 16 سبتمبر 2009 وقعت كل من الولايات المتحدة وإسرائيل مزكرة للتفاهم الأمنى بينهما وألتى تدعو ألى تحالف دولى لوقف تهريب الأسلحة إلى غزة، وتقوم على أن تعمل الولايات المتحدة مع الشركاء في المنطقة، وفي حلف شمال الاطلسي على مراقبة تهريب الأسلحة المهربة إلى غزة من خلال خليج عدن والساحل الشرقى للبحر الأحمر⁽³²⁾ تشمل تلك الاتفاقات توريد السلاح، والمناورات المشتركة، مثل المناورات السودانية التركية بميناء بورتسودان في يونيو 2014 ونشر القوات مثل القوات القطرية في المناطق الحدودية الأتريرية الجيبوتية، وتقديم التسهيلات العسكرية مثل التسهيلات الأمريكية في ميناء ممباسا. وهنا تجدر الإشارة إلى توقيع العديد من الإتفاقات العسكرية بين قطر وتركيا وأثيوبيا والسودان وتبلور تحالف رباعى بينهما.⁽³³⁾

ثالثا: الإستثمار في قطاعى المؤانئ والبنية التحتية:

أخذ التنافس الدولى والإقليمى المتصاعد على مؤانئ البحر الأحمر أشكالا وصورا متعددة من بينها الإستثمار في المؤانئ التجارية، وإبرام إتفاقيات التعاون الإقتصادى، والإستثمار بكثافة في البنى التحتية

المناطق التجارية الحرة. وتظل الصين الفاعل والشريك الرئيس لمعظم مؤائى المنطقة خلال سنوات ، وفي إطار الدور المحورى الذى تقوم به فى تطوير وتنمية تلك المؤائى كجزء من إتمام مبادرة الحزام والطريق البحرى ألتى تعد منطقة البحر الأحمر جزءا رئيسيا منها، إذ مولت العديد من المشروعات الخاصة بالبنية التحتية والتطوير فى المنطقة، مثل خط السكك الحديدية ألتى يربط بين أثيوبيا وجيبوتى بطول 750 كيلو مترو بقيمة اربعة مليارات دولار. والتفكير فى إنشاء خط بحرى يربط بين الصين وإبار النفط فى منطقة الأوغادين بشرق أثيوبيا عبر ميناء هوبيو الصومالى. كما تنفذ إستثمارات ضخمة فى عدد من المؤائى مثل ميناء جيبوتى. وتدير بكن بعض المبادرات ألتى تركز بشكل أساسى على المؤائى البحرية فى كل من مصر وجيبوتى وبعض الدول الإفريقية الأخرى.⁽³⁴⁾ ويتضح النفوذ الصينى كذلك فى منطقة البحر الأحمر من خلال التوجه نحو تأمين مصادر الطاقة وتأمين خطوط الملاحة البحرية، حيث وقعت عدة إتفاقات مع السودان تضمنت إنشاء خط أنابيب لنقل النفط من جنوب السودان إلى ميناء بورتسودان على البحر الأحمر وتشير التوقعات الى أن تتجاوز التجارة الخارجية الصينية مع دول البحر الأحمر حجم التجارة الخارجية للولايات المتحدة الأمريكية والدول الأوروبية مجتمعة.⁽³⁵⁾ وفى الصومال تسعى تركيا لتعزيز حضورها بالسيطرة على ميناء مقديشو، حيث وقعت شركة البيراك التركية ألتى تدير الميناء منذ عام 2014 إتفاق إمتياز جديد لمدة 14 عام مع الحكومة الصومالية فى أكتوبر عام 2020 لإدارة وتشغيل الميناء. وفى إطار تعزيز نفوذها فى المنطقة أعلنت تركيا عن تدشين خط ملاحى يربط انقرة بحريا بالصومال وجيبوتى مما يعزز التبادل التجارى بين تركيا ودول المنطقة، كما وقعت الحكومة الصومالية إتفاقا مع شركات تركية وصومالية وبريطانية لإدارة ميناء هوبيو الصومالى الإستراتيجى. كما تنشط شركة مؤائى دى العالمية فى المنطقة بشكل ملحوظ، حيث تنفذ عددا من المشروعات فى بعض المؤائى مثل إدارة ميناء بوصاصو فى الصومال، ومينائى مصوع وعصب الأريتيرين، وتوسيع ميناء بربرة فى الصومال، ومن جهتها أعلنت المملكة العربية السعودية إطلاق خط ملاحى جديد فى مارس 2020 يربط بين مينائى الملك فهد وجدة السعوديين مع مؤائى الصومال وكينيا، بهدف زيادة التبادل التجارى، وربط المؤائى التجارية بمؤائى شرق أفريقيا. قطر كذلك لها حصة من المؤائى الصومالية بعد إبرامها إتفاق مع مقديشو لبناء ميناء هوبيو فى منطقة مدغن وسط الصومال وكذلك الإتفاق على بناء أكبر ميناء على البحر الأحمر فى السودان فى نوفمبر 2017.⁽³⁶⁾

فى إطار ذلك السباق المحموم على إدارة مؤائى البحر الأحمر فقد بثت الجزيرة القطرية فيلما وثائقيًا تحت عنوان حرب المؤائى، حيث تحدث الفيلم عن التحركات الإماراتية على وجه التحديد فى الإستيلاء على ميناء دورالية للحاويات فى جيبوتى وألذى يعد من أهم المؤائى الأفريقية عموما. ويشير الفيلم الوثائقي أن جيبوتى حاولت المنافسة مع المؤائى الأخرى مثل ميناء جدة، لكن هذا الامر لم يعجب شركة مؤائى دى ألتى عارضت إنشاء أى ميناء آخر فى جيبوتى ألتى عازمت على إنشاء ميناء دورالية المتعدد الأغراض بالتعاون مع شركة صينية ، كما أنشأت منطقة حرة بالتعاون مع الصين وتركيا وهو الأمر الذى أزعج الإمارات. وفى عام 2018 قررت جيبوتى تجريد شركة مؤائى دى من الإمتيازات التى حصلت عليها بسبب تعارضها مع مصالح الدولة، وبعد إنهاء العقد مع الإمارات فضلت جيبوتى التعاون مع الصين التى رأت فيها الأخيرة بوابة تجارية هامة فى مشروعها طريق الحرير الذى تستثمر فيه الصين فى البنية التحتية لأكثر من

65 دولة.⁽³⁷⁾ إن حرب المؤانئ التي بدأتها الإمارات بالإستيلاء على مجموعة من المؤانئ الصومالية، وأخيراً تركيا التي حصلت سابقاً على إدارة ميناء مقديشو مقابل نسبة 55 من عائداته السنوية للحكومة الصومالية، أما الإمارات فحصلت عبر شركة دبي على حق إدارة ميناء بربرة من حكومة أرض الصومال_غير المعترف بها دولياً_ ومينائي مصوع وعصب من أرتيريا⁽³⁸⁾

بين القوة الناعمة المتمثلة في شركة مؤانئ دبي والقوة الخشنة المتمثلة في النفوذ العسكري تواصل الإمارات سعيها للإستحواذ على المؤانئ في البحر الأحمر، لكنها تقابل بمنافسة شرسة من دول كالصين وتركيا، ومع هذا التنافس المحموم تبدو منطقة البحر الأحمر ذاهبة نحو المزيد من النفوذ الأجنبي، جالبا معه صراعاته الخاصة إلى منطقة مضطربة في الأساس. وفي إطار السباق على المشاريع التنموية في البحر الأحمر إتفقت تركيا مع السودان في عام 2017 على الإستثمار في جزيرة سواكن وإدارة الميناء وإعادة إعمارها وتطويرها، كما صادق الرئيس المصري عبد الفتاح السيسي على إعادة ترسيم الحدود البحرية بين مصر والسعودية تضمنت نقل السيادة على جزيرتي تيران وصنافير بالبحر الأحمر الى السعودية، بالإضافة إلى مشروع نيوم ومشروع البحر الأحمر التي ستقام على أكثر من 50 جزيرة طبيعية الذين أعلن عنهم ولي العهد السعودي في عام 2017.⁽³⁹⁾ ويستمر السباق على المشاريع التنموية في البحر الأحمر حيث إتفقت تركيا مع السودان في عام 2017 على الإستثمار في جزيرة سواكن وإدارة الميناء وإعادة إعمارها وتطويرها، كما صادق الرئيس المصري عبد الفتاح السيسي على إعادة ترسيم الحدود البحرية بين مصر والسعودية تضمنت نقل السيادة على جزيرتي تيران وصنافير بالبحر الأحمر الى السعودية، بالإضافة إلى مشروع نيوم ومشروع البحر الأحمر التي ستقام على أكثر من 50 جزيرة طبيعية الذين أعلن عنهم ولي العهد السعودي في عام 2017.⁽⁴⁰⁾

يحمل التنافس الدولي على المؤانئ البحرية في دول حوض البحر الأحمر بعض الآثار المترتبة عليه، وألتي تشمل طبيعة العلاقة بين المؤانئ وبعضها البعض، إذ يتصاعد التنافس بينها كما هو الحال بين جيبوتي ومومبسا الكيني بهدف نيل لقب أكبر ميناء في أفريقيا، وتتنافس مؤانئ جيبوتي وبربرة الصومالي وبورتسودان السوداني على البحر الأحمر بخصوص التجارة الخارجية لأثيوبيا، ومن شأن تطوير ميناء بربرة بالصومال أن ينهي إحتكار ميناء جيبوتي في المنطقة، إذ تشير التقديرات إلى أنه مع الإنتهاء من تطوير ميناء بربرة بتمويل أماراتي بريطاني، سيتم تخفيض حصة ميناء جيبوتي من البضائع الأثيوبية إلى 30 في المية. ومن ثم يبدو هذا التنافس إيجابيا في ضوء القدرة على جذب المزيد من الإستثمارات الأجنبية وما تنطوي عليه من تدفق للاموال الأجنبية بهدف تنشيط إقتصادات دول المنطقة.⁽⁴¹⁾ ويمكن الجزم بأن الإندفاع نحو المؤانئ البحرية في المنطقة قد ولد حالة تنافس شديدة بين القوى الإقليمية والدولية لم ترق بعد إلى علاقات صراعية أو صدامية، خاصة بعد إقامة بكن قاعدة لها في جيبوتي وتنامي نفوذها البحري في البحر الأحمر، والتحركات الروسية لبناء نفوذ بحري في البحر الأحمر ، وهو أمر اثار قلقا امريكيًا وغربيًا. كما برزت بعض المحاولات التركية القطرية للسيطرة على بعض المؤانئ الصومالية و مينائ سواكن وبورتسودان السودانيين. ومع أن البعض قد ينظر إلى هذا التنافس باعتباره عاملا سلبا يؤثر على أمن المنطقة ، خاصة في حال إستخدام المؤانئ البحرية لأهداف عسكرية، إلا أنه في نفس الوقت قد يمثل حالة إيجابية بإتاحته لدول المنطقة الإستفادة من الإهتمام

الدولى المتجدد بالمنطقة خاصة على الصعيد الإقتصادى المتمثل فى زيادة الإستثمارات وتعزيز نشاط التجارة وتحسين البنية التحتية⁽⁴²⁾

أسباب التنافس الإقليمى والدولى على مؤائى البحر الأحمر:

تتعدد أسباب التنافس الإقليمى والدولى على مؤائى البحر الأحمر ويكمن تصنيف تلك الأسباب إلى أسباب معلنة وأسباب غير معلنة ويمكن إجمالها فى الآتى:⁽⁴³⁾

أولاً: الأهداف المعلنة:

- أ. حماية حرية الملاحة.
- ب. مرافقة ناقلات النفط والسفن التجارية التى ترفع أعلام تلك الدول.
- ج. مكافحة القرصنة وعدم السماح بعودتها مرة أخرى. وألتي جاءت بصفة قانونية وفق قرار مجلس الأمن الدولى (رقم 1838) بتاريخ 7 أكتوبر 2008
- د. حماية المصالح الخاصة بتلك الدول الإقليمية والدولية.
- هـ. مكافحة الإرهاب ودعم السلامه.
- و. وقواعد للإنطلاق لتنفيذ عمليات ومهمات عسكرية (حرب اليمن من أرتيريا)
- ز. الحصول على أكبر عدد من الأصدقاء والحلفاء.

ثانياً: الأهداف غير المعلنة

- أ. وضع اليد على الثروات والإمكانات والسيطرة على الأسواق.
- ب. الإستيلاء على المنطقة الإستراتيجية المضطربة.
- ج. التدخل فى الشؤون الداخلية تحت مظلة أى دعاوى أو التأثير على مواقف الدول.
- د. التغلغل داخل القارة الأفريقية.
- هـ. فرض الهيمنة العسكرية والأمنية.
- و. مراقبة أطراف أخرى فى المنطقة والحد من تأثيرها.

تأثير التنافس الدولى والإقليمى على مؤائى البحر الأحمر على أمن المنطقة:

يعتبر التنافس الإقليمى والدولى فى السيطرة على مؤائى البحر الأحمر والتحكم فى الحرية البحرية المهدد الأكبر فى ظل التدافع المحموم وفرض النفوذ الذى يشهده البحر الأحمر فى السنوات الاخيرة، ومن أهم المخاطر المحتملة لهذا التنافس ما يلى:⁽⁴⁴⁾

- أ. أ. حدوث مواجهات عسكرية وحروب بين دوله بدعم أطراف خارجية أو ما يعرف بحروب الوكالة.
- ب. ب. عسكرة المنطقة والتواجد العسكرى الكثيف يكون قابل للإنفجار فى أى وقت من الأوقات وسيجعل البحر الأحمر مسرحاً للعمليات وذلك ستكون نتائجه كارثية.
- ج. ج. خلق الأزمات وزراعة الألغام البحرية بهدف التأثير فى حركة وحرية الملاحة البحرية فى البحر الأحمر.
- د. د. التعرض للمنشاءات البحرية وكذلك القطع البحرية من سفن تجارية وناقلات نفط أو غاز، وذلك لتصفية الحسابات بين أطراف لديها مواجهات وإختلافات وهى تنشط فى المنطقة.

- هـ. الجريمة المنظمة وأعمال القرصنة للقيام بأعمال عدائية أو إستخباراتية من قبل بعض الدول للتأثير على الأمن والإستقرار الداخلى لدول البحر الأحمر.
- و. المخاطر البيئية بسبب إستخدامات علمية وصناعية وتجارب وممارسات عشوائية وجائرة أو نتيجة لأنشطة عسكرية خاصة في ظل وجود أجنى كثيف بالمنطقة وحولها.
- ز. التوترات والتهديدات غير النمطية بسبب تنوع وغموض أهدافها وخطورة أثارها وتعدد الجهات التى تستخدمها.
- ح. إثارة حفيظة دول إقليمية أخرى في المنطقة وتأثرها بذلك التواجد مثل أثيوبيا التى لها مكانتها في الإقليم ودورها في الأزمات ومكافحة الإرهاب، وهذا الأمر ينعكس على مكانتها ودورها الإقليمى.

تتسم المخاطر التى تواجه أمن البحر الأحمر بأنها مخاطر موجهة ونوعية، فهى لاتستهدف السطو على السفن العابرة مثل حوادث القرصنة على السفن التى أنتشرت في عام 1991 بعد إنهار الدولة الصومالية مثلاً، بل يغلب عليها طابع المناكفة والحرب الباردة بين قوى إقليمية ودولية مختلفة لتحقيق أهداف سياسية لها، وأخرى تتعلق بالتأثير على سيولة المرور في المجرى الملاحي بغلق أحد منافذه مثلاً حدث من السفينة أيفر جرين. فهذه المخاطر موجهة بالأساس لمصالح الدول المشتركة في هذه الحروب ولم تستهدف السفن التجارية إلا في حالات محدودة وإيصال رسائل للدول المستهدفة من وراء هذه الإعتداءات، مثلما حدث للمدمرة الأمريكية يو أس أس) كول عام 2000 أمام سواحل اليمن.⁽⁴⁵⁾ وتتبع عدد من الحوادث الإنتقامية بين إسرائيل وإيران خلال العام 2021 مايشير إلى طبيعة الحرب الباردة البحرية بين الدولتين وألتي بات البحر الأحمر أهم ميادينها. فقد هاجمت إسرائيل في شهر أبريل 2021 السفينة الإيرانية (سافير) وألتي طالما مكنها موقعها الإستراتيجى بالقرب من أرخبيل دهلك في أرتيريا من دعم المتمردين الحوثيين في اليمن ضد التحالف الذى تقوده السعودية⁽⁴⁶⁾ وحاليا تجرى حرب باردة بين إيران وإسرائيل من جانب وبينها وبين الولايات المتحدة الأمريكية من جانب آخر، وكذلك بالوكالة من خلال جماعة الحوثيين باليمن تجاه المؤانئ والمصالح البحرية السعودية بالأساس بالإضافة إلى تهديد المجرى الملاحي كرسالة ردع تجاه الضغوط التى تفرض عليها أو توظيفها لصالح الدولة الإيرانية.⁽⁴⁷⁾

من ناحية أخرى فان العلاقات العربية الإسرائيلية المتصارعة تعبر عن إستراتيجيات كل من الطرفين في البحر الأحمر، وهنا ينظر للبحر الأحمر على أنه مصدر لصراع مستتر ومسلح بين الأقطار العربية وإسرائيل، وفى إطار سعى العرب والإسرائيليين إلى تحقيق إستراتيجياتهم المتصارعة يدخل الطرفان في غمار أعمال عسكرية في البحر الأحمر. وفى ضوء الأهمية ألتي يوليها كل طرف للإستراتيجية ألتي يتبعها فإن كل الطرفين لن يتوانئ عن المخاطرة بشن الحرب⁽⁴⁸⁾. وهنا تلعب السيطرة على المؤانئ والقواعد العسكرية الدور الاساسى في إدارة تلك الصراعات.

كذلك فالعرب الباردة الجارية الآن بين كل من الولايات المتحدة الأمريكية وروسيا الإتحادية والصين الشعبية داخل الممر الملاحي تلقى بمخاطر أمنية على دول المنطقة، فروسيا مثلاً منذ أن تمت سيطرتها على الوضع في سوريا باتت أكثر طموحا لتحقيق وجودها العسكرى في البحر الأحمر للربط بين قاعدتها في

ميناء طرطوس الحربي وقاعدة بحرية تسعى إلى تدشينها في البحر الأحمر لتكون محطة وسيطة للإمدادات والتموين للسفن الموجودة في المحيط الهندي.⁽⁴⁹⁾

كذلك المخاطر الأمنية الناتجة من التنافس الأمريكي الصيني، خاصة بعد تمدد النفوذ الصيني داخل القارة، ويأتي البحر الأحمر كإحدى جبهات المواجهة بين الطرفين لأهمية الممر الملاحي للمشروع الصيني (الحزام والطريق)، والمعبر الأهم لنفاذ تجارتها للعالم الخارجي، وبنائها أول قاعدة بحرية خارج حدودها في جيبوتي. هذا بالإضافة لحرب اليمن حيث تم تهديد المجرى الملاحي مرات عديدة وإصطناع أزمات لتعطيل الملاحة في البحر الأحمر، وقد أُلححت حركة (انصار الله) الحوثية خلال تعليق أحد قياداتها على حادثة جنوح السفينة (جيفر جيفن) في قناة السويس إلى القدرة على تعطيل المرور الملاحي في المجرى.⁽⁵⁰⁾ بالإضافة إلى ذلك فإن هنالك تحالفا يتبلور بين الصين وروسيا ضد سياسة الولايات المتحدة الأمريكية، وذلك بعد أن فشل الرئيس الأمريكي السابق ترامب في تفعيل رؤيته بشأن محاولة تحييد روسيا، وذلك بضغط من الإدارة الأمريكية المتأثرة بصراعات الحرب الباردة، فمن المتوقع ان يكون البحر الأحمر أحد ساحات المواجهة العالمية.⁽⁵¹⁾

كذلك فإن تأثير التنافس الإقليمي والدولي على مؤانئ البحر الأحمر في أمن البحر الأحمر يبدو واضحا من خلال الأتي:

أولاً: تصاعد دور القوى الإقليمية المنافسة لدول منطقة البحر الأحمر:

نمط التحالفات الذي يميز التنافس الروسي الأمريكي، وبما يشبه الحرب بالوكالة سيكون أحد الأدوات التي سيتم توظيفها لصالح الدولتين في إقليم البحر الأحمر، فالدعم الأمريكي لإسرائيل أو الدعم الروسي لسياسات إيران في المنطقة القى بظلاله على أمن الممر الملاحي، حيث أن إستهداف المصالح الأمريكية أو الإسرائيلية من قبل إيران هو بطبيعة الحال لصالح روسيا الاتحادية والعكس أيضا في حالة التحالف الإسرائيلي الأمريكي لمواجهة سياسات إيران في المنطقة. وتمثل إيران بسياساتها في المنطقة وصراعها مع إسرائيل هو النموذج الأوضح لتهديد المجرى الملاحي نتيجة الحرب بالوكالة، مما يؤدي إلى إشكاليات أمنية لعدد من الدول المشاطئة للبحر الأحمر، كالحالة الإيرانية في حالة كل من المملكة العربية السعودية ومصر وأيضا إسرائيل بالنسبة للعديد من الدول العربية في المنطقة. فعلاقة إيران مثلا بالبحر الأحمر وتوظيفه لصالح صراعتها الإقليمية والدولية لم يكن وليد اللحظة فقد حدث أن إتهمت الدولة الإيرانية بتلغيم أجزاء من المجرى الملاحي أثناء الصراع الإيراني العراقي، وحاليا ذاد الملف النووي الإيراني من إيقاع الصراع في الإقليم وهدد أمن المجرى الملاحي خاصة من إيران التي يتم دعم سياستها من قبل روسيا الاتحادية، فجماعة الحوثي التي تدين بالولاء لإيران باتت هي المعبر عن التهديدات الإيرانية للممر الملاحي.⁽⁵²⁾

ثانياً: العمل على إفشال إقامة ترتيبات إقليمية أمنية تحمي المجرى الملاحي للبحر الأحمر:

يعتبر إقامة نظام إقليمي سياسي وأمني لحماية المجرى الملاحي للبحر الأحمر هدف سعت إليه دول المنطقة وألتي كان أحدثها الدعوة السعودية بإحياء مشروع منتدئ البحر الأحمر حيث تم التوقيع في يناير 2020 على ميثاق تأسيس مجلس الدول العربية والأفريقية المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن وهو لم يكن أول مبادرة فقد سبقته مبادرات أخرى متعددة جميعها باءت بالفشل لأسباب من بينها التفوق العسكري

والهيمنة للقوى الإقليمية والدولية على المنطقة وتضارب المصالح والرؤى بين النخب الحاكمة لدول المنطقة وأتى جعلت الإستجابة لمصادر التهديد تختلف من دولة لأخرى طبقا لطبيعة مصالحها وتحالفاتها الإقليمية والدولية، وهو ما أنهزته القوى المختلفة لتثبيت أقدامها في المنطقة. فقد عملت كل من الولايات المتحدة وروسيا الاتحادية والقوى الإقليمية كإيران وتركيا وإسرائيل على التأثير على أمن الممر الملاحي والحصول على إمتيازات خاصة للتأثير على أمنه ومناكفة القوى الأخرى بما هدد السيادة الوطنية لدول المنطقة. وقد عملت هذه القوى على إفشال المنظومات الأمنية ألتى سعت إليها دول المنطقة والإبقاء على حالة عدم الإستقرار ألتى تعاني منها بعض دول المنطقة، مثل دور إيران في اليمن ودور قوى عديدة مما يحدث في الصومال، كما حمل حوض البحر الأحمر في ثناياه جميع قضايا الصراع العربي الإسرائيلي.⁽⁵³⁾

ثالثا: تنافس الأجندات الإقليمية:

تنقلت دول البحر الأحمر على الجانب الأفريقي عبر محاور إقليمية متنوعة، كما حرصت على تنويع شركائها الإقليمين، فقد تطورت علاقات هذه الدول مع إيران مما فتح المجال واسعا أمام تصاعد النفوذ الإيراني في الإقليم إلا أن هذه الدول تحولت من التحالف مع إيران إلى التحالف مع المملكة العربية السعودية بعد إندلاع الحرب اليمنية وأشترك بعضها في التحالف الدولي الذي تقوده السعودية. وخلال الأزمة القطرية وألتى شهدت تقاربا بين قطر وإيران لم تسير دول البحر الأحمر الأفريقية على النهج ذاته من التحالف مع المملكة العربية السعودية والأمارات بل تبنت بعض دول الإقليم موقفا محايدا. وأدى الانتقال الذى تقوم به هذه الدول عبر المحاور الإقليمية إلى التصعيد من احتمالات التصادم بين الأجندات الإقليمية في البحر الأحمر . وخاصة في ظل نقص التنسيق بين القوى المختلفة في الإقليم بل وعدم الإنفاق بين الدول الأفريقية حول قائمة الحلفاء والأعداء فكل دولة تتحرك بعيدا عن العمل الجماعى مما حول منطقة البحر الأحمر وخاصة على الجانب الأفريقي إلى ساحة لتصفية الحسابات بين القوى الإقليمية. فمن ناحية يقوض التواجد التركى في الصومال والسودان المصالح المصرية والأماراتية والسعودية في الإقليم خاصة في ظل الدعم والتقارب بين تركيا وقطر والذى يخفف من الضغوط ألتى تفرضها عليها اللجنة الرباعية لمكافحة الإرهاب. وهناك إحتمال المؤاممة بين تركيا وقطر وإيران لتشكيل شراكة ثلاثية تقوم على معارضة مشتركة للأجندات الإقليمية للمملكة العربية السعودية ودولة الإمارات في شرق أفريقيا. وهذه التوازنات ستعكس في الحرب على اليمن حيث تدعم إيران وقطر الحوثيين وستستفيد قطر من وجود حليف إقليمي لها قريب على الجانب الآخر للبحر الأحمر(تركيا).⁽⁵⁴⁾

رابعا: تصاعد التوترات في دول البحر الأحمر:

يبدو للوهلة الأولى ان دول البحر الأحمر الأفريقية سوف تستفيد من بناء القواعد العسكرية على أراضيها في تلبية إحتياجاتها الملحة، إلا أن هذه القواعد قد تؤدي إلى مدى ليس ببعيد إلى زعزعة الإستقرار في شرق أفريقيا ككل. فالدول الأفريقية الساحلية تعاني من تراجع مؤشرات النمو الإقتصادى، فدولة جيبوتي ألتى تصل نسبة الفقر في مجتمعها إلى خمسين في المية أتجهت إلى إستغلال موقعها الفريد على مضيق باب المندب ومقايضته بالمساعدات الإقتصادية والعسكرية وكذلك الحال في أرتيريا والصومال حيث كان الوضع الإقتصادى سببا لإستضافة القواعد العسكرية. وعلى الرغم من أن الإستثمارات الأجنبية في بناء المؤانئ تبدو

كوسيلة لربط دول أفريقيا في البحر الأحمر بالإقليم الأوسع (الشرق الأوسط)، إلا أن هذه المشروعات ستزيد من حدة التنافس بين الدول الأفريقية، فالقواعد العسكرية لدولة الإمارات في أرتيريا وجمهورية أرض الصومال تتيح مساعدات إقتصادية لهذه الدول وهذا الأمر يتعارض مع مصالح دولة الصومال التي تؤكد على وحدة أراضيها ولا تعترف بانفصال تلك الأقاليم وتتلقي حكومة الصومال مساعدتها الرسمية من تركيا وقطر. كما أن بناء الإمارات والسعودية لقواعد عسكرية في أرتيريا وجيبوتي يتعارض مع المصالح الأثيوبية فزيادة قوة أرتيريا الإقتصادية يهدد المصالح الأثيوبية، كما يخدم ميناء جيبوتي الرئيسي أثيوبيا كدولة حبيسة.⁽⁵⁵⁾

بالنظر إلى هذا التنافس بين دول البحر الأحمر على الإستثمارات الأجنبية بالتوازي مع قيام الدول المستثمرة في الإقليم بتسليح وتدريب جيوش الدول الأفريقية التي تفتقر للكثير من القدرات، تظهر مخاطر دخول دول الإقليم في سباق للتسلح وتدعيم الجيوش مما يفتح الطريق أمام نشوء صراعات مسلحة بين دول الإقليم تلك التي لها تاريخ من الصراعات مثل أرتيريا وأثيوبيا أو أرتيريا وجيبوتي. كما أن غياب قوى إقليمية كبرى في إقليم البحر الأحمر يمكنها احتواء المواقف أدى إلى تصاعد احتمالات أن تطفو الصراعات بين دول هذا الإقليم (اليمن وأرتيريا، أثيوبيا والصومال، أرتيريا وأثيوبيا، وأرتيريا وجيبوتي)، وكذلك داخل الدولة الواحدة كالحرب الأهلية في الصومال ومشكلات التحول الديمقراطي في الأردن والثورة في مصر واليمن والتهديدات الإرهابية في مصر والسعودية، والخوف من أن هذه المشكلات يمكن أن تتصاعد بسهولة لتشمل كامل إقليم البحر الأحمر. وفي ظل انتشار ظاهرة الإرهاب في شرق أفريقيا ممثلة في حركة شباب المجاهدين فإن سباق بناء القواعد العسكرية في هذا الإقليم يمكن أن يحفز هذه الحركة التي تنتمي إلى تنظيم القاعدة لإستهداف المصالح الأجنبية في هذا الإقليم. إن مخاطر التنافس حول إنشاء القواعد العسكرية في البحر الأحمر تظل قائمة ويمكن أن تؤدي إلى تحول الإقليم إلى ساحة لتصفية الحسابات بين القوى الإقليمية والقوى الدولية مما يحمل تهديدات أمنية واسعة على إقليم البحر الأحمر الذي يتميز عدد من دوله بالهشاشة والضعف الشديد.⁽⁵⁶⁾

مستقبل أمن البحر الأحمر في ظل التنافس على المؤانئ البحرية:

يمكن التنبؤ بمستقبل الأمن الإقليمي للبحر الأحمر من خلال رصد وتحليل التحديات التي تواجهه والفرص المتوفرة في بيئته الاستراتيجية وذلك كالآتي.

أولاً : التحديات:

أ.التحديات الناجمة عن أوضاع القوى الدولية:

يوثر المحتوى الفكري الجيوبولتيكي للقوى الدولية بصورة كبيرة على أمن المنطقة، إذ يمكن ملاحظة أن المنظور الأمريكي يهدف إلى الإحتفاظ بمركز الهيمنة لضمان إستمرار إنفرادها بالنفوذ على الساحة العالمية، بينما تسعى روسيا إلى تعظيم مكانتها الدولية لضمان إستعادة نفوذ القوة السوفيتية العظمى لتلعب دور القطب الموازي في نظام عالمي جديد، أما الصين فتتقرب وتتحين الفرصة المناسبة لمشاركتها النفوذ على ساحة التسق الدولي، خاصة بعد ما أرتقت قمة الهرم الإقتصادي العالمي. وترتيباً على ذلك ربما تصبح المنطقة منطقة إصطدام عندما تصطدم هذه القوى في حرب لا يعلم أوزارها إلا الله، وتصبح المنطقة بأسرها كرة ملتهبة، أو أن تكون المنطقة منطقة التحام عندما تتفق هذه القوى على تقسيمها إلى مناطق نفوذ فيما بينها.⁽⁵⁷⁾

ب.التحديات الناجمة عن أوضاع القوى الإقليمية :

تكمُن في سعى القوى الإقليمية غير العربية إلى تأسيس وبناء قوة عسكرية ذات قدرات تسليحية هائلة تفوق متطلباتها الدفاعية، وتأسيس وبناء قواعد بحرية في مؤانئ البحر الأحمر لتحقيق مشروعاتها القومية بالتمدد والتوسع والإستيلاء على أراضى الغير ويمكن ملاحظة ذلك من خلال الأتي: (58)

- استمرار تمسك إسرائيل بمنظورها الجيوبولتيكي في فرض الدولة اليهودية في قلب العالم العربي وهو الأمر الذى يتطلب إضعاف القوة الشاملة لمصر.
- استمرار تطلع تركيا إلى إحياء الدولة الاسلامية تحت راية العثمانيين الجدد، ولتحقيق ذلك تسعى تركيا إلى الهيمنة على مصر وتهديدها من الجنوب بقواعدها في الصومال وتركيا، والمذمّع إنشاءها بجزيرة سواكن.
- استمرار سعى إيران إلى تحقيق حلمها الدائم لإحياء الأمبراطورية الفارسية تحت الراية الشيعية، ولذلك تسعى إيران إلى تطويق السعودية بواسطة الحوثيين في اليمن وقاعدتها البحرية في أرخبيل دهلك للهيمنة على مضيق باب المندب وإستكمال الهلال الشيعى لإحكام حصار السعودية وتهديد الملاحة في البحر الأحمر وقناة السويس. وترتيباً على ذلك يمكن أن تنشأ علاقات تصارعية بين دول جنوب البحر الأحمر.

من خلال ماسبق يتضح أن صراع الإرادات سائد بصورة كبيرة على البحر الأحمر، وهو يكتسب أهمية مزدوجة، حيث تثبت المتابعة المتأنية لما تعيشه دول الخليج بضفتيه العربية والإيرانية حقيقة أساسية وهى أن الذى يحدث هو أكثر من أزمات متنقلة بين هويات ، وأما هو صراع بين إرادات، لكل ارادة منظورها ولأصحابها مشروع مع إختلاف مضامين هذا المشروع وأهدافه ونواياه. أن ذلك الصراع ينطلق من أرضيات مذهبية إلى درجة يمكن القول أنه صراع الإرادات والمذبيات. إن صراع الإرادات سيستمر إلى أن يؤؤل القرار في إيران إلى عقل سياسى، وعندها سيتراجع التعقيد وستتوصل الرؤى السياسية الإيرانية مع الرؤى السياسية العربية والإقليمية والدولية إلى جوامع مشتركة. أما إذا ظلت اليد الأمنية الثورية هى الممسكة بالقرار مقابل الكثير من الأيادى السياسية لدى الأطراف الأخرى فهذه يعنى دوام الصراع وباشكال أخرى. (59)

ثانياً:الفرص :

يعتبر تأسيس مجلس الدول العربية والأفريقية لدول حوض البحر الأحمر وخليج عدن، فرصة كبيرة لتحقيق أمن البحر الاحمر،وقد أعلن عن تأسيسه في يناير 2020 بغرض مواجهة التهديدات والمخاطر الأمنية ومن أجل تعزيز التعاون في المجالات الإقتصادية والسياسية ، كما يسعى لتعزيز التناغم وتعزيز سبل التعاون الأمنى. يضم هذا المجلس ثمانى دول هى: السعودية ومصر والاردن واليمن والسودان وأرتيريا وجيبوتي والصومال. يحظى هذا المجلس بأهمية بالغة لحماية المصالح العربية والأفريقية وفى مواجهة التحديات الإقليمية والدولية في ظل ما تشهده المنطقة من صراعات وتوترات أدت إلى إحتجاز السفن وضرب أخرى وتهريب أسلحة وغيرها من المخاطر الأمنية.وقد ظلت الحاجة ملحة على مدار السنوات لإيجاد الية تضمن

حماية المصالح لدول الحوض وتحقيق أمن المنطقة. وهو الأمر الذي جعل من تأسيس هذا المجلس فرصة ذات أهمية كبيرة في تحقيق أمن المنطقة في ظل كثرة المخاطر الأمنية المحيطة بالمنطقة جراء التنافس القوى بين مختلف القوى الإقليمية والدولية في المنطقة.⁽⁶⁰⁾

السيناريوهات المستقبلية لأمن البحر الأحمر في ظل التنافس على مؤانئ المنطقة:

تصيح الورقة سيناريوهين أحدهما تشاؤمي وآخر تفاؤلي وذلك إنطلاقاً من حجم التحديات التي تواجه أمن البحر الأحمر وعدد الفرص المتاحة في البيئة الاستراتيجية للمنطقة.

أولاً: السيناريو التشاؤمي :

يقوم هذا السيناريو على أن أمن البحر الأحمر في ظل التنافس المحموم بين القوى الإقليمية والدولية على المؤانئ سيظل دوماً في حالة تهديد وذلك للآتي.⁽⁶¹⁾

- التوتر الإيراني _ الأمريكي، والذي تصاعدت حدته بعد إغتيال قاسم سليماني قائد فيلق القدس التابع للحرس الثوري في 3 يناير 2020 بواسطة قصف صاروخي أمريكي، وما ترتب على هذه العملية من مخاوف بانتقال الصراع بين الدولتين إلى نقطة اللاعودة. وفي هذا الإطار تظل المخاوف قائمة من إمكانية إستهداف إيران سواء بشكل مباشر أو عبر مليشياتها المسلحة لحركة الملاحه في البحر الأحمر وخليج عدن. خاصة أن ثمة سوابق عديدة تشير إلى تورطها في مثل هذه الأعمال خلال الأونة الاخيرة.
- إستمرار الأزمة اليمنية، أن رفض مليشيات الحوثي التجاوب مع مقترحات السلام ألتى تبذل من أجل التوصل إلى حل ينهئ هذه الأزمة، يثير المخاوف من إمكانية إستهدافها لأمن الملاحه في الممرات المائية المرتبطة بالبحر الأحمر وخليج عدن مستقبلاً. لاسيما وأنها تنظر لذلك بإعتباره أحد أوراق الضغط ألتى يمكن من خلالها مساومة المجتمع الدولي لتخفيف الضغوط المفروضة عليها. حيث قامت جماعة الحوثي سابقاً بهذه الأفعال ويشهد على ذلك حادثة الإعتداء على ناقلة نفط سعودية في أبريل 2018 وكذلك إستهدفت مليشيات الحوثي في أكتوبر 2016 السفينة المدنية الإماراتية (سويفت) قبالة سواحل ميناء المخا. وثمة تحذيرات من أن مليشيات الحوثي طالما ظلت تسيطر على أى جزء من ساحل اليمن فستظل لديها القدرة على تهديد أمن البحر الأحمر وضرب حركة الشحن الدولية وإستيراد الأسلحة من إيران عبر نقاط إنزال على الشاطئ وعن طريق ميناء الصليف الكبير.
- إستمرار تطلعات بعض القوى الإقليمية إلى تعزيز نفوذها على البحر الأحمر، خاصة إيران وتركيا وإسرائيل ألتى تمتلك تصورات لأمن البحر الأحمر تشكل تهديد للمصالح العربية والخليجية، فإيران تسعى لتنفيذ مشروع الهلال الشيعي وتركيا دوماً في محاولة لتعزيز نفوذها ، اما إسرائيل فتهدف إلى تدويل قضية تأمين البحر الأحمر وأن يظل مفتوحاً لكافة الدول بما فيها إسرائيل نفسها.
- إستمرار التنافس بين القوى الكبرى على تعزيز النفوذ في البحر الأحمر، وخاصة من جانب الولايات المتحدة والصين وفرنسا وروسيا في ظل تباين رؤى كل من هذه القوى على مسألة

أمن البحر الأحمر بل وتعارضها أحيانا وهذا ينعكس سلبا على أمن البحر الأحمر في المستقبل.

ثانيا: سيناريو تفاؤلي:

يقوم هذا السيناريو على تحسين الأوضاع الأمنية في البحر الأحمر في حال ما أستطاعت دول المنطقة تعظيم الإستفادة من الفرص المتاحة في البيئة الاستراتيجية للمنطقة. إذ يستند هذا السيناريو على تأسيس مجلس الدول العربية والأفريقية المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن، والذي يعد تحركا استباقيا من شأنه إحتواء التحركات الإقليمية التي تستهدف المصالح العربية والأفريقية. وإن كان هذا المجلس يمتلك بالفعل العديد من المقومات التي تجعل منه نموذجا للتكامل الإقليمية الناجحة في المستقبل، سواء بالنظر لما تشكله أعضائه الثمانية من تجمع بشري كبير وأماكن اقتصادية هائلة، أو بالنظر للقيمة الجيوسياسية والإستراتيجية للبحر الأحمر وخليج عدن. لكي يتحقق هذا السيناريو فإنه من الضروري على أعضاء هذا المجلس القيام بالآتي:⁽⁶²⁾

- إيجاد قاعدة من المصالح المشتركة مع القوى الكبرى في العالم كالولايات المتحدة والإتحاد الأوروبي والصين.
- إشراك القوى الكبرى في إحتواء التحديات القائمة والمحتملة التي تهدد الملاحة والأمن في منطقة البحر الأحمر، سواء تلك التي مصدرها إيران أو المليشيات التابعة لها. وهناك من يدعو في هذا السياق إلى ضرورة إبعاد مليشيات الحوثي عن جميع مناطق ساحل البحر الأحمر من أجل جعل باب المندب ومنافذ الحيوية امنة لحركة الملاحة البحرية.
- إيجاد مظلة أوسع للتعاون بين أصحاب المصلحة من الشركاء الإقليميين والدوليين في ضمان أمن البحر الأحمر لتشمل قضايا متنوعة مثل التجارة وتطوير البنية التحتية والأمن البحري وإدارة الصراعات وغيرها من المسائل.
- مراعاة مصالح بقية الدول المتشاطئة على البحر الأحمر، والتفكير مستقبلا في توسيع عضوية مجلس الدول العربية والأفريقية المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن، وضم دول ترتبط إرتباط وثيقا بأمن البحر الأحمر.

الخاتمة:

تناولت الدراسة التنافس الإقليمي والدولي على مؤانئ البحر الأحمر وأثره على الأمن الإقليمي لدول الحوض وذلك من خلال خمسة محاور، حيث تناول المحور الأول خلفية عن التنافس الإقليمي والدولي وذلك من خلال عرض الأهمية الإستراتيجية للبحر الأحمر وتناول القوى المختلفة التي تتنافس فيما بينها بغرض السيطرة وفرض النفوذ، كما يستعرض هذا المحور مؤانئ البحر الأحمر وأهميتها وذلك من خلال وصف خارطة جغرافية لتلك المؤانئ وعلى رأسها مؤانئ جيبوتي وأرتيريا والصومال، كما أستعرض هذا المحور الأهمية الإستراتيجية لتلك المؤانئ والتي تتمثل في القيمة الاقتصادية والأمنية لتلك المؤانئ. أما المحور الثاني فقد تطرق للقوى الدولية والإقليمية المتنافسة ومظاهر التنافس التي تتمثل في بناء القواعد العسكرية وإدارة المؤانئ وإتفاقيات التعاون الأمني. وقدم المحور الثالث أسباب التنافس على تلك المؤانئ وقد أجملها في أسباب معلنة وأسباب غير معلنة، أما المحور الرابع فقد جاء محللا لتأثير ذلك التنافس على مؤانئ البحر الأحمر على الامن

الإقليمي لدول الحوض من خلال إستعراضه للحرب بالوكالة والحرب الباردة في المنطقة وتنازع الارادات الإقليمية والدولية في المنطقة، وحاول المحور الخامس التنبؤ بمستقبل الأمن الإقليمي لدول الحوض في ظل ذلك التنافس المحموم من قبل القوى الدولية والإقليمية وذلك من خلال تحليل الفرص والتحديات الموجودة في البيئة الاستراتيجية لدول الحوض، وذلك في محاولة لصياغة سيناريوهات علمية عن مستقبل تأثير التنافس على مؤائى البحر الأحمر على الأمن الإقليمي للمنطقة وألتي أجملتها الدراسة في سيناريو تشاؤمى بإستمرار التأثير السلبي لذلك التنافس حول المؤائى على أمن البحر الاحمر. وسيناريو تفاؤلى يقوم على إمكانية الحفاظ على أمن البحر الأحمر بالرغم من ذلك التنافس المحموم على مؤائيه.

النتائج:

1. التنافس على مؤائى البحر الأحمر سلاح ذو حدين، وذلك لأثاره السلبية والإيجابية على أمن البحر الاحمر
2. إقامة القواعد العسكرية والإستثمارات الإقتصادية وإدارة مؤائى البحر الأحمر له أثر إيجابى على أمن المنطقة، وذلك لما يقدمه من عوائد مالية تنشط من إقتصاديات دول الحوض ألتي يسود الفقر فى أغلبها
3. تؤثر إقامة القواعد العسكرية سلبا على أمن البحر الأحمر، وذلك لما تفرزه من تهديد فى حال تم إستخدامها فى الصراعات بين القوى الدولية والإقليمية المتنافسة.
4. توجد مجموعة من التحديات تؤثر سلبا على مستقبل أمن البحر الأحمر فى ظل ذلك التنافس المحموم على مؤائيه.
5. تأسيس مجلس الدول العربية والأفريقية لدول حوض البحر الأحمر وخليج عدن يعتبر فرصة كبيرة لتحويل ذلك التنافس على المؤائى لنقطة قوة تدعم أمن المنطقة.

التوصيات:

1. إيجاد مظلة واسعة للتعاون بين أصحاب المصلحة من الشركاء الإقليميين والدوليين فى ضمان أمن البحر الأحمر لتشمل قضايا متنوعة مثل التجارة وتطوير البنية التحتية والأمن البحرى وإدارة الصراعات وغيرها من المسائل.
2. إيجاد قاعدة من المصالح المشتركة مع الدول الكبرى فى العالم كالولايات المتحدة والصين والإتحاد الاوربي.
3. تحويل التنافس على مؤائى البحر الأحمر إلى نقطة قوة ،ذلك من خلال توحيد رؤى دول الحوض حول طرق الإستفادة من ذلك التنافس.
4. دعم ومساندة مجلس الدول العربية والأفريقية لدول حوض البحر الأحمر وخليج عدن بحيث يصبح الية إقليمية نافذة توحد الرؤى وتجمع الاهداف.

المصادر والمراجع:

- (1) محمد مجاهد الزيأت، نزاعا دوليا وإقليميا تدور في البحر الأحمر، مجلة آراء العدد 127، فبراير 2018
- (2) سامى عبد العزيز عثمان، أمن البحر الأحمر (أبعاد ومخاطر)، القاهرة، دار الكتب المصرية، 2016، ص 53
- (3) نفس المصدر، ص 54
- (4) محمد عبد القادر خليل، تركيا وصراع النفوذ... من المتوسط إلى الأحمر، المجلة، 3 فبراير 2020.
- (5) أيمن شبانة، الإمارات وأمن البحر الأحمر... التحديات واليات التفعيل، مركز فاروس للشئون الافريقية. على الرابط pharostudies.com
- (6) صحيفة العربي الجديد، خريطة إستثمارية جديدة لمؤانئ البحر الأحمر، 29 مارس 2018
- (7) سمر إبراهيم، لماذا تسعى قطر للسيطرة على مؤانئ الصومال، صحيفة الإتحاد، 21 اغسطس 2019
- (8) خالد محمد سالم العميرة، مؤانئ البحر الأحمر وأثرها على تجارة المماليك، الرياض، إصدارات دار الملك عبد العزيز، 2007 على الرابط Noor_book.com
- (9) صلاح الدين الشامى، المؤانئ السودانية: دراسة تاريخية جغرافية، القاهرة، مكتبة، 1961، ص 113
- (10) محمد مجاهد الزيأت، مصدر سابق
- (11) نفس المصدر
- (12) خالد العميرة، مصدر سابق
- (13) (احمد عسكر، التنافس على المؤانئ البحرية في القرن الافريقى: الدوافع والتحديات، مركز الامارات للسياسات، فبراير 2021 على الرابط
- (14) نفس المصدر.
- (15) نفس المصدر
- (16) نفس المصدر
- (17) ميناء هوبو وأهميته الإستراتيجية في ظل التنافس على مؤانئ الصومال، مركز مقديشو للبحوث والدراسات، مارس 2018، على الرابط
- (18) كريم مطر حمزة الزبيدي، الصراع الدولي في البحر الأحمر، الشركة العربية المتحدة، 2017، ص 85
- (19) عارف عادل مرشد، أمن البحر الأحمر بين أمن الطاقة ومصالح القوى الإقليمية والدولية، آراء حول الخليج، مايو 2019. على الرابط <https://bit.ly/3qochcx>
- (20) أحمد عسكر، التنافس على المؤانئ البحرية في القرن الأفريقى، مصدر سابق
- (21) ميناء هوبو وأهميته الإستراتيجية في ظل التنافس على مؤانئ الصومال، مركز مقديشو للبحوث، مصدر سابق، 2018،
- (22) نفس المصدر.
- (23) سامى عبد العزيز عثمان، أمن البحر الأحمر (أبعاد ومخاطر)، القاهرة، دار الكتب المصرية، 2016، ص 53
- (24) نفس المصدر، ص 54
- (25) محمد عبد القادر خليل، تركيا وصراع النفوذ... من المتوسط إلى الأحمر، المجلة، 3 فبراير 2020.

- (26) أيمن شبانة، الإمارات وأمن البحر الأحمر...التحديات واليات التفعيل، مركز فاروس للشئون الافريقية. على الرابط pharostudies.com
- (27) صحيفة العربي الجديد، خريطة إستثمارية جديدة لمؤائى البحر الأحمر، 29 مارس 2018
- (28) سمر 'إبراهيم، لماذا تسعى قطر للسيطرة على مؤائى الصومال، صحيفة الإتحاد، 21 اغسطس 2019
- (29) أيمن شبانة، مصدر سابق.
- (30) أميرة عبد الحليم، القواعد العسكرية فى البحر الأحمر....تغيير موازين القوى، مركز الاهرام للدراسات السياسية والإستراتيجية. يناير 2018 على الرابط acpss>ahram>Org
- (31) صحيفة الوطن، القرن الافريقى وجود أجنبى فى 23 قاعدة عسكرية، أبريل 2020 على الرابط Alwatan.com.sa
- (32) صحيفة العرب ،روسيا تنفى إنسحاب السودان من إتفاق لإقامة قاعدة روسية على البحر الأحمر، يونيو 2021 على الرابط co_uk.cdn.ampproject.org
- (33) جمال عبد الرحمن رستم، التنافس الإقليمى والدولى فى البحر الأحمر وأثره على أمن الدول المشاطئة، مجلة دراسات، المركز العربى للبحوث والدراسات، يناير 2020
- (34) أحمد عسكر، مصدر سابق
- (35) محمد عبد القادر خليل ، منطقة جديدة لدول البحر الأحمر وخليج عدن ، المجلة ، 16 يناير 2020
- (36) نفس المصدر.
- (37) ترجمات، روسيا تتقرب من دول الشرق الأوسط وعلى أمريكا القلق، 29 سبتمبر 2021 على الرابط Alhurra.com
- (38) أحمد عسكر، التنافس على المؤائى البحرية فى البحر الأحمر، مركز الامارات للسياسات ،مصدر سابق
- (39) أيمن شبانة ، مصدر سابق
- (40) محمد مجاهد الزياد. مصدر سابق
- (41) أحمد عسكر، التنافس على المؤائى البحرية فى البحر الاحمر، مصدر سابق
- (42) محمد سراج الدين، دول تتسابق من يفوز فى السيطرة على مؤائى البحر الأحمر، صحيفة الإستقلال
- (43) سراج الدين محمد، حرب المؤائى تشعل البحر الأحمر بعد تخصيص سواكن لتركيا، صحيفة عربى على الرابط m.arabi21.com
- (44) محمد سراج الدين، مصدر سابق.
- (45) شيماء الكبش، أمن البحر الاحمر فى بيئة إستراتيجية متحولة ، المرصد المصرى ، 3 يوليو 2021
- (46) جمال عبد الرحمن رستم، مصدر سابق
- (47) نفس المصدر
- (48) أحمد عسكر، مصدر سابق.
- (49) نفس المصدر
- (50) رأفت محمود محمد، اثر التنافس الروسى الأمريكى على الوجود فى السودان على أمن البحر الاحمر، مركز فاروس للاستشارات والدراسات الاستراتيجية

- (51) هشام الشبيلي، الحوثي يهدد الملاحة الدولية في البحر الأحمر، الإندبندنت العربية، الاثنين 28 مارس ديسمبر 2020 .
- (52) رائد جبر، موسكو تسعى إلى سيناريو قاعدة طرطوس في البحر الأحمر، جريدة الشرق الأوسط 18 نوفمبر 2020.
- (53) إسلام أبو العز، الملاحة والصراعات الإقليمية والدولية....ماذا عن البحر الأحمر؟ مركز الإنذار المبكر، 6 مايو 2016 على الرابط Shorturl.at/stzos
- (54) عبد الله عبد المحسن السلطان، البحر الأحمر والصراع العربي الإسرائيلي، بيروت، مركز دراسات الوحدة العربية، 1988، ص183
- (55) أماني الطويل، تحولات القرن الأفريقي بين المستجدات والتداعيات، بقلم خير، إصدار الكترونية نصف شهرية، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، القاهرة، 15 يوليو 2021
- (56) إسلام أبو العز، مصدر سابق.
- (57) حمدي عبد الرحمن حسن، تحالف البحر الأحمر وإحياء مفهوم الأفاريا، مركز المستقبل، الأحد 12 يناير 2020 متابع على الرابط Futureuae.com 2018
- (58) رأفت محمود، مصدر سابق.
- (59) هدى الحسيني، صراع الإرادات على ضفاف الخليج، الجزء الثاني، الدار العربية للعلوم، 2014، ص305
- (60) أميرة محمد عبد الحليم، التواجد الأجنبي في البحر الأحمر: زيادة المهددات والصراع المسلح قادم، مجلة آراء حول الخليج، العدد 127، مركز الخليج للأبحاث، الخميس 15 فبراير 2018
- (61) مصطفى كامل محمد السيد، التحديات أمام الإستقرار في القرن الأفريقي، في ندوة: التطورات في منطقة القرن الأفريقي وأمن البحر الأحمر، المجلس المصري للشئون الخارجية، على الرابط Ecfa-egypt.org
- (62) أشرف العيسوي مجلس الدول العربية والأفريقية المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن (الفرص والتحديات)، 3 فبراير 2020 على الرابط Trends.research.org

الخسائر البحرية المشتركة (شروطها وأنواعها)

السلطة القضائية - الخرطوم - السودان

د. صديق محمد صديق

المستخلص:

تناولت هذه الورقة العلمية مشكلة الخسائر البحرية المشتركة وأنواعها وشروطها في القانون السوداني والاتفاقيات البحرية، وتنوع أهمية هذه الورقة في كونها تتناول أمر يتعلق بالتجارة الدولية عبر البحار. هدفت الورقة لطرح هذا الموضوع الهام لأنه لم ينال حظه من الاهتمام، وتتمثل صعوبة موضوع الورقة في قلة المراجع السودانية، وتناولت الورقة ماهية الخسائر البحرية المشتركة وأنواعها وشروطها، وانتهت بنتائج وتوصيات أهمها الاهتمام بالقانون البحري ودراسته والعمل على التخصص فيه.

Abstract:

This scientific paper addressed the problem of joint maritime losses and their types and condition in Sudanese law and maritime agreements and stems from the importance of this scientific paper in lading with an issue related to international trade overseas. The paper aimed to raise this importance topic because it did not get his luck of attention and the difficulty of the subject of the paper is the lock of Sudan's references, the paper dealt with the nature, types and conditions of joint marine losses. It ended with results and recommendations the most important of which is the interest in marine law and its studies and work on specialization.

المقدمة:

من أقدم سبل الملاحة العالمية لنقل الأشخاص والبضاعة الملاحة البحرية استطاعت أن تحقق للإنسان نشاط تجاري واقتصادي مهم لسهولة نقلها وقلة التكاليف المتولدة منها لذا احتلت الدول الساحلية أهمية كبرى كما تقوم به لربط الدول غير الساحلية بالعالم وتجارتها الدولية. الملاحة البحرية تعتمد في الأساس على السفن البحرية، والسفن رغم أنها آمنة في نقل حمولتها إلا أنه قد تتعرض للحوادث والخطر في عرض البحر وفي قيد من الأحيان يحتاج ربان السفينة للتخلص من الحمولة كلها أو بعضها لإنقاذ السفينة والأرواح أو إنقاذ الجزء الأهم والأعلى من البضاعة وهو كما تم الاصطلاح على تسميته بالخسائر البحرية المشتركة وهو مما يجعل ملاك البضاعة الناجية المساهمة مع ملاك البضاعة التي تتم التضحية فيها وسوف تتناول في هذه الورقة اتجاهات التشريع السوداني والقواعد البحرية وآراء الفقهاء بشأن الخسائر البحرية المشتركة أنواعها وشروطها.

أسباب اختيار الموضوع:

السبب المباشر الذي دفعنا لاختيار موضوع البحث الصعوبات التي تواجه ذو الشأن في الرحلة البحرية في قبول وتفهم تطبيق أحكام نظام الخسائر البحرية المشتركة عند توفر شروطها وطريقة اختيار خبير التسوية باتفاق أطراف الرحلة البحرية وفي غالب الأحيان يرفض أصحاب البضائع أو مجهزة السفينة تعيين خبير التسوية أو رفض قراره مما يجعل أحد الأطراف باللجوء للمحكمة المختصة لرفع دعوى المساهمة، مما يؤدي إلى حدوث منازعات يطول أمدها في المحاكم ويضيع معها الكثير من الوقت والجهد والمال، أراد الباحث إبراز بحث شامل يكون نافذة لبحوث أخرى في هذا المجال المتطور مع مراعاة المواكبة التشريعية في التعديلات التي طرأت على القواعد البحرية الدولية في هذا الشأن لتلافي القصور في التشريعات.

مشكلة البحث:

تبرزت مشكلة الدراسة في ماهية التكييف الفقهي والقانوني لتسوية الخسائر البحرية المشتركة وما هو القانون الواجب التطبيق على النزاع المطروح ومن هو المتسبب في الضرر الذي ينتج عن ذلك الفعل، ودور المحكمة المختصة في حالة عدم الاتفاق على تعيين خبير التسوية أو عدم الرضا بالقرار الذي توصل إليه خبير التسوية.

أهمية البحث:

تتلخص أهمية البحث في الضرورة العملية عند التطبيق لتوضيح الأحكام والفصل فيها عن الأضرار والخسائر التي تقع مسؤولية التعويض عنها على طرف معين من أطراف عقد النقل البحري في حالة أن تكون الخسارة خسارة خاصة أو تلك التي يتحملها جميع من كان في الرحلة البحرية بمن فيهم المضرور نفسه. بالإضافة لإظهار قدرة الفقه القانوني في الضرورة العملية عند تطبيق نظام الخسائر البحرية المشتركة للتفريق بين الأضرار الناجمة من أحد أطراف الرحلة البحرية والأضرار التي تقع نتيجة لتضحية اختيارية من الربان من أجل السلامة العامة لكل من كان في الرحلة البحرية⁽¹⁾، وحسب التطبيق العملي في المحاكم البحرية المختصة الأصل أن الخسارة التي تقع أثناء الرحلة البحرية هي خسارة خاصة يتحملها الطرف الذي كان سبباً فيها، والاستثناء أن الخسارة خسارة عامة⁽²⁾.

أهداف البحث:

يهدف البحث إلى إظهار قدرة الفقه القانوني في توضيح الضرورة العملية عند تطبيق نظام الخسائر البحرية المشتركة، وذلك للتفريق بين الأضرار الناجمة من أحد أطراف الرحلة البحرية والأضرار التي تقع نتيجة لتضحية اختيارية من قبل الربان لأجل السلامة العامة لكل من كان في الرحلة البحرية.

منهج البحث:

التزم الباحث في بحثه على المنهج الاستقرائي والوصفي التحليلي المقارن.

الدراسات السابقة:

التزم الباحث بالدراسات السابقة في مجال البحث العلمي والتي تعتبر مصدراً جوهرياً أن يطلع عليه الباحث حتى يكون لديه إلمام تام بالمجال الذي يبحث مما يرشده إلى الطريق لمعرفة بعض النتائج التي وصل إليها الباحثون الذين سبقوه.

كما لم يكتفي الباحث بالدراسة البحثية بل تناول الموضوع وفقاً للتكيف الفقهي والقانوني لنظام الخسائر البحرية المشتركة في دراسة لها ذاتيتها، لم يتناول أي باحث من قبل بذات التفصيل لا في الدراسات الأجنبية ولا العربية ولا سيما الدراسات القانونية السودانية، غير إن عدداً من دراسات الباحثين تناولوا الموضوع في ثانياً أبحاثهم ودراساتهم تناولوا يختلف من دراسة إلى أخرى حسب الاتجاه الذي يسير فيه البحث، أو من خلال بعض البحوث والدراسات في إطار ورش أو سلسلة محاضرات أو تناول المفهوم العام للخسائر البحرية المشتركة دون التطرق لدعوى المساهمة والقصور الذي شاب بعض التشريعات.

وأهم الدراسات السابقة في هذا المجال والتي أطلع عليها الباحث على النحو التالي:

1. النظام القانوني للسفينة وما يرد عليها في القانون البحري السوداني، رسالة ماجستير في القانون البحري السوداني، جامعة النيلين - السودان، إعداد الطالب: إسماعيل عثمان الحسين أبو شوك. تناول الباحث فيها منازعات الحوادث البحرية وقد أشار لأسباب وشروط الخسائر البحرية المشتركة وأنواعها وطريقة تسويتها ودعوى المساهمة دون التعرض للقصور الذي شاب قانون النقل البحري السوداني لسنة 2010م فيما يتعلق بطريقة تصفية خبير التسوية وقصور التشريع في عدم تضمين مواد للتأمين البحري في التشريع السوداني.
 2. التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير مقدمة بجامعة الجزائر، إعداد الطالب: عبد الغني عقون، إشراف الدكتور: خليفة بن شعبان، دراسة مقارنة، العام الجامعي 2008 - 2009م. تناول الباحث فيها أسباب تجدد مسؤولية الناقل البحري وقد تطرق فيها لأسباب تحقق الخسائر البحرية المشتركة كواحد من أطر تحديد مسؤولية الناقل البحري ولم يفصل فيها.
 3. التكيف الفقهي والقانوني للمسؤولية في الخسائر البحرية المشتركة، رسالة ماجستير، جامعة أم درمان الإسلامية، إعداد الطالب: معتصم محمد أحمد سنوسي، إشراف الدكتور: على بابكر إبراهيم، 2014م. تناول فيها الباحث التكيف الفقهي والقانوني للمسؤولية في الخسائر البحرية المشتركة من حيث الأساس القانوني والخسائر شروطها وأنواعها ولم يتطرق لدعوى المساهمة البحرية بالتفصيل والقصور الذي شاب التشريع فيما يتعلق بالنص على تصفية المساهمة البحرية، وعدم تطرق المشرع السوداني للتأمين البحري وفقاً لقانون التأمين البحري وذاتيته الخاصة المتعلقة بمسؤولية شركات التأمين.
- أهم ما يختلف فيه أطروحة الباحث عن تلك الدراسات أنها ركزت على تفاصيل الموضوع طبقاً لآخر تعديل لقواعد يورك و أنتويرب، كما اهتمت الرسالة بالقصور الذي شاب قانون النقل البحري السوداني لسنة 2010م فيما يتعلق بعدم تضمين نصوص صريحة بالتأمين البحري وفقاً للقانون البحري والأعراف البحرية. كما اهتمت الدراسة بإبراز موقف الفقه الإسلامي تفصيلاً في محاولة لإجراء مقارنة بين ما عليه الوضع في الفقه الإسلامي وما عليه التطبيق في القانون، وكذلك أشارت الرسالة للوثائق والمستندات التي يعتمد عليها خبير التسوية أو المحكمة المختصة لإجراء ذلك.

حدود البحث:

يدور البحث في نطاق القانون النقل البحري السوداني 2010م وبعض الاتفاقيات البحرية الدولية (قواعد يورك أنتويرب 1994م).

التعريف لغّة:

كلمة خسائر ومفردتها خسارة ويقصد بها لغّة النقص⁽³⁾، وتصديق البحر في اللغة هو الماء الكثير المالح وجمعه أبحر وبحور ومن ذلك فإن لفظ بحرية يؤخذ من البحر، والمشاركة يعني اجتماع أكثر من واحد على أحد واحد واصل الكلمة من شرك بمعنى اشتراكاً وتشاركاً.

تعريف الخسائر البحرية المشتركة اصطلاحاً:

أخذت الخسائر البحرية المشتركة اهتمام كثير من فقهاء الشريعة الإسلامية وآخرون لها كثير من التعريفات عند الفقهاء وتطور مفهوم المصطلح في الفقه الإسلامي وتعريف ابن القاسم يعتبر من *** فيقول (طرح بعض الحمل للهول مشارك أهل المطروح من لم يطرح لهم شيء من متاعهم).

تعريف الخسائر البحرية المشتركة في القانون:

القانون البحري السوداني لسنة 1961م لم يتناول الخسائر البحرية المشتركة وسادت الأحداث البحرية الدولية كما في التشريع، وعند صدور قانون النقل البحري لسنة 2010م المعمول به لأن تناول في المادة (2) النفقات الاستثنائية بأنها: (يقصد النفقات أو المصاريف الإضافية لمقابلة در المخاطر المرتبطة بالخسائر المشتركة) ومن ذلك لم يورد قانون النقل البحري لسنة 2010م تعريف مباشر للخسائر البحرية المشتركة بصورة مباشرة ولكنه عمل التي بيان مفهومها في المادة 47 د/1 عندما نص على (تكون الخسائر المشتركة كل التضحيات والنفقات الاستثنائية المبذولة قصداً وبطريقة معقولة من أجل سلامة العامة إنقاذاً لخطر وأهم مهدد السفينة أو حمولتها أو الاثنين معاً).

ولقد تناولت القاعدة 4-9 من قواعد يورك أنتويرب 1994م ما يمكن نعتبه تعريف للخسائر البحرية المشتركة (أو العوارية) عندما نصت على (يعتبر عوارية عامة الاستعمال الضروري للشحنة ولأدوات السفينة ومؤنها أو أي منها وقودا لها من أجل السلامة العامة في وقت الخطر). شروط الخسائر البحرية المشتركة:

من خلال قانون النقل البحري لسنة 2010م المادة 1/147 منه فيمكن الوصول إلى أن الشروط المعتمدة التي يعتد بها لاعتبار الخسارة هي خسارة بحرية مشتركة هي خمسة شروط هي:

1. حصول تضحية اختيارية من جانب الربان.
 2. أن تبذل تلك التضحية لدرء خطر يهدد السفينة وحمولتها.
 3. وقوع التضحية من أجل السلامة العامة.
 4. أن تكون وقوع الخسارة نتيجة مباشرة للتضحية.
 5. نجاة جزء من الحمولة أو السفينة نتيجة التضحية.
- ونتناول كل شرط من هذه الشروط على ضوء آراء فقهاء القانون وشرحهم للقواعد الدولية المتعلقة بالقانون البحري ومما أرساه القضاء من سوابق قضائية وأحكام.

الشرط الأول: حصول التضحية اختيارية من الربان:

مراد هذا الشرط أن يقوم ربان السفينة ووفقاً لسلطاته باتخاذ قرار بأن يضحي بجزء من الشحنة، ويجب أن تكون الخسارة البحرية قد قدمت بمبادرة من الربان يقوم فيها اختياراً وقصداً ببذل التضحية أو الإنفاق وبصورة استثنائية ولكنها معقولة لا إفراط ولا تفريط فيها لدرء واثقاء خطر فيهدد السفينة وحمولتها⁽⁴⁾. والتضحية التي يقوم عليها هذا الشرط يجب أن يكون لها مبرر معقول وهذا المبرر لابد أن يتركز على أن إتيان فعل التضحية الهدف منه المحافظة على سلامة الرحلة البحرية من خطر يهددها، والقول بأن التضحية لها مبرر أو ليس لها مبرر مسألة موضوعية يُحتكم فيها إلى القضاء الذي يفصل فيها من خلال كما طرح أمامه من بينات. والتضحية لابد من أن تكون اختيارية ** يعني عدم وجود الإكراه على التضحية متمحور التضحية الاختيار، وتدور مسألة الخسائر المشتركة وجوداً وعدماً مع توافر عنصر الاختيار والمعقولة في التضحية المقدمة وعلاقتها بالمصلحة العامة للرحلة البحرية⁽⁵⁾. بحيث أنه يجب أن يكون الفعل المؤدي لحدوث الخسائر البحرية المشتركة ارتكب بفعل اختياريًا بهدف الوصول لمصلحة عامة للرحلة البحرية⁽⁶⁾. وكون الشرط أوجب بأن تكون التضحية اختيارية من الربان فإن ذلك لا يقفل الباب أما أقفال بعض المسؤولين في السفينة فلقد وضع القضاء الإنجليزي مبدأ مهم عندما قرر (أن الخسارة الناجمة عن تضحية رئيس الميناء بإغراق الباخرة لإطفاء الحريق تعتبر من الخسائر البحرية المشتركة وذلك رغم عدم حدوث الفعل من الربان) واعتبرت المجلة عدم اعتراض الربان على إغراق السفينة موافقة منه، وتتحصل الوقائع في أن باخرة حدث لها حريق في عرض البحر وفشل الربان وطاقمه في إطفاء الحريق فتوجهوا إلى أقرب ميناء، وفي الميناء صعد رئيس الميناء على ظهر الباخرة دون أخذ رأي الربان أصدر أحد دونه في دفتر الباخرة بإغراق السفينة بما تحمل من شحنة لإطفاء الحريق وبعد إغراق السفينة انطفأت النيران وبعد طفو السفينة لحقت خسائر كبيرة بالشحنة التي على متنها واعتبر المحكمة أنها من الخسائر المشتركة رغم أن فعل التضحية لم يكن بأمر من الربان⁽⁷⁾ وقرر القاضي ماثيو أن بينات تشير بوضوح إلى أن بما تم فعله كان في مصلحة السفينة والبضاعة، وأن قبطان السفينة لم يعترض على ما تم فعله وتعتبر هذه إجازة منه بهذا الفعل لذا تمت تسوية الخسائر باعتبارها خسائر مشتركة. وكما يمكن الإشارة له هنا هو أن المسرع السوداني لم ينص على شخص الربان بالتحديد وإنما ترك الأمر للظرف الاستثنائي الذي يحكم المسألة وذلك حسب نص المادة 1/147 من القانون البحري لسنة 2010م.

الشرط الثاني: أن تتم التضحية لتجنب خطر يتعرض للسفينة والشحنة التي عليها:

من أهم الأسباب التي تقود إلى التضحية هو أن تنجو السفينة وبعض الحمولة المشحونة على السفينة وصاحب السفينة والحمولة الناجمة على أثر التضحية ببعض الحمولة عندما يساهمون لجبر الضرر عن أصحاب الحمولة التي تتم التضحية فيها تكون مساهمتهم لأن التضحية وقعت في سبل المصلحة المشتركة، ويقول في ذلك الدكتور علي جمال الدين السبب الذي من أجله يفترض فيها أصحاب الشأن بالمشاركة فيما وقع من ضرر هو أن الأجزاء الذي تسبب عنه الضرر اتخذ في سبيل المصلحة المشتركة لهم جميعاً⁽⁸⁾. وهذا الشرط مرتكزة الخطر على السفينة أو حمولتها ولكن هذا الخطر لا يجب أن واقعاً فعلاً أو حادثاً فعلاً بل يمكن أن يتحقق إذا كان متوقعاً بنسبة كبيرة وبأسباب جدية، وكذلك لا يتوجب أن يكون حقيقياً وإنما يكفي أن يكون جدياً - ويقول في ذلك الفقيه القانوني في القانون البحري على جمال الدين (الخطر الذي يواجهه

الربان لا يشترط فيه أن يكون مالاً وإنما يكفي أن يكون متوقعاً ولا يشترط أن يكون حقيقياً بقدر كما يكفي أن يكون جدياً حتى وإن لم يقع⁽⁹⁾، ويلزم أن يكون الخطر جدياً لا يحدد وهم في ذهن الربان وهذا يجعل مسألة الخطر مسألة موضوعية عند الاختلاف عليها يسمع فيها القضاء البيّنات ويفصل فيها ويكفي للربان أن يثبت ما يبرر انتقاده بوجود الخطر ولو لم يوجد هذا الخطر، فيكفي الخطر الفطني الذي يتوهمه الربان بشرط أن يكون له مما يبرره مع مراعاة الظروف والملابسات والتي وجد فيها⁽¹⁰⁾، ويذهب اتجاه الفقه البحري في اتجاه بأن تعترض الرحلة البحرية للخطر لا يعني ضرورة وقوع وتحقق الخطر فعلياً وإنما يكفي أن يكون ذلك الخطر متوقعاً وممكناً وحقيقياً معقولاً⁽¹¹⁾.

أما إذا كان توقع الخسارة متوهماً ليس هناك ما يبرره ولم تقم دلائل تشير إلى ضرر حالاً سيلحق الرسالة البحرية فإن التضحية التي يقوم فيها الربان في سبيل تلك الخسارة المتوهمه لا تعتبر خسارة مشتركة. ومما يجدر الإشارة له إذا كان الحادث سبب التضحية نتج عن خطأ ارتكبه أحد ذوي الشأن في الرسالة البحرية تجب رغم ذلك المساهمة ومن ثم يرجع المساهمين بالتعويض على مرتكب الخطأ، وهذا مما أشارت له القاعدة⁽¹²⁾ من قواعد يورك وانتورب لسنة 2008م حيث قدرت أن خطأ أحد الأطراف لا يحول دون مطالبة الآخرين بالمساهمة في الخسائر البحرية المشتركة. ولقد تناول المشرع السوداني في المادة (148) مسألة وجود الخطر نتيجة لخطأ أحد أطراف الرحلة البحرية فأوجب انطباق الخسائر البحرية المشتركة ولو نتج عن خطأ أحد الأطراف بمعنى أن لا يشجع الوضع بخطأ الغير لتفادي المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة.

الشرط الثالث: القيام بالتضحية لأجل السلامة العامة:

عندما يُقرر أن تتم التضحية يجب أن تكون التضحية لأجل السلامة العامة من سفينة أو حمولتها وهذا هو مرتكز الخسائر المشتركة فلا تتحقق الخسائر المشتركة إذا تمت التضحية لأجل حماية آخر أطراف الرحلة البحرية⁽¹³⁾، ففكرة المساهمة لأصحاب المصالح المشتركة في الرحلة البحرية في الخسائر التي تنشأ عن التضحية لاختيارية التي يقصد منها حماية الرحلة البحرية كلها من خسارة تهددها، وحتى تعد التضحية أنها وضعت في سبيل السلامة العامة يتعين أساساً أن يهدد الحادث الرسالة البحرية في مجموعها. وهذا الشرط قد يدق معه التفرقة وتصبح معه مصرفه الخطر الذي يهدد مصلحة واحدة من مصالح المشاركين في الرحلة البحرية ولا يتعداه إلى بقية مصالح المشاركين والخطر الذي يكون مهدداً للكل الرحلة البحرية، ولقد شرح ذلك الفقيه الإنجليزي أرتولد في سابقة ينسين/ضد/لوشفتون⁽¹⁴⁾ بأنه يتوفر حسب ظروف كل دعوى ووقائع باعتباره تخضع لتقدير القضاء وأوضح القاضي الإنجليزي بلاكير (أن التضحية يجب أن تكون بقصد حماية عدد من العناصر ليزيد من عنصر واحد تكون معرضة لحادث فيهددها)⁽¹⁵⁾. وأشار المشرع السوداني في قانون النقل البحري لسنة 2010م في المادة 6/147 على وجوب أن تكون التضحية والنفقات الاستثنائية قد بذلت من أجل تحقيق السلامة العامة لاتقاء خطر داهم يهدد السفينة أو حمولتها أو الاثنين معاً كشرط لتطبيق الخسارة البحرية المشتركة، وهذا مما نصت عليه أيضاً قواعد يورك وانتورب لسنة 2004م.

الشرط الرابع: وقوع الخسارة نتيجة مباشرة للتضحية:

الخسارة في الرحلة البحرية تتحدد أسبابها منها مما يكون مباشر ومنها مما يكون بصورة غير مباشرة، ولتحقيق شروط الخسائر البحرية المشتركة اشترط أن يكون الربان عندما قام بالتضحية بجزء من الحمولة

بقصد اتخاذ المصالح المشاركة في الرحلة البحرية أن تكون الخسارة التي تلحق بالسفينة أو الحمولة على السفينة نتيجة يباشره للفعل الذي قام به الربان، ومع توفر شرط أن تكون الخسارة نتيجة مباشرة للتضحية كان لمن تلحقه الخسارة أن يطالب من استفادوا من التضحية بالمساهمة في هذه⁽¹⁶⁾ وهذا يطابق القاعدة (2) من قواعد يورك و أنتويرب لسنة 2004م والتي تنص على أنه فقط الأضرار والمصروفات التي تكون نتيجة مباشرة لفعل الخسارة المشتركة تسوي كخسارة مشتركة.

المشرع السوداني اتجه في ذات الاتجاه حيث نص في المادة (649) من قانون النقل البحري لسنة 2010م. (لا تكون خسارة مشتركة الأضرار والمصاريف الناشئة غير المباشرة الناشئة عن التأخير أو تعطيل السفينة أو انخفاض أسعار البضائع) وبهذا فإنه يتعين إثبات أن الخسارة ناجمة عن الفعل كسبب مباشر ودون تدخل عوامل أخرى.

الشرط الخامس: أن تؤدي التضحية لنجاة الرسالة:

أساس فكرة الخسارة المشتركة أن التضحية تؤدي إلى إفادة بعض الحمولة أو السفينة، وإذا لم تود التضحية إلى نجاة أي من المصالح المشتركة في الرحلة البحرية فلا تعد الخسارة المترتبة على التضحية خسارة مشتركة، وذلك لانعدام العناصر التي تشترك في تحمل هذه الخسارة⁽¹⁷⁾. ولم تشر قواعد يورك و أنتويرب لسنة 2004م على ضرورة تحقيق فائدة أو نتيجة مفيدة لفعل التضحية لشرط لتطبيق نظام الخسائر البحرية المشتركة بصورة واضحة ولكن ذلك أكدته القاعدة (ب) من ذات القواعد بأن تسوية الخسائر البحرية المشتركة سواء بالنسبة لحصر وحساب الخسائر أو المساهمة في تعويضها تتم بها أساس قيمة الأموال المختلفة في مكن وزمان انتهاء الرحلة البحرية، مما يستشف منه أن نجاة الرحلة البحرية أو جزء منها يعتبر شرط لتطبيق نظام الخسائر البحرية المشتركة.

المشرع السوداني أوجب ضرورة تحقق النجاة سواء بصورة كلية أو بصورة جزئية متى تتم تسوية الخسائر باعتبارها خسائر بحرية مشتركة ضمن في المادة 3/157 من قانون النقل البحري لسنة 2010م على (لا تتم تسوية في حالة الهلاك الكلي للأحوال المشتركة في الرحلة البحرية) واتجاه المشرع السوداني هو ما يتوافق مع المنطق القانوني.

أنواع الخسائر البحرية المشتركة:

هناك عدة تقسيمات للخسائر البحرية المشتركة وذلك علي حسب نوع التقسيم ويمكن تناول هذه التقسيمات علي النحو الآتي:

النوع الأول: وهو أنواع الخسائر البحرية المشتركة من ناحية عامة وهذه يمكن أن تكون على الأنواع الآتية:

أولاً: الخسارة الكلية الفعلية: والتي تعرف بأنها تحقق أحد الحالات الآتية:

هلاك الشيء المؤمن عليه كلياً.

أن يختلف الشيء المشحون اختلافاً كلياً، وهو ما يعرف بفقد النوع ويصبح بعدها الشيء غير صالح للاستخدام الأساسي.

حرمان المؤمن له من الشيء حرماناً نهائياً، وهذا يكون عندما تغرق نوع من البضاعة التي لا تتلف مثل الذهب.

ثانياً: الخسارة الكلية الافتراضية:

والتي يقصد بها حالة اختفاء الشيء وهو أن ينقطع خبر الشيء مدة معقولة بعدها يعتبر الشيء هالكاً هلاكاً كلياً بشكل مفترض.

ثالثاً: الخسارة الكلية الحكيمة:

وهذه نقصد بها أن الشيء موجود في ذاته ولم يفقد إلا أنه من ناحية اقتصادية أصبح غير ذي قيمة وبذلك يعتبر في حكم الخسارة الكلية.

الخسائر البحرية التي تلحق بالبضاعة:

الخسائر البحرية المشتركة التي يساهم فيها كل من كان في الرحلة البحرية من نجت بضاعته ومن تضرر من التضحية ببضاعته لأجل سلامة السفينة أو الحمولة أو الاثنان معاً يمكن تقسيمها إلى عدة أقسام.

القسم الأول المتعلق بالعناية وهو:

1. إلغاء البضاعة في البحر.
2. الأضرار التي تصيب البضاعة بسبب جنوح السفينة.
- القسم الثاني المتعلق بالسفينة وهو على الأنواع الآتية:
1. إطفاء الحريق.
2. استعمال البضائع كوقود.
- ولقد ذكرت هذه الأقسام يحمله عند فقهاء القانون البحري⁽¹⁸⁾.
- والذي سوف تتناوله الخسائر البحرية المشتركة المتعلقة بالبضاعة بنوعين:

أولاً:

إلغاء البضاعة في البحر عند إبحار السفينة وتعرضها لعواصف أو انحراف فانه في هذه الحالة يكون إنقاذ السفينة أو الجزء الأكبر من الحمولة التي عليها بالتخلص من بعض البضاعة بالقدر الذي يمكن السفينة وباقي الحمولة بالنجاة من هذا الخطر المدهم ومسألة رمي الشحنة في البحر واعتبارها خسائر بحرية مشتركة أو عوارية عامة مسألة يحكمها كيفية شحن هذه الشحنة وتناولت قواعد يورك انتويرب ذلك بأن نصت على (لا يعتبر رمي الشحنة في البحر عوارية عامة إلا إذا كانت هذه الشحنة منقولة وفقاً للعرف السائد في التجارة البحرية)⁽¹⁹⁾، والحمولة على السفينة يصب مكان شحنها على السفينة وبما أن مسألة شحن البضاعة عن طريق السفن مسألة بالغة الأهمية ويتداخل فيها عقد النقل البحري والذي يتم تعريفه بأنه: (هو عقد يلتزم بموجبه الناقل نقل البضائع من ميناء لآخر مقابل أجر يلتزم به الشاحن)⁽²⁰⁾، والعرف البحري تنقسم إلى مكانين:

الأول: بضاعة مشحونة في داخل السفينة .

الثاني: بضاعة مشحونة على سطح السفينة.

النوع الأول:

لا خلاف بين فقهاء القانون البحري وكل القوات البحرية والاتفاقيات البحرية بأن البضاعة المشحونة في داخل السفينة في المعابر المعدة لها أصلاً إذا حصل تضحية بأي جزء منها أو بها كلها وتوافرت الشروط فإنها تعتبر من الخسائر البحرية المشتركة.

النوع الثاني:

اختلف فقهاء القانون البحري وبشأن البضاعة التي تشحن على سطح السفينة ويتم التضحية بها أو بجزء منها هل يجوز لصاحبها المطالبة باعتبارها خسائر مشتركة أو لا يجوز له وسبب هذا الاختلاف هو أن سطح السفينة لا يعتبر معد أصلاً لشحن البضائع عليه ولأجل التوضيح تتناول كل من المذهبين.

المذهب الأول:

إلغاء البضائع المشحونة على سطح السفينة في البحر تعرضه بها لا يعتبر من باب الخسائر المشتركة وأصحاب هذا المبدأ يرون اتجاههم هذا لأن البضاعة على المشحونة على السطح لا يشكل خطر وقبل في ذلك، لا تعتبر البضائع المشحونة على سطح السفينة حال إلغائها في البحر ضمن الخسائر البحرية المشتركة ذلك لأنها تشكل خطر في حد ذاتها يحكم وضعها في مكان غير مناسب⁽²¹⁾.

المذهب الثاني:

أصحاب هذا المذهب ينظرون إلى المسألة من زاوية عقد النقل البحري والعرف البحري وهو مذهب قواعد يورك وانتويرب لسنة 2004م التي ** أنه لا ينظر إلى أن رمي البضائع المشحونة على سطح السفينة كخسائر مشتركة إلا بحسبان أن الشحن كان قد تم وفقاً للصرف المقترن به تشحن كذلك فنصت هذه القواعد على (لا يقبل رمي البضائع في البحر كخسارة مشتركة إلا إذا كانت هذه البضائع تنقل طبقاً لعرف التجارة المعترف به⁽²²⁾) ولقد نص المشرع السوداني في هذا الاتجاه فنص على (تسهم البضائع المشحونة على سطح السفينة في الخسائر المشتركة إذا تم إنقاذها) أما إذا أُلقيت في البحر أو نقلت فلا يجوز مآلكها اعتبارها خسائر مشتركة إلا إذا لم يوافق على شحنها على سطح السفينة أو إذا كان العرف البحري في ميناء الشحن لا يجري على شحنها بهذه الكيفية.

ثانياً: الأضرار التي تصيب البضاعة بسبب جنوح السفينة:

هذا مما اتجهت إليه القاعدة (8) من قواعد يورك وانتويرب لسنة 2004م التي تمت على أنه عند جنوح السفينة وتفرغ شحنتها وخزانات وقودها ومؤناتها أو أي منها بسبب فعل خسارة مشتركة فان المصروفات الإضافية لتخفيض الحمولة ونفقات إيجار الصنادل وإعادة الشحن أن تكبدت تعد خسارة مشتركة وهو مما يمكن أن يُفهم من نص المادة (1/149) من قانون النقل السوداني لسنة 2010م والتي تنص على: (تكون خسارة مشتركة):

(أ) الأضرار المادية والمصاريف الناشئة مباشرة عن عمل له صفة الخسارة المشتركة >

(ب) المصاريف التي أنفقت عوضاً عن مصاريف أخرى كان من الممكن اعتبارها من الخسائر المشتركة وذلك في حدود مبلغ المصاريف التي لم تنفق).

الخاتمة:

الحمد لله الذي يسر الأمر لكتابة هذه الورقة العلمية وتناول موضوعها بالمناقشة على أساس علمي أدعو الله أن تكون علماً نافعاً لمن استطاع قراءتها والاطلاع عليها، وذلك لأهمية موضوع الخسائر البحرية المشتركة وأنه يتأثر بها كل أفراد الحلقة التجارية وأن الفكرة القانونية للخسائر البحرية المشتركة تقوم على أساس جبر الضرر لمن تحمل خسارة بضاعته لنجاة باقي الشحنة المشحونة على ذات السفينة، وأن النزاعات دوماً يكون منشأها تحديد نوع الخسارة التي حدثت هل هي خسارة بحرية مشتركة أم أنها خسارة عادية بسبب طرق الشحن لا تنطبق عليها مبادئ الخسائر المشتركة، ومن هل تتوافر شروط الخسائر البحرية المشتركة لأنه إذا لم تتوافر هذه الشروط لا مجال لإعمال مبدأ الخسائر المشتركة ولأهمية هذه المواضع القانونية جاءت أهمية هذه الورقة العلمية وما خلص منها من نتائج وتوصيات.

النتائج :

1. تبين من الورقة عدم تحديد نصوص قانونية واضحة بشأن المسؤولية عن نقل البضاعة على سطح السفينة لأن هذه المسألة هي أكثر المسائل جدلاً في المحاكم عندما ينشأ نزاع.
2. أن التضحية المبدولة والتي يقوم بها الریان في سبيل حماية البيئة أياً كان طبيعتها لا تعتبر من الخسائر البحرية المشتركة في السودان حتى ولو كان الضرر الناتج من تلويث البيئة يرجع إلى البضائع المشاركة في الرحلة البحرية أو السفينة ولا تقع في نطاق دعوى المساهمة، ويتحمل التبعة من تسبب في التلوث وفق القوانين الخاصة بذلك.
3. أن قاعدة التخلي والترك المعروفة في القانون البحري تنطبق على دعوى المساهمة، ويجوز للملزم بالدفع أن يتخلى عن أمواله المشاركة في الرحلة البحرية نظير إعفائه من المساهمة وفقاً لقانون النقل البحري السوداني لسنة 2010م.
4. لا يؤثر الخطأ الصادر عن أي من أطراف الرحلة البحرية والذي يتسبب في تحقق الخطر في طبيعة الخسارة ولا يعتبر دفاعاً لأي من أطراف الرحلة للتوصل من المساهمة والاشتراك في التسوية في حالة عدم توصل ذو الشأن للتسوية الودية ويحق للأطراف الرجوع على المخطن بالتعويض في دعوى منفصلة.

التوصيات:

1. ضرورة تحديد نصوص قانونية واضحة بشأن تعريف الخسائر البحرية المشتركة في القانون السوداني لعام 2010م وكذلك توضيح المسؤولية عن نقل البضاعة على سطح السفينة لأن هذه المسألة هي أكثر المسائل جدلاً في المحاكم عندما ينشأ نزاع.
2. اهتمام الدولة بصورة عامة والقانونيين بصفة خاصة لنشر ثقافة القانون البحري وسط التجار والمستثمرين حتى يكونوا على دراية بما يترتب على شحن البضائع عن طريق البحر.
3. وجوب تكوين وإنشاء معهد متخصص يهتم بالدراسات البحرية لإتاحة الفرصة للقانونيين للتخصص في هذا المجال الحيوي.
4. دعوة الدول العربية والإسلامية بما فيها السودان بإدخال في قوانينها البحرية نص بإنشاء محاكم متخصصة بدعوى المساهمة البحرية وفقاً لقواعد الشريعة الإسلامية والأعراف والمواثيق الدولية بصفة خاصة والقانون البحري بصفة عامة حتى لا تكون هناك أحكام متضاربة.

المصادر والمراجع:

- (1) ثروت عبد الرحيم، الخسائر البحرية المشتركة، (د. ن)، القاهرة، ط2، 1975م.
- (2) ثروت عبد الرحيم، الخسائر البحرية المشتركة، الطبعة الثانية، 1978م.
- (3) حسن حري اللصاصة، تسوية الخسائر البحرية المشتركة في الفقه الإسلامي والقانون البحري الدولي، دار الخليج للنشر والتوزيع، 2003م.
- (4) صبحي العطامي، ضوابط الخسائر المشتركة، دار النهضة العربية، القاهرة، (د. ت).
- (5) الطاهر أحمد الرازي، ترتيب القاموس المحيط، ج1، الدار العربية، طبعة الثانية، (د. ت).
- (6) عادل المقدادي، القانون البحري وفقاً للقانون البحري العماني، المكتب الجامعي الحديث، 1981م.
- (7) عدلي الأمير، عقد النقل البحري فواعد وأحكام، دار الجامعة الجديدة، (د. ت).
- (8) علي البارودي، مبادئ القانون البحري، الدار المصرية للنشر والتوزيع، القاهرة، (د. ت).
- (9) علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار قسم النهضة العربية، القاهرة، 1992م.
- (10) علي طالب حسن موسى، النقل البحري، دار الثقافة والنشر والتوزيع، عمان، 2007م.
- (11) محمود بسيوني، ضوابط الخسائر المشتركة، دار النشر، الطبعة السادسة، (د. ت).
- (21) مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، (د. ن)، القاهرة، 1952م.

القوانين:

- (1) قانون التجارة البحري المصري رقم (8) لسنة 1990م.
- (2) قانون النقل البحري السوداني لسنة 2010م.
- (3) قواعد يورك وانتورب 1994م.

المصادر والمراجع:

- (1) مؤسس فكرة المساهمة في الخسارات المشتركة في النظام الانجلوسكسوني على مبدأ من مبادئ العدالة الطبيعية، يقضي بأن من ينشد العدالة عليه أن يخضع لمبادئها: "He Who Claims Equity Must Render Equity". انظر؛ ثروت عبد الرحيم، الخسارات البحرية المشتركة General Average، الطبعة الثانية، 1978م، ص: 7.
- (2) سميت هذه الخسارة في قانون النقل البحري السوداني لسنة 2010م بالخسارة البحرية المشتركة لأول مرة في التشريع البحري السوداني حيث لم يتناولها المشرع السوداني في القانون البحري لسنة 1961م، ولا في قانون نقل البضائع بالبحر الملغي لسنة 1951م، وسميت كذلك لدى المشرع المصري بالخسارات البحرية المشتركة في قانون التجارة البحري المصري رقم (8) لسنة 1990م وهي تسمية دقيقة تبرز طبيعة هذه الخسارات التي يشترك من يفيدون منها في المساهمة فيها، وقد استعمل اصطلاح General Average لأول مرة في المحاكم الإنجليزية في حكم المحكمة البحرية أصدره لورد ستويل Lordstoweel في قضية (1799م) The Copenhagen، وأول قضية وردت في الأحكام في الولايات المتحدة الأمريكية أستعمل فيها هذا الاصطلاح هي قضية (Campbell v. The Ni Knomac) (1798) 124 Fed Bee 2350 Cas القضيتين في لاوندوز ورودلف، رقم 18 ص: 14، هامش 36. أنظر في ذلك؛ ثروت عبد الرحيم، مرجع سابق، ص: 7.
- (3) الطاهر أحمد الرازي/ترتيب القاموس المحيط/ الدار العربية /ج/1/ طبعة (2)/ص 45 .
- (4) إسماعيل عثمان أبو شوكة/ ص (267) .
- (5) ضوابط الخسائر المشتركة /د.محمد بسيوني **/دار النشر / طبعة (6)/ ص 117 .
- (6) مبادئ القانون البحري /على البارودي/الدار ال *** ص (164) .
- (7) قضية بابياني /ضد/شركة قدام بيانسكو المحدودة /محكمة الاستئناف الإنجليزية .
- (8) النقل البحري للبضائع/علي جمال الدين عوض/دار قسم النهضة العربية القاهرة/ ط 1992 م .
- (9) علي جمال الدين / مرجع سابق/ (542) .
- (10) ضوابط الخسائر المشتركة /د.صبيح العظامي/ دار النهضة ط (1) / ص (312) .
- (11) النقل البحري /علي طالب حسن موسى/دار الثقافة والنشر والتوزيع /عمان 2007م /ص (205) .
- (12) قواعد يورك وانتورب (تعريف بها).
- (13) ثروت عبد الرحيم/ الخسارات البحرية المشتركة / ط 2 دون بيانات نشر / القاهرة/1975م .
- (14) Royal Mall . V. English Bank/ 1887 / 3G 2. page (372) .
- (15) جاء ذلك في حيثيات حكمه في قضية 116.L.R.Exch.18.7. V. Maurajani/ Wali new .
- (16) مصطفى كمال طه/أصول القانون البحري / دون ناشر/ القاهرة/1952م ص (924) .
- (17) حسن حربي للخاصة/تسوية الخسائر البحرية المشتركة في الفقه الإسلامي والقانون البحري الدولي/ دارالخليج للنشر والتوزيع/ ط 1 لسنة 2003م ص (89) .
- (18) عادل المقدادي/القانون البحري وفقاً للقانون البحري العماني/المكتب الجامعي الحديث/1981م دون مكان للنشر.

- (19) القاغة (1) من قواعد يورك انتويرب 1994
- (20) عقد النقل البحري فواعد واحكام / د عدلي الامير / دار الجامعة الجديدة / الطبعة الاولى / ص 41
- (21) عادل علي المقدادي / القانون البحري / مرجع سابق / ص (220) .
- (22) المادة 3/149 من قانون النقل البحري لسنة 2010م .

أهمية الموقع الاستراتيجي لليمن، والأطماع الخارجية على البحر الأحمر

جامعة تعز - اليمن

أ.د. نجيبة محمد مطهر

مستخلص:

موقع اليمن الاستراتيجي جعله ساحة صراع محلي وإقليمي ودولي وخصوصاً أنه يقع بين السعودية وسلطنة عمان ويطل على مضيق باب المندب أحد أهم المعابر المائية في العالم.. وموقع اليمن البحري، يتميز بإطلالته على مضيق باب المندب أحد المضائق المائية المهمة باعتباره عنق الزجاجة بالنسبة للبحر الأحمر، والذي يتحكم بالطرق التجارية بين الشرق والغرب جعلت منه يحتل المرتبة الثالثة عالمياً بعد مضيق هرمز، ومضيق ملقا من حيث كمية النفط التي تعبره يومياً، كما أن انتشار جزر اليمن البحرية في مياهه الإقليمية على امتداد بحر العرب، وخليج عدن، والبحر الأحمر، جعله ساحة صراع محلي وإقليمي ودولي، ويجعل من الجهة المسيطرة لاعباً أساسياً في المنطقة .

Abstract:

Yemen's strategic location has made it an arena for local, regional and international conflict, especially since it is located between Saudi Arabia and the Sultanate of Oman and overlooks the Bab al-Mandab Strait, one of the most important water crossings in the world. And the one who controls the trade routes between East and West made it the third in the world after the Strait of Hormuz and the Strait of Malacca in terms of the amount of oil it crosses daily, and the spread of Yemen's maritime islands in its territorial waters along the Arabian Sea, the Gulf of Aden, and the Red Sea, made it an arena for local conflict. regional and international, and makes the dominant party a major player in the region.

مشكلة الدراسة :

تتحدد مشكلة الدراسة في أهمية العلاقات الإقليمية بين العالمين العربي والإسلامي - التي مثلت أحد المحاور الرئيسية التي يدور حولها البحر الأحمر

فرضيات الدراسة :

تتحدد الدراسة في العديد من الفرضيات أهمها
من يسيطر على جزيرة سقطره يحكم قبضته على البحار السبع الرئيسية في العالم
ما يدور في البحر الأحمر من تجميع للقواعد العسكرية من دول مطلة عليه أو غير مطلة هو من أجل السيطرة .

أهداف الدراسة :

التعرف على أهمية موقع الجمهورية اليمنية للأمن القومي العربي والذي يعد نقطة اتصال تربط بين ثلاث قارات ومحطة تواصل مع حضارة بلاد الرافدين وحضارة بلاد النيل تحديد بؤر التوتر في المنطقة.

أهمية الدراسة :

ترجع أهمية هذه الدراسة في معرفة أهمية السواحل اليمنية المطلة على البحر والتي جعل منه مطمعا للقوى الاستعمارية .

منهجية الدراسة :

تعتمد الدراسة على المنهج الوصفي والتحليلي ، وعلى مصادر المعلومات من الدراسات والكتب والمراجع.

الكلمات التعريفية: اليمن - أهمية الموقع - المطامع الاستعمارية

المقدمة:

اليمن تمتلك شاطئاً طويلاً على البحر الأحمر (440 كلم) وتتميز عن غيرها من الدول لليمن بإشرافها على مضيق باب المندب وجزر بريم من الشرق وحركة العبور باتجاه البحر الأحمر أو باتجاه بحر العرب والمحيط الهندي، وهي بذلك تمتلك موقعاً استراتيجياً مهماً شكل منذ القدم ومازال بعداً جيوسراتيجياً في علاقاتها الدولية، وأهمية لا يستغنى عنها في نظرة الدول الكبرى لحماية مصالحها، ونقطة لاصطدام هذه المصالح أو تلاقيها. وتمتاز اليمن عن دول الجوار بموقعها البحري المميز والإستراتيجي، والذي يتكون من جبهتين بحريتين تمتد على مسافة قدرها 2500 كيلومتراً تطل على بحر العرب وخليج عدن من الجنوب، والبحر الأحمر من الغرب، وبإطلالته على مضيق باب المندب أحد أهم المضائق المائية بالعالم باعتباره عنق الزجاجة بالنسبة للبحر الأحمر، والذي يتحكم بالطرق التجارية بين الشرق والغرب(سامي، 2016) ⁽¹⁾

وبناء على ما تقدم ، أصبح من الأهمية بمكان دراسة هذا الموقع الاستراتيجي الأهم ، وفي هذه المساحة الشاسعة والمسمى بالجمهورية اليمنية ، وما يخزنه من ثروات وموارد طبيعية هامة (فوق الأرض وتحتها)، إضافة إلى الإرث الحضاري والثقافي للشعب اليمني الأكثر تميزاً في شبه الجزيرة العربية. ليكون هدفاً من أهداف هذا الصراع الازلي الذي تحدده مصالح خاصة ومطامع لاتحصى ولا تُعد ، فكم من غزوات وكم من حروب وكم من الاحتلالات وقعت على هذه البقعة من الارض

موضوع الدراسة :

يتمثل موضوع الدراسة في التعرف على ما يتمتع اليمن من أهمية كبيرة على المستويات السياسية والاقتصادية والأمنية في منطقة الخليج وشبه الجزيرة العربية بشكل خاص، فهو يشرف على باب المندب الذي يربط المحيط الهندي بالبحر الأبيض المتوسط وخاصة بعد افتتاح قناة السويس، الأمر الذي جعله مصدر اهتمام القوى الدولية على مر التاريخ، حيث يمثل اليمن البوابة الجنوبية لمدخل البحر الأحمر ويتحكم بالممر الذي يصله بالمحيط الهندي، وهو عبر منطقة خليج عدن يحتضن كلاً من البحر الأحمر والمحيط الهندي من الخاصرة، ويتحكم كذلك في طرق الملاحة البحرية المؤدية إلى آسيا،

مشكلة الدراسة :

تتحدد مشكلة الدراسة في العلاقات الإقليمية بين العالمين العربي والإسلامي - التي مثلت دائماً أحد المحاور الرئيسية التي يدور حولها البحر الأحمر بالنسبة إلى كلا الجانبين ، إذ يمكن التعبير عن حقيقة هذه العلاقات الإقليمية في عدد من الأبعاد الأساسية التي تعد في حالة الصداقة ودوافع ومحفزات للتعاون ، وفي لحظة العداوة تتحول إلى أداة ضاغطة قادرة على أن تهدد العديد من الكيانات العربية والإسلامية ، ومن ثم فهي تعد مسرحاً لتطبيق عنصر أو مبدأ معين من مبادئ التعامل الحركي .

فرضيات الدراسة :

من يسيطر على جزيرة سقطره يحكم البحار السبع الرئيسية في العالم
انشاء القواعد العسكرية في ضفاف البحر العربي والبحر الأحمر ، مخطط معمول بدقة متناهية
اسرائيل تشتري ولاءات الأنظمة العربية خدمة لمصالحها العامة والخاصة.
ما يدور في البحر الأحمر من دول مطلة على البحر الأحمر أو غير مطلة هو من أجل السيطرة والاستيلاء عليه . .

أهداف الدراسة :

التعرف على أهمية موقع الجمهورية اليمنية للأمن القومي العربي والذي يعد نقطة اتصال تربط بين ثلاث قارات ومحطة تواصل مع حضارة بلاد الرافدين وحضارة بلاد النيل.
التعرف على أهمية البحر الأحمر كونه يتوسط مناطق مصادر الطاقة في منطقة الشرق الأوسط والخليج العربي وأفريقيا الشرقية وممر استراتيجي لحركة الأساطيل الحربية ما بين البحر المتوسط والمحيط الهندي وأفريقيا وصولاً حتى الصين واليابان والمحيط الهادئ.
تحديد بؤر التوتر في هذه المنطقة وهي مصدراً من مصادر تهديد الأمن القومي العربي والإسلامي البحر الأحمر من أهم البحار في العالم، وملتقى قارات العالم القديم الثلاث، وهو حلقة وصل بين ثلاث مناطق إقليمية وتطل عليه ثمانية دول.

أهمية الدراسة :

ترجع أهمية هذه الدراسة في معرفة أهمية السواحل اليمنية المطلة على البحر والتي جعل منه مطمعاً للقوى الاستعمارية وبات اليوم ساحة صراع محلي ودولي، ويجعل من الجهة المسيطرة عليه لاعباً أساسياً في المنطقة، ويعطيه القدرة على التحكم بمدخل أحد أهم المعابر المائية في العالم، وهذا ما سعت الباحثة إلى تناوله في هذه الدراسة والتي تسأل من الله عز وجل أن تسد الثغرة ، وتكون من أسباب الدعوة

الى عدم التلويح باستخدام القوة عند الحديث عن مشكلة باب المندب وأن البحر الأحمر ليس شأنًا يمينيًا وإما هو قضية تشمل دول البحر الأحمر كافة، وأي سياسة سليمة ينبغي أن تشمل كل الدول المشتركة في البحر الأحمر.

منهجية الدراسة :

تعتمد الدراسة على المنهج الوصفي والتحليلي ، كما ستعتمد الدراسة على مصادر المعلومات من الدراسات والكتب والمراجع

الكلمات التعريفية: اليمن - أهمية الموقع - المطامع الاستعمارية

موقع الجمهورية اليمنية:

موقع اليمن الاستراتيجي جعله ساحة صراع محلي وإقليمي ودولي وخصوصاً أنه يقع بين السعودية وسلطنة عمان ويطل على مضيق باب المندب أحد أهم المعابر المائية في العالم. نحو ألفي كيلومتر هي الحدود التي يشترك فيها اليمن مع السعودية من الشمال، بينما تحد اليمن من جهة الشرق سلطنة عمان، وتشترك الدولتان بحدود يبلغ طولها 288 كيلومتراً. على مسافة قدرها 2500 كيلومتراً، تمتد الجبهة البحرية لليمن، وتطل على بحر العرب وخليج عدن من الجنوب، والبحر الأحمر من الغرب. موقع اليمن البحري إضافة إلى تكونه من جبهتين مائيتين، يتميز باطلاته على مضيق باب المندب أحد المضائق المائية المهمة باعتباره عنق الزجاجة بالنسبة للبحر الأحمر، والذي يتحكم بالطرق التجارية بين الشرق والغرب. يمر عبر باب المندب يومياً ما نسبته ثلاثة ملايين وثلاثمائة ألف برميل نفط، بما نسبته 4 بالمئة من الطلب العالمي على النفط، وتمر عبره إحدى وعشرون ألف سفينة سنوياً، أي أن الشحنات التجارية التي تمر عبر الممر تعادل عشرة بالمئة من الشحنات التجارية العالمية. هذه الخصائص جعلت باب المندب يحتل المرتبة الثالثة عالمياً بعد مضيق هرمز، ومضيق ملقا من حيث كمية النفط التي تعبره يومياً، مما زاد أهميته الاستراتيجية، وزاد من قيمته الاقتصادية. ومما يضاعف من أهمية موقع اليمن انتشار جزره البحرية في مياحه الإقليمية على امتداد بحر العرب، وخليج عدن، والبحر الأحمر. هذا الموقع جعله ساحة صراع محلي وإقليمي ودولي، ويجعل من الجهة المسيطرة لاعباً سياسياً في المنطقة .

هذا الموقع الاستراتيجي الأهم ، وفي هذه المساحة الشاسعة والمسمى بالجمهورية اليمنية ، مساحة كبيرة تاريخياً والصغيرة حالياً بفعل الأطماع الاستعمارية كان لها حكايات وحكايات عبر التاريخ، حيث يشكل اليمن منذ القديم خزاناً للعرب، فانطلاقة العرب الذين يعودون بالنسب إلى قبائل قحطان وعدنان العربية كانت من اليمن والهجرات أيضاً خرجت من اليمن. وما يختزنه من ثروات وموارد طبيعية هامة (فوق الأرض وتحتها)، إضافة إلى الإرث الحضاري والثقافي للشعب اليمني الأكثر تميزاً في شبه الجزيرة العربية. والله سبحانه وتعالى اختص جزيرة العرب بوسطية العالم ، جغرافياً وفكرياً واقتصادياً وعقائدياً واخيراً عسكرياً، والانسان الذي خلق على هذه الجزيرة قد أرغم ان يكون هدفاً من اهداف هذا الصراع الازلي الذي تحدده مصالح خاصة ومطامع لاتحصى ولا تُعد ، فكم من غزوات وكم من حروب وكم من احتلالات وقعت على هذه البقعة من الارض فاليمينيون هم اول من اطلق عليهم اسم ارباب البحار ، وهم من اخترعوا الصراع المثلث وغير ذلك،و دفع سكان هذه المساحة اثمان باهضة عبر التاريخ ، وما زالوا يدفعون الثمن حتى يومنا

هذا، سوى من حملات الغزاه في التاريخ القديم من الاحباش او الرومان او الفرس وبعد ذلك من البرتغال والفرنسي والبريطاني والأتراك ، وحاليا هذا العدوان العبثي على اليمن والذي وضعوا له مبررات واهية ولكن في الحقيقة نجد ان أحد مبررات الحرب منذ مايقارب سبع أعوام هو (الصراع على النفوذ في البحر الأحمر) وخاصة بعد أن أعلن تنبهاه قلقه جراء سيطرة انصار الله على موانئ الساحل الغربي اليمني ، والتي كما يدعون انها تقع ضمن محاولات إيران لتواجد القوي في البحر الأحمر ومعروف ان ذريعتهم لايران هو مجرد وهم ، سيطر عليهم، بالرغم من ان التحالف يعلم أن أنصار الله قوة يمنية خالصة لا تأخذ قراراتها من أحد. وما يدور حوله الان من الحشود والتجميع للقواعد العسكرية سوى من دول مطلة على البحر الاحمر او غير مطلة حجزت لها مساحات وجزر على طول الشريط الساحلي للبحر الأحمر هو من اجل السيطرة والاستيلاء عليه

اليمن البلد الذي يتربع على احتياطات نفطية وغازية كبيرة جداً، فالإدارات الأمريكية السابقة كانت تدرك ومنذ أمد بعيد أهمية اليمن وما يختزنه من احتياطات هائلة من النفط ويشير السفير الأمريكي السابق لدى اليمن ستيفن سيش: إن محافظات شبوة ومأرب والجوف لديها احتياطات من الغاز بكميات كبيرة أما بالنسبة للنفط فوفقاً لمسح جيولوجي مفصل لشركة (يو إس جي إس) يمتلك اليمن خزانات نفطية بحرية ضخمة، ما يبين أن احتياطات النفط غير المستغلة في اليمن هي أكبر من الاحتياطات في المنطقة⁽²⁾، وموقع اليمن له من أهمية للأمن القومي العربي يعد نقطة اتصال تربط بين ثلاث قارات ومحطة تواصل مع حضارة بلاد الرافدين وحضارة بلاد النيل.

كما يتمتع اليمن بأهمية كبيرة على المستويات السياسية والاقتصادية والأمنية في منطقة الخليج وشبه الجزيرة العربية بشكل خاص، فهو يشرف على باب المندب الذي يربط المحيط الهندي بالبحر الأبيض المتوسط وخاصة بعد افتتاح قناة السويس، الأمر الذي جعله مصدر اهتمام القوى الدولية على مر التاريخ، حيث يمثل اليمن البوابة الجنوبية لمدخل البحر الأحمر ويتحكم بالممر الذي يصله بالمحيط الهندي، وهو عبر منطقة خليج عدن يحت⁰ضناً كلاً من البحر الأحمر والمحيط الهندي من الخاصة، ويتحكم كذلك في طرق الملاحة البحرية المؤدية إلى آسيا، (سامي:ص79، 2016).⁽³⁾ كما أن اليمن ومساحته الجغرافية وكتلته البشرية يعد عمقاً وامتداداً أمنياً وسياسياً لدول الخليج وأي توتر أمني وعدم استقرار في اليمن يؤثر بالضرورة في أمن واستقرار دول الخليج. إلا أن موقع اليمن الاستراتيجي جعله ساحة صراع محلي ودولي وتشكل السعودية أبرز القوى المحلية الطامعة باليمن، وقد سعت منذ تأسيسها إلى اقتطاع اجزاء من الأراضي اليمنية الحدودية، وتقدر حدود اليمن مع السعودية بنحو ألفي كيلومتر، بينما تحد اليمن من جهة الشرق سلطنة عمان، وتشترك الدولتان بحدود يبلغ طولها 288 كيلومتراً (عاصم:ص2012، 44)⁽⁴⁾

أهمية موقع اليمن الجيوستراتيجية :

يتكون من العديد من الجهات التي تمتد، على مسافة وقدرها 2500 كم،
الأولى تطل على بحر العرب وخليج عدن جنوباً،
والثانية على البحر الأحمر غرباً.
والثالثة: انتشار جزره البحرية في مياهه الإقليمية على امتداد بحر العرب، وخليج عدن، والبحر

الأحمر. كجزيرة بريم المطلة على مضيق باب المندب، والذي زادت أهميته البحرية بعد إنشاء قناة السويس، حيث أصبح بدوره أحد أهم المضائق المائية العالمية، باعتباره يشكل «عنق الزجاجة» بالنسبة للبحر الأحمر، والمتحكم بالطرق التجارية بين الشرق والغرب.

أهمية البحر الأحمر:

يطلق اسم البحر الأحمر اليوم، على المسطح المائي الذي يفصل ما بين قارتي آسيا (من الشرق)، وأفريقيا (من الغرب)، وهو يربط ما بين المحيط الهندي وبحر العرب (من الجنوب) والبحر الأبيض المتوسط (من الشمال). كان هذا البحر معروفاً في التاريخ باسم «بحر القلزم»، أما شهرته بالبحر الأحمر فتعود إلى لون بعض الطحالب التي تنبت، وتنتشر على سواحلها، خلافاً للاعتقاد السائد الذي كان يعزى بسبب التسمية إلى كثرة الشعب المرجانية، التي تعطيها هذا اللون. كذلك كان يعرف بالبحر الجنوبي، وفق رأي المؤرخ اليوناني هيرودوت، لتمييزه عن البحر المتوسط الذي كان يعرف بالبحر الشمالي. كما أن بعض المؤرخين، والجغرافيين القدماء أطلقوا عليه اسم «بحر العرب»، أو «بحر مصر»، لأنه يشاطئ شرقاً وغرباً شعوباً، في أغليبتها عربية.

الموقع الجيوبوليتيكي يقع البحر الأحمر ما بين خطي الطول 32 و44 شرقي خط غرينيتش، وما بين خطي العرض 12 و30 شمالي خط الإستواء.

يتمدد هذا البحر بانحناء نحو الغرب، من الجنوب إلى الشمال على مسافة تقارب 1900 كلم، ويراوح عرضه ما بين 25 كلم عند مضيق باب المندب، و355 كلم ما بين إريتريا واليمن، وينتهي بخليجي العقبة، والسويس، وعبر قناة السويس إلى البحر الأبيض المتوسط. معدل عرضه حوالي 200 كلم، أقصى عمق له هو 2200م في الوسط، أما معدل العمق فيبلغ 200م فقط. تقدر مساحته بحوالي 438 ألف كلم². وتكمن الأهمية الجيوبوليتيكية للبحر الأحمر في مكونات وموارد الدول المشاطئة لمياهه، وهذه الدول هي من الشرق: اليمن، المملكة العربية السعودية. من الشمال الأردن، وفلسطين المحتلة وشبه جزيرة سيناء المصرية. أما من الغرب، فهي: جمهورية مصر العربية، جمهورية السودان، جمهورية إريتريا، دولة جيبوتي، الواقعة على مضيق باب المندب المدخل الجنوبي للبحر.

يحتوي هذا البحر على عدد كبير من الجزر الاستراتيجية، أهمها: جزيرة بريم، الواقعة في فم مضيق باب المندب، وجزر حنيش اليمنية.

أهمية البحر الأحمر البحر الأحمر اليوم مسرح تنافس دولي ما بين الدول المطلة عليه وما بين الدول الكبرى، فهو بقعة جيوسراتيجية بامتياز كونه يتوسط مناطق مصادر الطاقة في منطقة الشرق الأوسط والخليج العربي وأفريقيا الشرقية وهو معبر سهل وقصير واقتصادي ما بين هذه المصادر ودول الإستيراد وبخاصة دول الغرب. كما أنه ممر استراتيجي لحركة الأساطيل الحربية ما بين البحر المتوسط والمحيط الهندي وأفريقيا وصولاً حتى الصين واليابان والمحيط الهادئ. لذلك لم يعد من المستغرب أن يشهد هذا الحشد الهائل من حركة الأساطيل الحربية المتعددة الجنسيات والتي تتحرك وتنتشر فيه أو عبره إلى خليج عدن وبحر العرب وشواطئ الصومال وحتى المحيط الهندي. ولعل ما يحدث من مشاكل في بعض البلدان المطلة عليه ليس بعيداً من سياسات الدول الكبرى واستراتيجياتها لتأمين مواطني أقدام سياسية وعسكرية لها لضمان أمنها القومي ومواردها الضرورية، سواء أكان ذلك لاستمرار تطورها أم لاستمرار تفوقها. وبما أن منطقة الشرق

الأوسط والخليج وشرق أفريقيا تحتوي أكثر من ثلثي الإحتياط العالمي من مصادر الطاقة (نفط وغاز) وفي غياب بديل جاهز أو وشيك لهذه الطاقة، فإن الدول الكبرى تتنافس للوصول أو للاستيلاء على هذه الموارد وبأي ثمن. هذا الثمن تدفعه اليوم كما في أمس دول هذه المناطق وشعوبها: فوضى، وتخلّف، ودماء.⁽⁵⁾ تمتلك السعودية أطول الشواطئ على هذا البحر، تليها مصر، ثم إريتريا، والسودان، ثم اليمن، فدجيبوتي، أما الدولتان الباقيتان (فلسطين، والأردن)، فشواطئهما قصيرة نسبياً، ولكنهما تتمتعان بموقع إستراتيجي (ميناء إيلات، والعقبة، وطابا، في الشمال)، وتتمتع إريتريا ودجيبوتي واليمن في الجنوب، أيضاً بموقع استراتيجي على المضيق، الذي يتحكم بحركة الدخول إلى هذا البحر، باتجاه الشمال وقناة السويس ومنه إلى البحر المتوسط.

الأهمية الجيوستراتيجية:

تكمّن الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر في موقعه الجغرافي الوسيط، كرابط ما بين المحيط الهندي وبحر العرب من الجهة الجنوبية والبحر الأبيض المتوسط من الجهة الشمالية عبر قناة السويس التي شكلت منذ إنشائها بعداً استراتيجياً، لأنها ربطت الدول المشاطئة له بالبحر المتوسط وأوروبا والغرب عبر أقصر الطرق وسهلت حركة التجارة والانتقال ما بين هذه الدول وغيرها، وبالعكس. أما البعد الآخر للقناة، ففي كونها تشكل مع مضيق باب المندب في الجنوب، معبرين استراتيجيين متلازمين مهمين كَوّنا البعد الجيوستراتيجي للبحر الأحمر، كطريق آمن وقصير ما بين الشرق الأقصى والخليج العربي من جهة، وأوروبا والقارة الأميركية، من جهة أخرى. وهذه الطريق تختصر آلاف الكيلومترات أمام حركة الملاحة البحرية لنقل البضائع، والبترو، والغاز، بدلاً من الدوران حول القارة الأفريقية.

أهمية البحر الاحمر ومحدداته في ظل صراعات المنطقة على الرغم من الأهمية المتزايدة التي أعطيت لمنطقة البحر الاحمر في مرحلة ما بعد أحداث 11 سبتمبر ، ولا سيما الحملة التي تشنها الولايات المتحدة الأمريكية ضد ما تصفه بقوى الارهاب، فإن العلاقات الاقليمية من الوجهة الجيوبوليتيكية بين العالمين العربي والاسلامي - مثلت دائماً أحد المحاور الرئيسية التي يدور حولها البحر الاحمر بالنسبة الي كلا الجانبين ، إذ يمكن التعبير عن حقيقة هذه العلاقات الاقليمية في عدد من الابعاد الاساسية التي تعد في حالة الصداقة دوافع ومحفزات للتعاون ، وفي لحظة العداءة تتحول الي أداة ضاغطة قادرة على ان تهدد العديد من الكيانات العربية والاسلامية ، ومن ثم فهي تعد مسرحاً لتطبيق عنصر او مبدأ معين من مبادئ التعامل الحركي .

- العنصر الأول من عناصر التعامل : تفرضه اهمية البحر الاحمر ، حيث تستأثر اليمن وحدها بأكثر من 70 % من هذه المصادر ، وعليه فإن تلك الحقيقة تفرض ضرورة تأمين البحر الاحمر
- العنصر الثاني من عناصر التعامل : يفرضه وجود البحر الأحمر بوصفه ممرأً مائياً عالمياً ، وهو دائماً موضع اهتمام القوى الدولية ، ومن ثم فإنه يفرض التعاون العربي - الاسلامي من جهة شبه الجزيرة العربية من جهة أخرى .
- العنصر الثالث من عناصر التعامل : يتمثل في طبيعة الصراعات القائمة في منطقة البحر الاحمر بما في ذلك اليمن ، والتي تتعدى الاشكال المعتادة في الصراعات ، حيث أنها تدخل في إطار نمط الصراعات الاجتماعية الممتدة .

- العنصر الرابع من عناصر التعامل: يرتبط بمتغيرات النظام الدولي في مرحلة ما بعد الحرب الباردة ، وخاصة منذ أحداث 11 سبتمبر وتعاطم الدور الأمريكي في المنطقة ، والذي ارتبط بوجود إسرائيلي مكثف في كثير من دول البحر الأحمر ، وثمة عدة تساؤلات مشروعة تنبع من حقيقة التفاعلات الإقليمية الراهنة في منطقة البحر الأحمر ، والتي تحاول إعادة رسم الخريطة الجيوبوليتيكية للمنطقة ، بما يعيد ترتيب التوازن الإقليمي القلق الذي يحكم تفاعلات دول المنطقة منذ ان وضعت الحرب الباردة أوزارها .

أول هذه التساؤلات يرتبط بضرورة تحديد بؤر التوتر في هذه المنطقة ، والتي تصير في لحظة معينة مصدراً من مصادر تهديد الأمن القومي العربي والإسلامي . اما التساؤل الثاني فهو تجريبي ينبع من الخبرة المعاصرة في خلق بؤر للتوتر على أطراف العالمين العربي والإسلامي ، وفقاً لما هو متعارف عليه في فقه العلاقات الدولية باسم (مبدأ شد الاطراف) . ويتعلق التساؤل الثالث بإمكانات التعامل الحركي للعالمين العربي والإسلامي مع هذه البؤر ، ومدى تأثير بيئة التنافس العالمي والإقليمي في منطقة البحر الأحمر . وعليه فإن أبرز محددات الصراع في البحر الأحمر يتمثل في المحاور التالية:

أولاً: البحر الأحمر:

أن محاولة السيطرة على البحر الأحمر تعتبر من أهم الأهداف الاستراتيجية لإسرائيل ، والتي بدأت عام 1949 بعد تأسيس الوجود الإسرائيلي في خليج العقبة، وبهدف الاتصال مع العالم الخارجي عن طريق البحر الأحمر. ولتحقيق هذا الهدف، بدأت إسرائيل بتأسيس وجود لها على البحر الأحمر بغية استخدامه لتحقيق مصالحها العسكرية والاقتصادية والسياسية. وكانت الخطة التالية هي السيطرة على البحر الأحمر ذاته، فبدأت باحتلال الأراضي العربية في الجزء الشمالي، واحتلال الجزر الخاصة في اليمن ولأن إسرائيل تخشى فعلاً أن ينجح العرب في تحويل البحر الأحمر إلى بحيرة عربية. ومن ثم يفرضون حصاراً على السفن الإسرائيلية، خاصة أن هذه المخاوف كانت قد تصاعدت إبان قيام العرب بالفعل بإغلاق مضائق باب المندب وتيران في عامي 1967، 1973، على التوالي . . لذلك، يتسم البحر الأحمر، بأهمية حيوية واستراتيجية لإسرائيل. وعليه، فقد اتبعت إسرائيل - وما زالت - ثلاثة محاور متداخلة من العمل على تحقيق سيطرتها على البحر الأحمر:

1- تدعيم قواتها المسلحة،

2- إنشاء علاقات ودية سياسية ودبلوماسية مع دول الخليج

3- استغلال جزر البحر الأحمر في مشاريعها⁽⁶⁾ من هنا، وبسبب الرابطة العضوية بين ضرورة إنشاء «عمق استراتيجي» خاص بها في المنطقة، وبين القدرة على التوسع، باشرت إسرائيل جهوداً مكثفة لتعزيز علاقاتها مع الدول الخليجية ، ولاسيما الإمارات وبحكم ارتباط البحر الأحمر بالأمن الإسرائيلي، فإن الإسرائيليين يرغبون القيام بدور في حل قضايا البحر الأحمر، وبخاصة تلك التي تؤثر على حرية إسرائيل في الملاحة والمتاجرة والتعاون الاقتصادي مع العالم الخارجي. هذا بالإضافة إلى سعي إسرائيل المستمر نحو تحقيق مجموعة من الأهداف بما يتواءم مع استراتيجيتها في البحر الأحمر، أهمها: توسيع الوجود العسكري الإسرائيلي وترسيخه وتأمين مصالح إسرائيل بما يتيح لها إمكانات الهجوم المباشر على العرب في باب المندب.

. وكذلك، إيجاد « عمق استراتيجي » في البحر الأحمر يتيح لإسرائيل رصد أي نشاط عسكري عربي في المنطقة. أيضاً، ضمان الاتصال والأمن للخطوط البحرية العسكرية والمدنية الإسرائيلية بين المحيط الهندي والبحر المتوسط عن طريق البحر الأحمر.

لذلك يعد البحر الأحمر من أهم البحار في العالم، حيث يتميز بموقع جغرافي وإستراتيجي مهم، لأنه ملتقى قارات العالم القديم الثلاث، وهو حلقة وصل بين ثلاث مناطق إقليمية هي: الشرق الأوسط والقرن الأفريقي والمحيط الهندي ومنطقة الخليج. وتطل عليه ثمان دول منها ست دول عربية هي: السعودية ومصر والسودان والأردن واليمن وجيبوتي ودولتان غير عربيتان هما إسرائيل وإريتريا. وتقع أربع دول منها في قارة أفريقيا وهي: مصر والسودان وجيبوتي وإريتريا، والأربع الأخرى في آسيا هي السعودية والأردن واليمن وإسرائيل، أما عن أبعاد البحر الأحمر، فطوله 1900 كيلومتر وأقصى عرض له 204 كيلومتر وأقل عرض 19 كيلومتراً في باب المندب، ومتوسط العمق 419 متراً. أما امتداد طول الساحل على الجانبين فهو 4910.4 كيلومترات مقسمة كالتالي: نصيب السعودية 1890 كيلومتراً (33.9%) ومصر 1425 كيلومتراً (25.5%) إثيوبيا 1012 كيلومتراً (18.16%) والسودان 717 كيلومتراً (12.8%) اليمن 442 كيلومتراً (8.11%) جيبوتي 40 كيلومتراً (7.0%) إسرائيل 11.2 كيلومتراً (0.2%) الأردن 17 كيلومتراً (0.5%) مساحة سطحه 437 ألف كيلومتر مربع (عباس ص: 43، 2019)⁽⁷⁾ ويشكل البحر الأحمر أهمية إستراتيجية للأمن القومي العربي، فهو يعتبر قناة وصل بين البحار والمحيطات المفتوحة ومن هنا تزيد أهميته الإستراتيجية سواء من الناحية العسكرية أو الاقتصادية أو الأمنية. وهو الطريق الرئيسي الذي يمر من خلاله نفط الخليج العربي وإيران إلى الأسواق العالمية في أوروبا إذ تحتاج أوروبا إلى نقل 60% من احتياجاتها من الطاقة عبر البحر الأحمر وأيضاً نقل نحو 25% من احتياجات النفط للولايات المتحدة الأمريكية عبره، ووفقاً لرؤية الاستراتيجية الأمريكية تكمن أهمية البحر الأحمر في كونه يمثل نظاماً فرعياً من إقليم الشرق الأوسط المضطرب، وهو القوس الذي يضم الشرق الأوسط والقرن الأفريقي ومنطقة المحيط الهندي. ويوجد في هذا البحر العديد من الجزر والخلجان ذات الأهمية الإستراتيجية.

البحر الأحمر من مدخله الشمالي عند قناة السويس إلى مدخله الجنوبي عند باب المندب والقرن الأفريقي، ظل ولازال يلعب دوراً مركزياً ومحورياً في الصراع في هذه المنطقة الحيوية من العالم، وبات أي تهديد لهذا الممر المائي يمثل خطراً على للأمن والسلم الدوليين، بدرجة ترقى إلى مرتبة إعلان الحرب، والتحرك الحال للأساطيل البحرية الإيرانية والأمريكية والإسرائيلية في مياه البحر الأحمر، تكشف عن حقيقة أهمية البحر الأحمر الإستراتيجية. وترى نادية سعد الدين أن التغلغل الإسرائيلي في البحر الأحمر على وجه الخصوص يكتسب أهمية كبيرة لعدة عوامل منها:

- أ. بعض الدول تطل على البحر الأحمر
- ب. يتمتع بموقع إستراتيجي هام وهو يحتوي على عدة جزر ويزيد من الأهمية الإستراتيجية للبحر الأحمر وجود مضيق باب المندب في جنوبه، لأن من يسيطر على مضيق باب المندب يمكنه السيطرة على الملاحة في البحر الأحمر.
- ج. الموقع الهام للبحر الأحمر لأنه يحاذي الممرات البحرية الإستراتيجية مع ضرورة التنبه للمشروع الصهيوني الذي يسعى للهيمنة على المنطقة (سعد الدين ع: 292، 2015م).⁽⁸⁾

السواحل اليمنية:

منحت اليمن ثقل وحضور وإقامة علاقات تعاون مع بقية دول العالم.. وهناك سباق محموم بين قوى إقليمية ودولية، للسيطرة على سواحل اليمن والسيطرة على موانئه والاستحواذ على سواحله ومناطقه الحيوية، لأنه يشكل علامة فارقة في أهمية اليمن الاستراتيجية واستقراره مسألة لا تعني اليمن فحسب، وإنما دول الخليج وربما الدول العربية بصفة عامة.

السواحل اليمنية المطلة على البحر الأحمر، تكتسب أهمية قصوى عززت أهميتها مجموعة الجُزر الواقعة قبالة السواحل الأترتريا مثل جزيرة حنيش الكبرى والصغرى. وميون المشرفة على ممرات الملاحة الدولية والتي أنشأت عليها الإمارات قاعدة عسكرية. كما كان محل أطماع القوى الاستعمارية منذ القدم (مطهر:ص 18-2018)⁽⁹⁾

أهمية ميناء الحديدة الاستراتيجي:

تحتل محافظة الحديدة موقعاً جغرافياً متوسطاً من الجهة الغربية للبلا، على أراضٍ أغلبها سهلية صالحة زراعياً، بساحل طويل يمتد على الضفة الشرقية للبحر الأحمر بطول 300 كم، يبدأ من مديرية الحية شمالاً حتى مديرية الخوخة جنوباً، ويبلغ عدد سكانها 157,552 نسمة، محتلة الترتيب الثاني بعد محافظة تعز، وفقاً لنتائج التعداد السكاني لعام 2004. ويعد ميناء الحديدة ثاني ميناء يمني بعد ميناء عدن، وأحد أكبر الموانئ على البحر الأحمر، ويقع تقريباً، في منتصف الساحل اليمني المشاطئ له. ويتصل بمناطق انتظار السفن عبر قناة ملاحية طولها 11 ميلاً بحرياً، وعرضها 200 متر، ويمكنه استقبال السفن التي تصل حمولتها إلى 31000 طن، وغطاسها 9.75 أمتار، وطولها 200 متر، ويمر منه في الوقت الراهن أكثر من 70% من واردات الغذاء والمساعدات الإنسانية. لذلك يعد البوابة الجنوبية لمنطقة الشرق الأوسط، وهو أحد أكبر الموانئ على البحر الأحمر، ويتمتع بعدد من المزايا منها قربها من الخطوط الملاحية العالمي بالإضافة إلى أنه محمي من الظواهر الطبيعية كرياح والأمواج وتنتشر مقابل سواحل محافظة الحديدة أكثر من 40 جزيرة، أكبرها جزيرة كمران المأهولة بالسكان، وعلى بعد 100 ميل بحري من مضيق باب المندب يقع أرخبيل حُنيش، الذي تنتظم جزره قبالة سواحل مديرية الخوخة، ومن أبرزها: حنيش الكبرى، وحنيش الصغرى، وسيول حنيش، وكذا جزيرة زقر، التي يوجد فيها أعلى قمة جبلية في البحر الأحمر، بارتفاع يصل إلى 2047 قدماً (624 متراً) فوق مستوى سطح البحر، فيما يتفاوت بُعد كل منها عن ساحل محافظة الحديدة بين 20 إلى 45 ميلاً بحرياً. وتعد مدينة الحديدة المركز الإداري للمحافظة، ويقطنها نحو 400 ألف نسمة، وتتصل بالعاصمة (صنعاء) عبر طريق إسفلتية طولها 226 كم.

تبلغ مساحة الميناء الداخلية حوالي ثلاثة ملايين متر مربع، ويضم ثمانية أرصفة، إجمالي طولها 1461 متراً، وبغطاس 10 أمتار في حالة الجزر، إضافة إلى رصيفين آخرين في حوض الميناء، طولهما 250 متراً، تُفرغ فيهما شحنات ناقلات النفط ومشتقاته الأخرى، كما يتبع الميناء عدد آخر من الساحات الواسعة الواقعة إلى جانب مرفقه الرئيس. إلى جانب ذلك، يتمتع الميناء بعدد من المزايا البارزة، منها قربها من الخطوط الملاحية العالمية وعدم تعرضه للرياح الموسمية.

يتمتع بالحماية من الظواهر الطبيعية (أمواج، ورياح، وتيارات مائية) ويوفر هذه الحماية سائر طبيعي يعد امتداداً لأرضية الميناء، يسمى "لسان الكتيب"، الذي يلتف حول الجانب الغربي للميناء في

شكل نصف قوس باتجاه الشمال⁽¹¹⁾، ويبلغ طوله 6 أميال ومتوسط اتساعه 400 ياردة، وينتهي اللسان بنقطة تسمى "رأس الكتيب"، ويقع بين هذا الرأس والبر الرئيس في الناحية الأخرى، خور الكتيب، الذي يشكل نظاما مختلطا من البحيرات والشعاب المرجانية. كما يوجد في نهايته الشمالية حاجز ومرسى غير محمي، يتراوح عمقه بين أربع إلى خمس قامات. وقد تعرض ميناء الحديدية وهذا المرسى لعدد من هجمات طيران العدوان منذ بداية الحرب في مارس/آذار 2015، نجم عنها أضرار كثيرة في الوسائل والمعدات (مطهر: ص18'2017).⁽¹⁰⁾

مضيق باب المندب :

يحتل المرتبة الثالثة عالمياً بالأهمية بعد مضيقي ملقا وهرمز، ويمكن إعتبار مضيق باب المندب، (25 إلى 29 كلم، عرضاً) من أهم المعابر المائية، الضرورية لحركة التجارة ونقل الطاقة، في العالم، إذ تتحرك عبره حوالي 15 % من السفن العالمية ذهاباً وإياباً.

يقع المضيق ما بين سواحل اليمن من الشرق، ودجيوتي من الغرب، وتقع فيه جزيرة بريم اليمنية، والتي تقسمه إلى معبرين شرقي بعرض 3 كلم، قليل العمق (30متراً)، وغربي بعرض حوالي 22كلم، وبعمق حوالي 300متر، وهذا المعبر هو الأكثر اعتماداً لحركة السفن. ولا يمكن فصل هذا المضيق من الناحية الاستراتيجية عن خليج عدن واليمن وبحر العرب والصومال من جهتي الجنوب والشرق، وكذلك عن إثيوبيا وإريتريا من جهتي الشمال والغرب. إضافة الى امتلاك اليمن للعديد من الجزر ذات الموقع الهام والتي تضاعف من الأهمية الاستراتيجية لموقعه البحري، وبخاصة جزيرة سقطرى

مضيق باب المندب يمتد في المياه الإقليمية لثلاث دول هي اليمن وجيبوتي وإريتريا ويستمد أهميته من أنه المنفذ الوحيد المتحكم تماماً في البحر الأحمر من الناحيتين العسكرية والتجارية (المطهر: ص 29'2018 م)،⁽¹¹⁾

يمر عبر باب المندب يومياً، ما نسبته 4% من الطلب العالمي على النفط، وما يعادل نسبته أيضاً 10% من الشحنات التجارية العالمية. ما زاد في أهميته الاستراتيجية وقيمتة الاقتصادية. ليجعل منه ساحة صراع محلي وأقليمي ودولي، لأنه يجعل من الجهة المسيطرة عليه، لاعبا أساسيا في المنطقة والعالم، ويمنحها القدرة على التحكم بمدخل أحد أهم المعابر المائية العالمية». وبالتالي، فإن السيطرة على هذا الموقع الجغرافي، والتحكم بمضيق باب المندب يعد حاجة استراتيجية لدى الولايات المتحدة الأمريكية، وكذلك لدى القوى العالمية الكبرى الصاعدة وفي مقدمتها الصين وروسيا، إضافة الى حاجته الموضوعية للقوى الإقليمية الكبرى المتنافسة والراغبة في توسيع نفوذها الإقليمي لضمان أمنها الإقليمي والاستراتيجي، حيث توجد قواعد عسكرية من دول مختلفة في المنطقة بهدف حماية مصالحها الاستراتيجية اقتصاديا وعسكريا وسياسيا، إلى جانب انتشار واضح لأساطيل الدول العظمى والإقليمية والقوى الكبرى لمراقبة خليج عدن وحماية الممر المائي من عمليات القرصنة، فضلا عن تطورات الحرب في اليمن الذي يواجه صراعا وحربا تدور رحاها بين قوى محلية مدعومة بأخرى إقليمية ودولية. وبسبب هذا الموقع المهم فقد تركزت في باب المندب قواعد فرنسية وأميركية وقطع بحرية غربية متعددة لضمان أمن المضيق وتأمين سلامة العبور فيه وللتدخل في أي مسرح مجاور قد يهدد أمن المضيق والبحر الأحمر، وبخاصة عمليات القرصنة الصومالية.⁽¹²⁾ الساحل

اليمني الغربي

هذا الموقع الاستراتيجي يعتبر مصدر اهتمام القوى الدولية باليمن على مر التاريخ، حيث تمثل اليمن البوابة الجنوبية لمدخل البحر الأحمر، وتتحكم في الممر الذي يصله بالمحيط الهندي، وعبر منطقة خليج عدن تحتضن كلاً من البحر الأحمر والمحيط الهندي من الخاصرة، وتتحكم كذلك في طرق الملاحة البحرية المؤدية إلى آسيا، بالإضافة إلى ثقلها السكاني وتوجهاتها السياسية والاقتصادية والاجتماعية. كما تمثل اليمن العنصر الأساسي لأمن المنطقة واستقرارها، ويتمتع الساحل اليمني والجُزر اليمنية بأهمية إستراتيجية لعدة أسباب منها:

• الساحل اليمني هو الأقرب لممر الملاحة الدولية بخلاف كل السواحل التي تطل على الجُزر الجنوبي من البحر الأحمر، والذي يبلغ أقصى اتساع له حوالي 190 ميلاً عند مصوع على الساحل الإثري الأفريقي، وجيزان على الساحل الشرقي الآسيوي، بينما يبلغ أقل اتساع له نحو 40 ميلاً فقط عند مدينة عصب على الساحل الغربي، والمخا اليمنية على الساحل الآسيوي، ويعد مضيق باب المندب هو نقطة التحكم والخنق في الجنوب، والذي لا يزيد اتساعه عن 20 ميلاً تتولى فيه جزيرة (بريم) تقسيم البحر الأحمر بشكل يعوق الملاحة الانسيابية، فالجزيرة تقسمه إلى شطرين، أحدهما بالغ الضيق، وهو الممر الشرقي بعرض أقل من ميل، والآخر في الغرب بعرض يصل إلى 16 ميلاً، تنتشر فيه الجزر الصغيرة والشعاب المرجانية، التي تزيد بالطبع من وعورة الملاحة، وبالرغم من أن عمق هذا الممر في معظم مياهه يصل إلى 990 قدماً، فإن هذا العمق في الممر الشرقي يقل حتى يصل في بعض أجزائه إلى نحو 85 قدماً وهكذا تبدو أهمية نقاط التحكم الإستراتيجي الشمالية عند السويس وتيران، والجنوبية عند باب المندب، في خنق الملاحة المدنية والعسكرية على السواء في البحر الأحمر، ولذلك دار الصراع دائماً حول نقاط التحكم هذه، سواء كان صراعاً دولياً أو محلياً.

جزيرة ميون أو جزيرة بريم:

هي جزيرة بركانية في مدخل مضيق باب المندب، تتبع الجمهورية اليمنية، وتبلغ مساحتها 13 كم² وترتفع إلى منسوب 65م، وإدارياً تعتبر إحدى العزل التابعة لمديرية ذباب بمحافظة تعز ويبلغ تعداد سكانها 221 نسمة حسب التعداد السكاني في اليمن.

كما تحتل جزيرة ميون أهمية إستراتيجية من الناحية العسكرية والاقتصادية فهي الجزيرة التي تقع في قلب مضيق باب المندب ويعول عليها أن تكون الدعامة الرئيسية للجسر المزمع إقامته ليربط مدينة النور على البر اليمني بالساحل الجيبوتي، هذا المشروع الكبير الذي تحدث عنه ضابط المخابرات السعودي في ملتقى دغوس واشترط لتنفيذه التطبيع مع إسرائيل (الشرجي: ص4، 2018)،⁽¹³⁾

تداعيات الصراع على البحر الأحمر يمتاز البحر الأحمر بأنه من أكثر بحار العالم ملوحة، (40) إلى 50 بالألف)، لقلة الأنهار التي تصب فيه، وهو من أكثرها غنى بالكائنات والأعشاب البحرية والشعب المرجانية، كذلك أكثرها غنى بالمناظر الطبيعية الخلابة، وأسماكه النادرة تشكل مطلباً لهواة الغطس والسباحة، كما أن حرارة الماء الدافئة فيه طوال أيام السنة، تجعل منه موقعاً سياحياً ممتازاً، في معظم شواطئه. لا تكمن أهمية البحر الأحمر بذاته فقط بل بموقعه وموارد الدول المشاطئة له، من اليمن ومصر

إلى السعودية والسودان، فهذه الدول تمتلك كميات ضخمة من النفط والغاز وعلى سواحلها تقوم الأنابيب والمحطات والمرافئ لتصدير هذه المواد الضرورية إلى الدول شرقاً وغرباً: من اليابان والصين وحتى أوروبا والقارة الأميركية. لذلك تعتبر هذه الدول أن موارد الطاقة الموجودة في هذه المنطقة من العالم (حوالي 60 % من الإحتياطي العالمي)، والضرورية جداً لتقدمها وصناعاتها ورخاء شعوبها وأمنها القومي، لا يمكن أن تترك للصدفة، أو عرضة لمخاطر محلية أو دولية تمنع وصولها إليها بأسرع الطرق وأقلها كلفة.⁽¹⁴⁾ لم يكن البحر الأحمر طوال تاريخه خارج صراع الدول الموجودة على ضفافه أو صراع الأباطوريات التي احتلت هذه المنطقة.

شكل البحر الأحمر عنصراً مهماً في حركة التجارة والحروب ما بين القوى المتصارعة للسيطرة على حركة التجارة ما بين الشرق والغرب.

كذلك لا يمكن استبعاد الصراع الأميري الإسرائيلي -السوفييتي على هذا البحر ودوله عن هذه الصورة طوال مرحلة الحرب الباردة بينهما (1945-1991).⁽¹⁵⁾ الأطماع الاستعمارية على باب المندب:

أن موقع اليمن الجغرافي المهم والاستراتيجي جعل منه مطمعاً للقوى الاستعمارية وبات اليوم ساحة صراع محلي ودولي، ويجعل من الجهة المسيطرة عليه لاعباً أساسياً في المنطقة، ويعطيه القدرة على التحكم بمدخل أحد أهم المعابر المائية في العالم، إن مسار تطور الصراع الراهن في اليمن وعليه، ومن ثم حسمه، سيسهم بشكل فاعل في التشكل الجديد للنظام الدولي الراهن الآخذ في التحول» ويؤهل اليمن للقيام بدور إقليمي فاعل في سبيل حماية الأمن والاستقرار والنمو لمنطقة الجزيرة والخليج.

سعت « إسرائيل » منذ احتلالها أرض فلسطين العربية وإنشاء الكيان الصهيوني إلى أن يكون لها موطئ قدم على شاطئ البحر الأحمر، ولذلك عمدت إلى احتلال قرية «أم الرشراش» المصرية، الواقعة على خليج العقبة وإبادة من كان فيها (10 مارس 1949) وذلك بعيد انتهاء الحرب العربية الإسرائيلية، وأقامت مكانها مدينة وميناء أطلقت عليها إسم «إيلات». وهكذا حجزت مقعداً لها للتدخل في شؤون البحر الأحمر ودوله منذ تلك الفترة، واصبحت أحد اللاعبين الاستراتيجيين الأساسيين فيه لإسرائيل مأرب من السيطرة على باب المندب من جهة اليمن نظراً لأن اليمن هو البلد الوحيد الذي يملك الحق في التحكم والسيطرة على الممر الدولي، ولهذا فقد سعت إسرائيل إلى المشاركة ضمن عمليات التحالف العسكرية عبر تقديم معلومات عسكرية تتعلق باليمن كما شاركت بمستشارين عسكريين وفقاً لتسريبات نشرتها وسائل إعلام إسرائيلية معارضة، وركزت إسرائيل في نظرية أمنها القومي على البحر الأحمر على الرغم من قصر ساحلها عليه والذي يبلغ طوله سبعة أميال، وقد ركزت جهودها باعتباره من مقتضيات أمنها القومي بوصفه يقع ضمن اتجاهها الإستراتيجي الجنوبي، وخططت إسرائيل منذ نشأتها للسيطرة على البحر الأحمر بجميع منافذه وإقامة ما يسمى بإسرائيل الكبرى الممتدة بحسب زعمهم من النيل إلى الفرات. وفي إطار المنظور الإسرائيلي قال كانستون، قائد البحرية الصهيونية: «نحن نملك أسطولاً بحرياً يعمل في جميع موانئ العالم وسيرتفع عدده في عام 1956. ولهذا فعلينا أن نعد العدة لمستقبل تستطيع فيه أساطيلنا البحرية والبحرية أن تحطم الحصار المفروض علينا وأن نفرض الحصار بدورنا على بعض الدول العربية بشكل أقوى

مما فرضوه علينا. أي باختصار، مطلوب منا أن تكون لدينا خطة نستطيع عن طريقها أن نحول البحر الأحمر إلى بحيرة يهودية بالتدريج» (عاصم: ص 23، 2012) ⁽¹⁶⁾.

من هنا كانت السيطرة على البحر الأحمر هدفاً للسياسة الصهيونية. وفي عامي 77 و 78م انتهكت إسرائيل الأجواء اليمنية ورُصدت طلعات جوية للطيران الحربي الإسرائيلي فوق المياه الإقليمية اليمنية والسواحل الغربية، وتقدمت اليمن حينها بشكاوى احتجاجية للأمم المتحدة ضد الكيان الصهيوني، وفي ديسمبر 95م هاجمت قطع بحرية أرتيريا الحامية العسكرية لجزيرة حنيش اليمنية وقامت باحتلالها بدفع ودعم إسرائيلي، وتم الكشف فيما بعد أن الوفد الأريتيري كان يتلقى تعليمات مسبقة من تل أبيب بعدم التفاوض. وعقب احتلال الجزيرة شهدت منطقة جنوب البحر الأحمر نشاطاً عسكرياً لإسرائيل والولايات المتحدة بالإضافة إلى مناورة عسكرية بحرية أمريكية أرتيريا كما أن احتلال جزيرة حنيش أعقبها بفترة وجيزة زيارة للرئيس الإريتيري أسياي أفورقي إلى تل أبيب وعقد مع الإسرائيليين صفقة شراء أسلحة وتزويد جيشه بمروحيات وقطع عسكرية وتدريب 4 آلاف جندي، وقد أشارت التقرير الصادر عن اللجنة التابعة للجامعة العربية في نوفمبر 1995م إلى وجود اتصالات إسرائيلية إرتيريا حول جزيرة حنيش اليمنية بهدف إنشاء محطة مراقبة لاسلكية فيها لمراقبة السفن في الممر الدولي، ووصفوها بـ «الجزيرة الاستراتيجية» (سامي: ص 87، 2016) ⁽¹⁷⁾.

- وبعد أحداث الحادي عشر من أيلول سبتمبر 2001، عززت الولايات المتحدة الأمريكية بثقلها في منطقة البحر الأحمر بحجة حماية طرق الملاحة الدولية في إطار حملتها الدولية على ما يعرف بالإرهاب، ويمكن القول إن إسرائيل هي المستفيد الأول من ذلك حيث ألقت بكل ثقلها في ما يسمى «الحرب ضد الإرهاب» وأصبح هناك تمركز إسرائيلي إلى جانب التمرکز الأمريكي في أرض الصومال وجيبوتي، وخصوصاً بعد تفجير الفندق المملوك لإسرائيل في بومباسا في كينيا، مما أعطى لإسرائيل الذريعة في البقاء في البحر الأحمر والقرن الأفريقي، واستفادت إسرائيل وأمريكا من توظيف كل التجهيزات المستحدثة بحجة مواجهة الإرهاب، وما الخط الساحلي -الممتد من ميدي إلى المخا- الذي نفذ في اليمن بعيداً عن المدن والقرى الساحلية إلا ليسهل انتشار أي قوى غازية من البحر وقد بات اليوم مسرح لما يسمى بمعركة الساحل الغربي.
- وفي مارس (2015) سارعت القوات الأمريكية وقبلها الإماراتية إلى التواجد العسكري في الجزر اليمنية أبرزها أرخبيل حنيش وميون «بريم» المشرفة على ممرات الملاحة الدولية والتي أنشأت عليها الإمارات قاعدة عسكرية، وجزيرة زقر والتي تخضع حالياً لإدارة دول التحالف بموافقة من حكومة ما يعرف بالشرعية، ومع وجود تقارب كبير جداً بين أبوظبي وتل أبيب بات من الواضح أن سيطرة الإمارات على جزيرة ميون المتحكممة بباب المندب جاء بدافع ورغبة إسرائيلية وأمريكية بحتة، لإعادة الأطماع الإسرائيلية في احتلال الجزر اليمنية في البحر الأحمر منذ عهد الرئيس الحمدي في سبعينيات القرن الماضي. (الشرجي: ص 33، 2018) ⁽¹⁸⁾ وجزء كبير من الحرب الأخيرة على اليمن سببه السيطرة على باب المندب وهو الممر الدولي الأهم في العالم، ولم يعد خافياً أن سعي الإمارات على السيطرة على السواحل والجزر اليمنية هو بضوء أخضر من الولايات المتحدة وإسرائيل وبريطانيا لتعزيز سيطرتهم على باب المندب والتحكم به كلياً ونزع السيادة اليمنية من على هذا الممر وهو الأمر الذي لم يتمكن

أحد من انتزاعه على مر العصور منذ الغزو الروماني لليمن قبل الميلاد حتى الاحتلال البريطاني لجنوب اليمن نهاية القرن الثامن عشر وحتى منتصف القرن العشرين الميلادي.

الولايات المتحدة الأمريكية :

بنت أكبر قاعدة عسكرية لها في إفريقيا، وذلك في «معسكر ليمونيه» بدولة جيبوتي، والتي يتمركز فيها نحو ستة ألف جندي أمريكي نجد الشعب الجيبوتي لا يعيش ولا يتحرك الا بحدود 20% من مساحة جمهورية جيبوتي وقابلة مستقبلا للنقصان حيث نجد ان 80% من مساحة جيبوتي أصبحت مؤجرة لدول متسلطة لها مطامع استعمارية و آخر دولة استأجرت ارض جيبوتي هي السعودية بعد ان حدث تنافس بينها وبين الامارات على مساحة في جيبوتي وفازت السعودية في اخذها ومعروف ان هذه المساحة هي لأمريكا كذلك الامارات استأجرت من الاراضي الارتيريا وايضا ليس لها بل لأمريكا ولكن فقط لذر الرماد على العيون ، كل هذه المطامع تصب في اتجاه اليمن

فرنسا : تحتفظ بقاعدة عسكرية في جيبوتي منذ العهد الاستعماري ولديها ما يقارب ألفي جندي فرنسي اليابان : لديها قاعدة عسكرية في جيبوتي منذ عام 2011 م
الصين : سعت لعقد اتفاقية لبناء قاعدة عسكرية في جيبوتي

هذا التنافس المحموم عالميا على النفوذ، نجد ان السعودية والامارات تحاولان عبر تحركاتهما مع ارتيريا وجيبوتي إلى بناء قواعد عسكرية وبات بذلك السباق محموما على البحر الأحمر الذي يعتبر ممرا لنحو 3.3 ملايين برميل من النفط يوميا، كما أنه يشكل المعبر الرئيس للتجارة بين دول شرق آسيا، ولا سيما الصين والهند واليابان مع أوروبا. وبذلك اشتد الصراع على باب المندب لأن 30% من التبادل التجاري العالمي يمر منه .
في هذا الإطار وأمام مساعي العدوان السعودي الأمريكي يظهر اهداف العدوان من بناء قواعد بحرية في كل من جزيرتي سقطره وميون اليمينيتان عدا عن سيطرة باب المندب التي تحاول السعودية وواشنطن تصديرها لإخفاء نواياها الحقيقية وراء العدوان على اليمن.

جزيرة سقطره اليمنية ؟:

جزيرة سقطرى وتمتعها بالموقع الاستراتيجي كونها نقطة التقاء المحيط الهندي مع كل من بحرال العرب مع باب المندب قبالة شاطئ المكلا جنوب اليمن وشواطئ الصومال ،مما يضيف عليها أهمية استراتيجية بحرية لاتتوفر لكثير من الجزر المجاورة لها في تلك المنطقة واصبحت سقطرى محل أطماع المشروع الأمريكي الصهيوني في المنطقة. وتشير العقيدة العسكرية الأمريكية انه (من يسيطر على جزيرة سقطرى يحكم قبضته بصورة كبيرة على البحار السبع الرئيسية في العالم)

ففي عام 1893 احتلت القوات البريطانية أرخبيل سقطرى لضمان تجارتها حول العالم واحتلتها البرتغاليون في عام 1507 لاستمرار نفوذهم البحري في المحيط الهندي وشرق آسيا بعد اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح .و حاليا لم يجد الامريكان أنسب من دولة الامارات لتنفيذ مشاريعهم ومخططاتهم في احتلال سقطره اليمنية لتوهم العالم أن الإمارات هي الطامعة في موقع سقطرى فسيطرتها على جزيرة سقطرى والمشاركة في تغيير ملامحها والاستيلاء على اراضي السوقطريين ومعاملتهم بإمتهان باعتبار انها أصبحت تحت ملكيتهم بعد أن أعلنت الامارات أن هادي قد منحها لهم لمدة 99عام ودون مقابل وكأنه يمنح أرض هي من ملكه الخاص .

إن تأمين البحر الأحمر يعتبر أمراً حيوياً بالنسبة إلى الاستراتيجية العربية لمواجهة الأطماع الإسرائيلية في المنطقة. ولنتذكر في هذا الصدد الدور الهام الذي قام به إغلاق باب المندب في جنوب البحر الأحمر الذي قامت به القوات المصرية خلال حرب أكتوبر 1973م ضد إسرائيل. وبما أن البحر الأحمر هو المنفذ الوحيد المؤدي إلى إيلات الميناء الإسرائيلي؛ فدائماً ما يهدف المحور الغربي إلى تأمين الملاحة الغربية والإسرائيلية فيه، وينتج عن ذلك الرغبة الدائمة في تحييده والوقوف ضد فكرة تحويله إلى بحيرة عربية، كما يهدف أيضاً إلى تدويل باب المندب أو على الأقل تحييده. وهذا بالطبع يعمل على تهديد مصالح دول الخليج العربي. وأياً كان الأمر، فإن على السياسات العربية أن تتعامل مع دول المنطقة التي سوف تتمخض عنها أي مشروعات مستقبلية على أساس التعاون السياسي والاقتصادي بما يحقق المصالح المشتركة للأطراف كافة. (هلال ، ص 98. 1979م)⁽¹⁹⁾

النتائج :

القرن الواحد والعشرين ، دخل على العالم بملفات متخمة سبق ان تم التغير فيها من قبل ولائك المتربصون من اصحاب الفكر الصهيوني الماسوني العالمي ليس للجزيرة العربية ولا لليمن بل للعالم كله . وشكلت القوى الامبريالية الامريكية تحالفاً لتنفيذ أهدافها وتحت مسمى التحالف العربي، وبتمويل سعودي إماراتي، وبدلاً من أن تقف هاتين الدولتين إلى جانب اليمن ومساعدته على تجاوز ازمته ليتعافى ويقوم بدوره الاقليمي الفعال سعت السعودية والامارات إلى تفتيت اليمن والسيطرة عليه وفقاً لمخاوفها الأمنية من إيران، أن هاتين الدولتين وأن كانت تدرك تماماً أن اليمن يشكل عمق استراتيجي وحزام أمن الخليج ما يحدث الان من تجميع للقوات البحرية وانشاء القواعد العسكرية وتجميع القطع البحرية في ضفاف البحر العربي والبحر الاحمر ، وفي الجزر او في الشواطئ ، ماهو الا مخطط صهيوني معمول بدقة متناهية ، فالصهاينة (لأبومنون بالصدفة) وهذه قاعدة عامة يعرفها القاضي والداني كما إن البحر الاحمر في تاريخنا الحاضر يتم اعداده لهدف كبير سوف ينتج عنه افتعال (مايسمى بالحرب العالمية الكبرى او الحرب الكونية) هكذا خطط له ، وسوف تحدث اضخم معركة بحرية عرفها التاريخ منذو ان خلق الله الارض ، في مساحة لاتتعدى مساحة لبنان وهي مضيق باب المندب

ما أبدته بعض الزعامات العربية من الموافقة على تنازلهم عن تلك الجزر يعني مزيد من التوسع والسيطرة الأمريكية الصهيونية ، وهذا ما يؤكد أن اسرائيل تشتري ولاءات الأنظمة العربية خدمة لمصالحها العامة والخاصة وهذا يؤكد أن النظام السعودي والمصري والتركي ماهم إلا أدوات وغطاء لتمرير ما يطمح إليه الكيان الصهيوني في السيطرة على كل المنافذ البحرية في البحر الأحمر ليكون هو القوة الفاعلة والمتحكمة في أهم المواقع الاستراتيجية في العالم ويحقق كل طموحاته الجنوبية التي لا تنتهي.

الامارات مجرد أداة للمشروع الأمريكي الصهيوني وأن التمويل في بناء القواعد العسكرية الأمريكية والاسرائيلية هو تمويل خليجي اماراتي لكن الأمر والناهي والمتواجد على أرض الواقع هم الجنود الأمريكيين والإسرائيليين والضباط الاماراتيون مجرد عبيد لأسيادهم وعليهم تنفيذ أوامر سيدهم الأمريكي. وما مشاركة السعودية والامارات في حرب تدميرية على الشعب اليمني واحتلال أراضيه ليس إلا من باب خدمة المصالح الأمريكية الاسرائيلية في المنطقة وتنفيذا للضغوطات المفروضة عليهم

ما يحدث في اليمن من قتل وتدمير هو جزء من هذا المخطط الكهنوتي الصهيوني السعودي ولكن يجب ان يعرف الجميع بما فيهم قوى الاستعمار العالمي (ان البحر الاحمر سيتحول الى مقبرة للغزاة) فالوجود

الأمريكي والإسرائيلي المكثف سوف يلقي بظلال سلبية على منظومة التوازن الاقليمي في البحر الأحمر وعلى حقيقة التعاملات الحركية العربية والافريقية عموماً ، كما ان بروز الدور الأمريكي والإسرائيلي في منطقة الشرق الاوسط ، اذ لم يعد التأثير الصهيوني على السياسة الامريكية قاصراً على القضية الفلسطينية وإنما تجاوزها ليشمل على مناطق اخرى من العالم

التوصيات:

توصي الباحثة

اعادة ترتيب خريطة التوازنات الاقليمية في البحر الاحمر بما لا يخدم مصالح الولايات المتحدة واسرائيل أو الدول الاستعمارية .

ينبغي أن تتعامل النظم العربية والاقليمية مع محركات الصراع في البحر الأحمر في ضوء المشروعية القانونية

أي تسوية سلمية محتملة يجب أن تقبلها أطراف الصراع الفاعلة، والاعتراف بعدد من الاعتبارات التي ينبغي أخذها في الحسبان.

عدم التلويح باستخدام القوة عند الحديث عن مشكلة باب المندب، البحر الأحمر ليس شأنًا يمينياً فحسب، وإنما هو قضية تشمل دول البحر الأحمر كافة، وأي سياسة سليمة ينبغي أن تشمل كل الدول المشتركة في البحر الأحمر.

Summary

Yemen has an important strategic location since years ago, and a communication station between the civilization of Mesopotamia and the civilization of the Nile Countries, and Yemen overlooks the Bab al-Mandab Strait, one of the most important water straits in the world, which controls the trade routes between the East and the West and has very large oil and gas reserves, and the huge reserves it stores Oil has made it a target of the struggle for influence, especially after Netanyahu announced his concern over the Yemeni people's control of the ports of the Yemeni western coast.

The Red Sea is one of the most important seas in the world, as it is characterized by an important geographic and strategic location, because it is the meeting point of the three continents of the ancient world, and it is a link between three regional regions and overlooked by eight countries, including six Arab countries: Saudi Arabia, Egypt, Sudan, Jordan, Yemen, Djibouti and two non-Arab countries Israel and Eritrea. ,

Yemen accounts for more than 70% in the Red Sea as a global waterway, and it is always the focus of international powers, because it is linked to the international system variables in the post-Cold War era, so the attempt to control the Red Sea is considered one of the most important strategic goals of Israel. To achieve control of the Red Sea:

- 1- Supporting its armed forces,

2- Establishing friendly political and diplomatic relations with the Gulf states

3- Exploiting the Red Sea islands in its projects

It worked to expand and consolidate the Israeli military presence and secure Israel's interests in a way that would allow it to directly attack the Arabs at Bab al-Mandab. Likewise, creating a "strategic depth" in the Red Sea would allow Israel to monitor any Arab military activity in the region. Also, ensuring communication and security for the Israeli military and civilian sea lines between the Indian Ocean and the Mediterranean Sea via the Red Sea

The Yemeni coasts overlooking the Red Sea are of utmost importance, the importance of which is reinforced by the group of islands located off the coast of Eritrea, such as the island of Hanish Al-Kubra and Hanish Al-Soghra, and Mion, which oversees international shipping lanes, on which the UAE has established a military base.

The port of Hodeidah is the second Yemeni port after the port of Aden, and one of the largest ports on the Red Sea, and it has a number of advantages, including its proximity to the global shipping lines in addition to being protected from natural phenomena such as winds and waves

And spread off the coast of Al-Hudaydah governorate more than 40 islands, the largest of which is the inhabited island of Kamran, and the Hanish archipelago, whose islands are organized off the coasts of the Khokha District, and the most prominent of which are: Hanish Al-Kubra, Hanish Al-Soghra, Seoul Hanish, as well as Zuqar Island, which has the highest mountain peak in The Red Sea

Bab al-Mandab Strait

It is ranked third in the world and one of the most important water crossings necessary for the movement of trade and energy transport in the world, as about 15% of global ships move back and forth through it, and 4% of the global demand for oil passes through it daily, and of global commercial shipments. . What increased in its strategic importance and economic value. To make it an arena for local, regional and international conflict.

Mayyun Island or Brim Island, and it occupies strategic importance from a military and economic point of view, as it is the island that is located in the heart of the Bab al-Mandab Strait and is counted on to be the main pillar of the bridge to be built to connect the city of light on the Yemeni mainland with the Djiboutian coast, this great project

that the Saudi intelligence officer spoke about At the Daghou meeting place, and its implementation was conditional on normalization with Israel. Colonial ambitions Israel.

Since its inception, Israel planned to control the Red Sea with all its ports and establish what is called Greater Israel, which, according to their claim, extended from the Nile to the Euphrates.

Control of the Red Sea was a goal of Zionist policy. In the years 77 and 78 AD, Israel violated the Yemeni airspace, and overflights by Israeli warplanes were monitored over Yemeni territorial waters and western coasts, and Yemen at that time submitted protest complaints to the United Nations against the Zionist entity.

In December 1995, the Eritrean naval vessels attacked the military garrison of the Yemeni island of Hanish and occupied it with Israeli payment and support. It was later revealed that the Eritrean delegation was receiving prior instructions from Tel Aviv not to negotiate. After the occupation of the island, the southern Red Sea region witnessed military activities by Israel and the United States, in addition to an American naval military maneuver

Israel sought to participate in the coalition military operations by providing military information related to Yemen, and Israel focused its efforts on the grounds that it is a requirement of its national security, as it falls within its southern strategic direction.

After the events of September 11, 2001, the United States of America strengthened its weight in the Red Sea region under the pretext of protecting international shipping routes as part of its international campaign against what is known as terrorism.

And in March (2015), the American forces and before that the UAE rushed to the military presence on the Yemeni islands, most notably the Hanish archipelago and Mayyun, which overlooks the international shipping lanes, on which the UAE has established a military base, and Zuqar Island, which is currently under the administration of the coalition countries with the approval of the government of what is known as legitimacy. With a very close rapprochement between Abu Dhabi and Tel Aviv, it became clear that the UAE's control of Mayon Island, which controls Bab al-Mandab, was driven by a purely Israeli and American desire to restore Israeli ambitions to occupy the Yemeni islands in the Red Sea since the 1970s.

Saudi Arabia and the UAE are trying, through their movements with Eritrea and Djibouti, to build military bases

And thus, the race has become frenzied on the Red Sea, which is a conduit for about 3.3 million barrels of oil per day, and it is the main crossing for trade between East Asian countries, especially China, India and Japan, with Europe. Thus, the conflict over Bab al-Mandab intensified because 30% of global trade exchange passes through it

Yemeni Socotra island?

Socotra Island is the meeting point of the Indian Ocean with both the Arabian Sea with off the coast of Mukalla in southern Yemen and the shores of Somalia, which gives it a strategic maritime importance that is not available to many of its neighboring islands in that region, and Socotra has become the object of the ambitions of the American-Zionist project in the region.

(Whoever controls Socotra Island greatly controls the seven major seas in the world)

In 1893, British forces occupied the Socotra archipelago to ensure its trade around the world, and the Portuguese occupied it in 1507 to continue their maritime influence in the Indian Ocean and East Asia after the discovery of the Cape of Good Hope.

Currently, the Americans did not find more suitable than the state of the Emirates to implement their projects and plans in the occupation of Socotra in Yemen, because the world had the illusion that the UAE is the greedy one in the Socotra site, so it controlled the island of Socotra and quickly changed its features and seized the lands of the Socotrians and treated them with an abuse as it became under their ownership after the UAE announced that Hadi had gave it to them for 99 years, free of charge, as he was giving them island from his own.

Securing the Red Sea is vital to the Arab strategy to confront Israeli ambitions in the region. In this regard, let us remember the important role played by the closure of Bab al-Mandab in the south of the Red Sea, which the Egyptian forces played during the October 1973 war against Israel. And since the Red Sea is the only port leading to Eilat, the Israeli port; The western axis always aims to secure western and Israeli navigation in it, and this results in the constant desire to neutralize it and to stand against the idea of turning it into an Arab lake, as it also aims to internationalize Bab al-Mandab or at least neutralize it. This, of course, threatens the interests of the Arab Gulf states.

Acknowledgment of a number of considerations that should be taken into account, including

Not to brandish the use of force when talking about the Bab al-Mandab problem

The Red Sea is not a Yemeni affair, but it is an issue that includes all the Red Sea countries, and any sound policy should include all the countries participating in the Red Sea.

المصادر والمراجع:

- (1) سامي عبد العزيز عثمان ، أمن البحر الأحمر أبعاد ومخاطر، دار الكتب المصرية القاهرة 2016
- (2) برقية سرية للسفير الأمريكي السابق لدى اليمن ستيفن سيش عام 2008 نشرها موقع «ويكي ليكس»
- (3) سامي عبد العزيز عثمان ، أمن البحر الأحمر أبعاد ومخاطر، دار الكتب المصرية القاهرة 2016.
- (4) عاصم فتح الرحمن أحمد الحاج أهمية البحر الأحمر الاستراتيجية في ظل المتغيرات الدولية. (رؤية استراتيجية) 2012.
- (5) www.arabgeographers.net/vb/showthread.
- (6) التقرير الاستراتيجي للبحر الأحمر 2010م، (القاهرة: مركز الدراسات السياسية والاستراتيجية
- (7) علي عباس ، أهمية الموقع الجغرافي، للشعب اليمني ، جامعة دمشق ، 2019
- (8) نادية سعد الدين ، دراسة بعنوان: «التغلغل الاسرائيلي في ألبهر الأحمر » مجلة المستقبل العربي ، العدد 292 ، يونيو 2015م.
- (9) نجيبة محمد مطهر،دروس من حرب الساحل الغربي،مكتبة الجيل ،صنعاء 2018م
- (10) نجيبة محمد مطهر،تحقيق الوحدة الاسلامية لمواجهة المخططات الصهيونية والامريكية صنعاء 2017
- (11) المطهر،دروس من حرب الساحل الغربي مرجع سابق ص 29
- (12) [cia factbook-red sea](http://ciafactbook-redsea) .
- (13) ادريس الشرجبي الاهمية الاستراتيجية والجيوسياسية للساحل اليمني صنعاء 2018
- (14) www.redsea.gov.eg.
- (15) [www.google.com-wikipediaRed sea](http://www.google.com-wikipediaRed%20sea).
- (16) عاصم فتح الرحمن احمد ،اهمية البحر الاحمر في ظل المتغيرات ،رؤية استراتيجية ،2012
- (17) سامي عبدالعزيز عثمان ،امن البحر الاحمر أبعاد ومخاطر،دار الكتب المصرية ،القاهرة 2016
- (18) الشرجبي ،مرجع سابق ص 66
- (19) علي الدين هلال ،«الأمن العربي والصراع الاستراتيجي في منطقة البحر الأحمر»، العدد رقم 9، سبتمبر 1979م، ص 98.

ماهية عقد النقل البحري (دراسة قانونية تحليلية)

السلطة القضائية - الخرطوم - السودان

د. سارة عطا المنان الزبير محمد

مستخلص:

تناولت الدراسة عقود التجارة الدولية (International Trade Contracts) وهي عقود تتجاوز حدود الدولة الواحدة ويكون طرفيها من جنسيات مختلفة وقد نصت عليها المادة (8) من اتفاقية فيينا للبيع الدولي وذلك حتى ترسي قواعد دولية موحدة للعقد الدولي لتوحيد قانون التجارة الدولية. ولما كانت التجارة الدولية تقوم معظمها على النقل البحري الدولي والنقل متعدد الوسائط فإن ورقة البحث (research Paper) هذه سوف نوضح فيها ماهية النقل البحري الدولي، وقد تم تقسيمها إلى: عقد النقل البحري بدءاً من اتفاقية بروكسل لسنة 1924م، والنقل الدولي المتعدد الوسائط، والتزامات الناقل في قانون نقل البضائع بالبحر السوداني لعام 1950م وتطبيقاته القضائية والقانون اللاحق له وهو قانون النقل البحري السوداني لسنة 2010م. ومن خلال هذا البحث سيتم توضيح ومعرفة ماهية عقد النقل البحري الدولي (International Trade Contracts) والظروف الطارئة التي تؤدي لعدم مقدرة أطراف هذا النوع من النقل في الوفاء بالالتزامات التي عليه القيام بها وكيفية معالجة الاتفاقيات الدولية والقانون السوداني لهذا الإخلال في حالة القوة القاهرة والظرف الطارئ.

هدف هذه الدراسة (The aim of this study) هو التعريف بماهية عقد النقل البحري الدولي وأثره على الدول وتطبيق قوانينها الداخلية ودور الاتفاقيات الدولية في تقنين هذا النوع من أنواع النقل وضرورة تنسيق السلطات ومجهودات الأجهزة الدولية والوطنية التنفيذية والتشريعية والقضائية من أجل العمل بانسجام بصدد الوصول لقوانين ولوائح تنظم النقل البحري الدولي. واتبعت الدراسة المنهج التحليلي الاستقرائي والمنهج التاريخي في تتبع الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية التي تعالج هذا النوع من أنواع النقل الذي يشكل أهمية اقتصادية عالمية لكل دول العالم. وتوصلت الدراسة لعدة نتائج (several results) أهمها: أن القوة القاهرة والحادث الفجائي هما صورتنا من صور الاستحالة التي تجعل تنفيذ الالتزام بالنسبة للناقل البحري مرهقاً وعسير التنفيذ ويكون لهما أثرهما في التسليم يختلف هذا الأثر باختلاف توفر شروط الظرف الطارئ أو القوة القاهرة كلاً حسب شروطه. وتوصي الدراسة (study recommend) بضرورة إنشاء معهد متخصص للدراسات البحرية بالسودان وذلك لأهمية القانون البحري والنقل البحري في العقود وتنفيذها والأثر الاقتصادي الضخم حيث يعتبر البحر مورداً أساسياً لكثير من الدول وكذلك ضرورة تشجيع الباحثين بالسودان للبحث في هذا الفرع من القانون لندرة البحث فيه وانعدام المراجع.

Abstract:

The study dealt with international trade contracts, which are contracts that transcend the borders of a single country, and the parties to them are of different nationalities. Article (8) of the Vienna Convention on International Sale stipulates that in order to lay down unified international rules for the international contract to unify international trade law. Since international trade is mostly based on international maritime transport and multimodal transport, this research paper will address the nature of international maritime transport, and I have divided it into three demands, the first requirement: the maritime transport contract starting from the Brussels Convention of 1924 AD, and the second requirement: international transport Multimodal, and dealt with the third requirement: the obligations of the carrier in the Sudanese Sea Transport Law of 1950, its judicial applications, and the subsequent law, which is the Sudanese Maritime Transport Law of 2010. Through this research, I will come to know the nature of international maritime transport and the emergency conditions that lead to the inability of the parties to this type of transport to fulfill the obligations that he has to undertake, and how international agreements and Sudanese law address this breach in the event of force majeure and emergency circumstances.

مقدمة:

الحمد لله الذي بحمده تتم الأعمال وتقبل الدعوات ويُنار الطريق والصلاة والسلام على خير العالمين محمد ﷺ سيد الانبياء والمرسلين. وبعد.

ورقة البحث هذه بعنوان ماهية عقد النقل البحري سنتناول عقد النقل البحري بدءاً من اتفاقية بروكسل لسنة 1924م، ثم النقل الدولي المتعدد الوسائط وأخيراً التزامات الناقل في قانون البضائع بالبحر السوداني لسنة 1950م وتطبيقاته القضائية والقانون الحق وهو قانون النقل البحري السوداني لسنة 2010م. ويعرف القانون البحري بأنه هو أحد فروع القانون، وهو قانون مستقل له ذاتية وخصوصية، وهو ذلك القانون الذي يحكم العلاقات القانونية التي تنشأ بسبب استعمال منشأة وهي السفينة في البحر، فهو ذلك الفرع من القانون الذي يحكم العلاقات التي تنشأ من استخدام السفينة في الملاحة البحرية مهما كان الغرض منها سواء أكان تجارياً أو علمياً أو بهدف نقل الأشخاص والبضائع أو نزهة أو صد... الخ. وبالنظر

للمفهوم الموسع للقانون البحري فإنه ينقسم إلى قسمين قانون بحري عام وخاص. وعند حديثنا عن ماهية القانون البحري سأقوم بتعريف أقسامه هذه، كما سأوضح النقل الدولي متعدد الوسائط والتزامات الناقل في القانون البحري السوداني.

أسباب اختيار الموضوع:

سبب اختيار الموضوع أنه من المواضيع التي لم تحظ بالبحث والدراسة بالسودان وهو موضوع مهم يتعلق بفرع من فروع القانون التجاري. ومعرفة التزامات طرفي هذا العقد من الأهمية لما يترتب عليها من آثار في التجارة الدولية والداخلية تتعلق بالتسليم، لأن هذا النوع من النقل لا يكتمل إلا بالتسليم، لهذا حاولت إلغاء الضوء على هذا الفرع من القانون.

مشكلة الموضوع:

مشكلة هذا الموضوع تعود لعدم توفر دراسات سودانية في مجال النقل البحري وتسليم البضائع البحرية على وجه الخصوص لهذا اعتمدت على الدراسات العربية والأجنبية والتطبيقات العملية والسوابق القضائية في السودان من خلال البحث تمت الإجابة على الأسئلة الآتية:

1. ماهية النقل البحري؟
2. ما هو النقل الدولي المتعدد الوسائط؟
3. ما هي أهم التزامات الناقل البحري؟

أهمية البحث:

تتلخص أهمية هذا البحث في:

1. إن التجارة الدولية تعتبر عملية تبادل في السلع والخدمات بين عدة دول بهدف تحقيق منافع متبادلة لأطراف التبادل التجاري ومن أهم أهدافها ربط الدول والمجتمعات مع بعضها البعض وتصريف الفائض من الإنتاج عن حاجة السوق، لذلك فإن عقد البيع الدولي ملزماً للجانبين بحيث يضع التزامات على كل من البائع والمشتري وتعتبر مرحلة تنفيذ هذا العقد من أهم المراحل التي يمر بها والتي تبدأ من مرحلة نقل المبيع إلى مرحلة تسليم المبيع للمشتري.
2. أثر عقد البيع هو تسليم المبلغ وهو القصد من العقد ولا يتم العقد إلا به ولهذا فإن أحكامه وآثاره تعتبر أهم ما في العقد، وبالتالي فإن صعوبات التسليم ومشاكله من الأهمية بمكان.
3. تطور عقد البيع وتعدده في صوره وأنواعه حيث أصبح البيع يشمل البيع الإلكتروني والبيع البحري والبيع التقليدي وكل هذه الأنواع من فروع القانون ويوجد بها كثير من مشاكل التسليم، وبالتالي لابد من تطبيق قواعد التسليم العامة في هذه الأنواع من العقود.

أهداف البحث:

1. توضيح العلاقة بين البيوع البحرية والنقل البحري في السودان.
2. توضيح القصور في قانون المعاملات المدنية السوداني لسنة 1924م في معالجة الاستحالة، الظروف الطارئة والقوة القاهرة وأثر ذلك على تسليم المبيع.
3. تسليط الضوء على النقل الدولي المتعدد الوسائط وما يصاحبه من مشاكل ومزايا.

منهج البحث:

اتبعت بالدراسة المنهج التحليل الاستقرائي والمنهج التاريخي في تتبع الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية التي تعالج هذا النوع من أنواع النقل الذي يشكل أهمية اقتصادية عالمية لكل دول العالم.

الدراسات السابقة:

الدراسة بالسودان حول موضوع البحث قليلة وذلك لعدم اهتمام الباحث السوداني بهذا النوع من البحوث، وبالاطلاع وجدت بعض الدراسات التي تناولت هذا الموضوع منها:

1. دراسة بعنوان «الالتزامات المتقابلة لأطراف البيع الدولي والأحكام المشتركة بينهما» وهي رسالة دكتوراه مقدمة بجامعة الخرطوم من الباحث/ أسامة محمود حميدة، أجيّزت في عام 2004م، بإشراف الدكتور/ عبدالله إدريس محمد، وتم التطرق فيها لتسليم المبيع في البيع الدولي كالتزام من التزامات البائع.
2. إشكالات تسليم المبيع في البيوع البحرية للدكتور/ اتلطيب سعد الحاج بخيت قاضي الاستئناف بالخرطوم/ السودان - الطبعة الأولى- أبريل 2021م.

حدود البحث:

- الحدود المكانية: جمهورية السودان في ظل القانون البحري السوداني لسنة 1950م ولسنة 2010م وقانون المعاملات المدنية السوداني لسنة 1984م.
- الحدود الزمانية: 2021م.

هيكل البحث:

- يتكون الموضوع من الآتي:
- عقد النقل البحري بدءاً من اتفاقية بروكسل لسنة 1924م.
- النقل الدولي المتعدد الوسائط
- التزامات الناقل في قانون نقل البضائع بالبحر السوداني لعام 1950م وتطبيقاته القضائية والقانون اللاحق له وهو قانون النقل البحري السودانية لسنة 2010م.
- عقد النقل البحري بدءاً من اتفاقية بروكسل لسنة 1924م:
- عقود التجارة الدولية ((International Trade Contracts)) هي عقود تتجاوز حدود الدولة الواحدة ويكون طرفيها من جنسيات مختلفة وقد نصت عليها المادة [8] من اتفاقية فيينا للبيع الدولي وذلك حتى ترسي قواعد دولية موحدة للعقد الدولي في إطار توحيد قانون التجارة الدولية.
- وحيث أن التجارة الدولية يقوم معظمها على النقل البحري الدولي سأقوم في هذا المطلب بتعريف وماهية النقل البحري الدولي.

أولاً: تعريف القانون البحري:

القانون البحري هو أحد فروع القانون وهو قانون مستقل له ذاتية وخصوصية وهو ذلك القانون الذي يحكم العلاقات القانونية التي تنشأ بسبب استعمال منشأة وهي السفينة في البحر، فهو ذلك الفرع من القانون الذي يحكم العلاقات التي تنشأ من استخدام السفينة في الملاحة البحرية مهما كان الغرض منها

سواء كان أكاديمياً أو تجارياً أو علمياً... الخ. كما يعني مجموعة المبادئ والعادات والقواعد المنظمة للعلاقات الناجمة عن الملاحة البحرية في زمن السلم والحرب على السواء⁽¹⁾ وهو يعني مجموعة القواعد التي تحكم الملاحة البحرية وأشخاصها⁽²⁾.

ثانياً: اتفاقية بروكسل لسنة 1924م:

يرجع تاريخ هذه الاتفاقية إلى الصراع القديم بين الشاحنين والناقلين بسبب شروط الإعفاء من مسؤولية الناقل وبخاصة شرط الإهمال، وهو شرط نشأ في إنجلترا حوالي سنة 1860م، وانتقل إلى غيرها من دول أوروبا. ومقتضاه يُعفى الناقل من المسؤولية عما يصيب البضاعة بخطأ الربان أو الطاقم، وقد انتقد هذا الشرط في فرنسا، بوصفه مخالفاً للنظام العام، ولكن محكمة النقض الفرنسية سارعت للقضاء بصحته على أساس أن المتبوع يسأل قبل الغير عن أخطاء تابعيه مسؤولية تعد من النظام العام لن القانون يفترض خطأ المتبوع في اختيار تابعه أو توجيهه، وهاتان الصورتان للخطأ غير متوافرتين في النشاط غالبري لأن المجهز ليس في اختيار الربان ولا في توجيهه ورقابته بعد رحيل السفينة، ولذلك وجب تمكين المجهز من التخلص من قرينة الخطأ التي يقيمها القانون عليه بأن يشترط إعفائه منها وسار القضاء على ذلك⁽³⁾.

على أن الشاحنين هاجموا صحة هذا الشرط بحجج مستمدة من نفس الأساس الذي يستند إليه أنصاره، فقالوا إنه إذا تعذر على المجهز مراقبة الربان ومنع أخطائه الملاحية أي التي يرتكبها في قيادة وإدارة السفينة فإن الوضع مختلف بالنسبة لعمليات الشحن والرص والعناية بالبضاعة عموماً قبل بدء الرحلة وبعد انتهائها، وأن الناقل عندئذٍ يوجد في نفس مركز المتبوع العادي، وأنه يمكن أن يمنع السرقة والإهمال الذي يقع على الرصيف أو الإهمال الذي يقع في الشحن أو الرص، وأنه إذا أمكن تصحيح الشرط بالنسبة للأخطاء الملاحية فيجب إبطاله بالنسبة للأخطاء التجارية. وقد قبلت بعض المحاكم هذا المنطق، ولكن محكمة النقض الفرنسية صحت الشرط حتى بالنسبة للأخطاء التجارية على أساس أن التفرقة بينهما وبين الأخطاء الملاحية لا تستند إلى أساس قانوني.

عندئذٍ تحول الشاحنون في فرنسا عن الميدان الفقهي والقضائي ليحصلوا على تدخل تشريعي في صالحهم، فتقدم بعض النواب في سنة 1886م بمشروع يجيز الإعفاء من الخطأ الملاحي دون الخطأ التجاري، ثم أعقبه مشروع آخر سنة 1895م بنفس المعنى من جانب الحكومة الفرنسية، ثم عمت الفوضى مشروعات القوانين أعلاه، بعدها لجأ الشاحنون على بعض التشريعات الأجنبية وأهم ما استند إليه القانون الأمريكي الشهير باسم واضعه (قانون هارتر Harter Act) الصادر في 13 / فبراير / 1892م⁽⁴⁾، وهو يقضي بتحريم كل شرط في سند الشحن بغفاء الناقل من فقد أو تلف البضاعة، الناشئ عن خطأ أو إهمال الشحن والرص أو المحافظة، أو عدم تسليم البضاعة، ويترتب في المادة الخامسة جزاءاً مديناً على هذا الحظر وهو بطلان الشرط، وجزاءاً جنائياً هو عقاب الناقل بالغرامة، ومن الناحية المقابلة تقرر المادة [3] منه للناقل إعفاء بقوة القانون ودون حاجة إلى اتفاق خاص من المسؤولية عن خطأ الربان والطاقم الذي يقع في الملاحة أو في إدارة السفينة ولكن بشرط أن يثبت الناقل أنه بذل العناية الواجبة ليجعل السفينة صالحة لركوب البحر ومعدة ومجهزة بما يلزمها. ويفسر هذا القانون بأن الولايات المتحدة الأمريكية وقت إصداره كانت دولة ذات إنتاج ضخم وأسطول ضعيف لا يستطيع نقل حاجاتها، فكانت تلجأ إلى غيرها من الدول، فهي إذن كانت دولة

شاحنة، بينما كانت إنجلترا دولة ناقلة، فكانت مصلحة الأولى في حماية الشاحن بينما كانت مصلحة الثانية في حماية الناقل.

قواعد لاهاي للشحن البحري لسنة 1921م:

إزاء هذه الظروف عقدت جمعية القانون الدولي بناءً على طلب إنجلترا في سبتمبر سنة 1921م، اجتماعاً في لاهاي، اجتمع فيه ممثلون للشاحنين والناقلين والبنوك التي كانت تتدخل في مسائل الائتمان البحري على البضائع والعمليات الواردة عليها، وانتهى إلى وضع قواعد سميت قواعد لاهاي، لكن هذه القواعد لم تكن حلاً موفقاً للنزاع بين الشاحنين والناقلين فقد تضمنت أهم أحكام قانون هارتر، وبدلاً من أن توضع في قالب قانوني يتضمن المبادئ العامة صبغت على الطريقة الانجليزية، فوردت أحكامها مبعثرة لا تحكمها نظرية عامة، ولم تكن ملزمة ويتوقف تطبيقها على إقرار ذوي الشأن بها. بعدها تم التجهيز لمؤتمر دبلوماسي في بروكسل سنة 1922م لجعل قواعد لاهاي دولية مع بعض التعديل وعين المؤتمر لجنة اجتمعت سنة 1923م، لكنها لم تتمكن من أن تدخل تعديل على قواعد لاهاي لأنها كانت بمثابة معاهدة صلح وافقت عليها الدول، وأخيراً تم توقيع مشروع الاتفاقية في 1924/8/25م ببروكسل، ويتضمن بروتوكول الاتفاقية أن للدول الموقعة أن تعطيها قوة القانون الداخلي أو أن تتضمن أحكامها قانوناً داخلياً، وقد أدخلت عدة دول ذلك القانون الانجليزي الصادر في أول أغسطس 1924م والقانون البلجيكي الصادر في 1928/11/20م.

اهداف اتفاقية بروكسل للشحن البحري:

كان الغرض من هذه الاتفاقية هو وضع حلول وسطى توفق بين مطالب كل من الشاحنين والبنوك والمؤمنين والمجهزين، فأما بالنسبة للشاحنين فقد حرمت الاتفاقية شروط الإعفاء من مسئولية الناقل، كما وضعت حداً أدنى لشروط تحديد المسئولية وهو مبلغ 100 جنيه استرليني عن كل طرد او وحدة مشحونة، وأما بالنسبة للبنوك التي كانت تتعامل على أسس سندات لأشحن فقد ظهرت هذه الاتفاقية للسندات م، الشروط التي كانت تضعف من قوتها في إثبات البيانات الواردة بها بخصوص قدر البضاعة ونوعها، وأما عن المؤمنين فقد أصبح سند الشحن أساساً واضحاً لبيان حالة البضاعة وظروف الشحن، وبذلك امكن للمؤمنين ان يقدروا المخاطر التي يضمونها على وجه الدقة، وأخيراً بالنسبة للمجهزين توحدت مراكزهم من الناحية الدولية، وعوضوا عن حرمانهم من تخفيف مسؤولياتهم بأن لجأوا إلى رفع اجرة النقل وإلى التأمين من المسئولية.

نطاق اتفاقية بروكسل للشحن البحري من الناحية الفنية:

المعاهدة تسري على النقل بسند شحن دون النقل بمشارطة إيجار: تقدم أن عقد النقل البحري قد يتم بغحدى صورتين: النقل بسند شحن وهو الغالب في النقل بخط منتظم، وأن الشاحن في هذه الصورة يكون عادة ضعيفاً بالنسبة للناقل ولذلك كانت الشكوى الصادرة من الشاحنين قاصرة على هذه الصورة من صور النقل. فضلاً على أن من أغراض الاتفاقية الدولية حماية سند الشحن بوصفه سنداً يمثل البضاعة ويمكن من التعامل عليها، لذلك اقتضت أحكام الاتفاقية على تنظيم النقل بسند شحن دون النقل بمشارطة إيجار. فتقضي المادة 1/1 أن لفظ ناقل يشمل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد نقل⁽⁵⁾، وتقول الفقرة (ب) إن لفظ عقد النقل ينطبق فقط على عقد النقل الثابت بسند شحن أو أي وثيقة مماثلة

تكون سنداً لنقل البضائع بحراً، والمقصود بسند الشحن ذلك السند الذي يتلقاه الشاحن من الناقل أو وكيله ويعطيه حقاً في استلام البضاعة في مكان الوصول، والذي واجهته المجموعة البحرية في المواد 99 وما بعدها، والمقصود بالوثيقة المماثلة التي تكون سنداً لنقل البضائع بحراً كل وثيقة تثبت استلام الناقل للبضاعة والتزامه بنقلها بحراً وتعهده بتسليمها لحامل الوثيقة في مكان الوصول - ولا يلزم أن تثبت الوثيقة شحن البضاعة على السفينة، ولذلك يخضع للمعاهدة السند لأجل الشحن ولا يخضع لها أمر التسليم Delivery Order الصادر من الشاحن لأنه لا يخول أي حق على البضاعة في مواجهة الربان، ولا يلزم أن يكون سند الشحن قابلاً للتداول بالطرق التجارية بل يخضع سند الشحن للاتفاقية ولو كان باسم شخص، وهذا هو الراجح.

التزامات الناقل في عقد شحن البضاعة:

1- بذل العناية المعقولة لجعل السفينة صالحة للملاحة:

تقضي المادة 1/3 على الناقل أن يبذل الهمة المعقولة أو الواجبة Due Diligence قبل السفر أو عند البدء فيه لجعل السفينة في حالة صالحة للسفر Navigable وتجهيز السفينة وتطعيمها وتموينها على الوجه المرضي، وإعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وكافة الأقسام الأخرى بالسفينة المعدة لشحن البضائع فيها وجعلها في حالة صالحة لوضع تلك البضائع بها ونقلها وحفظها والمقصود بجعل السفينة صالحة للملاحة، أن تكون قادرة على الرحلة المزمعة، وهذه فكرة نسبية تختلف باختلاف البضاعة والرحلة. ونلاحظ أن النص يلزم الناقل ببذل هذه العناية فقط قبل وعند بدء الرحلة، أما إذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة أثناء الرحلة فإن ذلك يعد خطأ ملاحياً من الربان لا يسأل عنه الناقل ما لم يكن راجعاً إلى خطأ منه، كما سرى. ولا يلزم الناقل إلا ببذله العناية المعتادة المعقولة، وليس العناية الخارقة أو غير المعتادة. وإذا بذل الناقل هذه العناية فلا يسأل عما ينشأ من ضرر من عدم الصلاحية أو عن عيوب السفينة الخفية (المادة 2/4). وعلى الناقل عبء إثبات بذله العناية المطلوبة (المادة 1/4). ومفاد هذا النص أن الناقل لا يستطيع الخلاص من المسؤولية عن هلاك أو التلف الذي لحق بالبضاعة إلا بإثبات أنه قام قبل البدء في الرحلة⁽⁶⁾ ببذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة.

2- العناية بالبضاعة:

يلتزم الناقل بذل العناية والدقة في القيام بشحن البضائع المنقولة وتحريكها وحفظها والعناية بها وتفريغها (المادة 2/3)، وعليه أن يبذل في سبيل ذلك الطرق المعتادة المعقولة والمناسبة لنوع البضاعة. وعلى الناقل القيام بهذه العمليات بنفسه أو بواسطة عماله، فإذا عهد بها إلى شخص آخر مستقل عنه اعتبر هذا الشخص فيما كلف به تابعاً للناقل، ويسأل هذا الأخير عن أخطائه، وذلك لأنه لا يجوز للناقل أن يستعفى من نتائج هذه العمليات فلا يجوز له أن يلقي بها إلى غيره، ويكفي الناقل أن يبذل العناية المتوسطة في تنفيذ هذا الالتزام، ومعنى ذلك بطلان شرطي التسليم تحت الرفع، والتفريغ التلقائي فيما يتعلق بإعفاء الناقل من المسؤولية عن عمليات الشحن والتفريغ. وإنما يلاحظ أن المعاهدة لا تحكم البضائع المتفق على شحنها على السطح إذا شحنت فعلاً بهذه الطريقة (المادة 1/ح)، ولذلك يمكن الاتفاق بشأنها على أي شرط.

3- تسليم سند شحن به بيانات معينة:

تقدم أن من أهداف الاتفاقية إعطاء الشحن قيمة كبيرة في الإثبات ليكون أداة كاملة للتعامل على البضاعة، ولأن سند الشحن يتضمن في الوقت الحاضر كافة شروط عقد النقل التي تتحدد على أساسها التزامات الناقل ومسؤوليته، لذلك حرصت المعاهدة على ذكر البيانات التي يجب أن يتضمنها سند الشحن وعلى تنظيم حججه في الإثبات. فقضت المادة 3/3 على الناقل أو الربان أو وكيل الناقل، بعد استلام البضائع وحيازتها في عهده، أن يسلم إلى الشاحن بناء على طلبه سند شحن. والذي يحصل عملاً، وخاصة في الخطوط المنتظمة، أن يتسلم الناقل البضاعة على الرصيف أو في مخازنه ويعطي الشاحن إيصالاً باستلامها فيكون للشاحن عند الشاحن أن يطالب الناقل بإعطائه سنداً بدلاً من هذا الإيصال، وكذلك الحكم في حالة إعطاء الشاحن سنداً لأجل الشحن فيكون له أن يطلب استبداله بسند شحن أو التأثير عليه بما يفيد حصول الشحن (المادة 7/3).

بيانات سند لشحن البضاعة:

يجب أن يتضمن السند، فضلاً على البيانات المعتادة، البيانات الآتية :

1. العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع.
 2. عدد الطرود أو القطع أو الكمية أو الوزن حسب الأحوال، فيكفي ذكر أحدها.
 3. حالة البضائع وشكلها الظاهر، أي مظهرها الخارجي فقط لأن الناقل لا يستطيع التحقق من حالتها الداخلية، ومن حق الناقل إذا كان هذا المظهر معيباً أن يذكر هذا العيب، وإلا أمكن اعتبار سكوته عن تدوين أي ملاحظة دليلاً على تسلمه البضاعة كاملة وسليمة.
- ويجب على الشاحن أن يقدم للناقل إقراراً مكتوباً بالبيانات السابقة (المادة 5/3).
- تحفظات سند الشحن البضاعة:

الأصل أن يتمتع على الناقل إدراج أي شرط من شروط الجهل بالوزن أو ما شابهها، لأن هذه الشروط تضعف من قيمة سند الشحن في الإثبات، وتتضمن بطريقة غير مباشرة إعفاء للناقل من بعض التزاماته، ومع ذلك تقرر المادة 3/3 أن الناقل أو الربان أو وكيل الناقل لا يلزم أن يثبت في سند الشحن أو يدونه فيه علامات أو عدداً، أو كمية أو وزناً، وذلك في حالتين: الأولى، إذا توافر لديه سبب جدي يحمله على الشك في مطابقتها للبضائع المسلمة إليه فعلاً، والثانية عندما لا تتوافر لديه الوسائل الكافية للتحقيق من صحة البيانات، ويقرر القضاء أن على الناقل أن يبين في السند الأسباب التي حملته على الشك في بيانات الشاحن، ويهدر التحفظ إذا كان عاماً غير محدد، كما يلزمه بإثبات جدية الأسباب وعدم كفاية وسائل التحقيق من بيانات الشاحن. وفي غير هاتين الحالتين لا يجوز للناقل أن يدرج أي تحفظ بخصوص بيانات البضاعة فإن فعل لم يكن لتحفظه قيمة بل يعتبر كأنه لم يكن ويكون البيان حجة عليه بذاته⁽⁷⁾، بل إن هذا الحظر يمتد إلى ما يخرج عن سند الشحن، فتعتبر باطلة ورقة الضمان التي بها يعفي الشاحن الناقل من ضمان صحة البيانات الواردة بسند الشحن، لأن ذلك يعتبر تحفظاً مستوراً غير جائز⁽⁸⁾. ويعتبر التحفظ الصحيح قرينة بسيطة لصالح الناقل على أن ما بالبضاعة من تلف أو عجز قد أصابها قبل شحنها، ويصبح على المرسل إليه عبء إثبات العكس ويمكنه ذلك بكافة الطرق.

حجية سند شحن البضاعة في الإثبات:

1. بين الناقل والشاحن: يعتبر سند الشحن المتضمن للبيانات السابقة قرينة على أن الناقل تسلم البضاعة بالحالة الموصوفة بها ما لم يقيم الدليل على خلاف ذلك (المادة 4/3) ومعنى ذلك أن سند الشحن له حجية نسبية على أطرافه ولكل منهم أن يثبت ما يخالفه بكل الطرق، خلافاً لما رأيناه في القانون المصري.

2. أما بالنسبة للغير، أي للمرسل إليه الذي آل إليه السند، فيعتبر السند حجة قاطعة على الناقل لصالح هذا الغير، وللغير دائماً أن يثبت كذب ما جاء بسند الشحن وبكافة الطرق لأنه لم يكن طرفاً فيه، وإذا اتضح كذب في بيانات السند فإن الناقل يكون له أن يرجع على الشاحن الذي أدلى بهذه البيانات بتعويض ما سببه له من ضرر (المادة 5/3)، ولكن لا يكون له أن يتمسك بهذا الكذب على المرسل إليه.

حالات إعفاء الناقل من المسؤولية:

1. نتائج عدم صلاحية السفينة: لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف الناشئ أو الناتج عن حالة عدم صلاحية السفينة للملاحاة إذا أثبت أنه بذل الهمة المعقولة لجعلها صالحة للملاحاة (المادة 2/4)، وكذلك لا يسأل عن نتائج العيب الخفي للسفينة الذي لا تكشفه اليقظة المعقولة (المادة 2/4)، والعيب الخفي هو مالا يمكن كشفه بفحص دقيق فمعنى ذلك أنه ليس خفياً، أو أن الناقل لم يبذل همة معقولة في سبيل كشفه.
2. الأخطاء في الملاحاة أو في إدارة السفينة: طبقاً للمادة 2/4 لا يسأل الناقل عن هلاك أو التلف الناشئ أو الناتج عن أعمال أو خطأ الربان أو البحارة أو المرشد أو مستخدم الناقل في الملاحاة أو في إدارة السفينة، وبهذا النص يعفى الناقل من أخطاء التابعين للملاحاة والأخطاء الواقعية في إدارة السفينة، ولكنه يسأل عن أخطائهم التجارية أي المتعلقة بالبضاعة، وهذه التفرقة بين الأخطاء مستمدة من قانون هارتر.
3. والخطأ في الملاحاة In the navigation هو الخطأ الفني الذي يقع في قيادة السفينة، أما الخطأ التجاري، فهو إهمال في القيام بالعناية الواجبة للمحافظة على البضاعة، وأما الخطأ في إدارة السفينة management of the vessel فهو الخطأ أو الإهمال الذي لا يقع في قيادة السفينة ولا في العناية بالبضاعة مباشرة ولكنه إهمال واجب يقوم بالنسبة للسفينة إهمالاً يؤثر بطريقة غير مباشرة ولكنه إهمال واجب يقوم بالنسبة للسفينة إهمالاً يؤثر بطريقة غير مباشرة في البضاعة، وتفسير ذلك أن الإدارة تجاوز معنى الملاحاة لتشمل الأعمال التي لا تمس سير السفينة وحركتها ولكنها تمس السفينة مع ذلك، أي أنه تجب التفرقة بين الإهمال مباشرة في العناية بالبضاعة والإهمال في العناية بالسفينة الذي يؤثر في البضاعة، ومثال الخطأ في الملاحاة المناورة الخطأ التي تسبب تصادماً، ومثال الخطأ في إدارة السفينة الخطأ في ملء خزان المياه بالسفينة لتحقيق توازنها مما يترتب عليه دخول الماء وإتلاف البضاعة، ومثال الخطأ التجاري الذي يسأل عنه الناقل فتح عنابر السفينة لتلقي شحنة جديدة وقت نزول مطر شديد دون احتياط لمنع الماء من الدخول حتى تلفت البضاعة، فهذا إهمال في العناية الواجبة للبضاعة. على الناقل إثبات صفة الخطأ الذي سبب الضرر وأنه ليس تجارياً إذا

أراد الوصول إلى إعفائه من نتيجة، ولذلك يظل مسئولاً عن الخطأ الذي لا تتحدد صفته، وعن الخطأ الذي يكون له وصف الخطأ التجاري ولو اتصف أيضاً بأنه ملاحى.

4. الأسباب المستثناة (9): هي أسباب إذا تمكن الناقل من رد الضرر إلى أحدها فلا مسئولية عليه، وقد أوردتها المادة 3/4 دون نظام، ويمكن ردها إلى القوة القاهرة أو خطأ الشاحن أو أعمال الناقل البريئة من الخطأ.

(أ) حالات القوة القاهرة:

1. الحريق، ويجوز مع ذلك للشاحن أن يثبت أنه يرجع إلى خطأ الناقل، وهذا الحكم مأخوذ عن القانون الأمريكي.
2. مخاطر البحر Perils de mer، بشرط أن تكون استثنائية لا تتحملها السفينة العادية الصالحة لركوب البحر، أما لو كانت السفينة لم تتحمل مخاطر البحر لكونها ضعيفة أو غير مجهزة كافياً فلا تعتبر مخاطر البحر سبباً معفياً للناقل، ولا يكفي مجرد وقوع هذا الخطر بل يرى الرأي الراجح أنه يجب على الناقل أن يثبت أن له وصف القوة القاهرة، ولا يفيد الناقل من هذا السبب إذا أثبت الشاحن أن السفينة تعرضت له بسبب خطأ سابق من الناقل.
3. حوادث الحرب (م/ 2هـ).
4. القضاء والقدر Act of God (2/4 ي) ومثاله الصاعقة، أو أي عمل ليس فيه تدخل الإنسان.
5. أعمال الأعداء العموميين (م/ 2و) كالقراصنة.
6. إيقاف أو إكراه صادر من حكومة أو شعب أو سلطة، أو حجز قضائي (م/ 2ز)، وبعبارة أعم كل عمل صادر من سلطة عامة يمنع تنفيذ العقد، ويسأل الناقل إذا كان ذلك العمل راجعاً إلى خطأ منه.
7. قيود الحجر الصحي (م/ 2ج).
8. الإضراب greve أو الإغلاق lock-out أو الإيقاف arret أو العوائق entrsvs العارضة أثناء العمل لأي سبب كان، وسواء أكان كلياً أو جزئياً. ويكفي الناقل في نظر البعض أن يد الضرر إلى الإضراب دون أن يثبت أن هذا المانع توفر فيه شروط القوة القاهرة، لأن تخصيصه بالذكر بجانب القضاء والقدر يفيد هذا المعنى، مع حفظ حق الشاحن أو المرسل إليه في إثبات أن هذا الإضراب يرجع إلى الخطأ الناقل.
9. الفتن والإضطرابات الأهلية (م/ 2ك).

خطأ الشاحن:

- إذا كان الضرر راجعاً إلى خطأ الشاحن أو إلى سبب يتعلق بالبضاعة فليس له أن يشكو، وقد أوردت المعاهدة تطبيقات لذلك: فلا يسأل الناقل عن الضرر إذا كان راجعاً إلى :
1. فعل أو سهو من جانب الشاحن أو مالك البضاعة أو وكيله أو ممثله (م/ 2ط).
 2. العجز freinte في الحجم أو الوزن أو أي هلاك أو تلف آخر ناتج من عيب خفي في البضاعة أو عن طبيعة البضاعة الخاصة أو عجز خاص بها (م/ 1م).

والمقصود بذلك عجز الطريق freinte de rout وهو النقص الذي يلحق البضاعة بسبب طبيعتها التي تتأثر بطروف نقلها، وذلك يحدث بالنسبة للمواد التي تجف مع الزمن أو تتبخر كالسوائل، وكذلك النقص الناشئ عن عيب خاص بالبضاعة، وقد كان القضاء الفرنسي يوحد بين الحالتين من حيث أن الناقل لا يسأل عن أيهما، ومن حيث أن عليه هو عبء الإثبات بالنسبة لهما.

وإعفاء الناقل من نتائج عيب البضاعة مفهوم لأن ذلك يرجع إلى خطأ الشاحن وأما إعفاؤه من عجز الطريق فهو يرجع إلى التسامح الذي جرى به العرف البحري، ولذلك يرجع إلى هذا العرف في ميناء الوصول لتحديد ما يتسامح فيه.

وللناقل أن يقيم الدليل على عيب البضاعة بكل الطرق ولو كان سند الشحن خالياً من كل تحفظ في هذا الخصوص.

3. عدم كفاية التغليف(10) emballage (م/4ق) وعدم إتقان العلامات التي على البضائع. النقل الدولي المتعدد الوسائط

أولاً: فكرة النقل الدولي متعدد الوسائط:

تقوم فكرة النقل الدولي متعدد الوسائط⁽¹¹⁾ على أنه نظام متكامل للنقل الدولي، يخضع لنظام قانوني خاص ومحدد ابتداءً ويهدف إلى تيسير التوسع المنتظم في التجارة العالمية⁽¹²⁾ إذاً فهو نظام مادي للنقل⁽¹³⁾ بحكم نظام قانوني خاص، أما عن نظام النقل ذاته فهو ليس بجديد، بل مارسه الإنسان منذ أزمنة بعيدة، وأما النظام القانوني فهو الجديد، إذ أرست دعائمه حديثاً من خلال محاولات عديدة لهيئات دولية مختلفة، وكان أهمها توقيع اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع عام 1980، والجدير بالذكر أن السودان لم يوقع حتى الآن على هذه الاتفاقية. وقد تولت الاتفاقية تعريف النقل الدولي متعدد الوسائط بقولها أنه يعني [نقل بضائع بوسيلتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل، على أساس عقد نقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما يأخذ فيه متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في حراسته إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر] المادة الأولى الفقرة(1).

ثانياً: أنواع النقل متعدد الوسائط

١- النقل المتتابع البحري (Transports Maritimes Successifs):

وهو الذي يكون بحرياً في جميع أجزائه، وبتعبير آخر فإنه نقل أحادي الوساطة، ووساطة النقل في هذه الحالة هي البحر، كأن يراد إرسال بضاعة ما من مدينة سوئها مبتون الانجليزية إلى مدينة الإسكندرية، ولا يكون هناك خط ملاحي مباشر بين المينائين فيتم النقل عندئذ على مرحلتين: من سوئها مبتون إلى نابولي على سفينة (ناقلأول)، ثم من نابولي إلى الإسكندرية على سفينة أخرى ليست تابعة للناقل الأول (ناقل ثان). وقد يتم النقل المتتابع البحري في إحدى صورتين: إما بعقود متعددة وناقلين متعددين أو بعقد واحد وناقلين متعددين.

والصورة الأولى هي التي تكون فيها عقود النقل المتتابع مستقلة عن بعضها. فإن الشاحن يلجأ إلى التعاقد مع الناقل الأول والثاني، كل على حده بعقدين مستقلين، ومن ثم يكون هناك عقد نقل متعاقبين، وعمليتان قانونيتان مستقلتان⁽¹⁴⁾، بل ويمكن تصور عقد نقل ثالث ورابع وهكذا حسب الأحوال، وغالباً ما

يلجأ الشاحن في ميناء تغيير السفينة (Transshipment)⁽¹⁵⁾ إلى مقدم البضائع (Freight Forwarder) باعتباره وكيلًا لعبور، لكي يتسلم البضاعة من الناقل الأول ويعهد بها إلى الناقل الثاني. أما الصورة الثانية، فهي التي يبرم فيها الشاحن عقد نقل بحري واحد مع ناقل يتولى مسؤولية النقل في جميع مراحله، أي منذ استلامه البضاعة حتى تسليمها إلى المرسل إليه، وعندئذ يصبح لهذا الناقل صفتان: صفة الناقل في النقل الأول، وصفة الوكيل بالعمولة للنقل بالنسبة للنقل التالي، وفي هذه الصورة، يصدر الناقل المتعاقد سند شحن واحد يغطي كافة مراحل النقل المتتالية، ويبين فيه ميناء التفريغ النهائي، ويعرف هذا السند باسم (سند الشحن المباشر) (Connaissance direct) الذي يمكن أن يكون وفي نفس الوقت سند (شحن مخترق) (Through bill of lading).

وينظم سند الشحن المباشر عمليات النقل المتعاقبة في عقد واحد، وعندئذ يسأل الناقل المتعاقد (الأول) عن الهلاك أو التلف الذي قد يصيب البضاعة خلال مرحلة النقل التي يضطلع بها بوصفه ناقلاً، كما أنه يسأل عن الضرر الذي يلحق البضاعة خلال مراحل النقل التالية بوصفه وكيلًا بالعمولة للنقل، كما أن للمرسل إليه أن يرجع مباشرة على الناقل الأخير بالتعويض عن الضرر الذي يصيب البضاعة أثناء وجودها في حيازته طبقاً للقواعد العامة التي تجيز للموكل أن يرجع مباشرة على نائب الوكيل. إلا أن القضاء الفرنسي أعطى للمرسل إليه الحق في مساءلة الناقل الأخير عن كل ما يصيب البضاعة في مراحل النقل المتعاقبة، إذا طالب المرسل إليه بأجرة النقل المستحقة عن تلك المراحل، على أساس افتراض حله محل الناقلين السابقين عليه⁽¹⁶⁾.

وقد حسم المشرع المصري هذا الموضوع بنص خاص في قانون التجارة البحرية لسنة 1990م، حيث قرر في المادة 243 فقرة أولى ما يلي: (... ويبقى الناقل الذي أبرم عقد النقل، ولا يسأل الناقل الفعلي قبل الشاحن إلا عن الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل، ولا يسأل الناقل الفعلي قبل الشاحن إلا عن الأضرار التي تحدث أثناء الجزء الذي يقوم بتنفيذه من النقل ويكون مسئولاً عن هذه الأضرار قبل الشحن بالتضامن مع الناقل المتعاقد).

وقد جاء حكم المادة 243 فقرة أولى مطابقاً لأحكام اتفاقية هامبورج بشأن مسؤولية الناقل والناقل الفعلي (المادة 10 فقرة 1، 2، والمادة 11 بشأن النقل المخترق Through Carriage).

٢- النقل المتتابع المختلط⁽¹⁷⁾ (Transports Successifs Mixtes)

وهو يدخل أيضاً في إطار النقل المخترق Through Transport. وهو النقل الذي يتم بطرق نقل مختلفة، شريطة أن يكون طريق البحر جزءاً منها، مع طريق البر أو الجو في الجزء الآخر⁽¹⁸⁾. كأن تكون البضاعة مرسلة من القاهرة إلى الرياض، فتنتقل أولاً من القاهرة إلى السويس بالسكة الحديدية ثم إلى جدة بطريق البحر ثم إلى الرياض بالطريق البري. وكما هو الشأن بالنسبة للنقل المتتابع البحري، فإن النقل المتتابع المختلط قد يأخذ إحدى صورتين: إما بعقود نقل مستقلة بعدد الناقلين أو بعقد نقل واحد يضم عمليات النقل المختلفة.

والصورة الأولى وهي التي يتعاقد فيها الشاحن مع الناقل البحري والناقل البري (أو الجوي) كل على حده، وفي هذه الحالة يوجد عقدان - أو أكثر - مستقلان تسري على كل منهما الأحكام الخاصة به. أما الصورة

الثانية فهي التي يتعاقد فيها الشاحن مع الناقل البحري على نقل البضاعة إلى البلد المقصود بطريق البحر والبر معاً، أو يتعاقد مع الناقل البري على نفس الأمر، وبذلك نكون بصدد عقد نقل واحد ينتظم كافة مراحل النقل. بيد أن هذا العقد لا يمكن إثباته بسند واحد كما هو الحال في النقل المتتابع البحري، وذلك لاختلاف طبيعة عمليات النقل المختلفة، فيتعين أن يصدر سند شحن بالنسبة للنقل البحري، وتذكره نقل النسبة للنقل البري، وتذكره نقل جوي بالنسبة للنقل الجوي، ومن ثم ترفق السندات إحداها بالآخر، فينطبق القانون البحري على الرحلة البحرية، والقانون التجاري أو المدني على الرحلة البرية أو النهرية، والقانون الجوي على الرحلة الجوية.

هذا بخلاف ما استقر عليه القضاء الفرنسي بالنسبة لتحديد قواعد إجراءات الدعوى التي ترفع على الناقل المتعاقد على تطبيق القانون الخاص بالجزء الأخير من الرحلة، باعتباره هو الذي يعرفه المرسل إليه أما القانون الذي يحكم المسؤولية من حيث الموضوع فهو قانون الرحلة التي وقع خلالها الحادث المنشئ للضرر المدعى به⁽¹⁹⁾.

إذا هل يمكن القول على ضوء ما تقدم، بأن هناك علاقة ما بين نظام النقل المتتابع بنوعيه والنقل المخترق أو النقل متعدد الوسائط. الواضح أن النقل المتتابع المختلط، هو الأقرب إلى مفهوم النقل متعدد الوسائط، غير أن أوجه الخلاف تنحصر في أن النقل المتتابع المختلط يشترط فيه أن يكون البحر جزء من أجزاء الرحلة الكاملة، وأن عقد النقل تثبته عدة سندات حسب طبيعة كل جزء من أجزاء الرحلة، بيد أنهما يتفقان في أن نقل البضاعة يتم عن طريق واسطتين أو أكثر، ويتولى تنظيم النقل وتنفيذه شخص واحد في مواجهة الشاحن، هذا ولم يتعرض النقل المتتابع لعنصر الدولية، بعكس الحال بالنسبة للنقل الدولي متعدد الوسائط. ويلاحظ أن قانون النقل البحري الأمريكي لسنة 1984 يستخدم مصطلح (Through transport) للدلالة على النقل الدولي متعدد الوسائط⁽²⁰⁾ في حسن درج العمل على استخدام مسممين آخرين هما: Intermodal Transportation و Combined Transportation. وفي النقل المتتابع المختلط، تختلط الرحلة بين البحر وبين جزء آخر يتم في النهر أو البر أو الجو، ويكون ثمة محل لإصدار سند شحن عن المرحلة البحرية وسندات نقل أخرى خاصة بالمرحلتين اللاحقة، وقد ذهب القضاء الفرنسي في تحديد قواعد الدعوى التي ترفع على الناقل الأول إلى تطبيق القانون الخاص بالجزء الأخير من الرحلة باعتباره هو الذي يعرفه المرسل إليه، وأما القانون الذي يحكم المسؤولية من حيث الموضوع فهو قانون المرحلة التي وقع خلالها الحادث المنشئ للضرر المطلوب تعويضه. وفي النقل المتتابع البحري يفترض أن البضاعة تقوم برحلتها بمقتضى عقد بين الناقل الأول مع الشاحن يغطي الرحلة كلها، وعقود بين الناقل الأول والناقل الذي يليه وبين هذا الأخير والتالي له وهكذا، بحيث يسأل كل منهم عن المرحلة التي ينفذها، ويعتبر الناقل الأول ذا صفة مزدوجة، فهو ناقل بالنسبة للمرحلة التي ينفذها بمعرفة ووكيل بالعمولة بالنسبة للعقود التالية، وتختلف حقوق المرسل إليه - المدعي طبقاً لسند الشحن المباشر - تبعاً لما إذا كانت دعواه موجهة إلى الناقل الأخير أو إلى الناقل الأول أو ناقل متوسط.

الدعوى ضد الناقل للبضاعة الأول:

على فرض أن هذا الناقل الأول ناقلًا بحرياً وأصدر سند الشحن يتعهد فيه بتنفيذ العملية كلها فإنه يقوم بدور مزدوج: فهو يضمن تنفيذ العقد بشروط السند الذي أصدره وذلك عن المرحلة التي يتولى بنفسه

تنفيذها، وهو يضمن كذلك تنفيذ المراحل الأخرى طبقاً لشروط السند المباشر بوصفه وكيلاً لعمولة بالنقل ضامناً لموكله الشاحن، إذ هو يبرم العقود التالية باسمه هو ولكن لحساب موكله الشاحن، ولذا يكون له وصف الشاحن بالنسبة للناقلين المتوسطين، وتحكم علاقته بموكله عن هذه المراحل المادتان 82 و 93 من قانون التجارة الخاصتين بالوكالة بالعمولة للنقل⁽²¹⁾، ولهذا فهو يضمن له أعمال الناقلين اللاحقين، أي أنه يكون ضامناً سلامة العملية بأكملها ما لم يكن المرسل هو الذي اختار الناقلين اللاحقين وأثبت الناقل الأول أن الضرر وقع للبضاعة وهي في حيازة واحد منهم فلا يسأل هو عنه.

الدعوى ضد الناقل المتوسط للبضاعة:

هذا الناقل المتوسط لا يسأل إلا عن الأضرار التي تقع منه في تنفيذ المرحلة التي يقوم بها، ولا تقبل دعوى المرسل إليه مباشرة ضده إلا إذا كان بيده سند شحن صادر من هذا الناقل المرفوع ضده الدعوى، ولكن يمكنه أن يقاضيه على أساس المسؤولية التقصيرية، ويلزمه عندئذ إثبات خطأ عليه، ويتساهل القضاء في إثبات هذا الخطأ إذا لم يكن على سند الشحن الصادر من هذا الناقل والذي سلمه على الناقل السابق عليه تحفظ خاص بالضرر الظاهر بالبضاعة التي تلقاها إذ يفترض عندئذ أن الضرر أصابها في حيازته.

الدعوى ضد الناقل الأخير للبضاعة:

الأصل أن هذا الناقل لا يسأل - كالناقل المتوسط - إلا عن خطئه الواقع في المرحلة التي نفذها طبقاً لسند الشحن الصادر منه هو، فإذا لم يصدر سنداً خاصاً وإنما قبل تنفيذ عملية النقل على أساس أنها مرحلة داخلية في تنفيذ السند المباشر الصادر من الناقل الأول لم يكن له أن يتخلص من شروط هذا السند ولا أن يتمسك باتفاق خاصيينه وبين الناقل السابق عليه⁽²²⁾. ويلتزم الناقل الأخير إذ يقوم بتنفيذ مرحلة تعد امتداداً لما يغطيه السند المباشر بتسليم البضاعة للمستفيدين من السند المباشر، وكفي المرسل إليه عندئذ أن يتقدم للناقل الأخير بهذا السند ويثبت أنه المستفيد منه ليكون له حق المطالبة بالبضاعة. وبالرغم مما قدمناه من قصر مسؤولية الناقل الأخير على ما وقع للبضاعة وهي في حيازته بخطأ منه فإن القضاء الفرنسي لاعتبارات عملية قضى أنه يسأل أمام المرسل إليه عن كل ما أصاب البضاعة في مراحل العملية كلها إذا طالب المرسل إليه بالأجر المستحق عن هذه المراحل، على أساس افتراض حلوله محل الناقلين السابقين عليه، ويؤيد الشراح هذا الحل. وقد أيد القضاء المصري المختلط هذه المعاني المتقدمة⁽²³⁾.

أما الوضع في السودان ومن خلال التطبيقات القضائية نجد أنه مشابه لنظيره المصري ويفتقر السودان كغيره من الدول العربية الأخرى لقانون ينظم النقل المتعدد الوسائط وتم الاكتفاء بقانون نقل البضائع بالبحر لسنة 1951م والاتفاقيات الدولية وقد تم إلغاء هذا القانون بعد صدور قانون النقل البحري السوداني لسنة 2010م. وتبرز أهمية هذا القانون المتخصص في أن انتظار نفاذ الاتفاقيات قد يطول والتطورات الدولية من حولنا سريعة، لذا فإن الحاجة لإصدار تشريع وطني يحكم النقل المتعدد الوسائط في السودان مهم.

التزامات الناقل في قانون نقل البضائع السوداني:

تتشابه التزامات الناقل في هذا القانون مع مثيلاتها في القوانين البحرية الأخرى حيث أن الالتزامات في القوانين البحرية تعتبر متوحددة ومتشابهة تقريباً ولا تختلف من دولة إلى أخرى لأن القانون البحري ذو سمة دولية حسبما وضعنا سابقاً وقد نصت المادة (1/3) من قانون نقل البضائع بالبحر السوداني لسنة

1951م على أن يكون الناقل ملزماً قبل الرحلة وفي بدايتها ببذل الجهد اللازم للقيام بما يلي:

أ/ جعل السفينة صالحة للإبحار.

ب/ توفير ما يلزم للسفينة من رجال ومعدات ومؤن على الوجه الأمثل.

ج/ جعل تجاوب السفينة وغرف التثليج والتبريد وجميع أجزاء السفينة الأخرى التي تنقل فيها البضائع ملائمة ومأمونة لتلقي البضائع ونقلها وحفظها.

أما التزامات الناقل فقد نصت عليها المادة (2/3) وجاء فيها: (مع مراعاة أحكام القاعدة 4 يقوم الناقل بشحن البضائع وحملها وتخزينها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفريغها بعناية على الوجه الأمثل)، وتنص الفقرة 4 من نفس المادة على (تكون وثيقة الشحن بينة مبدئية على استلام الناقل للبضائع). وتقابل المادة 84 من قانون النقل البحري السوداني لسنة 2010م، وقد أرست السوابق القضائية المبادئ المذكورة أعلاه وجاء في سابقة ملاك السفينة شاشرينج (مستأنف) / ضد / حاتم عبد الباقي وآخر (مستأنف ضده) (24). تلخص وقائعها في أن المستأنف ضده الأول (المدعي) أقام الدعوى رقم 1988/63م أمام محكمة المديرية ببورتسودان ضد المستأنفين (المدعى عليهم الأوائل) مدعياً أنها ستورد معدات كهربائية وأشياء أخرى من هونج كونج وتم شحنها على ظهر باخرة المستأنفين (شاشرينج) وأن المستأنفين فشلوا في تسليمه تلك البضاعة ولذلك طلب الحكم له بقيمة البضاعة البالغ قدرها 30,110 ألف دولار زائد الربح المتوقع للبضاعة والبالغ قدره 89,444 ألف جنيه ومصاريف أخرى 2,779 جنيه. تقدم محامي المستأنفين بطلب لضم هيئة الموانئ البحرية كمدعى عليها ثانية وفقاً لنص المادة 95 من قانون الإجراءات المدنية لسنة 1983م، وبتاريخ 1989/8/1م أمرت المحكمة بضم هيئة الموانئ البحرية كمدعى عليها ثانية. رد محامي المستأنفين على الدعوى وكذلك رد محامي المدعى عليها الثانية، ومن ثم حددت المحكمة نقاط النزاع وبعدها استمعت لقضية الإدعاء ثم الدفاع وبتاريخ 1992/8/1م أصدرت حكماً لصالح المستأنف ضده الأول يقضي بأن يدفع المستأنفين 31,110 ألف دولار قيمة البضاعة ومبلغ 92,223 جنيه كتعويض.

وقد خلصت محكمة الاستئناف إلى أن التزام الناقل البحري يعتبر التزاماً بتحقيق نتيجة هي نقل البضاعة سالمة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول (25).

وهذا يعني أن عقد النقل البحري لا ينتهي إلا بتسليم البضاعة، فما هو المقصود بالتسليم؟ المقصود بالتسليم هو التسليم الفعلي وهو وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه في ميناء الوصول (26)، والتسليم بالمعنى القانوني يتكون من ثلاثة عمليات هي:

أ/ وضع البضاعة في حيازة المرسل إليه.

ب/ تحقق المرسل إليه من البضاعة الموجودة في حيازته.

ج/ يسلم المرسل إليه سند الشحن للناقل مؤشراً عليه بما يفيد التخليص.

ووفقاً للمادة الأولى من اتفاقية بروكسل فإن المقصود بتفريغ البضاعة من الباخرة هو التفريغ على الأرصفة وليس على الصنادل ذلك لأن النقل بالصنادل يدخل ضمن (المرحلة البحرية) وهذا يعني أن البضاعة تكون تحت مسؤولية الناقل حتى لحظة تفريغها من الصندل إلى الرصيف هذا من ناحية ومن ناحية أخرى فإن أحكام تلك الاتفاقية أحكام أمرة تتعلق بالنظام العام وهي تنص على أن الشحن والتفريغ التزامان

يقعان على عاتق الناقل ومن ثم فإنه لا يجوز للأطراف الاتفاق على ما يخالف تلك الأحكام⁽²⁷⁾. ومن ثم قامت بتأييد حكم محكمة الموضوع وأرست المبادئ التالية وهي أن يلتزم الناقل بنقل البضاعة سالمة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول ولا ينقضي هذا الالتزام إلا بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه بالقدر والصفات المبينة في سند الشحن.

والتسليم بالمعنى القانوني يتكون من ثلاثة عمليات هي :

أ/ وضع البضاعة في حيازة المرسل إليه.

ب/ تحقق المرسل إليه من البضاعة الموجودة في حيازته.

ج/ يسلم المرسل إليه سند الشحن للناقل مؤشراً عليه بما يفيد التخليص

المقصود من تفريغ البضاعة من الباخرة هو التفريغ على الأرصفة وليس على الصنادل ذلك أن النقل بالصنادل يدخل ضمن المرحلة البحرية وتكون البضاعة تحت مسؤولية الناقل إلى أن يتم تفريغها على الرصيف، إلا إذا اتفق على غير ذلك، أن أحكام اتفاقية بروكسل أحكام ملزمة ولا يجوز الاتفاق على ما يخالفها.

يعتبر سند الشحن Bill of Lading أداة لإثبات عملية شحن البضاعة ويتضمن بياناً بمقدار البضاعة المشحونة وحالتها عند وضعها على ظهر السفينة وهو بمثابة إيصال من الناقل بإتمام شحن البضاعة الموضحة على سفينته، أما وثيقة الشحن واعتبارها بينة مبدئية على الاستلام وفقاً للفقرة 4 من المادة (3) من قانون نقل البضائع بالبحر السنة 1951م فقد طبقته السوابق القضائية السودانية كما في سابقة:

مطبعة التمدن المحدودة : المستأنف

/ ضد /

أصحاب الباخرة كورت أدى ارفيس : المستأنف ضده⁽²⁸⁾

وتتلخص الوقائع في أن الطاعنين «المستأنفون» في 12/ يناير 1998م شحنوا على متن الباخرة كورينا رسالة ورق طباعة أبيض بموجب بوليصة الشحن رقم 14 من ميناء كونستانزا برومانيا إلى ميناء بورتسودان، وصلت البضاعة بعجز 61 بالة.

عرض المستأنف ضدهم أصحاب الباخرة بواسطة وكيلهم البحري المدعى عليهم الثاني كمية من الورق الأبيض ورفض المدعي استلام الكمية السائبة باعتبار أنه غير مطابق لمواصفات البضاعة فضلاً عن أنه لا يجاوز الأربعة بالات في حين أن العجز 60، لذا قاموا برفع هذه الدعوى التي رأت المحكمة الجزئية الدرجة الأولى بورتسودان بشطبها باعتبار أن المدعين «المستأنفين» لم يقوموا بصحيح الإجراءات القانونية في تحديد العجز على الأوراق الرسمية. وخلصت محكمة الاستئناف لأي أن محكمة الموضوع اعتمدت في قرارها على مجرد إخطار المدعين في اتباع إجراءات إثبات العجز. وأن اتباع هذه الإجراءات هو ضمان للمطالبة بالعجز ولكن لا ينبغي في حالة إغفالها أن يفقد الشاحن أو صاحب البضاعة ما يمكنه بصورة رسمية من إثبات العجز بكافة طرق الإثبات فضلاً عن أن المحكمة اكتفت بشاهد خبرة وهو وكيل بحري وأن مسؤولية إثبات العجز بصورة رسمية هي على المرسل إليه أو صاحب البضاعة دون استدعاء الجهة الرسمية لتحديد ذلك وأمرت. بإلغاء قرار الشطب وإعادة الدعوى لإعادة النظر فيها مرة أخرى.

وأن اتباع هذه الإجراءات هو ضمان للمطالبة بالعجز ولكن لا ينبغي في حالة إغفالها أن يفقد الشاحن أو صاحب البضاعة ما يمكنه بصورة رسمية من إثبات العجز بكافة طرق الإثبات فضلاً عن أن المحكمة اكتفت بشاهد خبرة وهو وكيل بحري وأن مسؤولية إثبات العجز بصورة رسمية هي على المرسل إليه أو صاحب البضاعة دون استدعاء الجهة الرسمية لتحديد ذلك وأمرت بإلغاء قرار الشطب وإعادة الدعوى لإعادة النظر فيها مرة أخرى.

وقد أرست السابقة المبادئ التالية⁽²⁹⁾:

1. تثبت واقعة الشحن بسند الشحن وليس هنالك ما يمنع من إثباتها بكافة طرق الإثبات.
2. الناقل ملزم بتسليم الشاحن سند الشحن باستلام البضاعة.
3. الرص والتستيف في السفينة يتم وفقاً للعقد أو طبقاً لطبيعة البضاعة. سلامة عملية الرص إلزام يقع على عاتق ربان السفينة.
4. التسليم للبضاعة الذي ينهي عقد النقل ومسؤولية الناقل هو التسليم بالمعنى القانوني ويتكون من عدة عمليات هي: التسليم المادي، تحقق المرسل إليه من البضاعة الموجودة في حيازته ثم يسلم الناقل سند الشحن مؤشراً عليه بما يفيد المخالصة.
5. تبدأ مسؤولية هيئة الموانئ عن البضائع بعد استلامها وإدخالها الأرصفة أو المخازن واستخراج إيصال الميناء الذي يحدد نوع وعدد البضاعة التي تم استلامها وبالتالي وضع البضاعة من قبل الناقل في الرصيف لا يعفيه من المسؤولية. بمجرد انتفاء مسؤولية هيئة الموانئ قانوناً قبل الاستلام تظل المسؤولية قائمة على عاتق الناقل.

الخاتمة:

الحمد لله الذي وفقني لكتابة هذه الورقة العلمية ومناقشة موضوعها بطريقة علمية أسأل الله العليّ القدير أن يجعل بها الفائدة لكل من يقرأها ويطلع عليها وذلك لأن مسؤولية الناقل البحري من أهم مواضيع عقد النقل البحري لأن أغلب المنازعات الناشئة عنه تدور حول مسؤولية الناقل عن تنفيذ العقد فالناقل عليه التزام المحافظة على البضائع محل النقل من مرحلة الشحن إلى مرحلة التفريغ، ولما كان الالتزام الرئيسي للناقل البحري التزاماً بتحقيق نتيجة لتوصيل البضاعة سليمة إلى المرسل إليه وفي المحافظة عليها هنا جاءت أهمية هذا النوع من النقل، وقد أوضحت هذه الدراسة أسباب إعفاء الناقل البحري من التزامه بتحقيق نتيجة معلومة وعلى من يقع عبء تحمل مسؤولية الضرر عند وقوعه وكيفية جبر هذا الضرر. ولتعم الفائدة سنوضح ما وصلت إليه الدراسة من نتائج وتوصيات كالآتي:

النتائج:

1. إن القوة القاهرة والحادث الفجائي هما صورتان من صور الاستحالة التي تجعل تنفيذ الالتزام بالنسبة للناقل البحري مرهقاً وعسير التنفيذ ويكون لهما أثرهما في التسليم باختلاف توافر شروط القوة القاهرة والظرف الطارئ كلاً حسب شروطه.
2. تبين من خلال الدراسة أن في حالة حدوث تأخير وتعذر في التسليم بسبب تقصير من المشتري أو البائع، تقع تبعة الهلاك على الطرف المقصر على الخسارة والتي لم تكن لولا هذا التقصير.

التوصيات:

1. ضرورة تعديل قانون النقل البحري السوداني لسنة 2010م حتى يتماشى مع القوانين الدولية مثل الاتفاقية الدولية لنقل البضائع لسنة 1978م والتي لم يصادق عليها السودان حتى الآن، واتفاقية بروكسل للعام 1924م والتي صادق عليها السودان في تاريخ 1984/4/16م وتعديلاتها، حيث أن هذه القوانين أضافت نصوص إلى القانون البحري مما يجعل هذا القانون مختلطاً يشتمل على قواعد القانون البحري وقواعد النقل البحري وهي منفصلة بعضها عن بعضها في كل الدول الأخرى.
2. ضرورة إجازة قانون خاص للنقل متعدد الوسائط وذلك لأهمية هذا النقل وأثره على تسليم المبيع، حيث أن كثير من المشاكل تنشأ عند تغيير وسيلة النقل.
3. ضرورة تعديل قانون المعاملات المدنية لسنة 1984م وذلك بإضافة مادة تتحدث عن أثر الاستحالة الوقتية (الجزئية) حيث اقتضت المادة [131] على أثر الاستحالة الكلية خلافاً لقوانين بعض الدول العربية التي تحدثت عن أثر الاستحالة الكلية والجزئية كلاً في مادة منفصلة كالقانون المدني الكويتي والقانون المدني الإماراتي.
4. بضرورة إنشاء معهد متخصص للدراسات البحرية بالسودان وذلك لأهمية القانون البحري والنقل البحري في العقود وتنفيذها والأثر الاقتصادي الضخم حيث يعتبر البحر مورداً أساسياً لكثير من الدول.

المصادر والمراجع:

- (1) د. الطيب سعد الحاج بخيت، إشكالات تسليم المبيع في البيوع البحرية، ط1، 2021م.
- (2) مصطفى طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، ط1، 2013م.
- (3) زكي الشعراوي، القانون البحري، السفينة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1989م.
- (4) عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 1432هـ-2011م.
- (5) د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، شارع عبدالخالق ثروت، 1969م.
- (6) د. سميحة القليوبي، القانون البحري، دار النهضة، القاهرة، 1987م.
- (7) عبد الرحمن سليم، رودير في عقد النقل البحري رقم 682 وما بعده. عرض على repository. aabu.edu.jo
- (8) د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية 32 شارع عبدالخالق ثروت، القاهرة، 1969م.
- (9) أحمد عبدالمصنف محمود، نظم النقل متعدد الوسائط، مذكرات عملية لطلبة الدراسات العليا بالأكاديمية العربية للنقل البحري، الإسكندرية، 1979م.
- (10) إبراهيم مكي، دعوى المسؤولية على الناقل البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1973م.
- (11) أكثم الخولي، دروس في القانون البحري والجوي، القاهرة، مكتبة وهبة، 1971.
- (12) على البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص 20.
- (13) قانون شحن البضائع الأمريكي لسنة 1984م المادة 3. 3rhkUS shipping Act. 1984, Sec 3. Also IAMRI. Report Japan Maritime Research Institute No. 39. December. 1990.p.23.
- (14) محمود سمير الشرفاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، ش عبدالخالق ثروت، القاهرة، 1993م.
- (15) د. محمد كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، ط1، منشأة المعارف، القاهرة، 1998/12/30م.
- (16) مجلة الأحكام القضائية السودانية 1994م- (محكمة استئناف الولاية الشرقية بورتسودان).
- (17) ديباجة اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط الفقرة (أ).

المصادر والمراجع:

1. زكي الشعراوي، القانون البحري، السفينة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1989م، ص(8).
2. عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 1432هـ-2011م، ص(7).
3. د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، شارع عبدالخالق ثروت، 1969م، ص(927).
4. د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، مرجع سابق، ص(730).
5. د. سميحة القليوبي، القانون البحري، دار النهضة، القاهرة، 1987م، ص(724)، وصادق عليه السودان بتاريخ 1984/4/16م.
6. نقض مصري 17 مايو 1966 مجموعة النقض السنة 17 صفحة 1129.
7. نقض مصري في 11 فبراير 1960م مجموعة النقض السنة 11 ص 137 وتعليقنا عليه في مجلة القانون والاقتصاد عدد مارس 1961، 24 يناير 1967 مجموعة النقض السنة 18 ص 176.. وقد حكم القضاء المصري أن (الناقل يلزم بحسب المعاهدة أن يذكر في السند العدد أو الكمية أو الوزن، ولكن إذا ذكر بياناً منها وتحفظ، بالنسبة لبيان آخر كان هذا البيان الأخير صحيحاً بالرغم من عدم تبرير التحفظ الخاص به لأن الناقل كان بوسعه أن لا يذكره إطلاقاً لأنه ذكر بياناً آخر وبذلك فقد التزامه) استئناف الإسكندرية 31 ديسمبر 1957م المحاماة عدد 39 ص290.
8. وفي نظر محكمة النقض المصرية (أوراق الضمان، باعتبارها حجة على عاقدتها وحدهما - الشاحن والناقل - ولا يجوز الاحتجاج بها على الغير من حاملي سند الشحن لا مخالفة فيها للمعاهدة سندات الشحن طالما أن المقصود منها مجرد دحض قرينة الإثبات المستمدة من سند الشحن في العلاقة بين الناقل والشاحن ولم تتضمن اتفاقاً على إعفاء الناقل من المسؤولية ولم تكن مشوبة عند إصدارها بقصد إيهام الغير وإدخال الغش عليه عند تداول سند الشحن) (نقض 22 مارس 1966 السابق). ومعنى ذلك لدى المحكمة: 1- أن خطابات الضمان صحيحة. 2- ولكن بشرط ألا ينطوي إصدارها على قصد غش الغير، 3- ولم يقصد بها التخفي على الناقل، 4- ولا يحتاج على المرسل إليه الغريب عن الناقل على بيانات السند دون ما ورد بورقة الضمان. وهذا القول محل نظر، لأن عبء الإثبات لصالح الناقل فيه تخفيف على الناقل من عبء تلقيه عليه الاتفاقية طبقاً للمادة 4. ولذا حرمت الاتفاقية تدوين تحفظات في السند (إلا ما استثنى) حتى لا يتهرب الناقل من الأعباء الملقاة عليه، ولهذا كان الراجح فقهاً هو بطلان ورقة الضمان بوصفها تحفظاً مستوراً (سميسترز وفنكلمولن 2 - 724 و 741، عبد الرحمن سليم ص 217 و 250). أنظر تعليق الدكتور محمود سمير الشرقاوي تحت حكم النقض المتقدم في مجلة القانون والاقتصاد السمة 38 صفحة 370، وهو ينتقد الحكم.
9. عبد الرحمن سليم، رودير في عقد النقل البحري رقم 682 وما بعده.
10. يلاحظ أن عبارة (عدم كفاية التغليف) ترجمة العبارة default demallage والنص الفرنسي يفيد عدم وجود تغليف كما يفيد سوء التغليف، ولذا تردد الرأي في تحديد المقصود به، أي في تحديد ما إذا كان الناقل يبرأ من الضرر الراجع إلى عدم التغليف أو أنه لا يبرأ إلا في حالة ما يرجع الضرر إلى سوء التغليف، وثار النقاش خاصة بالنسبة لنقل السيارات على السفن دون تغليف أي عارية. وقد حكمت محكمة استئناف باريس (19 ديسمبر 1961م بحري فرنسي 1962م ص215 مع تعليق ليرو) أن مجرد شحن

السيارة دون تغليف لا يفيد بذاته براءة الناقل من مسئولية ما يصيبها من ضرر كما لا يفيد أن عبء إثبات سبب الضرر يكون على الشاحن، بل يظل على الناقل - لكي يتخلص من المسئولية- أن يثبت أن الضرر الذي أصاب السيارة يرجع إلى عدم تغليفها، ويشير التعليق إلى أن نقل السيارات عارية أصبح عملاً جارياً ويتم دون أي إصرار بها متى اتخذ الناقل الاحتياطات اللازمة والتي يعرفها تماماً، ولذا فمن الطبيعي أن يظل مسئولاً إذا لم ينجح في إثبات نسبة الضرر إلى مجرد كون السيارة نقلت عارية وليس إلى إهماله في اتخاذ ما لمنع الضرر، وخاصة أن الناقل يطلب لنقل السيارة عارية أجراً أكبر. كما حكمت محكمة النقض الفرنسية (في 4 مايو 1965م بحري فرنسي 1965م ص 532 وهو يرفض طعناً ضد استئناف باريس 26 أبريل 1961م ص 484 تعليق ليرو) حكمت لصحة الحكم الذي يلقي على الناقل عبء إثبات أن الضرر الحاصل للسيارة المنقولة يرجع إلى عدم تغليفها. ومن الواضح في الترجمة المصرية الرسمية أن الناقل لا يبرأ إلا متى أثبت نسبة الضرر إلى سوء (عدم كفاية) التغليف، أما إذا كانت البضاعة عارية تماماً فلا يكون ذلك وحده سبباً لبراءته بل عليه إثبات سبب أجنبي عنه يرجع إليه الضرر، د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية 32 شارع عبدالخالق ثروت، القاهرة، 1969م، ص 745. ويلاحظ أن الحالات السابقة تطابق نص المادة (4) من قانون نقل البضائع بالبحر السوداني لسنة 1951م.

11. أنظر أحمد عبدالمصنف محمود، نظم النقل متعدد الوسائط، مذكرات عملية لطلبة الدراسات العليا بالأكاديمية العربية للنقل البحري، 1979م، الإسكندرية، [وينبغي النقل الدولي متعدد الوسائط على أساس إدماج وسائط النقل من مكان القيام إلى مكان الوصول، أي من مكان المنتج (المصدر) إلى مكان المستورد النهائي للسلعة، في سلسلة واحدة متناسقة ومتكاملة الحلقات، كل حلقة منها تمثل واسطة من وسائط النقل المستخدمة في رحلة هذه السلعة، وهذا بخلاف النظام التقليدي للنقل حيث تستغل كل واسطة نقل بإجراءاتها وبالقائمين عليها ويعقودها وأحكامها وتأمينها].

12. أنظر ديباجة اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط الفقرة (أ).

13. ويتكون عادة من تنسيق البضائع على وحدة الحمولة النمطية مثل الطباقي أو داخل الحاوية التي يمكن تحصيلها على وسائل النقل المختلفة مثل السفن أو عربات السكة حديد أو سيارات الشحن أو الطائرات وغيرها.

14. د. الطيب سعد الحاج بخيت، إشكالات تسليم المبيع في البيوع البحرية، ط 1، 2021م، ص 159. مصطفى طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، ط 1، 2013م، علي جمال الدين، مرجع سابق. إبراهيم مكي، دعوى المسئولية على الناقل البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1973م، أكتفم الخولي، دروس في القانون البحري والجوي، القاهرة، مكتبة وهبة، 1971.

15. ويعرفها البعض باسم (المسافنة) وتعني تفريغ البضاعة من سفينة الناقل الأول في ميناء من شحنها مرة أخرى على سفينة الناقل الثاني.

16. علي جمال الدين، مرجع سابق، ص 312.

17. يلزم التفرقة في هذا الشأن بين النقل المختلط والملاحة المختلطة، فهذه الأخيرة تعني الملاحة التي تقوم بها السفن في البحر وفي النهر معاً، واختلاطهما يمكن أن يفهم على وجهين: فقد يقصد به الملاحة المختلطة، أي أن يكون الاختلاط في الرحلة البحرية الواحدة، وقد يقصد به السفينة التي تقوم برحلات متتابعة يتم بعضها كله في النهر ويتم البعض الآخر كله في البحر، انظر على البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص 20.

18. مصطفى طه، مرجع سابق، ص334، أيضاً علي جمال الدين، مرجع سابق، ص310، ويرى ريبير أن النقل المختلط هو الذي ينفذ بطريق البر والبحر فقط، جورج ريبير، نفس المرجع السابق، ص897.
19. د. علي جمال الدين، مرجع سابق، ص315.
20. قانون شحن البضائع الأمريكي لسنة 1984م المادة 3. Also 3rhkUS shipping Act. 1984, Sec 3. IAMRI. Report Japan Maritime Research Institute No. 39. December. 1990.p.23
21. نقض مصري 23 مايو 1963م مجموعة النقض السنة 14 صفحة 276.
22. حكمه أن (شروط سند الشحن المباشر تنفذ على من تعهد بنقل البضاعة من سفينة نهريّة تنفيذاً لهذا المباشر، وبالتالي فإذا كان هذا السند يعطي حامله الشرعي حق استلام البضاعة بدون أية مصروفات فلا يقبل ممن قام بتنفيذ النقل التالي أن يطالب هذا الحامل بأجرة إضافية، وإذا كان المستفيد قد اضطر إلى دفع هذه الأجرة فإن له حق المطالبة باستردادها) : محكمة الإمبراطورية الألمانية 5 أكتوبر 1932 دور 30 ص 45 وتعليق مؤيد ص 49، وفي القضية لم يكن الناقل التالي أصدر سند شحن خاص به ومتضمن شروطاً مخالفة لما ورد بالسند المباشر.
23. يسأل الناقل الذي أصدر سند الشحن المباشر عن التزاماته طبقاً للقانون الذي يحكم عقده مع الشاحن. وبالتطبيق لمبدأ وحدة العقد - والذي يسري على كل سند شحن مباشر بالرغم من تتابع عمليات النقل - تسري الالتزامات الناشئة عن العقد الأول ليس فقط على العمليات التي تقوم بها السفينة الأولى بل كذلك على كل نقل يقوم به الناقلون اللاحقون الذين اختارهم الناقل الأول الذي أصدر السند، ولا يغير من هذه الأحكام أن يوجد بسند الشحن المباشر شرط يجيز تغيير السفينة في الطريق على مخاطر ومسئولية الشاحن. (ولا تقتصر مسؤولية الناقل الذي أصدر سند شحن مباشر على عمليات نقل البضاعة ثانية ولا على النقل الذي تقوم به هذه السفينة الثانية، بل يشمل كذلك عمليات التفريغ في ميناء الوصول (أنظر رينار في مقالة بعنوان سند الشحن المباشر دور 5 ص 1). (ولا يمنع خلوسند الشحن الصادر من ناقل متوسط لصالح الناقل السابق عليه من شرط الأمر - لا يمنع المرسل إليه والمؤمن الذي يحل محله من الرجوع على هذا الناقل المتوسط بوصفهم حلوا محل الناقل الأول بمقتضى حوالة) (ويكون للناقل المتوسط أن يتمسك على المرسل إليه والمؤمن الذي حل محله بشروط السند الذي أصدره هو). استئناف مختلط 25 يناير 1939م جازبت 30 ص383 علي جمال الدين، القانون البحري، ص771، ط1969م.
24. مجلة الأحكام القضائية السودانية 1994م أس م/167/1992م، ص255-260.
25. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، ش عبدالخالق ثروت، القاهرة، 1993م، ص270.
26. نفس المرجع، ص261.
27. د. محمد كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، ط1، منشأة المعارف، القاهرة، 1998/12/30م، ص129-131.
28. مجلة الأحكام القضائية السودانية 1994م، ص287 (محكمة استئناف الولاية الشرقية بورتسودان).
29. نفس المرجع السابق، ص288.